

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

1 JUNI 1960.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1960.

VERSLAG

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

INHOUDSTAFEL.

Bladz.

I. — Algemene Beschouwingen in verband met de verkeers- politiek ten overstaan van de Europese integratie	2
II. — Hervormingsplan van de N.M.B.S.	4
III. — Noord-Zuidverbinding	8
IV. — Buurtspoor- en Tramwegen	8

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Leden : de heren Allard, Barbeaux, Claeys, Dehandschutter,
Delhache, De Paep, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van
Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof,
Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van
Doorne.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau,
Robyns, Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir,
Van Hoorick. — D'haeseleer.

Zie :

4-XVI (1959-1960) :

— N° 1 : Begroting door de Senaat overgezonden.

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

1^{er} JUIN 1960.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1960.

RAPPORT

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

SOMMAIRE.

Page

I. — Considérations générales sur la politique en matière de communications dans le cadre de l'intégration européenne	2
II. — Plan de réforme de la S.N.C.B.	4
III. — La Jonction Nord-Midi	8
IV. — Chemins de fer vicinaux et tramways	8

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres : MM. Allard, Barbeaux, Claeys, Dehandschutter,
Delhache, De Paep, Devriendt, Jaminet, Loos, Mertens, Van
Acker (B.), Verhamme. — Anseele, Brouhon, De Kinder, Geldof,
Hicquet, Lacroix, Nazé, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van
Doorne.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns,
Verroken. — Baccus, Christiaenssens, Cudell, De Keuleneir, Van
Hoorick. — D'haeseleer.

Voir :

4-XVI (1959-1960) :

— N° 1 : Budget transmis par le Sénat.

	Bladz.		Page
V. — Baantransport	9	V. — Transports par route	9
VI. — Zeewezen	10	VI. — Marine	10
VII. — Binnenvaart	10	VII. — Navigation intérieure	10
VIII. — Toerisme	12	VIII. — Tourisme	12
IX. — Regie van Telegraaf en Telefoon	12	IX. — Régie des Télégraphes et des Téléphones	12
X. — Luchtvaart	15	X. — Navigation aérienne	15
XI. — Nationale Luchthaven van Brussel	17	XI. — Aéroport National de Bruxelles	17
XII. — Air-Union	24	XII. — Air-Union	24
XIII. — Stemmingen	28	XIII. — Votes	28

BIJLAGEN.
VRAGEN EN ANTWOORDEN.

A) N. M. B. S.	30	A) S. N. C. B.	30
B) Posterijen	48	B) Postes	48
C) Zeewezen	54	C) Marine	54
D) Regie der Luchtwezen	62	D) Régie des Voies aériennes	62
E) Regie van Telegraaf en Telefoon	63	E) Régie des Télégraphes et des Téléphones	63
F) N. M. V. B.	65	F) S. N. C. V.	65
G) Toerisme	66	G) Tourisme	66

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie voor Verkeerswezen heeft de begroting 1960 in haar onderdelen aan een grondig onderzoek onderworpen. De bespreking werd ingeleid door een uiteenzetting van de Minister voor het Verkeerswezen waarbij hij een algemeen overzicht gegeven heeft van de door hem gevolgde politiek. Uw verslaggever herneemt hierna punt per punt de voornaamste aspecten van deze inleiding.

* * *

ALGEMENE BESCHOUWINGEN
IN VERBAND MET DE VERKEERSPOLITIEK
TEN OVERSTAAN
VAN DE EUROPESE INTEGRATIE.

De begroting van 1960 verschilt van de voorgaande begrotingen omdat noodzakelijk diende rekening gehouden te worden met bepaalde door te voeren structuurhervormin-

ANNEXES.
QUESTIONS ET REPONSES.

Votre Commission des Communications a examiné dans tous leurs détails les différentes sections du budget pour l'exercice 1960. Dans son exposé introductif le Ministre des Communications a donné un aperçu général de sa politique. Votre rapporteur reprend ci-après, point par point, les principaux aspects de cette exposé.

* * *

CONSIDERATIONS GENERALES
SUR LA POLITIQUE
EN MATIERE DE COMMUNICATIONS
DANS LE CADRE
DE L'INTEGRATION EUROPEENNE

Le budget pour 1960 diffère de celui des exercices précédents parce qu'il a fallu tenir compte de certaines réformes de structure, à réaliser dans divers compartiments

gen in verscheidene takken van het verkeerswezen. De technische evolutie en de aanstaande Europese integratie verplichten ons daartoe.

Op het gebied van de technische ontwikkeling stelt men volgende verschijnselen vast :

- 1) onzaglijke toename van het autovervoer;
- 2) motorisering van de binnenscheepvaart en uitbreiding van de duwvaart;
- 3) electrificatie en dieselisatie van het spoor;
- 4) totstandkoming van het vliegwezen met reactiemotoren en weldra in lijn brengen van supersonische vliegtuigen voor handelsvluchten;
- 5) oprichting van verschillende « oléoducs » doorheen Europa.

De Europese integratie en de Benelux Unie nopen ons tot het vinden van internationale oplossingen voor het transportvraagstuk. Deze oplossingen zullen noodgedwongen invloed hebben op onze terzake vigerende wetgeving en er wijzigingen aan toebrengen. In deze gedachtenorde ijveren wij voor de afwerking van de autostrade Antwerpen-Keulen en heeft men thans de oprichting van een autosnelbaan Brussel-Parijs ter studie genomen.

Het project van een tunnel onder het Kanaal zal, indien het uitgevoerd wordt ontegensprekelijk een nadelige invloed hebben op onze vervoerseconomie. Hier zal noodzakelijk een gepaste en krachtdadige diplomatieke tussenkomst nodig zijn vanwege onze minister van Buitenlandse Zaken met het oog op de verdediging van onze belangen. Aangezien evenwel deze onderneming uitgaat van private ondernemingen (oude maatschappij voor het Suez kanaal en Amerikaanse banken) zullen eventuele diplomatieke stappen bij de Franse en Engelse autoriteiten niet zo eenvoudig zijn. Toch moeten wij, wat er ook van zij, ernstige pogingen ondernemen om onze belangen te verdedigen (maaldienst Oostende-Dover en voornamelijk onze Engelse cliënteel aan de kust.)

De electrificatie van de lijn Parijs-Keulen wordt actief voortgezet. Het traject Namen-Luik gaat thans in het stadium van verwezenlijking. De andere stroken zullen geleidelijk geëlectriceerd worden waarbij dan ook het probleem van Luik-Herbesthal zijn beslag zal krijgen wat tevens onze andere verbinding met Duitsland, Oostende-Keulen ten goede zal komen. In verband met de verbinding van onze nationale haven en haar hinterland is ook deze electrificatie van betekenis gezien de concurrentie van Duitsland op de lijn Hamburg-Ruhr.

Verschiedende pipelines (oléoducs) zijn in aanbouw doorheen Europa. Geen enkele loopt door ons land wat economisch gezien in de toekomst een nadelige invloed zal hebben voor ons. Er bestaat een plan om de verbinding te verwezenlijken tussen de Middellandse Zee en de Rijn over Straatsburg. Een andere lijn zal Genua met München verbinden. Een volgende pipeline zou Rotterdam verbinden met de Ruhr. Het gevaar van deze olieleidingen ligt in het feit dat men niet enkel geraffineerde produkten zal kunnen doorvoeren maar dat ook ruwe olie door deze leidingen zal vloeien die dan uiteindelijk zou geraffineerd worden in de industriële centra van Europa zelf. Zulks zou een zwaar verlies aan vracht kunnen betekenen voor onze schipperij.

Inzake waterwegen stelt zich in hoofdzaak voor ons het vraagstuk van de Schelde-Rijn verbinding. De E. E. G. heeft deze nieuwe waterweg erkend als van hoge technische en economische waarde. Op het plan der onderhandelingen werden zowel van Nederlandse als van Belgische zijde

du sector des communications. L'évolution technique et l'intégration européenne prochaine rendent nécessaires ces réformes.

Dans le domaine de l'évolution technique, on constate les phénomènes suivants :

- 1) une augmentation considérable du transport automobile;
- 2) la motorisation de la batellerie et l'extension de la navigation en poussée;
- 3) l'électrification et la diesélisation des chemins de fer;
- 4) le développement des avions à réaction et la mise en service prochaine d'avions supersoniques pour les vols commerciaux;
- 5) la construction de plusieurs pipe-lines à travers l'Europe.

L'intégration européenne et l'Union Benelux nous obligent à trouver des solutions à l'échelon international au problème des transports. Ces solutions ne manqueront pas d'influencer notre législation actuelle en la matière et à y apporter des modifications. Dans ce domaine nos efforts sont dirigés vers le parachèvement de l'autostrade Anvers-Cologne; d'autre part, l'étude de la construction d'une autostrade Bruxelles-Paris est actuellement en cours.

La réalisation du projet de tunnel sous la Manche aura des conséquences défavorables pour notre économie des transports. A ce propos une intervention diplomatique énergique de notre Ministre des Affaires Etrangères s'impose en vue de la défense de nos intérêts. Etant donné toutefois que le projet de tunnel émane d'entreprises privées (ancienne compagnie du canal de Suez et banques américaines), les démarches diplomatiques auprès des autorités françaises et anglaises ne seront pas faciles. Il n'empêche que nous devons faire de sérieux efforts pour savoir garder nos intérêts. (malles Ostende-Douvres et, en premier lieu, notre clientèle anglaise au littoral).

L'électrification de la ligne Paris-Cologne se poursuit activement. Actuellement, le tronçon Namur-Liège est entré dans le stade de la réalisation. Les autres tronçons seront progressivement électrifiés. De cette manière, le problème de la ligne Liège-Herbesthal sera également résolu au bénéfice également de notre autre voie de communication avec l'Allemagne à savoir la ligne Ostende-Cologne. Cette électrification est également importante pour les communications entre notre port national et son hinterland, étant donné la concurrence allemande sur la ligne Hamburg-Ruhr.

Plusieurs pipe-lines sont en construction partout en Europe. Aucune ne traverse notre pays, ce qui du point de vue économique aura des conséquences défavorables pour notre pays dans les années à venir. Il existe un projet en vue de réaliser la liaison entre la Méditerranée et le Rhin via Strasbourg. D'autres pipe-lines relieront Gênes à Munich et Rotterdam à la Ruhr. Le danger de ces pipe-lines réside dans le fait qu'ils achemineront non seulement des produits raffinés, mais également du pétrole brut, qui serait finalement raffiné dans les centres industriels de l'Europe même. Il en résulterait une lourde perte de fret pour notre batellerie.

Quant aux voies d'eau, la liaison Rhin-Escaut reste pour nous le problème capital. L'U. E. E. a reconnu la grande valeur technique et économique de cette nouvelle voie navigable. Tant du côté néerlandais que du côté belge, des délégués ont déjà été désignés en vue des négociations.

reeds gevolmachtigden aangeduid. Laten wij de hoop uitspreken dat zij in het belang der goede buurschapsbetrekkingen tussen onze beide landen hun opdracht spoedig tot een goed einde zullen kunnen brengen. Anderzijds blijkt dat de Fransen en de Nederlanders een nieuwe waterweg overwegen tussen Marseille en de Rijn wat de Belgische scheepvaartbelangen niet onverschillig kan laten. Zulks kan geschieden langs drie verschillende mogelijkheden :

- 1) via Nancy, Straatsburg en de Rijn;
- 2) via Nancy, Thionville en de gekanaliseerde Moesel;
- 3) via Nancy, Trousset (kanalisatie van de Maas), Sedan en Givet.

De Belgische regering zal zich inspannen de Franse er van te overtuigen terzake de laatste formule te kiezen. Het ligt immers voor de hand dat de werken die wij nu uitvoeren op de Maas slechts renderent zullen zijn in de mate dat de Fransen boven Givet de Maas verder zouden kanaliseren en voor de binnenscheepvaart aanpassen. Er weze hier terloops aangestipt dat inzake binnenscheepvaart wij ons in een nadeligere positie bevinden dan de Nederlanders omdat deze door de structuur van hun vervoer te water (combinatie rederij en binnenscheepvaart) concurrentieel kunnen optreden en gunstigere vrachten kunnen bedingen dan wij.

Zulks vindt in hoofdzaak zijn aanleiding in het familiaal karakter van onze schipperij (er bestaan in België 4.000 ondernemingen voor 6.000 binnenschepen). Wij moeten dus dringend onze politiek inzake binnenscheepvaart herzien en aanpassen hierbij vanzelfsprekend rekening houdend met het feit dat in het belang van onze binnenschippers zelf, wij in de toekomst concurrerend moeten kunnen blijven optreden in het kader van de E. E. G. Voorzichtige en rijp overlegde maatregelen en wijzigingen dringen zich op in de structuur van de D. R. B. indien wij op de binnenvaart een rol willen blijven spelen.

HERVORMINGSPLAN VAN DE N. M. B. S.

Sedert vorig dienstjaar werd de sanering van de spoorwegen onverpoosd doorgezet. Zij heeft niet enkel een financieel aspect t.o.a. het spoorbeleid maar zal tevens voor gevolg hebben dat de lasten van de Staat er door verminderd worden. Hierna de bizonderste punten die na een jaar reeds verwezenlijkt werden.

1. Reizigerstrafiek.

Verhoging van de snelheid der verbindingen, betere aansluitingen, verdere vervanging van houten wagons door metalen rijtuigen, verbetering van de infrastructuur door de aanwending o.m. op de lijn Brussel-Antwerpen van spoorstaven met een lengte van 1.000 m; dit alles werd ten bate van het reizigerscomfort ingevoerd.

Wat het financieel aspect van deze trafiek betreft heeft men het probleem van de werk- en arbeiders abonnementen resoluut aangepakt. Men wenst deze tarieven te verhogen mits een gedeelte der aanpassing ten laste te leggen van de nijverheid die de eerste beneficiaris is van goedkoop vervoer voor haar werknemers. De besprekingen terzake met de vertegenwoordigers van de nijverheid zijn thans in een definitief stadium getreden. Men zou er moeten toe komen de werknemer en de patroon samen een vervoerlast van 25 centiemen par km op te leggen daar waar de kostprijs thans 54 centiemen bedraagt en slechts 14 centiemen per km voor de arbeiders abonnementen aangerekend wordt.

Formulons l'espoir que, dans l'intérêt des bonnes relations de voisinage entre les deux pays, ces délégués puissent mener à bien leur mission. Il apparaît, d'autre part, que les Français et les Néerlandais envisagent une nouvelle voie d'eau entre Marseille et le Rhin, projet dont la navigation belge ne peut se désintéresser. Trois possibilités se présentent en l'occurrence :

- 1) par Nancy, Strasbourg et le Rhin;
- 2) par Nancy, Thionville et la Moselle canalisée;
- 3) par Nancy, Trousset (canalisation de la Meuse), Sedan et Givet.

Le Gouvernement belge s'efforcera de gagner les Français au choix de la dernière formule. Il est bien évident que les travaux que nous exécutons en ce moment sur la Meuse ne seront rentables que dans la mesure où les Français canaliseront la Meuse en amont de Givet en vue de la rendre accessible à la navigation intérieure. Notons, en passant, que notre batellerie se trouve désavantagée par rapport aux Néerlandais, qui par l'organisation de leurs transports par eau (combinaison armement et navigation intérieure), peuvent concurrencer et offrir des frets plus avantageux que nous.

Ceci est dû en ordre principal, au caractère familial de notre batellerie (on compte en Belgique 4.000 entreprises pour 6.000 bateaux). Nous devons dès lors revoir et adapter d'urgence notre politique en matière de navigation intérieure. Étant donné que dans l'intérêt des bateliers eux-mêmes nous devons pouvoir concurrencer dans le cadre de l'U. E. E. Si nous voulons continuer à jouer un rôle dans le domaine de la navigation intérieure, des modifications prudentes et mûrement réfléchies s'imposent dans la structure de l'O. R. N. I.

LE PLAN DE REFORME DE LA S. N. C. B.

L'assainissement des chemins de fer s'est poursuivi sans désenclaver depuis l'exercice précédent. Il présente non seulement un aspect financier dans le cadre de la politique ferroviaire mais il aura également pour effet de réduire les charges de l'Etat. Voici les objectifs les plus importants déjà réalisés au bout d'un an.

1. — Trafic des voyageurs.

Le confort des voyageurs a été accru par l'augmentation de la rapidité des communications, par de meilleures correspondances, par le remplacement des voitures en bois par des voitures métalliques et par l'amélioration de l'infrastructure, notamment par l'utilisation de rails d'une longueur de 1.000 m. sur la ligne Bruxelles-Anvers.

En ce qui concerne l'aspect financier de ce trafic, on s'est résolument attaqué au problème des abonnements pour ouvriers et des abonnements hebdomadaires. On compte augmenter ces tarifs en mettant la différence partiellement à charge de l'industrie, le premier bénéficiaire du transport à bon marché de sa main-d'œuvre. Les pourparlers à ce sujet avec les délégations patronales sont maintenant entrés dans la phase définitive. On devrait en arriver à ce que les travailleurs et les employeurs supportent ensemble 25 centimes du prix de revient actuel de 54 centimes par km.; à présent, les abonnements pour ouvriers ne paient que 14 centimes au km.

2. Goederentrafiek.

De commerciële politiek van het goederenvervoer per spoor dient te worden versoepeld en aangepast in het belang van 's Lands economie en ook om onze positie in het Europa van morgen te verstevigen. Een speciale dienst werd opgericht belast met de oplossing van de technische problemen opgeworpen door de cliënteel. Het reglement inzake staangeld van de wagons werd versoepeld.

Een voorname stap in de gewenste richting werd gezet door het neerleggen in de Senaat van een wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 26 juli 1926 waarbij de N. M. B. S. tot stand kwam. Het doel van dit ontwerp is erin gelegen de N. M. B. S. toe te laten baanvervoer te ondernemen. Wanneer men op dit stuk de positie van de belgische spoorwegen vergelijkt met deze van de aangrenzende spoormaatschappijen staat men versteld over het achterstel dat onze spoorwegen boeken en de ongelijkheid in concurrentieel vermogen ter verdediging van hun commerciële belangen.

Het gaat zover dat de vreemde spoorwegmaatschappijen die over de mogelijkheid beschikken baanvervoer te doen (Nederland, Duitsland en Frankrijk) onze N. M. B. S. op haar terrein en op haar gebied concurrentie komen aandoen. Dank zij het baanvervoer waartoe zij in staat zijn kunnen zij het geheel van het voorgenomen vervoer voor hun rekening nemen daar waar zij anders voor een gedeelte ervan zich zouden moeten richten tot onze spoorwegen. Zulks gebeurt regelmatig met de vrachtwagens van de « Deutsche Bundesbahn » en deze van de Nederlandse spoorwegen dank zij hun Filiaal « Transport Onderneming Van Gend en Loos ». Ook in Frankrijk bestaat voor de spoorwegen de mogelijkheid aan baanvervoer te doen mits bepaalde voorwaarden opgelegd door het Staatssecretariaat van Openbare Werken.

Men voelt goed aan dat deze respectieve maatschappijen in het vooruitzicht van de E. E. G. er alles op zetten een machtspositie te verwerven op de internationale markt van het baanvervoer. Zij hebben zelfs daartoe bilaterale akkoorden afgesloten. Het is duidelijk dat een dergelijke toestand een gevaar uitmaakt voor de gezonde economische ontwikkeling van de N. M. B. S. Zij zou niet alleen een deel van de haar rechtmatig toekomende goederentrafiek moeten derven bij vertrek of met bestemming van ons Land, maar ook zou een groot deel van het transitvervoer door België haar ontvallen. Hierbij moet men tevens de bedenking opperen dat het concurrentieel vermogen van de Nederlandse havens bij een dergelijke situatie ongetwijfeld verbeterd zou worden ten nadele van de belgische en voornamelijk Antwerpen.

Zo is men er dan toe gedwongen hetzelfde regime toe te kennen aan de N. M. B. S. om hen op een voet van gelijkheid te brengen met de concurrerende maatschappijen van de ons omringende landen.

Het tweede objectief van het wetsontwerp strekt ertoe de N. M. B. S. toe te laten deel te nemen aan elke activiteit die met de uitbating van het spoor gepaard gaat zowel op het nationaal als op het internationaal vlak. Hier doelt men voornamelijk de stichting van Eurofima, de Europese vereniging voor de financiering van spoorwegaanleg. Hier ook moet de wetgever tussenbeide komen omdat bij uitspraak van de Raad van State de N. M. B. S. het recht niet heeft vervoer te verzekeren met andere middelen dan het spoor maar ook omdat men hen krachtens de vigerende wetgeving het recht betwist deel te nemen of toe te treden tot andere organismen of maatschappijen met gelijkaardig doel.

2. — Trafic de marchandises.

La politique commerciale du transport de marchandises par rail doit être assouplie et adaptée dans l'intérêt de l'économie nationale et aussi en vue de consolider notre position dans l'Europe de demain. Un service spécial a été créé, en vue de rechercher la solution à donner aux problèmes techniques soulevés par la clientèle. Le règlement relatif aux frais de chômage des wagons a été assoupli.

Le dépôt au Sénat d'un projet de loi modifiant la loi organique de la S. N. C. B. du 26 juillet 1926, constitue un pas important dans la direction souhaitée. Ce projet vise à permettre la S. N. C. B. de faire du transport par route. Lorsqu'on compare la position des chemins de fer belges dans ce domaine avec celle des sociétés des chemins de fer des pays limitrophes, on reste confondu devant le retard qu'enregistrent nos chemins de fer et devant les conditions inégales de concurrence dans la défense de leurs intérêts commerciaux.

Il arrive même que des sociétés étrangères de chemins de fer faisant du transport par route (les Pays-Bas, l'Allemagne et la France) concurrencent notre S. N. C. B. sur son terrain propre. Grâce au transport par route qu'elles sont en mesure d'assurer, elles peuvent accaparer l'ensemble du transport, tandis qu'autrement elles devraient en confier une partie à nos chemins de fer. Il en est ainsi des camions de la « Deutsche Bundesbahn » et de ceux de la « Transport Onderneming Van Gend en Loos », une filiale des « Nederlandse Spoorwegen ». En France également, les chemins de fer peuvent faire du transport par route sous certaines conditions établies par le Secrétariat d'Etat des Travaux Publics.

On a nettement l'impression, qu'en perspective de l'U. E. E., ces sociétés mettent tout en œuvre, pour s'assurer une position dominante sur le marché international du transport par route. A cette fin, elles ont même conclu des accords bilatéraux. Il est évident que pareille situation constitue un danger pour le développement économique de la S. N. C. B. Celle-ci se verrait privée non seulement d'une partie du transport de marchandises au départ ou à destinations de notre pays, qui lui revient légitimement, mais également d'une grande partie du trafic de transit via la Belgique. Notons en outre, que pareille situation renforcerait sans aucun doute la position concurrentielle des ports néerlandais au détriment des ports belges et surtout d'Anvers.

On est dès lors forcé d'accorder le même régime à la S. N. C. B., afin de la mettre sur un pied d'égalité avec les sociétés concurrentes des pays voisins.

Le projet de loi tend à permettre en second lieu à la S. N. C. B. de participer à toute activité qui se rattache à l'exploitation du rail, tant sur le plan national que sur le plan international. On vise ici, surtout, la création de l'Eurofima, société européenne pour le financement du matériel ferroviaire. Dans ce domaine, le législateur devra également intervenir parce que par ces arrêts du Conseil d'Etat la S. N. C. B. n'a pas le droit d'effectuer des transports autrement que par rail, et aussi parce qu'en vertu de la législation en vigueur on lui conteste le droit de participer ou d'adhérer à d'autres organismes ou sociétés poursuivant un but similaire.

3. Verhoging van de Productiviteit en Reductie van de Kostprijs.

De instelling van de Gemeenschappelijke Markt verplicht ons tot het verminderen van onze tarieven voor goederenvervoer. Zulks kan maar geschieden indien wij onze kostprijs vermogen te reduceren. Het machtigste middel om zover te geraken is de algehele afschaffing van de stoomtractie en haar vervanging door elektrische- of dieseltractie naargelang de intensiteit en het belang van de lijnen in uitbating.

A. Electrificatie.

Programmatisch zijn thans volgende werken in uitvoering: Landen-Hasselt, Brussel N-Denderleeuw, Aalst-Wetteren-Gent en Brussel-Bergen-Quèvy.

Er bestaat verder een principiesbeslissing voor de electrificatie van de lijn Parijs-Keulen (belgisch réseau).

Het materieel voor deze werken werd in bestelling gegeven behoudens deze van vijf locomotieven « alle stroomsterkten ».

Onderhandelingen zijn aangeknoopt ertoe strekkende de prijs van de elektrische stroom aan de N. M. B. S. geleverd te verminderen.

B. Dieselisatie.

Om de thans nog in dienst zijnde 1447 stoomlokomotieven te vervangen dienen er ca. 800 diesellokomotieven aangeschaft te worden. Zulks diende te gebeuren binnen een periode van 5 tot 10 jaar. In minder dan een jaar werd dit aankoopprogramma voor 25 % verwezenlijkt.

C. Vervanging der houten wagens door metalen.

Er dienen nog ongeveer 300 metalen wagens te worden aangeschaft om de totale vervanging van de houten wagens door te zetten. Hiervan werden reeds 120 wagens geleverd en zijn er nog 92 in uitvoering.

4. Vereenvoudiging der lijnen met gering trafiek.

Men kan niet ontkennen dat dit probleem bestaat. Volgende cijfers spreken voor zichzelf :

Toestand op 31 december 1958.

	Lengte	Waarvan lijnen voor goederenvervoer
Belgisch net	4.813 km	995 km
Nederlands net	3.227 km	745 km

Van de 4.800 km van het belgisch net verzekeren 1.200 km slechts 4 % van het reizigersvervoer. Het vierde van ons ganse net heeft dus slechts 4 % van het reizigerstrafiek. Dergelijke toestand is oneconomisch en vergt ingrijpende maatregelen hoe onaangenaam deze ook mogen voorkomen. Het ligt toch voor de hand dat deze 4 % reizigers evengoed bediend kunnen worden door een goedkopere vorm van vervoer, de autobus. Hierbij moet men natuurlijk rekening houden met al de belangen die op het spel staan. Men verlieze niet uit het oog dat autobusdiensten bepaalde voordelen bieden op het spoorvervoer zoals het afleveren van de reizigers in de gemeentekom zelf, en ook de mogelijkheid van veelvuldige stopplaatsen.

3. — Augmentation de la productivité et réduction du prix de revient.

La création du Marché Commun nous oblige de réduire nos tarifs pour le transport de marchandises. Ce but ne peut être atteint que par une réduction de nos prix de revient. Le moyen le plus efficace à cet effet consisterait en la suppression totale de la traction à vapeur et en son remplacement par la traction électrique ou diesel, selon l'intensité ou l'importance des lignes exploitées.

A. Electrification.

En exécution du programme, les travaux se poursuivent sur les lignes Landen-Hasselt, Bruxelles N-Denderleeuw, Alôst-Wetteren-Gand et Bruxelles-Mons-Quèvy.

D'autre part, une décision de principe a été prise en vue de l'électrification du tronçon belge de la ligne Paris-Cologne.

Le matériel destiné à ces travaux, à l'exception de cinq locomotives « tous courants », est en commande.

Des pourparlers ont été engagés en vue de réduire le prix du courant électrique fourni à la S. N. C. B.

B. Dieselisation.

Le remplacement des 1447 locomotives à vapeur restant en service nécessitera l'achat d'environ 800 locomotives Diesel. Ceci devait s'étaler sur une période de 5 à 10 ans. En moins d'un an, 25 % de ce programme d'achat ont été réalisés.

C. Remplacement des voitures en bois par des voitures métalliques.

Il faudra encore procéder à l'acquisition de 300 voitures métalliques pour que toutes les voitures en bois puissent être retirées du service. 120 voitures ont déjà été fournies et 92 autres sont en construction.

4. Simplification des lignes à faible trafic.

On ne peut nier l'existence de ce problème. Les chiffres ci-dessous sont éloquentes :

Situation au 31 décembre 1958.

	Longueur	Dont lignes pour le trafic de marchandises
Réseau belge	4.813 km	995 km
Réseau néerlandais .	3.227 km	745 km

Sur les 4.800 km que compte le réseau belge, 1.200 km, soit 4 % seulement, assurent le trafic des voyageurs. Pareille situation est anti-économique et exige des mesures énergiques, quelque désagréables que puissent paraître celles-ci. Il est évident que ces 4 % de voyageurs peuvent être aussi bien desservis par un moyen de transport moins onéreux, notamment l'autobus. Il faut naturellement tenir compte des intérêts en jeu. On ne peut pas perdre de vue que les services d'autobus offrent certains avantages par rapport au transport par chemin de fer, notamment la possibilité d'amener les voyageurs au centre même des localités et de prévoir de nombreux arrêts.

Het vereenvoudigingsprogramma voor 1959 zegge 458 kilometers werd volledig uitgevoerd. Hierbij werd het statu quo behouden voor 43 km. Voor de overige 407 km werden de treinen vervangen door autobussen. De resterende 750 km werden verdeeld over de dienstjaren 1960 en 1961. Beslissingen werden reeds getroffen voor 51 km in 1960.

5. Vermindering van de personeelseffectieven.

Volgende resultaten werden in dit opzicht reeds geboekt:

1 januari 1950	90.377 agenten
1 januari 1954	77.201 agenten
vermindering	13.176 agenten of 14,5 %
1 juli 1958	77.916 agenten
1 maart 1960	70.057 agenten
vermindering	7.859 agenten of 10,1 %

Vergeleken bij de toestand op 1 januari 1950 betekent de vermindering zoals ze op 20 maart j.l. werd doorgezet : 20.320 agenten of 22,5 %. Hierbij werd het personeelsstatuut volkomen geëerbiedigd.

6. Het vraagstuk der pensioenen.

De jaarlijkse pensioenlast van de N. M. B. S. bedraagt circa 3.700 miljoen zegge 55 % van de vergoedingen die aan het actief personeel worden uitbetaald. Een der aanleidingen tot deze wanverhouding is gelegen in het feit dat de maatschappij bij haar ontstaan in 1926 113.000 agenten heeft moeten overnemen. Andere oorzaken zijn het gebrek aan mathematische reserves, de progressieve muntontwaardingen sedert 1926, de sociale rol door het spoor gespeeld onder de oorlog en ook het enigszins gunstige statuut van de spoorman vergeleken bij dat van de Staat.

Er werden ter sanering van deze toestand volgende maatregelen genomen :

- a) toekenning van een getrouwheidspremie met het oog de agenten ertoe aan te zetten in dienst te blijven tot hun 65^e jaar;
- b) voor het dienstjaar 1959 werd de personeelsbijdragen gunste van de Pensioenkas verhoogd van 6 tot 7 %;
- c) de financiële tussenkomst van de Staat wordt berekend op grond van het excedent der gepensioneerde spoorwegagenten in verhouding tot een normaal effectief waar bij dan ook nog rekening gehouden wordt met de bonificaties toe te kennen aan invalieden, oud-strijders en geassimileerden.

Er dient nog vermeld dat de beheerraad van de N.M.B.S. beslist heeft de beschikkingen van de wet van 30 april 1958 inzake weduwenpensioenen op zijn personeel toe te passen.

7. Financiële uitgaven.

De vooruitzichten voor 1959 voorzagen een exploitatie tekort van 448 miljoen. Bepaalde door de beheerraad genomen maatregelen hebben dit begrotingstekort gereduceerd tot 331 miljoen. Ongeacht een nieuwe uitgave van 55 miljoen (weerslag van de index op de lonen en pensioe-

Le programme de simplification pour l'année 1959, qui comportait 458 km, a été entièrement réalisé. Le statu quo a été maintenu pour 43 km. Sur les autres 407 km, les trains ont été remplacés par des autobus. Les 750 km restants sont répartis sur les exercices 1960 et 1961. En 1960 des décisions ont déjà été prises pour 51 km.

5. Diminution des effectifs du personnel.

Dans ce domaine, les résultats suivants ont déjà été enregistrés :

1 ^{er} janvier 1950	90.377 agents
1 ^{er} janvier 1954	77.201 agents
diminution	13.176 agents, ou 14,5 %
1 ^{er} juillet 1958	77.916 agents
1 ^{er} mars 1960	70.057 agents
diminution	7.859 agents, ou 10,1 %

Par rapport à la situation au 1^{er} janvier 1950, la diminution des effectifs à la date du 20 mars 1960 a été de 20.320 agents, soit 22,5 %. Cette réduction a été obtenue tout en respectant le statut du personnel.

6. Le problème des pensions.

Les pensions imposent à la S. N. C. B. une charge annuelle d'environ 3.700 millions, ce qui représente 55 % des rémunérations du personnel en service. Les causes de cette disproportion sont les suivantes : l'obligation imposée à la Société, lors de sa création en 1926, de reprendre 113.000 agents, l'absence de réserves mathématiques, les dévaluations monétaires successives depuis 1926, le rôle social joué par la Société pendant la guerre et le statut des cheminots, plus avantageux que celui des agents de l'Etat.

Afin de remédier à cette situation, les mesures suivantes ont été prises :

- a) l'octroi d'une prime de fidélité en vue d'engager les agents à rester en service jusqu'à l'âge de 65 ans;
- b) un relèvement de 6 à 7 % de la contribution du personnel au fonds des pensions pour l'exercice 1959;
- c) calcul de l'intervention financière de l'Etat sur la base du chiffre des pensionnés en surnombre par rapport à un effectif normal, compte tenu des bonifications accordées aux invalides, aux anciens combattants et assimilés.

En outre, il convient de signaler que le conseil d'administration de la S. N. C. B. a décidé d'appliquer à son personnel les dispositions de la loi du 30 avril 1958 concernant le régime des pensions de veuves.

7. — Résultats financiers.

Le déficit d'exploitation pour 1959 avait été évalué à 448 millions. Grâce à certaines mesures prises par le conseil d'administration, ce déficit budgétaire a pu être ramené à 331 millions. Malgré un supplément de dépenses de 55 millions (répercussion de la hausse de l'indice sur les traite-

nen vanaf 1 oktober 1959 en de verhoging van 60 miljoen van het Vernieuwingsfonds, heeft de toepassing van de saneringsmaatregelen en ook de verbetering van de conjunctuur een bemoedigende uitslag toegelaten. *De exploitatierekening voor het dienstjaar 1959 sluit met een boni van 27,4 miljoen.* Het gecumuleerd deficit op 31 december 1959 werd teruggebracht van 1.994 miljoen op 1.617 miljoen.

Voor het huidig dienstjaar staat de maatschappij voor een nieuwe bijkomende uitgave van 240 miljoen als gevolg van de aanpassing van wedden en lonen met 2,5 %. Het verhoogde goederenvervoer laat evenwel toe aan gevoelige verhoging van de inkomsten te voorzien. De Staatstussenkomst in de exploitatierekening van de N. M. B. S. wordt verminderd met 457 miljoen, wat nogmaals wijst op de ernstige inspanningen die gedaan worden om tot een gezonde financiële toestand te komen.

De Staatstussenkomst in de uitgaven van de N. M. B. S. bedroeg voor 1959 als eerste raming 8.033 miljoen waarvan 4.128 miljoen voor investerings- en vernieuwingsuitgaven. Deze som werd teruggebracht tot 7.825 miljoen.

Voor 1960 bedraagt de Staatstussenkomst nog slechts 7.179 miljoen waarvan 3.431 miljoen voor investerings- en vernieuwingsuitgaven. De vermindering bedraagt dus in globo 646 miljoen. Wanneer men dan rekening houdt met de meeruitgave van 240 miljoen ingevolge loonaanpassing wegens verhoogde index die als uitgave buiten de verantwoordelijkheid van het N. M. B. S. beleid ligt, dan moet men toegeven dat men inzake inkrimping van de toelagen werkelijk de goede koers houdt.

DE NOORD-ZUID VERBINDING.

Dit organisme werd sedert 31 december 1959 in likwidatie gesteld. Hierbij mag met recht en reden herinnerd worden aan het werk dat door de beheerraad en het personeel van de N. Z. V. gepresteerd werd en waaraan zowel door de Eerste Minister als door de Minister van Verkeerswezen op 21 december 1959 terecht hulde werd gebracht.

Een likwidatie dienst met 20 agenten die nog circa 2 jaar in dienst blijven zal de lopende zaken van de N. Z. V. afhandelen.

Het geheel der werken door dit organisme verwezenlijkt bedraagt 6.336 miljoen de uitgaven voor 1960 (voetgangers tunnels nabij Centraalstation inbegrepen).

BUURTSPoor- EN TRAMWEGEN.

De Buurtspoorweg wordt meer en meer een autobusmaatschappij. De winsten worden geringer en zij staan voor een moeilijke periode. De toestand ziet er als volgt uit :

op 31 december 1958 : spoorlijnen : 1.661 km; autobuslijnen : 9.048 km;

op 31 december 1959 : spoorlijnen : 1.415 km; autobuslijnen : 9.834 km,

hiervan werden 1.500 km autobuslijnen verpacht. De rationalisering van het buurtvervoer wordt actief voortgezet. Te noteren dat het aantal bediende kilometers gestadig verhoogt zonder verhoging van de personeelseffectieven.

ments et les pensions à partir du 1^{er} octobre 1959) et l'augmentation de 60 millions de la dotation au Fonds de renouvellement, l'application des mesures d'assainissement et l'aménagement de la conjoncture ont entraîné des résultats satisfaisants. *Le compte d'exploitation de l'exercice 1959 se solde par un boni de 27,4 millions.* Le déficit cumulé au 31 décembre 1957 a été ramené de 1.994 millions à 1.617 millions.

Pour l'exercice en cours, la société devra supporter une nouvelle dépense supplémentaire de 240 millions résultant de l'adaptation des traitements et salaires à concurrence de 2,5 %. L'amélioration constatée dans le secteur du transport de marchandises permet d'escompter une sensible augmentation des recettes. L'intervention de l'Etat dans le compte d'exploitation de la S. N. C. B. est en diminution de 457 millions, ce qui montre, une fois de plus, que de sérieux efforts sont faits en vue d'arriver à une situation financière saine.

Lors d'une première estimation, l'intervention de l'Etat dans les dépenses de la S. N. C. B. pour l'année 1959 s'élevait à 8.033 millions, dont 4.128 millions destinés à des dépenses d'investissement et de renouvellement. Cette somme a été ramenée à 7.825 millions.

Pour 1960, l'intervention financière de l'Etat a déjà été ramenée à 7.179 millions de francs, dont 3.431 millions pour les dépenses d'investissement et de renouvellement. Au total, la diminution est donc de l'ordre de 646 millions. Compte tenu du supplément de dépenses de 240 millions, résultant de l'aménagement des rémunérations par suite de la hausse de l'indice, dépense qui n'incombe pas à la société, on admettra que l'on est dans la bonne voie en ce qui concerne la réduction des subventions.

LA JONCTION NORD-MIDI.

L'Office National pour l'achèvement de la Jonction a été mis en liquidation le 31 décembre 1959. A ce sujet, il est permis de rappeler à juste titre le travail accompli par le conseil d'administration et le personnel de l'O. N. J. M., auquel le Premier Ministre de même que le Ministre des Communications ont tenu à rendre hommage le 21 décembre 1959.

Un service de liquidation de 20 agents, qui resteront encore en fonction pendant environ 2 ans, s'occupera des affaires courantes de l'O. J. N. M.

Le coût total des travaux exécutés par cet organisme, y compris ceux de 1960 (tunnel pour piétons aux abords de la Gare Centrale), s'élève à 6.336 millions de francs.

CHEMINS DE FER VICINAUX ET TRAMWAYS.

La Société des chemins de fer vicinaux se transforme de plus en plus en une société d'autobus. Les bénéfices diminuent et une période difficile s'annonce. La situation se présente comme suit :

au 31 décembre 1958, voies ferrées : 1.661 km; lignes d'autobus : 9.048 km,

au 31 décembre 1959; voies ferrées : 1.415 km; lignes d'autobus : 9.834 km.

dont 1.500 km, sont affermés. La rationalisation des chemins de fers vicinaux se poursuit activement. Il est à noter que le nombre de km du réseau augmente constamment sans qu'augmentent les effectifs du personnel.

Inzake tramvervoer zal eerlang een ontwerp van kaderwet ingediend worden met het oog op het gemeenschappelijk vervoer. Het zal de toestand regelen van trammaatschappijen wier concessie in de loop van 1960 en 1961 een einde neemt alsook van deze die thans onder voorlopig beheer staan (Gent en Antwerpen). Dit ontwerp zal geïnspireerd zijn door de wet van 17 juni 1953 die het gemeenschappelijk vervoer in het brusselse regelt.

Inzake tramtrafiek daalde het verkeer met 20 % sedert 1951. Zulks is te wijten aan de toename van het individueel verkeer (fiets, bromfiets en personenauto's) en ook aan de wijzigingen aangebracht aan de werkuren en regelingen (vijfdagenweek, en middagmaal ter plaatse genomen). Ook het feit dat men van langs om meer « shopping » centra vindt in de voorsteden is niet vreemd aan het teruglopen van deze trafiek.

De modernisering van het net wordt nochtans voortgezet door het invoeren van wagens met groot vervoervermogen en verhoogde snelheid. Het is verheugend te kunnen onderstrepen dat de Brusselse maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer zonder enige toelage van Staatswege geen deficit kent. Dat is een unicum in gans Europa en pleit voor de thans in voege zijnde wettelijke formule. In het kader van Benelux en de E. E. G. zal de taks op het vervoer moeten afgeschaft worden. Zij is anti-economisch.

BAANTRANSPORT.

1. Autocars.

Het contingent van 2.000 voertuigen zal verhoogd worden om nieuwe onderlegde kandidaten een kans te geven. De uitbaters die sedert 5 jaar hun bedrijf uitoefenen zullen een « car » meer in uitbating mogen nemen op voorwaarde dat zij er minstens 20.000 km per jaar zullen mede afleggen. Deze die 15 jaar praktijk hebben zullen bijkomende toelatingen krijgen zonder beperking. Reeds werden 211 nieuwe toelatingen uitgereikt (30 aan nieuwe kandidaten, 76 aan uitbaters met 5 jaar, en 105 aan uitbaters met 15 jaar praktijk).

2. Goederentransport.

De kritiek op het koninklijk besluit van 1936 moet hier niet meer herhaald worden. Een wetsontwerp zal eindelijk de toestand versoepelen en normaliseren. Het wordt eerlang ingediend.

Volgende principes maken er de basis van uit :

- Het vervoer voor eigen rekening blijft vrij;
- het Bureau voor Wegvervoer, dat totnogtoe autonoom was, wordt onder verantwoordelijkheid van de Minister voor Verkeerswezen gesteld;
- de « gezonde » concurrentie zal gestimuleerd worden door de uitbreiding der bedrijven. De houders van vergunningen voor een straal van 25 km en met vijf jaar ervaring zullen een vervoervergunning voor gans het land bekomen. Zij die meer dan 15 jaar in bedrijf zijn zullen onbeperkt vrachtwagens van alle slag in dienst mogen stellen;
- de concurrentie zal tevens slaan op de « service » die gepresteerd wordt en niet enkel op de prijs van het vervoer. Daarom instelling van een soepel tarief met speling van 10 % onder en 20 % boven de kostprijs. Een commissie waarin alle belanghebbenden vertegenwoordigd zijn zal

En ce qui concerne les tramways, un projet de loi de cadre des transports en commun sera déposé prochainement. Il réglera la situation des sociétés de tramways dont la concession expire au cours des années 1960 et 1961, ainsi que de celles qui se trouvent actuellement sous gestion provisoire (Gand et Anvers). Ce projet s'inspirera de la loi du 17 juin 1953, réglant les transports urbains dans l'agglomération bruxelloise.

Les tramways enregistrent une baisse de trafic de l'ordre de 20 % depuis 1951. Celle-ci est due à l'accroissement du trafic individuel (bicyclettes, vélomoteurs et véhicules automobiles) et aux modifications apportées aux heures de travail et aux règlements (semaine de cinq jours; repas sur place). La création de « shopping » centres dans les faubourgs n'est également pas étrangère à la diminution de ce trafic.

Toutefois, la modernisation du réseau se poursuit par la mise en service de voitures à grande capacité de transport et d'une plus grande vitesse. On constatera avec satisfaction que la Société Bruxelloise des transports en commun ne connaît pas de déficit, sans subvention quelconque de l'Etat. Ce phénomène est unique en Europe et plaide en faveur de la formule légale appliquée à l'heure actuelle. Dans le cadre de Benelux et de l'U. E. E., la taxe sur les transports devra être abolie. Elle est anti-démocratique.

TRANSPORTS PAR ROUTE.

1. — Autocars.

Le contingent de 2.000 voitures sera augmenté afin de fournir une chance à de nouveaux candidats qualifiés. Les exploitants, qui exercent leur activité depuis plus de 5 ans, pourront mettre en service un car supplémentaire à condition qu'il assurera au moins un parcours de 20.000 km par an. Ceux qui font du transport depuis 15 ans, obtiendront des autorisations supplémentaires, sans restriction. Déjà 211 nouvelles autorisations ont été délivrées (30 à des candidats nouveaux, 76 à des exploitants exerçant leur activité depuis 5 ans et 105 à des exploitants exerçant leur activité depuis 15 ans).

2. Transports de choses.

Inutile de répéter ici les critiques formulées au sujet de l'arrêté royal de 1936. Un projet de loi assouplira et normalisera enfin la situation. Il sera déposé prochainement.

Les principes de base en seront les suivants :

- le transport pour compte propre reste libre.
- l'Office des transports par route jusqu'ici autonome, est placé sous la responsabilité du Ministre des Communications;
- la « saine » concurrence sera stimulée par l'extension des entreprises. Les porteurs d'une autorisation valable pour un rayon de 25 km et qui ont une pratique de cinq ans obtiendront une autorisation pour tout le pays. Ceux qui exercent leur activité depuis plus de 15 ans, pourront sans restriction aucune mettre en service des camions de toute nature.
- la concurrence portera non seulement sur le prix du transport, mais également sur le service rendu. A cet effet, un tarif souple, avec une marge de 10 % en-dessous et de 20 % au-dessus du prix de revient, seront prévus. Ce tarif sera établi par une commission dans

zich bezig houden met het opmaken van deze tarieven;

— het vervoerboekje zal verplichtend blijven uit hoofde van het opmaken van onontbeerlijke statistieken;

— vervoerkontraat en verzekering der goederen zullen verplichtend zijn;

— vervoer door vreemden van een plaats en België naar een andere blijft tot nader order verboden.

3. Technische kontrol.

Sedert het begin van het jaar werd de verplichte technische kontrol ingevoerd op alle personenwagens die meer dan 5 jaar oud zijn of die opnieuw verkocht worden. Deze kontrol geschiedt door privé-ondernemingen onder toezicht van de Staat sedert 1933. De nieuwe uitbreiding ervan op de personenwagens vereist het opmaken van een statuut inzake kontrol. Zulks zal binnenkort bij de wet geregeld worden. Vaste criteria voor de erkenning zullen opgemaakt worden.

ZEEWEZEN.

Er moet nog een grote inspanning gedaan worden om onze nationale handelsvloot op te voeren tot het potentieel dat in verhouding staat tot het belang van onze grote havens. Zo is het aandeel van de belgische koopvaardijvloot in de trafiek van de haven van Antwerpen slechts 5 % van de totale tonnemaat. Een belangrijke stap werd onlangs weer gezet in de goede richting door de wet van 23 maart 1960 die toelaat de waarborg van de Staat voor het scheepsbouwkrediet op te voeren tot vijf miljard. De tussenkomst van de Staat in de intresten van dergelijke leningen klom van 21,5 miljoen in 1957 tot 37,5 miljoen in 1959.

Zeevaartonderwijs.

De wet van 23 maart 1960 maakt het schoolpact van toepassing op het zeevaartonderwijs. De Hoge Raad voor het Zeevaartonderwijs werd geïnstalleerd. De uitrusting van de scholen werd verbeterd.

Lijn Oostende-Dover.

De dienst boekte zeer goede uitslagen in 1959: meer dan een miljoen reizigers van 1 januari 1959 tot 1 oktober 1959. De winst bedraagt meer dan 100 miljoen over het verlopen dienstjaar. De omwerking van het statuut voor de dienst der maaltijden dringt zich op in de richting van een Staatsbedrijf met commerciële uitbating.

Het project een tunnel onder het Kanaal te graven is een wezenlijke bedreiging voor het voortbestaan van onze dienst Oostende-Dover. Uw verslaggever verwijst terzake naar een andere passus van dit verslag (blz. 3).

BINNENVAART.

De administratie van de Binnenvaart werd samengevoegd met deze van de Marine.

78 % van onze binnenvloot werd gemotoriseerd; een grote inspanning voor de modernisering moet nog ondernomen worden: 4.600 schepen, op een totaal van 5.980 hebben een laadvermogen dat onder de 400 t ligt. 20 % van deze schepen is meer dan 50 jaar oud en 44 % is ouder dan 35 jaar... Zo uitgerust kan onze binnenscheepvaart de rol niet spelen die haar toekomt in het nieuwe Europa der Zes. Het besluit van september 1958 voorziet een pro-

laquelle seront représentés tous les intéressés.

— le certificat de transport restera obligatoire afin de permettre l'établissement des statistiques indispensables;

— le contrat de transport et l'assurance des choses seront obligatoires;

— le transport par des étrangers, d'un endroit à l'autre en Belgique restera interdit jusqu'à nouvel ordre.

3. Contrôle technique.

Le contrôle de tous les véhicules automobiles mis en circulation depuis 5 ans au moins ou des voitures d'occasion est devenu obligatoire depuis le début de cette année. Depuis 1933, ce contrôle était assuré par des entreprises privées, sous contrôle de l'Etat. La nouvelle extension du contrôle aux véhicules automobiles exige l'élaboration d'un statut en matière de contrôle. Ceci sera réglé prochainement par une loi. Des critères fixes seront établis en vue de l'agrégation.

MARINE.

Il reste un gros effort à faire pour porter le tonnage de notre marine marchande au niveau correspondant à l'importance de nos grands ports. Ainsi, dans le trafic du port d'Anvers la marine marchande belge n'intervient que pour 5 % dans le tonnage total. Un nouveau pas important dans la bonne voie vient d'être fait par la loi du 23 mars 1960, qui permet de porter à cinq milliards la garantie de l'Etat pour les constructions maritimes. L'intervention de l'Etat dans les intérêts des emprunts est passé de 21,5 millions en 1957 à 37,5 millions en 1959.

Enseignement maritime.

La loi du 23 mars 1960 rend le pacte scolaire applicable à l'enseignement maritime. Le Conseil Supérieur de l'Enseignement Maritime a été installé. L'équipement des écoles a été amélioré.

Ligne Ostende-Douvres.

Le service a enregistré d'excellents résultats en 1959: plus d'un million de voyageurs entre le 1^{er} janvier 1959 et le 1^{er} octobre 1959. Le bénéfice de l'exercice écoulé a atteint plus de 100 millions. La réforme du statut du service des malles dans le sens d'une régie à exploitation commerciale s'impose.

Le projet de creusement d'un tunnel sous la Manche constitue une réelle menace pour le maintien de notre ligne Ostende-Douvres. Votre rapporteur se réfère à ce sujet à un autre passage du rapport (page 3).

NAVIGATION INTERIEURE.

L'administration de la Navigation intérieure a été fusionnée avec celle de la Marine.

Notre flotte fluviale a été motorisée à concurrence de 78 %. Un gros effort de modernisation devra encore être accompli: sur un total de 5.980 bateaux, 4.600 jaugent moins de 400 tonnes; 20 % de ces bateaux ont plus de 50 ans et 44 % plus de 35 ans... Dans ces conditions notre batellerie est incapable de jouer le rôle qui lui revient dans la nouvelle Europe des Six. L'arrêté de septembre 1958 a prévu un programme de nouvelles constructions de l'ordre

gramma voor nieuwbouw van 600 miljoen. Kredieten met Staatstussenkomst in de intresten voor 70 % van het kapitaal werden tot op heden toegekend voor een totaal bedrag van 261 miljoen, wat 156 schepen vertegenwoordigt. De D. R. B. draagt de intrestenlast en de Staat komt slechts tussenbeide voor zover de beschikbare kapitalen van de D. R. B. ontoereikend zijn.

Dienst voor regeling van de Binnenscheepvaart.

Het is een feit dat voor de internationale trafiek de wet van vraag en aanbod het vrachtenpeil regelt. De binnenlandse vrachten worden daarentegen door de D. R. B. bepaald, volgens een opgelegd tarief. Het samenbestaan van deze twee systemen werkt storend op de vrachtenmarkt. Bij lage conjunctuur dalen de internationale vrachten aanzienlijk onder het peil der nationale tarieven. Het tegenovergestelde doet zich voor in periodes van hoge economische heropleving. Het gevolg hiervan is zuiver artificieel overheveling van de trafiek.

Inzake het graan en aanverwanten vervoer werden twee maatregelen genomen :

1) vanaf 1 mei 1959 : vermindering der supplementen voor kleine schepen;

2) het Besluit van 18 juni 1959 : vrijmaking van de vrachten voor ingevoerde granen en aanverwanten mits naleving van een minimumvracht vastgesteld door een Commissie waarin schippers en reders zetelen.

De uitslagen van deze politiek kan men als volgt samenvatten :

	Aantal schepen	Tonnemaat
van 1 aug. 1958 tot 31 dec. 1958	2.319	688.124 t
van 1 aug. 1959 tot 31 dec. 1959	3.473	1.068.797 t

Als gevolg van dit resultaat heeft de Minister het besluit van 28 maart uitgevaardigd betreffende de vrachten voor elk door bemiddeling van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart gesloten bevrachtingscontract.

Krachtens dit besluit wordt een bodemvracht opgelegd voor elke bevrachting of reis uit de havens van Antwerpen en Gent voor goederen aangevoerd over zee.

Verder voorziet een ander besluit van 23 maart inzake vervoer voor eigen rekening de voorwaarden waarbij de schepen die vervoer voor eigen rekening ondernemen om beurten vrijgesteld worden van de tussenkomst van de vrachtenkantoren van de DRB.

Hervorming van de D. R. B.

Bepaalde maatregelen zullen door het departement genomen worden na uitgebreide raadpleging van al de betrokken middelen. Aangezien hierbij de wetgever noodzakelijk zal moeten betrokken worden past het niet in het kader van dit verslag hierover te zeer uit te weiden. Alleszins zal er moeten rekening gehouden worden met het feit dat de tonnemaat der nieuwe te bouwen of aan te kopen eenheden een bepaald en redelijk minimum zal moeten bereiken. Ook de eigen schippers zullen zich beter kunnen verdedigen indien zij zich zouden groeperen onder vorm van commerciële instellingen die hen het voordeel zouden kunnen geven van het hergroeperen van de vrachtaanbiedingen, een betere regelmaat van hun werk, verlaging van de verzekeringspremie en zelfs de mogelijkheid van een compensatiesysteem.

de l'ordre de 600 millions. A ce jour, 261 millions de crédits comportant une intervention de l'Etat dans la charge des intérêts à concurrence de 70 % du capital, ont été octroyés, ce qui représente 156 bateaux. Les intérêts sont pris en charge par l'O. R. N. I. et l'Etat n'intervient que dans la mesure où les disponibilités de l'O. R. N. I. sont insuffisantes.

Office Régulateur de la Navigation Intérieure.

Il est un fait que le trafic international est régi par la loi de l'offre et de la demande. En revanche, les frets intérieurs sont fixés par l'O. R. N. I. d'après un tarif imposé. L'existence simultanée de ces deux systèmes provoque des perturbations sur le marché des frets. En période de régression, les frets internationaux descendent bien en dessous des tarifs nationaux, tandis que le contraire se produit en période de haute conjoncture. Le résultat en est que le trafic est détourné d'une façon purement artificielle.

En ce qui concerne le transport des grains et assimilés, deux mesures ont été prises :

1) à partir du 1^{er} mai 1959 : diminution des suppléments pour les petits navires;

2) l'arrêté du 18 juin 1959 : libération des frets pour les grains et assimilés importés, sous réserve de l'observance d'un fret maximum fixé par une Commission composée de bateliers et d'armateurs.

Les résultats de cette politique peuvent se résumer comme suit :

	Nombre de bateaux	Tonnage
du 1 ^{er} août 1958 au 31 déc. 1958	2.319	688.124 t
du 1 ^{er} août 1959 au 31 déc. 1959	3.473	1.068.797 t

Devant ces résultats, le Ministre a pris l'arrêté du 28 mars dernier relatif aux frets pour tout contrat d'affrètement conclu à l'intervention de l'Office régulateur de la navigation intérieure.

Cet arrêté prévoit un fret de base pour chaque affrètement ou voyage, au départ des ports d'Anvers et de Gand, de marchandises amenées par la voie maritime.

Un autre arrêté du 23 mars relatif au transport pour compte propre fixe les conditions dans lesquelles les bateaux pratiquant le transport pour compte propre sont libérés à tour de rôle de l'intervention des bureaux d'affrètement de l'O. R. N. I.

Réforme de l'O. R. N. I.

Le département a pris certaines mesures après une large consultation de tous les milieux intéressés. Comme le législateur devra intervenir, il n'y a pas lieu de trop s'étendre dans ce rapport sur ces mesures. Il faudra, de toute façon, veiller à ce que le tonnage des nouveaux bateaux à construire ou à acquérir atteigne un minimum déterminé et raisonnable. Même les bateliers pourront mieux se défendre en se groupant sous forme d'établissements commerciaux, qui pourraient leur procurer l'avantage d'un regroupement des offres de fret, d'une plus grande régularité de leur travail, d'une diminution de la prime d'assurance et même la possibilité d'un système de compensation.

TOERISME.

De eerste resultaten van het jaar 1959 wijzen uit dat wij er in geslaagd zijn een belangrijke toeristenstroom te behouden; er is een merkbare vooruitgang op het jaar 1957 wat een betere referentie is dan het Tentoonstellingsjaar 1958. Ook het kamperen boekt aanzienlijke vooruitgang; hieruit heeft de hotelnijverheid zowel in de Ardennen als aan de kust ook voordeel getrokken.

Het krediet werd verhoogd van 15,5 miljoen tot 18,5 miljoen. In overleg met Openbare werken en Volksgezondheid wordt thans een driejaarlijks programma voorbereid voor de uitrusting van ons toerisme zulks na raadpleging van de Hoge Raad voor toerisme en hotelwezen.

Het sociaal toerisme wordt verder uitgebouwd. Men streeft naar volgende doeleinden: planning voor de spreiding van het verlof, medewerking van het privé-hotelwezen en oprichting van centra voor sociaal toerisme in de nabijheid van de grote agglomeraties met toeristisch karakter.

Een statuut voor het hotelwezen wordt uitgewerkt in de Hoge Raad voor Toerisme en Hotelwezen met medewerking van de beroepsorganisaties.

REGIE VAN TELEGRAAF
EN TELEFOON.

Uwe commissie heeft de heer plaatsvervanger van de heer Directeur-Generaal van de Regie T. & T. een uiteenzetting horen geven aangaande de toestand in deze Regie. De spreker begon met te verwijzen naar het senaatsverslag waarin tal van aanwijzingen voorkomen met betrekking tot de werking en het wezen van de Regie van Telegraaf en Telefonen.

Wat het programma van de R. T. T. betreft, dit verschilt enigszins van dat welk vorig jaar werd toegepast. De Regie slaat thans definitief de richting in van een algemene automatisering van het telefoonnet, van de motorisatie van de installateurs, van de verdere ontwikkeling van de TELEX, en van de mechanisatie van de boekhouding. Dit alles met het oog op een versoepeling van haar werkwijze en de verhoging van de « service » tegenover het publiek.

Het is de eerste maal dat de begroting de acht milliard overschrijdt. Hierbij dient nochtans opgemerkt dat het bedrag der ontvangsten en uitgaven kunstmatig is opgedreven uit hoofde van zekere boekhoudkundige verhandelingen. Inzake inkomsten moge gerekend worden met een meer ontvangst van 250 miljoen in 1960, daar waar de uitgaven met 107 miljoen zullen toenemen gedurende dit dienstjaar.

Bij artikel 1 van de ramingen zullen de ontvangsten met 265 miljoen stijgen: 9/10 hiervan komen voort uit ontvangsten wegens uitbating van het telefoonnet. Er dient evenwel van het bedrag voorzien bij artikel 1 een som van 425 miljoen afgetrokken (som die voorkomt op de post Kwade posten en Terugbetalingen) bestemd om gestort te worden aan de buitenlandse administraties ter betaling van internationale telefoontaksen.

Bij artikel 10 moet men een totaal van 2,5 miljard voorzien voor de dienst der leningen. Van deze som werden reeds anderhalf miljard uitgegeven.

In de sector der uitgaven werden 2.121 miljoen voorzien aan personeelsuitgaven, wat nagenoeg 72 miljoen meer is dan het vorig dienstjaar. Daarenboven werden er 87 miljoen voorzien aan toelagen voor de arbeiderskas alsmede 35 miljoen aan sociale uitgaven. Aan personeelsvergoedingen wordt in globo 1.676 miljoen besteed, en voor de ouderdomspensioenen is er een som van 232 miljoen voorzien.

Het bedrag der werkingskosten is gestegen wegens het verhoogd aanwenden van elektronisch materiaal. De finan-

TOURISME.

Les premiers résultats de l'année 1959 montrent que nous avons réussi à conserver un important afflux de touristes. De sérieux progrès ont été enregistrés par rapport à l'année 1957, laquelle constitue une meilleure référence que l'année de l'Exposition Universelle de 1958. Le camping a pris également une grande extension, dont les hôtels des Ardennes et du littoral ont largement bénéficié.

Le crédit a été porté de 15,5 millions à 18,5 millions. En accord avec les Ministres des Travaux Publics et de la Santé Publique, un programme triennal est actuellement élaboré en vue de l'équipement de notre tourisme et après consultation du Conseil Supérieur du Tourisme et de l'Hôtellerie.

La formule du tourisme social est élargie de plus en plus. Les objectifs suivants sont envisagés: planning pour l'étalement des congés, collaboration de l'hôtellerie et création de centres de tourisme social à proximité des grandes agglomérations à caractère touristique.

En collaboration avec les milieux professionnels, un statut de l'hôtellerie est mis au point par le Conseil Supérieur du Tourisme et de l'Hôtellerie.

REGIE DES TELEGRAPHES ET DES
TELEPHONES.

Le représentant du Directeur général de la Régie des T. T., a donné à la Commission un aperçu de la situation de la Régie. Il est référé tout d'abord au rapport du Sénat, dans lequel figurent de nombreux détails concernant le rôle et l'activité de la Régie des Télégraphes et Téléphones.

Le programme de la Régie des T. T. s'écarte quelque peu de celui de l'année précédente. La Régie s'oriente à présent définitivement vers l'automatisation complète du réseau téléphonique, la motorisation des installations, le développement du réseau TELEX et la mécanisation de la comptabilité, dans le but d'assouplir ses méthodes de travail et d'augmenter le « service ».

Pour la première fois, le budget dépasse les huit milliards. Il faut toutefois tenir compte du fait que le montant des recettes et des dépenses a été gonflé artificiellement du fait de certaines opérations comptables. On prévoit en 1960 une augmentation de recettes de l'ordre de 250 millions, tandis que les dépenses s'accroîtront de 107 millions pendant l'exercice en question.

A l'article premier des prévisions, les recettes augmenteront de 265 millions dont les 9/10 proviennent de l'exploitation du réseau téléphonique. Il y a lieu toutefois de déduire de l'article 1 une somme de 425 millions (qui figure au poste des non-valeurs et des remboursements), qui doit être versée à des administrations étrangères, en paiement des taxes téléphoniques internationales.

L'article 10 prévoit une somme de 2,5 milliards pour le service des emprunts, dont 1.500 millions ont déjà été dépensés.

Le secteur des dépenses prévoit 2.121 millions pour les dépenses de personnel, ce qui représente une augmentation de 72 millions par rapport à l'an dernier. Il faut y ajouter 87 millions de subventions à la caisse des ouvriers et 35 millions de dépenses sociales. Pour la rémunération du personnel on prévoit une somme globale de 1.676 millions; pour les pensions de retraite, 232 millions.

L'augmentation du montant des dépenses de fonctionnement résulte de l'usage accru de matériel électronique. Le

ciële dienst vergt voor 1960 1.046 miljoen en voor het Delgingsfonds zijn 896 miljoen voorzien. Tenslotte moge hier aan toegevoegd worden dat de R. T. T. in de loop van het dienstjaar 1959 een winst van 20 miljoen mocht boeken.

Wat de nieuwe investeringen aangaat, bedraagt het totaal er van de som van 2.278 miljoen; hiervan zullen voor 2.070 miljoen bestellingen overgemaakt worden aan de privé-sector. Inzake nieuwe terreinen en gebouwen wordt er een uitgave van 452 miljoen voorzien; voor de verbetering van de internationale dienst wordt 72 miljoen aangewend. Aan verbindingskabels zal er voor 123 miljoen geïnvesteerd worden, 368 miljoen aan lokale kabels en 299 miljoen voor de inrichting van de telefonische centrales.

Daarenboven zijn 121 miljoen voorbehouden voor de oprichting van overschakelingscentra voor Intercommunale en internationale verbindingen. Verder wordt er nog een internationaal automatische centrale te Luik opgericht bestemd om de verbindingen met West Duitsland en een gedeelte van Nederland tot stand te brengen en te verbeteren. Voor de telegraafkantoren hun onderhoud en hun uitrusting, wordt een som van 23 miljoen besteed. Tenslotte zal het aantal telex-verbindingen van 1.400 tot 1.600 eenheden opgevoerd worden.

De volledige automatisatie van het telefoonnet zal verwezenlijkt zijn omstreeks 1965. Het zullen de laatste en afgelegen kantoren zijn die de hoogste uitgaven zullen vergen en die economisch het minst renderend zullen zijn om reden van hun dunne bevolking. Hier past het nochtans aan te dringen in een geest van verdelende rechtvaardigheid dat men niet zou aarzelen ook tot die laatste fase over te gaan eens dat men zover gekomen is omdat, naar het oordeel van uw verslaggever, diegenen die nu nog dagelijks te « worstelen » hebben met het zeer gebrekkige systeem der handcentrale uiteindelijk zouden voldoening krijgen en op de dezelfde leest geschoeid worden dan abonnees die in een volkrijke sector thuishoren. Het is alleszins bemoedigend aan de hand van de verstrekte inlichtingen te kunnen vaststellen dat die laatste fase slechts 5,8 % van het ganse automatiseringsprogramma behelst, en dat einde 1962 het automatiseringsproces zal vervuld zijn of in uitvoering, voor 94 % van het Rijksnet.

De bespreking die op deze uiteenzetting volgde, deed volgende bedenkingen vanwege de commissieleden oprijzen :

1) Er zijn veel klachten over het aan huis bestellen van telegrammen in landelijke gewesten. Bestaan er te dien opzichte reglementen en worden ze toegepast ?

2) Welk is de beroepstoekomst van de telegramdragers; krijgen zij de kans zich in de administratie in te schakelen ?

3) Heeft men bij de invoering van functionele en super-functionele barema's rekening gehouden met het lot der gepensioneerdens ?

4) Worden de bestellingen voor de R. T. T. steeds bij openbare aanbesteding gedaan ?

5) Is er geen krediet voorzien in de begroting voor de perequatie van de functionele barema's ?

6) Een lid betreurt het verschil in behandeling tussen de postdiensten en de telegraaf en telefoondiensten inzake de compensatie van de zondagprestaties; in de postdiensten is deze compensatie dubbel bij de T. en T. is zij enkelvoudig.

7) Men zou het publiek ter ontlasting van de dienst er publicitair moeten toe aanzetten lux-telegrammen zoveel mogelijk te bestellen een paar dagen voor hun aflevering.

8) In de zones voor economische ontwikkeling voorbestemd zou men bij voorrang moeten zorgen voor de automatisering van het telefoonnet. Zulks is niet voorzien.

service financier absorbe 1.046 millions en 1960 et 896 millions sont prévus pour le Fonds d'amortissement. On peut encore y ajouter que la R. T. T. est parvenue à réaliser un bénéfice de 20 millions au cours de l'exercice 1959.

Le total des investissements nouveaux se chiffre à 2.278 millions. Des commandes d'un montant de 2.070 millions seront passées à l'industrie privée. Pour les nouveaux terrains et bâtiments, il est prévu une dépense de 452 millions, tandis que 72 millions seront affectés à l'amélioration du service international. En ce qui concerne les investissements, 123 millions sont prévus pour les câbles de raccordement, 368 millions pour les câbles locaux et 299 millions pour l'aménagement des centrales téléphoniques.

De plus, 121 millions sont réservés à la création de centres intercommunaux et internationaux de commutation. En outre, on construit à Liège une centrale internationale automatique en vue de réaliser et d'améliorer les communications avec la République Fédérale d'Allemagne et une partie de la Hollande. Une somme de 23 millions est affectée à l'entretien et à l'équipement des bureaux de télégraphes. Enfin, le nombre des abonnés des communications telex sera porté de 1.400 à 1.600.

L'automatisation du réseau téléphonique sera réalisée vers 1965. Ce sont les bureaux éloignés qui exigeront les dépenses les plus élevées; à cause de leur population réduite, ils seront économiquement les moins rentables. Il importe toutefois d'insister pour que dans un esprit de justice distributive on n'hésite pas à réaliser cette dernière phase au moment opportun. De l'avis de votre rapporteur, on arriverait ainsi, finalement, à donner satisfaction à ceux qui sont journellement « aux prises » avec le système extrêmement défectueux de la centrale à transmission manuelle, et à les traiter, comme les abonnés d'un secteur à population dense. De toute façon, il est encourageant de constater, à la lumière des données fournies, que cette dernière phase ne représente que 5,8 % de l'ensemble du programme d'automatisation et que, vers la fin de 1962, 94 % du réseau du Royaume seront automatisés ou en voie de l'être.

Au cours de la discussion, qui s'est engagée à la suite de cet exposé, les membres ont émis les considérations suivantes :

1) La remise à domicile des télégrammes dans les régions rurales donne lieu à beaucoup de réclamations. Existe-t-il des règlements sur la matière et sont-ils observés ?

2) Quelles sont les perspectives d'avenir des porteurs de télégrammes ? Ont-ils la possibilité d'être intégrés dans l'administration ?

3) A-t-on tenu compte, lors de l'introduction des barèmes fonctionnels et super-fonctionnels, du sort des pensionnés ?

4) Les commandes de la R. T. T. se font-elles toujours par adjudication publique ?

5) Le budget prévoit-il un crédit pour la péréquation des barèmes fonctionnels ?

6) Un membre regrette que la compensation des prestations du dimanche se fasse d'une manière différente à la poste et aux télégraphes et téléphones : dans les services de la Poste, une double compensation est accordée; aux T. T., la compensation est simple.

7) Il faudrait inciter le public, par des moyens appropriés, à déposer les télégrammes de luxe si possible quelques jours avant la date de la remise.

8) Dans les zones de développement économique, une priorité devrait être donnée à l'automatisation du réseau téléphonique. Cela n'est pas prévu.

9) De agenten die bij het zeewezen afgedeeld werden, kunnen niet genieten van de voordelen toegekend aan het personeel van de marine. Waarom niet? Zulks zou met des te meer recht moeten geschieden daar waar hun prestaties hoger liggen dan deze van het marinepersoneel zelf...

10) Kan men de telefoontarieven niet verlagen nu de Regie in boni is?

11) De Telex tarieven zouden moeten verminderd worden. Deze van toepassing in Nederland en in Frankrijk zijn veel gunstiger. Op welke basis werd de huurprijs van 21.000 frank voor een telex-apparaat berekend?

12) De afwerking van het nieuwe Telex-gebouw ondergaat vertraging. Wat is de reden hiervan?

13) Men zou het financieringssysteem van de publieke diensten moeten wijzigen. De financiële last is veel te zwaar. Waarom geen systeem invoeren dat kapitaalinvestering door de Staat zou toelaten?

14) De diensten van de R. T. T. hebben een systeem op punt gesteld dat toegepast op telefoonapparaten, door eenvoudige drukking op een knop, een alarmsysteem voor politie- en medische hulp in werking te doen treden. Wat is hiervan in de praktijk geworden?

15) De telegraafdienst is in deficit. Zou men geen proeven moeten doen met fonetische schrijftoestellen. Hiermee kan men 3.000 woorden per minuut overschrijven. Het zou een enorme tijdsbesparing kunnen betekenen en ook een inkrimping van het personeelseffectief.

16) Een lid beklaagt er zich over dat de automatisering van het telefoonnet in het Noorden der provincie Antwerpen op zich laat wachten.

17) Waarom wordt vanaf 1962 de zone van Sivry geautomatiseerd wanneer er voor de zone van Mariembourg die veel belangrijker is nog niets voorzien is?

18) Hoe geschiedt de opstelling in de gemeenten van een publiek telefooncel? Welke voorwaarden moeten daartoe vervuld zijn? Komt de gemeente financieel tussenbeide in de oprichting?

19) De agenten die de Regie verlaten vóór de ouderdomsgrens worden benadeeld in vergelijking van andere agenten die zich in dezelfde toestand bevinden. In principie storten de parastatalen een som in de Kas der Arbeidspensioenen. Zulks is niet het geval bij de R. T. T. en ook niet bij de Spoorwegen. Hierdoor krijgen de agenten die zich in dit geval bevinden geen volledig pensioen. Ofwel passe men de wet toe, ofwel voere men de berekening van het pensioen in de publieke diensten naar rato van de dienstjaren in. Kan de Minister in deze niet aandringen bij zijn collega van Financiën?

20) De R. T. T. heeft winsten geboekt in het verlopen dienstjaar. Zal er een winstverdeling onder het personeel doorgevoerd worden?

Op al deze vragen heeft de Minister volgend antwoordt gegeven:

1) De afgifte van telegrammen is onderworpen aan zeer strikte regels. Om ze te bespoedigen overweegt men de invoering van de motorisatie van de besteldienst.

2) Telegramdragers blijven in functie tot hun 21^{ste} jaar. Nadien kunnen zij overgaan naar het kader der brievenbestellers of toetreden tot het kader der telefoonarbeiders.

3) Voor bestellingen van materieel bij de R. T. T. is de aanbesteding de algemene regel. Hiervan wordt soms afgeweken bij middel van beperkte aanbestedingen of bestellingen uit ter hand; zulke bij wijze van uitzondering.

4) De « automatikers » vallen onder de categorie van het gespecialiseerd personeel. Men heeft de fusie doorgevoerd van het kader der elektrikers met dit der mekanikers van de centrale burelen. In het algemeen werden de barema's aangepast.

9) Les agents détachés à l'Administration de la Marine, ne bénéficient pas des avantages accordés au personnel de la Marine. Pour quelle raison? Cela se justifie d'autant moins que leurs prestations dépassent celles du personnel de la Marine.

10) Ne peut-on envisager une baisse des tarifs téléphoniques, maintenant que la Régie accuse un boni?

11) Les tarifs telex devraient être réduits. Ceux en vigueur aux Pays-Bas et en France sont beaucoup plus avantageux. Sur quelle base est calculée la redevance de 21.000 francs pour la location d'un appareil telex?

12) L'achèvement du nouveau bâtiment Télex subit du retard. Quelle en est la cause?

13) On devrait modifier le système de financement des services publics. La charge financière est beaucoup trop lourde. Pourquoi n'introduit-on pas un système permettant l'investissement de capitaux par l'Etat?

14) Les services de la R. T. T. ont mis au point un système qui, appliqué aux appareils téléphoniques, permet d'alerter la police et le service de secours médical, simplement en poussant sur un bouton. Qu'est devenu ce système dans la pratique?

15) Le télégraphe accuse un déficit. Ne conviendrait-il pas de faire des essais avec des appareils à écrire phonétiques? Ceux-ci permettent de transcrire 3.000 mots à la minute. On pourrait ainsi réaliser une énorme économie de temps et réduire considérablement l'effectif du personnel.

16) Un membre se plaint du retard intervenu dans l'automatisation du réseau téléphonique dans le nord de la province d'Anvers.

17) Pourquoi la zone de Sivry sera-t-elle automatisée à partir de 1962, tandis que rien n'est prévu pour la zone de Mariembourg, laquelle est plus importante?

18) Comment procède-t-on dans les communes pour installer une cabine téléphonique publique? Quelles sont les conditions à remplir à cet effet? La commune intervient-elle financièrement dans cette installation?

19) Les agents quittant la Régie avant la limite d'âge sont désavantagés par rapport aux autres, qui se trouvent dans une situation identique. En principe, les parastataux versent une somme à la Caisse des Pensions pour ouvriers. Tel n'est pas le cas à la R. T. T. ni aux Chemins de fer. De ce fait, les agents se trouvant dans ce cas ne reçoivent pas de pension pleine. Ou bien, la loi doit-elle être appliquée, ou bien faut-il que l'on instaure dans les services publics le calcul de la pension en fonction des années de service. Le Ministre ne peut-il pas insister sur ce point auprès de son collègue des Finances?

20) La R. T. T. a réalisé des bénéfices au cours de l'exercice précédent. Procédera-t-on à une répartition des bénéfices parmi le personnel?

A toutes ces questions, le Ministre a répondu comme suit:

1) La remise des télégrammes est soumise à des règles très strictes. Afin d'accélérer la remise, on envisage la motorisation des services de distribution.

2) Les porteurs de télégrammes restent en fonction jusqu'à l'âge de 21 ans, après quoi ils peuvent passer dans le cadre des facteurs ou faire partie du cadre des ouvriers des téléphones.

3) L'adjudication constitue la règle générale pour les commandes de matériel à la R. T. T. A titre exceptionnel, on procède à des adjudications restreintes ou on passe des commandes de gré à gré.

4) Les « automatiseurs » font partie du personnel spécialisé. Le cadre des électriciens a fusionné avec celui des mécaniciens des bureaux centraux. En général, les barèmes ont été adaptés.

5) De aangewende criteria voor het doorvoeren van de automatisering van het telefoonnet staan in rechtstreeks verband met het aantal abonnees in een bepaalde zone. Men automatiseert evenwel steeds eerst de zone-centra. Het bestaan van aangepaste gebouwen is ook een bepalend element voor het doorvoeren in bepaalde streken van de automatisering.

6) Van de winsten geboekt in het verlopen dienstjaar zal 5 % aan het personeel uitgekeerd worden.

7) Voor het uitschrijven van leningen moet men de medewerking hebben van het consortium der banken. De betrekkingen tussen de onafhankelijke banken en het consortium liggen buiten de invloedssfeer van de Minister van Verkeerswezen.

8) Voor het ogenblik is het niet mogelijk de telefoon-tarieven te verminderen aangezien het programma voor het doorzetten van de door iedereen gewenste automatisatie nog veel te zwaar is. De 20 miljoen geboekte winst zijn trouwens onbetekenend vergeleken met het zakencijfer van vier miljard door de R. T. T. verwezenlijkt en men moge ook niet uit het oog verliezen dat het Ministerie van Financien er op aandringt zoveel mogelijk aan auto-financiering te doen.

9) De kwestie van de huurprijs en de aankoop van de telescriptors door de abonnees zal door het departement ter studie worden genomen. Het moet mogelijk zijn hieraan een redelijke en verantwoorde oplossing te vinden.

Een lid stelt nog vast dat de Regie van de T. en T. een slechte reputatie geniet wegens het achterlaten, door de aannemers die voor haar rekening kabels leggen, van het wegennet in deerlijke staat. De minister zal hiermee rekening houden bij verdere aanbestedingen en instructies geven om zich zeer streng te tonen in het naleven van de voorschriften terzake.

LUCHTVAART.

Eurocontrol.

Het ontwerp Eurocontrol heeft tot doel een organisme op te richten dat belast zal worden met de controle van het luchtverkeer in het hogere luchtruim.

1) Het hogere luchtruim is gelegen boven de ruimte waarin met conventionele vliegtuigen gevlogen wordt, d.w.z. boven de 20.000 voet.

2) De oprichting ervan vindt voornamelijk haar oorzaak in het feit dat de straalvliegtuigen in het hogere luchtruim moeten vliegen om er economische prestaties uit te halen.

Tot nu toe was het hogere luchtruim slechts toegankelijk voor militaire vliegtuigen.

Om de veiligheid van het verkeer te verzekeren moet het verkeer van de beide soorten, nl. burgerlijk en militair, gecoördineerd worden.

3) Het huidige controlesysteem van toepassing voor de conventionele vliegtuigen met zuigermotoren « airways system » brengt uiteraard met zich mede dat aan de vliegtuigen talrijke omwegen en herhaalde koerswijzigingen worden opgelegd. Daarenboven is het inrichten van talrijke « corridors » in ruimten waar verscheidene verkeersstromingen bestaan van militair standpunt uit bekeken niet aan te bevelen.

Op welke wijze ook de controle van het verkeer in de toekomst zal verzekerd worden, zal men toch verplicht zijn de controlegebieden, afhankelijk van eenzelfde centrum, op gevoelige wijze uit te breiden om aangepast te worden aan de snelheden van de moderne vliegtuigen.

5) Les critères retenus en vue de l'automatisation du réseau téléphonique se rattachent directement au nombre des abonnés dans un secteur déterminé. Il est toutefois de règle de procéder d'abord à l'automatisation des centres de zone. L'existence de bâtiments appropriés constitue également un élément déterminant dans la réalisation de l'automatisation de certaines régions.

6) Une tranche de 5 % des bénéfices réalisés au cours de l'exercice écoulé sera distribuée parmi le personnel.

7) Pour l'émission d'un emprunt il faut la collaboration du consortium des banques. Les relations entre les banques indépendantes et le consortium ne rentrent pas dans la sphère d'influence du Ministre des Communications.

8) Pour l'instant, il ne peut être question de diminuer les tarifs téléphoniques étant donné l'ampleur du programme d'automatisation que chacun réclame. Le bénéfice de 20 millions est d'ailleurs insignifiant par rapport au chiffre d'affaire de 4 milliards que la Régie a enregistré. On ne peut pas non plus perdre de vue que le Ministre des Finances insiste pour que l'autofinancement soit appliqué dans la mesure du possible.

9) Le problème de la redevance et de l'acquisition des téléscripteurs par les abonnés a été mis à l'étude par le Département. Il doit être possible de donner à ce problème une solution équitable et justifiée.

Un membre constate encore que la Régie des T. T. ne jouit pas d'une bonne réputation du fait que les entrepreneurs, qui posent des câbles pour son compte, laissent la voirie dans un état lamentable. Le Ministre en tiendra compte lors des futures adjudications et donnera des instructions très sévères pour que soient respectées les prescriptions en la matière.

NAVIGATION AERIENNE.

Eurocontrol.

Le projet Eurocontrol a pour but de créer une organisation destinée à assurer le contrôle du mouvement aérien supérieur.

1) L'espace aérien est situé au-dessus de la région dans laquelle se déroule la circulation des avions conventionnels, donc au-dessus de 20.000 pieds.

2) Le contrôle de l'espace aérien supérieur a dû être envisagé parce que les avions à réaction au moyen desquels la plus grande partie du transport aérien sera effectué dans les prochaines années, doivent évoluer dans cet espace pour avoir des performances optimales.

Jusqu'à présent cette région n'était accessible qu'aux aéronefs militaires.

Il s'impose, en vue d'assurer la sécurité, de coordonner les deux types de circulation.

3) Le système de contrôle appliqué actuellement pour les avions conventionnels (système d'airways) porte en lui le défaut d'imposer aux aéronefs de nombreux détours et de fréquents changements de direction. D'autre part, du point de vue militaire, l'établissement de nombreuses voies aériennes dans des régions où les courants du trafic sont diversifiés, ne peut être accepté.

Quel que soit le système de contrôle adopté, les dimensions des régions relevant d'une même unité de contrôle devront être considérablement élargies pour être adaptées à la vitesse des avions modernes.

Het controlecentrum moet inderdaad het verkeer bijtijds kunnen splitsen en regelen en daarenboven moeten oververzadigde radioverbindingen vermeden worden.

Frequentiewijzigingen en berichten van de grond naar het vliegtuig en omgekeerd zouden zich immers in de gebieden, zoals ze thans afgebakend zijn, al te snel opvolgen.

4) De verkeersregeling in het hogere luchtruim moet gebaseerd worden op de vier volgende principes :

1° doorlopende controle van alle vliegtuigen. Er kan immers geen kwestie meer zijn vliegtuigen met zo een grote snelheid vluchten « op zicht » te laten uitoefenen;

2° uitbreiding van de verkeersgebieden om de hiervoren vermelde redenen. Het merendeel der Europese landen zullen hun gebied daardoor geheel of gedeeltelijk in gemeenschap moeten brengen, zodat de verkeersregeling internationaal moet worden;

3° zeer nauwe coördinatie tussen burgerlijke en militaire controle-diensten;

4° de verkeersbeveiliging moet geautomatiseerd worden omdat de snelheid van de nieuwe vliegtuigen de problemen, in verband met het vooraf bepalen van de luchtroutes, zeer snel buiten het bereik van de menselijke mogelijkheden zullen stellen. Het komt er dienvolgens op aan meer en meer elektronische rekenmachines en automatisch werkende hulpmiddelen te gebruiken voor het uitwisselen van berichten tussen grondstations en vliegtuigen, waardoor de verkeersleiders in staat zullen zijn met de nodige anticipatie op te treden.

* * *

Het recht om bepaalde verkeersgebieden te controleren hoort toe aan de Staten waarvan die gebieden afhangen.

De ontworpen internationalisering is dienvolgens niet mogelijk zonder internationale overeenkomst.

Het opstellen hiervan werd ter hand genomen door de verscheidene burgerlijke en militaire luchtvaartadministraties van de zes landen der Gemeenschappelijke Markt en van Groot-Brittannië.

Voorzien wordt dat de overeenkomst nog dit jaar aan de respectieve regeringen van deze landen ter ondertekening zal kunnen voorgelegd worden voor goedkeuring aan de parlementen.

Wat de financiering betreft is een verdeling van de uitgaven voorzien op basis van de nationale inkomsten.

Nadien zal voor de verdeling van de werkingskosten rekening gehouden worden met het burgerlijk luchtverkeer.

De investeringskosten worden geraamd op ongeveer 25 miljoen dollar, terwijl de exploitatiekosten jaarlijks ± 15 miljoen dollar zullen bedragen.

Op basis van het nationaal inkomen van 1958 is het percentage van België 4,95 %, zodat ons land een bedrag van 60 miljoen frank zou moeten betalen als tussenkomst in de investeringskosten en ongeveer 38 miljoen frank voor de exploitatiekosten.

* * *

Tenslotte kan nog gezegd worden dat andere landen tot de overeenkomst zullen kunnen toetreden, wat niet wegneemt dat het de landen zijn, waar het probleem van het luchtverkeer zich eerlang het scherpst zal laten aanvoelen, die Eurocontrol hebben opgevat.

Il faut en effet, que le centre de contrôle dispose du recul nécessaire pour organiser la séparation des vols et pour assurer l'écoulement ordonné du trafic.

L'extension des régions relevant d'un même centre de contrôle s'impose également par la nécessité de réduire de trop nombreux et trop rapides changements de fréquence et la multiplication des messages qui en résultera.

4) L'organisation du contrôle dans l'espace aérien supérieur doit être basée sur les quatre principes suivants :

1° comme il ne peut plus être question dans cette région d'organiser des vols à vue, le contrôle doit être permanent;

2° pour les raisons déjà invoquées, les régions de contrôle doivent être étendues. Ceci entraîne, pour la plupart des pays européens, la mise en commun, en totalité ou en partie, des espaces relevant de leur souveraineté nationale et par conséquent la nécessité d'internationaliser le contrôle;

3° il faut établir une coordination très étroite entre les services militaires et civils chargés de la circulation aérienne;

4° il faut automatiser le contrôle. La vitesse de transport des avions modernes suscitera des problèmes de détermination de trajectoire en dehors des possibilités humaines. Il faudra donc faire un usage de plus en plus fréquent de calculatrices électroniques et de moyens de transmission automatique de renseignements entre les avions et le sol de façon à permettre aux agents responsables d'agir avec toute l'anticipation voulue.

* * *

Le droit d'exercer le contrôle dans un espace aérien déterminé relève de la souveraineté de l'Etat dont dépend cet espace.

L'internationalisation du contrôle de l'espace aérien supérieur n'est donc possible que moyennant l'établissement d'une convention internationale.

L'étude de cette convention a été entreprise par les administrations des aviations civile et militaire des six pays du Marché Commun et de la Grande-Bretagne.

Il est à prévoir que les textes pourront cette année encore être soumis à la signature des gouvernements et à l'approbation des Parlements.

En ce qui concerne le financement, une répartition des dépenses est prévue sur la base des revenus nationaux.

Ultérieurement, il sera tenu compte du trafic aérien civil pour la répartition des dépenses de fonctionnement.

Les estimations pour les dépenses d'investissement se situent aux environs de 25.000.000 de dollars, les dépenses d'exploitation aux environs de 15.000.000 de dollars annuellement.

Sur la base des revenus nationaux de 1958, le pourcentage d'intervention de la Belgique serait de 4,95 %, de sorte que l'intervention de notre pays peut être estimée à 60.000.000 de francs belges dans les frais d'investissement et d'environ 38.000.000 de francs belges dans les frais d'exploitation.

* * *

Il convient de signaler que la convention a été conçue de façon à permettre l'admission d'autres états, l'étude initiale ayant été menée entre les pays appartenant à une région où le problème de la circulation aérienne à haute altitude va se poser à brève échéance avec le plus d'acuité en Europe.

NATIONALE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL.

Grondinstallaties.

Alvorens de verschillende elementen van de luchthaven van Brussel te beschrijven, lijkt het geboden even haar belangrijkheid op het nationale en het internationale vlak te bepalen.

Op het *nationale vlak* belooft het zakencijfer van de verschillende activiteiten welke op de luchthaven uitgeoefend worden, ruim 3 à 4 miljard frank per jaar; 3 à 4.000 personen vinden er hun broodwinning.

Op het *internationale vlak* verschilt de rang welke de luchthaven van Brussel bekleedt t. o. v. de andere Europese luchthavens al naar gelang men de luchtvaartactiviteit (aantal bewegingen: vertrekken en aankomsten per jaar) in overweging neemt ofwel het aantal passagiers of de hoeveelheid goederen, bagage en poststukken welke er verhandeld worden.

Op stuk van *luchtvaartactiviteit* belooft het totaal aantal bewegingen voor het jaar 1959: 55.286 eenheden, waarvan 42.518 voor het luchtvervoer.

Op grond van deze laatste bewegingen bekleden wij de negende plaats onder de Europese luchthavens.

Alleen Londen, Parijs, Frankfurt, Rome, Kopenhagen, Zurich, Stockholm en Amsterdam kennen een grotere activiteit met cijfers die liggen tussen: 118.809 bewegingen voor Londen en: 44.425 voor Amsterdam.

Inzake *passagiers* bedroeg het aantal in 1959 ongeveer 690.000 eenheden, wat ons op de vijftiende plaats rangschikt na:

Londen (4,15 M), Parijs (2,8 M), Frankfurt (1,6 M), Rome (1,58 M), Kopenhagen (1,47 M), Berlin (1,27 M), Zurich (1,12 M), Amsterdam (1,1 M), Stockholm, Athene, Dusseldorf, Marseille, Hamburg en Genève.

Op gebied van *vracht*, werden er ter Luchthaven Brussel in 1959 ongeveer 17.000 t verhandeld. Om een volledig overzicht te hebben moeten daar nog bijkomen: 9.500 t aan reisgoederen en 2.000 t aan poststukken, wat in het geheel 29.000 t geeft.

Inzake vrachtgoederen bekleden wij een zeer verdienstelijke zesde plaats.

Wij worden trouwens enkel voorbijgestoken door: Londen, Parijs, Amsterdam, Frankfurt en Kopenhagen, met tonnematen welke gaan van 63.000 ton tot 29.000 ton.

Het is belangwekkend vast te stellen dat, waar de luchtvaartactiviteit op stuk van het aantal bewegingen vrij stabiel blijft en enkel traag van jaar tot jaar toeneemt, de tonne-maat van de in dienst zijnde vliegtuigen integendeel snel oploopt. Het volstaat ter zake te weten dat de DC 3 welke in 1946 vrijwel voor de globale trafiek werd aangewend ongeveer 13 t weegt; de DC 4 34 t, de DC 6 45 t, de DC 7 65 t en de Boeing 707 met straalaandrijving — welke door de Sabena zo pas in lijn werd gesteld: 142 t.

Dit brengt de eigenlijke luchthaven en haar bestanddelen ter sprake.

Wat omvat een luchthaven zoal?

Vooreerst, net zoals een zeehaven een geheel van gebouwen, vaargeulen, dokken en sluizen behelst, zo beschikt een luchthaven over de nodige elementen welke de luchtvaartuigen toelaten op de grond te circuleren en van de grond naar de lucht over te gaan en vice-versa. Het betreft hier namelijk de rolbanen, de startbanen, de landingsbanen, de inhaal-platformen en de inschepings- en onderhoudsvloeren. Deze kwestie wordt later meer in detail behandeld.

AEROPORT NATIONAL DE BRUXELLES.

Infrastructure.

Avant de décrire l'Aéroport de Bruxelles dans ses différents éléments, il est nécessaire de situer son importance sur le plan national et sur le plan international.

Sur le plan *national*, le chiffre d'affaires des diverses activités exercées sur l'aéroport est de l'ordre de 3 à 4 milliards de francs par an; 3 à 4.000 personnes y ont leur gain-pain.

Sur le plan *international*, le rang d'importance de l'Aéroport de Bruxelles par rapport aux autres aéroports européens est différent suivant que l'on considère l'activité aérienne (nombre de mouvements: départs et arrivées par an), le nombre de passagers et la quantité de marchandises, de bagages et de courrier postal qui y passent.

En ce qui concerne l'*activité aérienne*, le nombre total de mouvements de l'année 1959 s'élève à 55.286, dont 42.518 concernent des mouvements de transport aérien.

Sur la base de ces derniers mouvements, nous occupons la 9^{me} place des aéroports européens.

Seuls Londres, Paris, Francfort, Rome, Kopenhagen, Zurich, Stockholm, Amsterdam ont une activité supérieure avec des chiffres compris entre 118.809 (Londres) et 44.425 (Amsterdam).

Pour ce qui est des *passagers*, leur nombre a été en 1959 de 690.000 environ, ce qui nous place au 15^{me} rang derrière:

Londres (4,15 M), Paris (2,8 M), Francfort (1,6 M), Rome (1,58 M), Kopenhagen (1,47 M), Berlin (1,27 M), Zurich (1,12 M), Amsterdam (1,1 M), Stockholm, Athènes, Dusseldorf, Marseille, Hambourg, Genève.

Quant aux *marchandises*, la quantité qui en est passée par Bruxelles en 1959 est voisine de 17.000 t. Pour avoir un aperçu global, il convient d'y ajouter environ 9.500 t pour les bagages et 2.000 t pour la poste, soit au grand total 29.000 t.

En ce qui concerne les marchandises, nous occupons une très honorable 6^{me} place.

Nous ne sommes en effet dépassés que par Londres, Paris, Amsterdam, Francfort et Kopenhagen, avec des tonnages allant de 63.000 à 29.000 t.

Il est intéressant de noter que si, en nombre de mouvements, l'activité aérienne est assez stable et ne s'accroît que lentement d'année en année, le tonnage des avions en service s'accroît rapidement. Il suffit de savoir que le DC 3, qui constituait la masse du trafic en 1946, pèse environ 13 t, le DC 4 34 t, le DC 6 45 t, le DC 7 65 t et le Boeing 707 à réaction qui vient d'être mis en service par la Sabena 142 t.

Ceci conduit à parler de l'Aéroport lui-même et de ses parties consécutives.

Que comporte un Aéroport?

Tout d'abord, comme un port maritime possède un ensemble de chenaux balisés, de bassins et d'écluses, un port aérien possède les éléments qui permettent aux véhicules aériens de circuler au sol et de passer du sol à l'air et vice-versa. Ce sont les pistes de circulation, les pistes de décollage et d'atterrissage, les plateformes de dépassement et les aires d'embarquement et de maintenance. Cette question sera traitée en détail dans la suite.

Het tweede element van een luchthaven omvat de terminus-inrichtingen waar alle handelingen plaats vinden in verband met de passagiers, de vrachtgoederen, de bagage en de poststukken. Het gaat in feite om het eigenlijke luchthavenstation.

Het derde bestanddeel is het equivalent van wat de scheepswerven te betekenen hebben voor vervoer ter zee. Het gaat om het complex van werkhuizen en loodsen waarin de luchtvaartuigbouwers hun vliegende tuigen onderhouden, reviseren en omvormen.

Dit is het domein van de Sabena die de gebouwen voor haar technische inrichtingen bij de R. L. W. huurt. Deze inrichtingen beslaan een oppervlakte van ongeveer 30 ha en de waarde van de gebouwen bedraagt ruim 250 à 300 miljoen frank. Het laatste gebouw van het huidige complex werd in 1955 opgetrokken.

Het vierde en laatste element van de luchthaven omvat al wat dient om de diensten voor de veiligheid in de lucht en op de grond onder te brengen en hun werking mogelijk te maken. Gebouwen en diverse constructies liggen niet alleen verspreid over de 1.150 ha van de eigenlijke luchthaven maar tevens in de velden uit de onmiddellijke omgeving van de luchthaven, en wel in de verlenging van de landingsbanen, zelfs tot op 15 km van de luchthaven waar een radiobaken opgesteld staat; dit baken dient om de vliegtuigen hun naderingsmanoeuvres te laten aanvangen met het oog op hun landing.

Keren wij nu terug naar het *eerste element*, te weten: het systeem van rolbanen, inhaalplatformen, start- en landingsbanen. Te Brussel omvat het een geheel dat bijzonder coherent mag worden geheten en waarvan de exploitatie op vrij gemakkelijke en economische wijze geschieden kan; het steunt hoofdzakelijk op een paar banen welke ZW/NO georiënteerd zijn, zijnde de richting van de heersende winden. De ene ervan is in principe voorbehouden voor de opstijgingen en de andere is speciaal uitgerust om het volledig naderen en dalen bij slecht zicht te vergemakkelijken.

Men zou in het lang en in het breed kunnen uitleggen waarom de meeste grote luchthavens na Brussel beslist hebben hun hoofdbanen te specialiseren maar zulks zou echter tot te verregaande uiteenzettingen leiden.

Laat het volstaan te zeggen dat de hoofd-startbaan 3.640 m lang is, hetzij 500 m meer dan wat als volstrekt noodzakelijk wordt geacht om het opstijgen toe te laten van de zwaarste in dienst zijnde reactievliegtuigen met volle lading. Bewuste startbaan werd gebouwd om te weerstaan aan een intense trafiek van vliegtuigen met een globaal gewicht van 200 t. Er valt aan te stippen dat het zwaarste burgerlijk transportvliegtuig thans in lijn gesteld rond de 143 t weegt. De zo juist geciteerde gegevens tonen aan dat de startbaan in kwestie over een belangrijke reserve en weerstand beschikt, wat laat verhopend dat zij noch verlengd, noch versterkt hoeft te worden in de eerste tien jaren.

De hoofdlandingsbaan loopt evenwijdig met de eerste; zij is 2.300 m lang. Zij wordt gekenmerkt door naderingen welke over verschillende kilometers vrij zijn van hindernissen; zulks biedt een belangrijke veiligheidsmarge voor de landingen bij slecht zicht. Die baan is ook uitgerust met de meest geperfectioneerde radioleidingsinrichtingen evenals met een afbakeningssysteem voor banen, het zogenaamde « smalle strook » (narrow gauge) systeem met hoge intensiteit. Dank zij dit systeem wordt het gevaar geweerd dat dat het zo geheten « donker hol » oplevert en dat voortspuit uit een ontbreken van afbakening in het gezichtsveld van de piloot op het ogenblik dat hij het uiteinde van een landingsbaan overvliegt die enkel door middel van baanlichten langsheen de boorden afgebakend wordt.

De ondervinding opgedaan gedurende de verschillende maanden waarin bewust systeem reeds werd geëxploiteerd is uiterst bevredigend.

Le deuxième élément de l'aéroport est constitué par les installations terminales où sont traitées toutes les opérations concernant les passagers, les marchandises, les bagages et le courrier postal. C'est l'aérogare proprement dite.

Le troisième élément de l'aéroport est l'équivalent des chantiers navals en transport maritime. C'est l'ensemble des ateliers et des hangars dans lesquels les exploitants du transport aérien entretiennent, révisent et transforment les machines volantes.

Ceci est du domaine de la Sabena, qui loue les bâtiments de ses installations techniques à la R. V. A. Ces installations couvrent une superficie de près de 30 ha et la valeur des bâtiments est de l'ordre de 250 à 300 millions. La dernière des constructions du complexe actuel a été terminée en 1955.

Le quatrième et dernier élément de l'aéroport comprend tout ce qui abrite et permet le fonctionnement des services de sécurité en l'air et au sol. Des bâtiments et constructions diverses sont dispersés, non seulement sur les 1.150 ha de terrains de l'Aéroport proprement dit, mais encore dans la campagne aux environs immédiats de l'aéroport, dans le prolongement des pistes d'atterrissage et jusqu'à plus de 15 km de l'aéroport où existe un radiophare à partir duquel les avions amorcent les manœuvres d'approche en vue de l'atterrissage.

Revenons au *premier élément*, le système de pistes de circulation de plates-formes de dépassement et de pistes de décollage et d'atterrissage. Celui-ci comprend, à Bruxelles, un ensemble particulièrement cohérent et d'exploitation facile et économique, axé en ordre principal sur une paire de pistes orientées NE/SW (vents dominants) et dont l'une est en principe réservée aux décollages et dont l'autre est spécialement équipée pour faciliter l'approche et l'atterrissage en toute sécurité par mauvaise visibilité.

On pourrait expliquer longuement pourquoi la plupart des grands aéroports ont, après Bruxelles, décidé de spécialiser leurs pistes principales, mais ceci entraînerait à des développements exagérés.

Qu'il suffise de dire que la piste de décollage principale est longue de 3.640 m, soit 500 m de plus que ce qui est estimé indispensable pour permettre le décollage à pleine charge des avions à réaction les plus lourds en service. La piste est construite pour résister à un trafic intense d'avions de 200 t de poids total. A noter que l'avion civil de transport le plus lourd en service pèse environ 143 t. Les chiffres ci-dessus montrent que cette piste possède une réserve de longueur et de résistance importante qui nous permet d'espérer qu'elle ne devra ni être allongée ni renforcée avant une dizaine d'années.

La piste d'atterrissage principale est parallèle à la première et à environ 2.300 m de longueur. Elle est caractérisée par le dégagement parfait de ses approches sur plusieurs kilomètres, ce qui offre une marge de sécurité importante lors des atterrissages par mauvaises visibilité. Elle est équipée de tous les dispositifs de radioguidage les plus perfectionnés ainsi que d'un système de balisage de piste dit « à voie étroite » (narrow gauge) et à haute intensité, qui élimine le danger produit par ce que l'on appelle le « trou noir » et qui est constitué par l'absence de balisage dans le champ de vision du pilote au moment où il survole l'extrémité de la piste quand celle-ci n'est balisée que par des feux qui en jalonnent les bords.

L'expérience acquise au cours de plusieurs mois d'exploitation au moyen de ce dispositif est extrêmement satisfaisante.

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
REGIE DER LUCHTWEGEN
REGIE DES VOIES AERIENNES

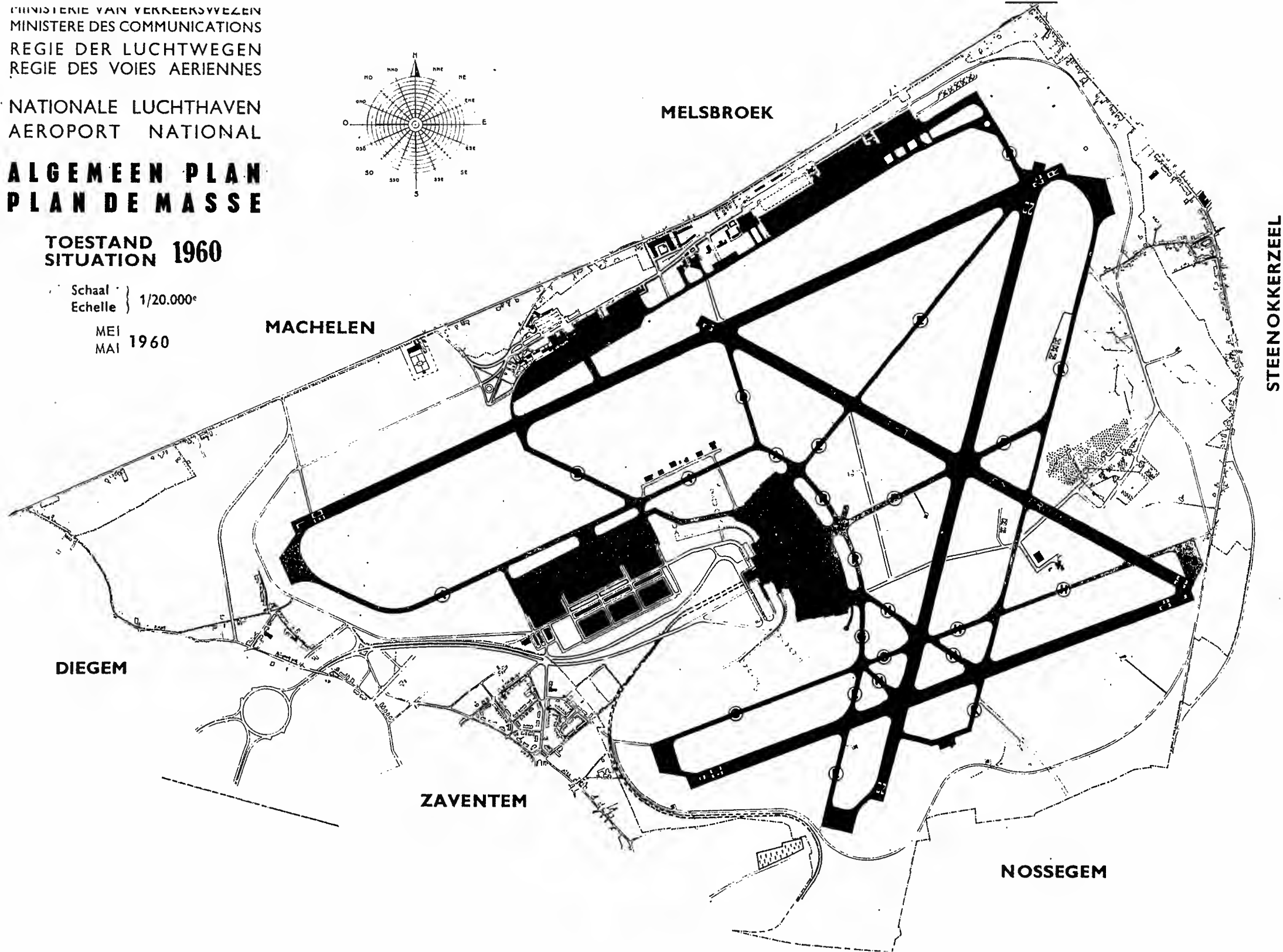
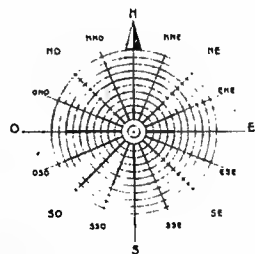
NATIONALE LUCHTHAVEN
AÉROPORT NATIONAL

ALGEMEEN PLAN PLAN DE MASSE

TOESTAND
SITUATION 1960

Schaal
Echelle } 1/20.000^e

MEI
MAI 1960



STEENOKKERZEEL

In verband met gezegde landingsbaan kan een woord gezegd worden over de steenweg van Mechelen naar Tervuren, welke aan de Oostelijke kant langsheen de luchthaven loopt en die voor baantrafiek moet gesloten worden gedurende de landingen op vermelde landingsbaan. Bewust hinder zal over enkele weken wegvallen wanneer de omleidingsbaan zal worden opengesteld; deze omleidingsbaan loopt over een lengte van 1.5 km in een holle weg en wel op 250 m van het landings-baan uiteinde, zodat alle mogelijke hinder vanwege het wegverkeer wordt weggevoerd.

De luchthaven omvat ook een N-Z-baan, met een lengte van 2.820 m, en die aan een geringe trafiek van zware vliegtuigen kan weerstaan. Deze baan wordt thans uitgerust voor het naderen bij slecht zicht in de richting Zuid-Noord; het terrein naar het Zuiden toe, kant Nossegem, is trouwens bijzonder goed ontruimd van mogelijke hindernissen.

Dit jaar nog zal een vierde start- en landingsbaan worden aangelegd. Zij zal NW-ZO worden georiënteerd en zal ongeveer 2.400 m. lang zijn. Het aanleggen ervan is gewettigd om veiligheidsredenen. De zware vliegtuigen met pijlvormige vleugels zijn inderdaad slecht handelbaar bij dwarswinden nabij de grond en de landingsmanoeuvres bij N-W rukwinden op één van de andere N-Z of NO-ZW georiënteerde landingsbanen lijken in alle omstandigheden geen voldoende waarborg voor veiligheid te bieden.

Buiten de start- en landingsbanen valt op het luchthavenplan het net rolbanen (taxitracks) op te merken. Deze rolbanen verlenen rechtstreeks toegang tot de uiteinden der banen en laten na het landen toe, de landingsbanen snel te ontruimen. De inhaalplatformen vragen ook de aandacht; de afmetingen van deze platformen bieden de mogelijkheid 4 grote vliegtuigen op te houden terwijl men vóór deze laatste bij voorbeeld in alle veiligheid een ander reactievliegtuig, waarvan bij vertrek de motoren niet hoeven voorverwarmd, kan laten voorbij rollen.

Op stuk van investeringen vertegenwoordigt het geheel van de grondinstallaties: banen, rolbanen, inhaalplatformen en inschepingsvloer, volledig uitgerust met signalisatie, bekabeling, radioleiding en radar, een uitgave van ongeveer 500 miljoen waarvan ruim 75 miljoen nog dienen vastgelegd om de 1960-faze van het programma te kunnen voltooien. Voor de komende jaren wordt geen andere nieuwe uitbreiding voorzien ten ware de studie en de ondervinding de noodzakelijkheid mochten aantonen van de verlenging der hoofdlandingsbaan van 2.300 tot 2.800 of 2.900 m. Voor deze verlenging is het bouwen van een minstens 150 m brede brug nodig over de in voltooiing zijnde omleiding van de baan Mechelen-Tervuren.

Luchthavenstation.

Inzake het luchthavenstation heeft een recente beslissing van de Ministerraad de nodige kredieten goedgekeurd voor de afwerking van dit gebouw.

De eindkostprijs zal rond de 1.300 miljoen bedragen, som waarvan er ongeveer reeds 900 miljoen benuttigd zijn. Thans zijn werken aan gang voor een bedrag van een dertigtal miljoen, hoofdzakelijk voor afwerking en technische uitrustingen.

De overblijvende vastleggingen zullen geschieden naar gelang de beëindiging van de studies en de plannen opschiet; de voltooiing is voorzien voor de laatste helft in 1961.

Het gebouw moet, buiten de nodige diensten voor het behandelen der operaties voor passagiers, vracht en post, onderdak verschaffen aan de veiligheidsdiensten van de R. L. W.: weerkunde, luchtverkeersbeveiliging en televerbindingen, evenals de diensten van de luchtvervoerders en hoofdzakelijk van de Sabena, die de belangrijkste huurster van de R. L. W. is.

Au sujet de cette piste d'atterrissage, disons un mot de la chaussée de Malines à Tervueren, qui longe l'aérodrome à l'Est et qui doit être fermée au trafic pendant les atterrissages sur la piste en question. Cette gêne disparaîtra d'ici peu de semaines quant sera ouverte la déviation qui, sur environ 1.5 km, passe en chemin creux à 250 m de l'entrée de la piste, ce qui élimine l'obstacle constitué par le charroi.

L'aéroport comprend encore une piste N-S, longue de 2.820 m et qui pourra résister à un trafic réduit d'avions lourds. Cette piste est en cours d'équipement pour l'approche par mauvaise visibilité dans le sens du Sud vers le Nord, le terrain au Sud, dans la direction de Nossegem, étant spécialement bien dégagé.

Une quatrième piste de décollage et d'atterrissage sera construite cette année. Elle sera orientée NW-SE et aura près de 2.400 m de longueur. Sa construction est justifiée par des soucis de sécurité. Les avions lourds à ailes en flèche sont, en effet, difficiles à manier par vent de travers à proximité du sol et les manœuvres d'atterrissage par rafales du NW sur une des autres pistes orientées NS ou NE-SW ne semblent pas offrir en toutes circonstances une garantie suffisante de sécurité.

Outre les pistes de décollage et d'atterrissage, il faut remarquer sur le plan de l'aéroport le réseau de voies de circulation (taxitracks) qui donnent un accès direct aux extrémités des pistes et permettent, après l'atterrissage, un dégagement rapide de la piste d'atterrissage. Il faut noter aussi les plates-formes de dépassement dont les dimensions permettent de mettre 4 gros avions en position d'attente, tout en faisant passer devant eux, en toute sécurité, un autre avion — à réaction par exemple — dont le départ n'exige pas le préchauffage des moteurs.

En ce qui concerne les investissements, l'ensemble de l'infrastructure, pistes, voies de circulation, plate-formes de dépassement et aire d'embarquement, complètement équipées en signalisation, balisage, radioguidage et radar, représente une dépense d'environ 500 millions, dont environ 75 millions restent à engager pour terminer la phase 1960 du programme. Aucune extension nouvelle n'est prévue pendant les prochaines années sauf, si les études et l'expérience en font ressentir la nécessité, l'allongement de la piste principale d'atterrissage de 2.300 à 2.800 ou 2.900 m. Cet allongement nécessite la construction d'un pont d'au moins 150 m de largeur sur la déviation de la route Malines-Tervueren actuellement en cours d'achèvement.

Aérogare.

Au sujet de l'Aérogare, une décision récente du Conseil des Ministres a approuvé l'affectation des crédits nécessaires à son achèvement.

Le coût final en sera voisin de 1.300 millions, dont environ 900 millions ont été utilisés. Des travaux sont en cours pour une trentaine de millions, principalement du parachèvement et des équipements techniques.

Les engagements restant à faire le seront au fur et à mesure de l'achèvement des études et des plans, l'achèvement étant prévu pour la dernière moitié de 1961.

Le bâtiment doit abriter, outre tous les services nécessaires au traitement des opérations passagers, fret, postes, les services de sécurité de la R. V. A.: météorologie, contrôle de la circulation aérienne et télécommunications, ainsi que les services des transporteurs aériens et principalement de la Sabena, le locataire le plus important de la R. V. A.

De capaciteit van het gebouw volstaat om de doorgang te verzekeren van meer dan 2.000 passagiers tijdens het topuur. Wat de vrachtgoederen betreft, zijn de hun thans toegewezen lokalen reeds ontoereikend. De voorziene werken zullen de oppervlakte ervan verdubbelen.

Verder valt nog mede te delen, dat de R. W. L. de leiding van de bouwwerken van het luchthavenstation zelf niet waarneemt. Deze werd aan de Sabena toevertrouwd.

* * *

De inrichting van de Wereldtentoonstelling 1958, het bestendig toenemen van het luchtverkeer, de engheid van het oude stationsgebouw en zijn ongunstige ligging benevens het voor 1959 voorziene in lijn brengen van viermotorige reactievliegtuigen, zijn alle belangrijke redenen geweest waardoor het noodzakelijk werd om tot het bouwen van een nieuw luchthavenstation over te gaan.

De studie voor de constructie ervan werd aan drie architecten, de heren Brunfaut, Bontinck en Moutschen, toevertrouwd volgens een programma dat door de Regie, samen met de Sabena, die de bijzonderste gebruiker is, werd opgesteld.

Ligging :

Ten opzichte van het banenpatroon ligt het stationsgebouw in een centrale positie waar twee grote voordelen aan verbonden zijn :

- a) inkorting van de afstanden op de grond door de vliegtuigen af te leggen;
- b) rechtstreekse toegang voor wegen en spoorweg zonder hinder voor of van banen en rolbanen.

Concept :

Opgevat om aan een drie à vier maal groter verkeer dan het tegenwoordige het hoofd te kunnen bieden, moesten de installaties zó worden gebouwd dat zowel de maandelijks als de dagelijkse, ja zelfs de uur-verkeersspitsen kunnen verwerkt worden.

Men moet in de kortst mogelijke tijd de 150 passagiers, die met één groot lijnvliegtuig worden vervoerd, kunnen in- of ontschepen.

Volgende bouwprincipes werden vastgelegd :

- a) circulatie van de passagiers op een zelfde niveau;
- b) scheiding tussen de circulatiestromingen van de passagiers en die van de bezoekers (afzonderlijke niveau's);
- c) mechanisch transporteren van de bagage;
- d) leiden van de passagiers door pieren (overdekte kaaien) die van het gebouw uitsteken.

* * *

Het geheel van het gebouwenkompleks bestaat in feite uit drie wel onderscheiden delen :

- a) het centraal gebouw, voor het publiek en de passagiers;
- b) het administratiegebouw;
- c) het vrachtgebouw.

* * *

La capacité du bâtiment est suffisante pour assurer le passage de plus de 2.000 passagers par heure de pointe. Quant aux marchandises, les locaux qui leur sont affectés à présent sont déjà insuffisants. Les travaux prévus en doubleront la superficie.

A signaler que la R. V. A. n'assure pas elle-même la gestion de la construction de l'aérogare. Celle-ci a été confiée à la Sabena.

* * *

L'organisation de l'Exposition Universelle, l'augmentation croissante du trafic aérien, l'exiguïté de l'ancienne aérogare et son emplacement, et enfin la mise en service des avions quadrimoteurs furent les raisons majeures qui rendirent indispensable la construction d'une nouvelle aérogare à l'aéroport national.

Les études de la construction en furent confiées aux trois architectes : MM. Brunfaut, Bontinck et Moutschen sur la base d'un programme établi par la Régie en collaboration avec la Sabena, principal utilisateur.

Situation :

Le bâtiment occupe par rapport au réseau des pistes une position centrale qui présente deux avantages :

- a) réduction des trajets à effectuer au sol par les avions;
- b) accès routier et ferroviaire directs sans interférence avec les pistes et voies de circulation.

Conception :

Conçue pour faire face à un trafic trois ou quatre fois supérieur à celui enregistré à l'heure actuelle, il a fallu réaliser les installations en tenant compte des pointes de trafic mensuelles, journalières et même horaires.

Il faut pouvoir évacuer ou embarquer dans les délais les plus courts, les 150 passagers que peut transporter un avion gros porteur.

Les principes suivants furent arrêtés :

- a) circulation des passagers sur un même niveau;
- b) séparation des courants de circulation des passagers et du public (niveaux séparés);
- c) transport mécanique des bagages;
- d) cheminement des passagers dans des jetées (quais couverts) prolongeant le bâtiment.

* * *

L'ensemble du bâtiment comporte en fait trois blocs distincts :

- a) la partie centrale, réservée au public et passagers;
- b) le bloc administratif;
- c) le bloc réservé au fret.

* * *

In het kompleks zijn er drie essentiële niveau's:

- het niveau 0,00 m op het peil van het vliegverkeers-areaal;
- het niveau + 5,12 m dat vooral het passagiersniveau is;
- het niveau + 9,44 m dat vooral het bezoekersniveau is.

Het Centraal Gebouw: bestaat grotendeels uit de Grote Hall, deels voor passagiers, deels voor het publiek.

Deze Hall, 100 m lang bij 55 m breed is op 18 m hoogte overkoepeld door een volledig uit aluminium vervaardigd dak met een overhang van 37,50 m.

Een grote glazen wand geeft uitzicht op de vliegveld-zijde.

Het Administratiegebouw: waar de verkeerstoren bovenop staat, is bestemd om er diverse technische en administratieve diensten van de Regie in onder te brengen.

Het Havencentrum waar de formaliteiten welke aan de vluchten voorafgaan of er op volgen verricht moeten worden (Navigatiebureau, vlucht- en meteo-briefing) is er in voorzien.

Meerdere verdiepingen werden aan Sabena voorbehouden.

De buitenlandse luchtvaartmaatschappijen betrekken een gedeelte van de 3^{de} verdieping waar de Luchthavendirectie gevestigd is.

Het Vrachtgebouw: sluit aan de N.-zijde met het Centrale gebouw aan.

Daar werden de comfortdiensten en gaarkeukens voor het uitrusten en bevoorraden van de vliegtuigen ondergebracht.

Bovendien zijn er grote vrachtmagazijnruimten, kantoren van « Import — Export » firma's en de douanekantoren gevestigd.

Al deze installaties geven langs de vliegveldzijde op het verkeersareaal uit, terwijl ze langs de landzijde langsheen een verhoogde kaai muur liggen, waarvan de toegangsweg met het wegnnet verbonden is.

De Pieren: van elk 172 m lang, tellen 3 niveau's: op het grondniveau bevinden zich de diverse grondbehandelingsdiensten van de Luchtvaartmaatschappijen.

Het niveau 5,12 m (eerste verdieping) is de circulatiegang voor de passagiers waarin zich de vertrekzalen bevinden met de registratiekantoren.

De Regie bestudeert de mogelijkheden om een mobiele verbinding tussen dit niveau en de vliegtuigen tot stand te brengen.

Eens de oplossing gevonden zal de passagier, helemaal beschut tegen de weersomstandigheden, het vliegtuig kunnen bereiken of verlaten.

Op het niveau 9,44 m is een wandel terras ter beschikking van het publiek gesteld.

* * *

Publiek en Bezoekers:

Voor het publiek staat het niveau 9,44 m open waar een loopbrug, over de transithall, de verbinding tussen de wandelterrassen op de pieren vormt.

Stijgende en dalende roltrappen verbinden het niveau 9,44 m met het spoorstation.

Trois niveaux essentiels s'y distinguent:

- le niveau 0,00 correspondant à celui de l'aire d'embarquement;
- le niveau + 5,12 m, réservé en majeure partie aux passagers;
- le niveau + 9,44 m, destiné au public et visiteurs.

Le bloc central: est constitué en majeure partie par le grand hall pour passagers et public.

Ce hall, qui s'étend sur 100 m de longueur et 55 m de largeur, est coiffé par une toiture qui s'élève à 18 m de hauteur, constituée par une charpente en aluminium qui franchit un porte à faux de 37,50 m.

Une vaste verrière donne vue sur l'aire d'embarquement.

Le bâtiment administratif: surmonté de la tour de contrôle est destiné à abriter des services divers tant techniques qu'administratifs de la Régie.

Le centre destiné aux formalités précédant ou suivant le vol y est prévu (navigation, briefing, météo).

Plusieurs niveaux sont réservés à la Sabena.

Les Compagnies d'aviation étrangères occupent une partie du 3^e étage, où la direction de l'aéroport est installée.

Le bâtiment fret: épaulé le bloc central.

Y sont installés, les services hôteliers et de ravitaillement des avions.

Les espaces réservés au fret avec bureaux des firmes « import-export » et la douane y sont établis.

Toutes ces installations bordent l'aire d'embarquement d'un côté et débouchent à l'arrière sur des quais établis le long d'une rue raccordée au réseau routier.

Les jetées, longue chacune de 172 m, abritent au niveau de l'aire d'embarquement (0,00 m), les services d'exploitation des compagnies aériennes pour ce qui intéresse le ravitaillement des avions.

Le niveau 5,12 m (premier étage) constitue le passage pour la circulation des voyageurs, où se trouvent les salles de départ et les bureaux d'enregistrement.

La Régie étudie les moyens d'établir une communication mobile entre ce niveau et les avions.

Dès que sera trouvée cette solution, le passager pourra atteindre ou quitter l'avion entièrement à l'abri des intempéries.

Au niveau 9,44 m se trouve une terrasse qui est mise à la disposition du public.

* * *

Public et visiteurs:

Le public dispose en principe du niveau 9,44 m où par une passerelle qui surplombe le hall transit, il peut gagner les toits des jetées d'où il peut suivre l'évolution des avions.

Un escalator et un descalator relie le niveau 9,44 m à la gare de chemin de fer.

Faciliteiten :

Zowel passagiers als bezoekers kunnen in de Luchthaven van de meest uitgebreide faciliteiten gebruik maken :

Informatie- en wisselkantoren, Post, Telegraaf- en Telefoonkantoren, bloemen-, dagbladen-, rookwaren-, souvenirs-, verkoopstands; stand voor taksvrije goederen; fotograaf, restaurant, cafetaria, parkeerplaatsen, en diensten voor het huren van personenwagens.

Na de volledige afwerking van het gebouw zullen er ondermeer haarkapperssalons, rustkamers, kantoren voor zakenlui, lokalen voor het houden van erediensten, een kinderkamer, baden en stortbaden, overdekte garages voor voertuigen, bijkomen.

* * *

2. Commercieel aspect.

De Regie beheert hare eigendommen op commerciële basis en trekt belangrijke inkomsten uit de meeste handelsactiviteiten van de Luchthaven.

Behalve, de inkomsten der verhuringen waarvan de tarieven vastgesteld zijn in het koninklijk besluit van 15 maart 1954, heeft de Regie :

a) *aan Sabena geconcedeerd :*

restaurants en cafetaria — de verkoop van producten zonder douanetaks.

b) *samen met Sabena een gemeenschappelijke uitbating der Rondleidingen.*c) *langs de weg der openbare aanbesteding geconcedeerd :*

de landbouwexploitatie;
de exploitatie der huurauto's;
de publiciteit;
de verkoop van souvenirs, dagbladen en boeken;
de verkoop van bloemen;
het recht tot fotograferen;
de parkings en garages;
het wisselkantoor;
het jachtrecht.

d) *voor eigen rekening :*

de exploitatie van de toegang tot de pierterrassen — de weegtoestellen en andere apparaten.

*Belangrijkheid der inkomsten :**A. — Restaurants, brasserie en snack-bar :*

1) 12,5 % van het bedrag der totale opbrengst in 1959 fr.	1.595.615
2) 3 % op de verkoop van rookartikelen in 1959	32.761
Vooruitzichten voor 1960 : 2.000.000 frank.	

Verkoop van taks-vrije producten in 1959 ...	853.587
Vooruitzichten voor 1960 : 1.500.000 frank.	

Commodités :

Le passager et le visiteur trouvent à l'aéroport les services les plus étendus :

Bureau d'information, change, bureau de P. T. T., fleuriste, journaux, souvenirs, produits vendus en franchise de taxes, parkings, service de location de voitures, restaurants et cafés, photographie.

A l'achèvement complet du bâtiment s'ajouteront les salon de coiffure, chambre de repos, bureaux pour hommes d'affaires, locaux pour exercice des cultes, nursery, bains douches, garages couverts, etc...

* * *

2. Aspect commercial — Concessions.

La Régie qui gère commercialement ses biens tire des revenus importants des principales activités commerciales à l'aéroport.

Outre le rapport des locations dont les taux sont fixés par l'arrêté royal du 15 mars 1954, la Régie :

a) *concède à la Sabena :*

restaurants et cafés — vente de produits en franchise de douane.

b) *exploite en commun avec la Sabena :*

les visites guidées.

c) *concède par la voie de l'adjudication publique :*

l'exploitation agricole;
l'exploitation du service de taxis;
la publicité;
la vente de souvenirs et librairie;
la vente de fleurs;
le droit de photographie;
les parkings et garages;
le bureau de change;
la chasse.

d) *exploite pour compte propre :*

l'accès aux promenoirs (toitures des jetées), pèse-personnes et autres appareils.

*Importance des revenus :**A. — Restaurants, brasseries, snack-bar :*

1) 12,5 % du montant des recettes totales 1959 fr.	1.595.615
2) 3 % des ventes d'articles pour fumeurs 1959	32.761
Prévisions 1960 : 2.000.000 de francs.	

Vente de produits en franchise de douane 1959	853.587
Prévisions 1960 : 1.500.000 francs.	

B. — *Landbouwexploitatie :*

Twee concessionarissen bewerken elk een deel van de 220 Ha landbouwoppervlakte.

Omwille van het in dienst stellen van de reactietoestellen werden de traditionele gewassen langsheen de landings- en rolbanen door grasbestanden vervangen.

Binnen enkele maanden zal een installatie voor het deshydrateren van gras, bedrijfsklaar zijn (inkomsten 1959) 328.500
Vooruitzichten voor 1960 : 500.000 frank.

C. — *Huurauto's :*

Forfaitaire vergoeding 255.000

D. — *Publiciteit :*

De vergoeding door de Regie geïnd is bepaald op 60 % van de ontvangsten (in 1959) 794.590
Vooruitzichten voor 1960 : 1.500.000 frank.

E. — *Souvenirs en dagbladen :*

Vergoeding vastgesteld sedert 1 januari 1959 op 1 frank per passagier (in 1959) 714.958
Vooruitzichten voor 1960 : 800.000 frank.

F. — *Bloemenverkoop :*

Vergoeding bepaald sedert 1 januari 1960 op fr. 0,10 per passagier (in 1959) 42.000
Vooruitzichten voor 1960 : 80.000 frank.

G. — *Fotografie :*

a) Recht tot fotograferen — 20 % van de bruto ontvangst (in 1959) 129.636
 b) Sedert 1 juli 1959 — 10 % op de verkoop van de fotoproducten (in 1959) 9.795

Vanaf 1 mei 1960 wordt de vergoeding vastgesteld op fr. 0,35 per passagier en fr. 0,15 per bezoeker.

Vooruitzichten voor 1960 : 175.000 frank.

H. — *Parkings en garages :*

Sedert 1 september 1959 geconcedeerd.

Vergoeding :

50 % van de bruto ontvangsten;
 verkoop van benzine : fr. 0,20 per liter;
 verkoop van olie : 5 frank per liter;
 4 laatste maanden van 1959 478.538
Vooruitzichten voor 1960 : 2.000.000 frank.

I. — *Wisselkantoor :*

Wederaanbestede sedert 1 september 1959.
 Forfaitaire vergoeding 154.000

J. — *Jachtrecht :*

Forfaitaire vergoeding 8.000

K. — *Toegang tot Pierterras :*

Toegankelijk sedert 17 juli 1959 908.060
Vooruitzichten voor 1960 : 3.000.000 frank.

B. — *Exploitation agricole :*

Deux concessionnaires se partagent les superficies cultivables (220 Ha).

En raison de la mise en service des avions à réaction, les cultures traditionnelles ont été remplacées le long des pistes et voies de circulation par des herbages.

Une installation de deshydratation de l'herbe fonctionnera d'ici quelques mois (1959) 328.500
Prévisions 1960 : 500.000 francs.

C. — *Taxis :*

Redevance forfaitaire 255.000

D. — *Publicité :*

Redevances perçues par la Régie sont fixées à 60 % des recettes (1959) 794.590
Prévisions 1960 : 1.500.000 francs.

E. — *Souvenirs et librairie :*

Redevance fixée depuis le 1^{er} janvier 1959 à 1 franc par passager (1959) 714.958
Prévisions 1960 : 800.000 francs.

F. — *Fleuriste :*

Redevance fixée depuis le 1^{er} janvier 1960 à fr. 0,10 par passager (1959) 42.000
Prévisions 1960 : 80.000 francs.

G. — *Photographie :*

a) Droit de photographie — Redevance de 20 % des recettes brutes (1959) 129.636
 b) Depuis le 1^{er} juillet 1959, redevance sur la vente de produits photographiques 10 % (1959) 9.795

A dater du 1^{er} mai 1960, la redevance est fixée à fr. 0,35 par passager et fr. 0,15 par visiteur.

Prévisions 1960 : 175.000 francs.

H. — *Parkings et garages :*

En concession depuis le 1^{er} septembre 1959.

Redevances :

de 50 % sur les recettes brutes;
 vente d'essence : fr. 0,20 par litre;
 vente d'huile : 5 francs par litre;
 4 derniers mois de 1959 478.538
Prévisions 1960 : 2.000.000 francs.

I. — *Bureau de change :*

Réadjudgé depuis le 1^{er} septembre 1959.
 Redevance forfaitaire 154.000

J. — *Droit de chasse :*

Redevance forfaitaire 8.000

K. — *Accès aux promenoirs :*

Accessibles depuis le 17 juillet 1959 908.060
Prévisions : 1960 : 3.000.000 de francs.

AIR UNION.

1) Onmiddellijk na de oorlog zijn alleen de Amerikaanse Maatschappijen in staat geweest, op financieel gebied en inzake uitrusting, een machtige positie te verwerven op het wereldluchtvaartnet en meer in het bijzonder op dat van Europa.

Zij hebben de Amerikaanse regering er toe gebracht van haar geallieerden, en vooral van haar vroegere Duitse en Italiaanse vijanden, een zeer liberale politiek te eisen inzake luchtvaartrechten.

Twee Europese Maatschappijen hebben zonder beperking deze politiek gevolgd: de S. A. S. onder impuls van Zweden, omdat dit neutrale land de nodige financiële middelen had om zich een belangrijke luchtvaartvloot aan te schaffen: de K. L. M. omdat, sedert 1946, de Nederlandse regering een grote financiële steun heeft verleend aan de K. L. M., haar nationale luchtvaartmaatschappij.

Groot Brittannië en Frankrijk, die hun nationale luchtvaartindustrie wensten te steunen en weder op te richten, hebben een meer protectionistische politiek gevoerd.

Duitsland en Italië werden buiten het luchtvaarttransport gehouden voor talrijke jaren. Swissair is slechts later in competitie getreden uit hoofde van een zeer voorzichtige financiële politiek van de Confederatie.

België, tenslotte, heeft een protectionistische politiek gevoerd op zijn nationale luchtvaartlijn België-Congo.

Thans, 15 jaar na de bevrijding, is de toestand grondig gewijzigd.

Duitsland en Italië die op zichzelf een zeer machtige markt vertegenwoordigen, de één van industriële, de ander van toeristische aard, zijn in competitie getreden.

De K. L. M. en S. A. S. blijven posities verdedigen die zeer moeilijk zijn geworden, omdat zij voor een zeer groot deel gebaseerd zijn op het Duitse verkeer.

Engeland en Frankrijk hebben de ontwikkeling van hun belangrijk nationaal verkeer voortgezet. Zwitserland heeft zijn vertraging ingelopen en geniet van een belangrijk toeristisch verkeer dat zich over twee seizoenen uitstrekt.

Het Belgisch verkeer tenslotte heeft zich zeer goed uitgebreid maar het wordt beperkt, enerzijds door de Congolese onafhankelijkheid en anderzijds door de kleine oppervlakte van ons grondgebied dat genepen zit tussen grote markten.

Sedert enkele jaren hebben de Maatschappijen bovendien rekening moeten houden met het perspectief van het in dienst nemen van grote reactievliegtuigen — binnen enkele jaren zelfs van supersonische toestellen — en de toestand die daaruit voortvloeit heeft er hen toe aangezet verscheidene hergroeperingen van Maatschappijen in overweging te nemen.

2) In 1958 reeds hebben S. A. S. en Swissair een technisch akkoord gesloten zonder nochtans een commerciële samenwerking in overweging te nemen.

Van hun kant hebben de vijf Maatschappijen van de Gemeenschappelijke Markt de oprichting overwogen van een organisme van commerciële samenwerking dat eerst Europair en daarna Air Union werd genoemd.

In april 1959 trok de K. L. M., die eveneens bij deze besprekingen betrokken was, zich terug omdat zij het quotum dat haar toegezegd werd niet kon aanvaarden.

3) Air Union zal belast worden met:

- het opstellen van een gemeenschappelijk exploitatie- en uitrustingsprogramma;
- het uitvoeren van dit programma op het commercieel plan waarbij beroep zal worden gedaan op de middelen waarover de deelnemende Maatschappijen beschikken;
- een pool van ontvangsten in de richten;

AIR UNION.

1) Au lendemain de la guerre, les compagnies américaines étaient seules capables du point de vue financier et du point de vue de l'équipement de s'installer puissamment sur le réseau aérien mondial et plus particulièrement en Europe.

Elles ont poussé le Gouvernement américain à exiger de ses alliés et plus encore de ses anciens ennemis allemands et italiens une politique très libérale en matière de droits de trafic aérien.

Deux groupes européens ont suivi sans restriction cette politique: le S. A. S., sous l'impulsion de la Suède parce que ce pays neutre avait les moyens financiers nécessaires pour ce constituer une flotte importante, et la K. L. M., parce que, dès 1945, le Gouvernement hollandais a apporté un appui financier sans restriction à la K. L. M.

L'Angleterre et la France, désireuses de soutenir ou de reconstituer leurs industries nationales, ont suivi une politique plus protectionniste de leurs marchés.

L'Allemagne et l'Italie ont été tenues à l'écart de tous transports aériens pour de nombreuses années. La Suisse n'est entrée dans la compétition que plus tard, en raison d'une politique financière très prudente de la Confédération.

La Belgique, enfin, a poursuivi une politique protectionniste à l'égard de son axe national Belgique-Congo.

Quinze ans après la libération, la situation s'est sensiblement modifiée.

L'Allemagne et l'Italie, représentant de très puissants marchés — l'un industriel, l'autre touristique — sont entrées vigoureusement dans la compétition.

La K. L. M. et le S. A. S. continuent à défendre des positions devenues très difficiles parce qu'elles s'étaient en grande partie fondées sur le trafic aérien allemand.

L'Angleterre et la France ont poursuivi le développement d'un trafic national très important. La Swissair a largement rattrapé son retard et jouit d'un marché touristique de premier ordre, s'étendant sur deux saisons.

Le trafic belge, enfin, s'est bien développé mais il est menacé, d'une part, par l'indépendance congolaise et, d'autre part, par l'exiguïté d'un territoire coincé entre les grands marchés.

Dans les dernières années, enfin, la perspective de l'introduction des grands avions à réaction et même dans quelques années d'avions supersoniques a conduit la plupart des sociétés européennes à envisager des regroupements.

2) Dès 1958, le S. A. S. et la Swissair ont conclu un accord technique étroit mais sans envisager une collaboration commerciale.

De leur côté, les cinq compagnies du Marché Commun ont envisagé la constitution d'un organisme de coopération commerciale qui s'est d'abord appelé Europair et ensuite Air Union.

En avril 1959, faute d'avoir pu accepter les quotas qui lui étaient offerts, la K. L. M. s'est retirée du projet.

3) Air Union sera chargée:

- d'élaborer un programme commun d'exploitation et d'équipement;
- d'exécuter ce programme sur le plan commercial en faisant appel aux moyens dont disposent les sociétés membres;
- d'organiser un pool de recettes;

— de volledige samenwerking te verwezenlijken op het technisch en operationeel plan.

Elke Maatschappij zal anderzijds eigenares blijven van haar vliegend materieel dat geëxploiteerd zal worden in het kader van een gemeenschappelijk programma, door Air Union opgesteld en dit binnen de perken van het quotum dat vooraf vastgesteld is.

Air Union voorziet dienvolgens de definitieve verdeling van het globaal verkeer der vier belanghebbende Maatschappijen, wanneer het huidige verkeersvolume vervijfvoudigd zal zijn zodat aan alle maatschappijen de verzekering wordt gegeven dat hun productie zal groeien, alhoewel het aandeel van sommige Maatschappijen zal verminderen met betrekking tot dat van de andere waarvan de expansie veel sneller zal gaan.

Zo zal het verkeer van Lufthansa en Alitalia veel sneller aangroeien dat dat van Air France en Sabena, omdat deze twee Maatschappijen zich sedert vijf jaar beter een verkeer hebben kunnen verzekeren dat in verhouding stond met de markten die zij vertegenwoordigen.

Aan België, waarvan het internationaal verkeer in 1958 $\pm$ 90 miljoen vervoerde km/t vertegenwoordigde op een totaal van 480 miljoen voor de vier Maatschappijen samen, dus ongeveer 18,5 %, zal een aantal van 240 miljoen te vervoeren km/t worden toegekend wanneer het totaal verkeer van de landen van Air Union 2.400.000.000 km/t zal bereiken hebben, wat ongeveer 10 % vertegenwoordigt van het internationaal verkeer van Air Union.

Het Belgisch verkeer op de lijn naar Belgisch Kongo maakt geen deel uit van de voormelde percentages. Het zal bij Air Union ingebracht worden door een bijzondere conventie wat aan dat verkeer toelaat op dezelfde wijze te evolueren als het specifiek belgische verkeer, behalve ingeval de onafhankelijke Kongoregering aan de Sabena een deel van haar luchtvaartrechten moest onttrekken waarvan wij thans in Kongo genieten.

4) Het afsluiten van het Air-Union-pakt maakt eveneens de goedkeuring noodzakelijk van een internationale conventie waarin de vier betrokken regeringen hun Maatschappijen uitnodigen het pakt goed te keuren en waarbij deze regeringen overeenkomen hun huidige luchtvaartrechten aan de Maatschappijen van Air-Union voor te behouden.

5) De deelneming van België aan dit groot ontwerp van Europese samenwerking dringt zich niet alleen op uit hoofde van het Europees karakter van de onderneming maar vooral uit hoofde van geografische gegevens, d.w.z. de beperktheid van ons grondgebied dat in enkele minuten door de moderne vliegtuigen kan overvlogen worden en vooral omwille van de ligging van dit grondgebied, dicht bij de Europese centra, zoals London, Parijs en West-Duitsland.

Moest België niet deelgenomen hebben aan de voorbereidende besprekingen van Air Union dan bestaat er geen de minste twijfel dat er een overeenkomst zou afgesloten geweest zijn tussen Air France enerzijds en de Duitse Lufthansa en Alitalia anderzijds. Dergelijke overeenkomst zou de Sabena met de K. L. M. alleen gelaten op een gebied dat veel te klein is en waar zich geen enkel verplichtend overvliegingspunt van internationaal verkeer bevindt, terwijl de maatschappijen van de lage landen precies het grootste gedeelte van hun verkeer putten uit de drie landen die ik daareven kom op te noemen.

6) Indien men rekening houdt met het bedrag buiten quotum dat aan de Sabena zal toegekend worden en, in de veronderstelling dat de luchtvaartrechten waarvan onze Maatschappij in Belgisch Kongo geniet op gevoelige wijze zullen verminderd worden, mag de hoop worden uitge-

— de promouvoir la coopération sur le plan technique et opérationnel.

Chaque compagnie garde, d'autre part, la propriété de son matériel volant et l'exploite dans le cadre du programme commun établi par Air Union et dans les limites d'un quota à définir préalablement.

Le principe sur lequel est fondé Air Union est donc le partage définitif du trafic global des quatre compagnies intéressées lorsque le trafic actuel aura quintuplé, de telle sorte que toutes les compagnies soient assurées d'un accroissement satisfaisant dans l'absolu, bien que certaines d'entre elles voient leur quote-part diminuer par rapport à d'autres dont l'expansion sera plus rapide.

Lufthansa et Alitalia seront assurées dans Air Union d'un accroissement plus rapide qu'Air France et Sabena, ces deux compagnies ayant pu depuis 15 ans s'assurer une part de trafic mieux en rapport avec les marchés qu'elles représentaient.

C'est ainsi que la Belgique, dont le trafic international a représenté environ 90.000.000 de tonnes kilométriques transportées sur un total de 480.000.000 de tonnes kilométriques transportées en 1958 par les quatre sociétés réunies, ce qui représentait 18,5 %, se verra attribuer une quote-part de 240.000.000 de tonnes kilométriques transportées lorsque le trafic global aura atteint 2.400.000.000, ce qui représentera 10 % du trafic international.

Le trafic belge sur les lignes Belgique-Congo ne fait pas partie du quota mentionné ci-dessus. Il sera apporté à Air Union par une convention particulière, qui lui assurera une progression parallèle à celle du trafic belge, sauf dans le cas où le Gouvernement du Congo indépendant retirerait à la Sabena une partie des droits de trafic dont elle jouit actuellement au Congo Belge.

4) La conclusion du Pacte d'Air Union comporte une intervention gouvernementale et la conclusion d'une convention internationale aux termes de laquelle les quatre Gouvernements intéressés autorisent, voire invitent, les compagnies à conclure ledit Pacte et s'engagent à réserver dans la mesure de leurs engagements présents le marché du trafic aérien aux compagnies membres d'Air Union.

5) La participation de la Belgique à ce grand effort de coopération européenne s'impose non seulement en raison du caractère européen de l'entreprise mais surtout en raison des données géographiques, c'est-à-dire l'exiguïté du territoire qui ne représente que quelques minutes de vol pour les avions modernes et surtout la localisation de ce territoire trop près de très grands centres de passage obligé comme Londres, Paris et l'Allemagne Occidentale.

Si la Belgique n'avait pas participé, dès le début, aux travaux préparatoires d'Air Union, il n'est pas douteux qu'un rapprochement se serait établi entre Air France, d'une part, et Lufthansa et Alitalia, d'autre part. De pareils accords auraient laissé la Sabena isolée avec la K. L. M. sur un territoire minuscule sans point de passage obligé et alors que ces deux compagnies avaient mis sur pied des organisations de transport importantes qui puisaient leur trafic dans les pays voisins du Marché Commun.

6) Si l'on tient compte de l'apport hors quota qui sera reconnu à la Sabena et dans l'hypothèse où les droits de celle-ci au Congo belge ne seraient pas sensiblement réduits, il est permis d'espérer que la part belge dans le trafic global d'Air Union se situera aux environs de 15 % au

drukt dat het geheel van het Belgisch verkeer in het totaal van dat van Air Union ongeveer 15 % zal bedragen op het ogenblik dat de quota definitief zullen vastgesteld worden, d.w.z. waarschijnlijk binen een tiental jaren.

* * *

Een lid stelt aan de Minister een vraag over de kwestie van het ontstoren van de motoren ten einde een betere ontvangst van radio en televisie te kunnen bekomen. Deze ontstoring zou verplicht moeten gemaakt worden bij de wet zoals zulks het geval is in sommige landen.

De Minister antwoordt dat de kwestie ter studie genomen is en dat eerlang definitieve beslissingen zullen genomen worden in de door het lid gewenste zin.

Verschillende leden hebben aangedrongen op een betere regeling voor de kwestie van de spoorabonnements voor werklieden en bedienden. Er bestaat terzake een discriminatoire behandeling ten nadele van de bedienden: inderdaad het volstaat dat een bediende 1 frank meer verdient boven de 65.000 frank per jaar om zijn verplaatsingskosten per spoor met 40 % te zien stijgen, daar waar nochtans de vrijstellingen en aanslagshijven voor de belasting dezelfde zijn voor alle loon- en weddetrekkenden. Enkel het spoor maakt hier een niet te verantwoorden onderscheid tussen arbeiders en bedienden. Zulks is sociaal gezien onrechtvaardigheid.

De Minister is zich bewust van deze toestand. Hij heeft het inzicht de betrokkenen langs hun organisaties te raadplegen met het oog op een oplossing. Hij gaat ermee akkoord het plafond der bediendeninkomsten voor het bekomen van een abonnement op het spoor tegen verminderd tarief te verhogen van 65.000 op 85.000 frank. Men zou aldus een systeem van « sociaal abonnement » voor beide categorieën van werklieden en bedienden oprichten. Aangezien evenwel de nijverheid rechtstreeks belang heeft bij een goedkope mobiliteit van zijn personeel past het dat zij hierin zou tussen komen voor zover het werk- en bediendenabonnement zal worden verhoogd. Over deze verhoging bestaat er tot op heden nog geen akkoord met de syndikaten; men onderhandelt anderzijds nog steeds met de patroons over het hun ten laste te leggen deel van de aanpassing van de abonnementsprijs. Er zijn op dit ogenblik 153.000 personen die genieten van een arbeidersabonnement en 21.000 bediendenabonnements. Op te merken valt dat de leerlingen der technische scholen in het aantal werkabonnements begrepen zijn.

Een ander lid ondervraagt de Minister nopens de stichting van Air-Union, de toetreding van Sabena tot dit internationaal organisme en de kwestie van de wijziging van de statuten van de Sabena.

De Minister verklaart dat het volgens hem onaannemelijk is dat België in de schoot van Air Union, waar de andere deelnemers in hoofdzaak afgevaardigden van de verschillende deelnemende Staten zullen zijn, slechts door privaatpersonen zou vertegenwoordigd zijn. Vandaar de noodzakelijkheid van de herziening der Sabena statuten in functie van de deelneming aan Air-Union. Zowel de Staat als het privékapitaal dat deelgenoot is in de Sabena gaan erover akkoord dat de statuten dienen gewijzigd en aangepast met het oog op de deelname aan Air-Union. Het initiatief tot het wijzigen van deze statuten is trouwens uitgegaan van het departement zelf. Wat de specifieke wijzigingen betreft, verkiet de Minister zich niet hierover nu reeds uit te laten en bijzonderheden te geven. Hiertoe zal de gelegenheid genoeg gegeven worden bij de bespreking van het wetsontwerp dat terzake bij het Parlement zal worden ingediend. Het is onvermijdelijk dat de pers over deze aangelegenheid ware, halfware en onjuiste berichten doet verschijnen; hiervoor is noch de Minister noch de Sabena verantwoordelijk.

moment prévu pour la stabilisation des quotas, qui se situera probablement dans une quinzaine d'années.

* * *

Un membre interroge le Ministre au sujet du problème de l'élimination du bruit des moteurs, afin d'obtenir une meilleure réception des émissions radiophoniques et télévisées. Cette élimination devrait être rendue obligatoire par la loi, c'est le cas dans d'autres pays.

Le Ministre répond que la question est à l'étude et que des décisions définitives seront prises sous peu dans le sens désiré par le membre.

Divers membres ont insisté pour que la question des abonnements pour ouvriers et employés délivrés par les chemins de fer reçoive une meilleure solution. Il existe dans ce domaine un traitement discriminatoire au détriment des employés; il suffit, en effet, que le traitement d'un employé soit supérieur de 1 franc à 65.000 francs par an, pour que ses frais de déplacement en chemin de fer soient majorés de 40 %, alors que les exonérations et les montants impossibles en matière d'impôts sont les mêmes pour tous les salariés et employés. Seuls les chemins de fer font cette distinction injustifiée entre ouvriers et employés. Du point de vue social, c'est une injustice.

Le Ministre connaît cette situation. Il a l'intention de consulter les intéressés par l'intermédiaire de leurs organisations en vue de trouver une solution. Il est d'accord pour porter le plafond des revenus des employés pour l'obtention d'un abonnement à tarif réduit de 65.000 à 85.000 francs. On instaurerait ainsi un système d'« abonnement social » pour les deux catégories, ouvriers et employés. Etant donné, toutefois, que l'industrie est directement intéressée à ce que son personnel puisse se déplacer à bon compte, il convient qu'elle intervienne dans la mesure où le prix de l'abonnement ouvrier et employé sera augmenté. Jusqu'ici, un accord n'est pas encore intervenu avec les syndicats à propos de cette augmentation; d'autre part, des pourparlers sont toujours en cours avec les patrons au sujet de la quote-part qui leur incombe dans cette adaptation du prix des abonnements. Actuellement, 153.000 personnes bénéficient d'un abonnement ouvrier et 21.000 d'un abonnement d'employé. Il y a lieu d'observer que les élèves des écoles techniques sont compris dans le nombre des abonnements ouvriers.

Un autre membre interroge le Ministre au sujet de la création de Air-Union, de l'adhésion de la Sabena à cet organisme international et de la question de la modification des statuts de la Sabena.

Le Ministre répond qu'à son avis il est inadmissible que la Belgique ne soit représentée au sein de Air-Union que par des personnes privées, alors que tous les autres participants seront pour la plupart des délégués des divers pays membres. De là, la nécessité de revoir les statuts de la Sabena en fonction de sa participation à Air-Union. L'Etat ainsi que le capital privé intéressé dans la Sabena sont d'accord sur la modification et l'adaptation de ces statuts en vue de ladite participation. C'est le département lui-même qui a d'ailleurs pris l'initiative de la modification des statuts. En ce qui concerne la nature même de ces modifications, le Ministre préfère ne pas s'expliquer dès à présent ni donner des détails; l'occasion s'en présentera lors de la discussion du projet de loi sur la matière qui sera déposé au Parlement. Il est inévitable que la presse publie des informations exactes, à moitié exactes ou fausses sur cette affaire; ni le Ministre, ni la Sabena n'en sont responsables.

Een andere vraag betreft de kwestie van rijvergunning voor automobilisten. Waarop wacht men om deze vergunning bij de wet in te voeren? De Minister van Verkeerswezen zal eerlang een wetsontwerp in die zin neerleggen. Zo men de invoering van deze vergunning wenst is dat niet enkel om de verkeersveiligheid te verhogen maar tevens om ingeval van zware overtredingen doelmatige sancties te kunnen trekken. Een lid is van oordeel dat de rijvergunning er ook moet komen voor het verkeer in het buitenland; zodoende zou men kosten uitsparen van een internationale rijvergunning die tamelijk hoog zijn.

Een lid wenst de democratisering van de Sabena op syndicaal plan. Wanneer een syndicaal militant in dienst bij de Sabena verlof wenst om zijn taak te gaan vervullen kan hij slechts een verlof van drie maanden bekomen waarna hij zijn ontslag moet indienen indien hij zijn plaats niet terugneemt. Deze termijn is veel te kort voor een syndicalist die zijn taak aanvangt. Men zou in de Sabena dezelfde voordelen moeten toekennen dan bij de Brusselse tramwegen waar het verlof toegestaan aan een personeelslid, dat zich wil bezighouden met syndicale actie, enkel het dienstkontraakt opschorst zonder het te verbreken, en zulks voor onbepaalde tijd.

Hetzelfde lid vraagt de verdeling te kennen van het krediet van dertig miljoen voorzien voor het sociaal toerisme. Een ministerieel besluit voorziet dat de arbeidersorganisaties zich moeten richten tot het departement van verkeerswezen om toelagen te bekomen bij de oprichting van vakantiehuizen of oorden. Er werd terzake overeengekomen dat de socialistische organisaties zich moesten richten tot een centraliserend orgaan «Vacantievreugde». De kristelijke organismen richten zich tot «vakantiegenoegens». Er bestaat tot op heden geen enkel centraliserend liberaal orgaan. De eigenlijke verdeling der kredieten wordt dan doorgevoerd op grond van een gentlemen's agreement. De centraliserende organen controleren de uitkering der toelagen die door het departement worden toegekend. Voor het huidige dienstjaar werd er ook een aanvraag gedaan van liberale zijde.

Vanwege een ander lid worden er opnieuw vragen gesteld met betrekking tot de spoorwegagenten die uit hoofde van hun verplaatsing ingevolge de sanering van het net elders anders een onderkomen moeten vinden. De meesten onder hen zijn eigenaar van hun woning dank zij de premiewet De Taeye of dank zij een lening die hen door de N. M. B. S. werd toegestaan. Hierop zal schriftelijk door de Minister worden geantwoord in de bijlagen aan dit verslag.

Welke zijn de exploitatieresultaten van de nieuw ingelede autobuslijn Houyet-Jemelle? De cijfers hiervan liggen nog niet voor. Best ware hierover ten gepasten tijde een parlementaire vraag aan de Minister te richten.

Dezelfde commissaris vraagt of het niet mogelijk is de vacatiecentra beter en vlugger uit te rusten. Moet men niet in overleg met de Minister van Volksgezondheid een ruimer programma voorzien inzake speelpleinen en andere ontspanningscentra? De Minister wijst er het lid op dat deze zaken ressorteren onder het departement van Volksgezondheid.

Een ander lid wijst er op dat ingevolge de mutaties van personeel der spoorwegen die meestal gebouwd hebben met de premiewet, de voorwaarden in deze wet voorzien, namelijk de verplichting om het huis persoonlijk gedurende tien jaar te betrekken, zouden moeten herzien worden. Er weze hier opgemerkt dat de Minister van Volksgezondheid bij de wet bevoegd is om in gevallen van heikracht afwijkkin-

Une autre question a trait à la question du permis de conduire pour automobilistes. Qu'attend-on pour instaurer ce permis par une loi? Le Ministre des Communications déposera prochainement un projet de loi dans ce sens. Si l'on souhaite instaurer ce permis, ce n'est pas seulement afin d'accroître la sécurité routière mais aussi afin de pouvoir appliquer des peines efficaces en cas d'infractions graves et d'être à même de retirer temporairement, voire même définitivement, ce permis. Un membre est d'avis que le permis de conduire doit également être prévu pour la circulation à l'étranger; ce faisant on fera l'économie du coût d'un permis de conduire international, qui est assez élevé.

Un membre souhaite la démocratisation de la Sabena sur le plan syndical. Lorsqu'un militant syndical attaché à la Sabena désire obtenir un congé en vue de l'accomplissement de sa tâche, il ne lui est octroyé qu'un congé de trois mois, à la fin duquel il est tenu de démissionner s'il ne reprend pas sa place. Ce délai est bien trop court pour un syndicaliste débutant. Il faudrait qu'à la Sabena soient octroyés les mêmes avantages qu'aux tramways bruxellois, où le congé consenti à un membre du personnel, désireux de s'occuper d'action syndicale, ne fait que suspendre — et cela pour un temps indéterminé — le contrat de travail, sans qu'il y ait rupture de celui-ci.

Ce même membre demande à connaître la répartition du crédit de trente millions prévu en faveur du tourisme social. Un arrêté ministériel prévoit que les organisations des travailleurs devront s'adresser au département des communications afin d'obtenir des subventions pour la création de homes ou de centres de vacances. Il a été convenu que les organisations socialistes devraient en ce domaine s'adresser à un organisme centralisateur «Joie des vacances». Les organisations chrétiennes s'adressent à «Plaisirs de vacances». Il n'existe pas jusqu'à présent d'organe libéral de centralisation. La répartition des crédits se fait sur la base d'un gentlemen's agreement. Les organes de centralisation contrôlent le paiement des subsides octroyés par le Département. Les libéraux ont également introduit une demande pour l'exercice en cours.

Des questions sont à nouveau posées par un autre membre au sujet des agents des chemins de fer, contraints de chercher à se loger ailleurs à la suite des mesures d'assainissement financier du réseau. La plupart d'entre eux sont propriétaires de leur maison, grâce à la loi De Taeye ou grâce à un prêt qui leur a été consenti par la S. N. C. B. Le Ministre répondra par écrit à cette question dans les annexes au présent rapport.

Quels sont les résultats d'exploitation de la ligne d'autobus nouvellement inaugurée entre Houyet et Jemelle? Les chiffres ne sont pas encore disponibles. Il serait préférable d'adresser en temps opportun une question parlementaire à ce sujet au Ministre.

Ce même membre demande s'il n'est pas possible d'équiper plus adéquatement et plus rapidement les centres de vacances. N'y aurait-il pas lieu de prévoir, en accord avec le Ministre de la Santé publique, un programme plus large en matière de plaines de jeu ainsi que d'autres centres? Le Ministre signale au membre que ces questions sont de la compétence du département de la Santé publique et de la Famille.

Un autre membre fait observer qu'en égard aux mutations auxquelles sont soumis les agents des chemins de fer, qui ont généralement construit avec l'aide de la loi De Taeye, il y aurait lieu de revoir les conditions de ladite loi, notamment celle imposant l'obligation d'habiter personnellement la maison pendant dix ans. Il est à remarquer que la loi autorise le Ministre de la Santé Publique

gen toe te staan. De Minister gaat akkoord met het lid om de voorwaarden tot het bekomen van leningen en premies te versoepelen. Zulks hangt evenwel af van het departement van Volksgezondheid en Gezin. Wat de lijnen betreft waarvan de afschaffing overweegt, en de vervanging door autobuslijnen, dan geschiedt zulks in hoofdzaak om de klienteel beter te dienen doordat de autobuslijnen meestal de kommen der gemeenten doorkruisen wat een voordeel is voor de gebruikers.

Inzake sociaal toerisme betoogt de Minister dat het zijn taak niet is om nieuwe investeringen te doen; hiervoor heeft hij geen voldoende kredieten. Het behoort hem veeleer de genomen initiatieven aan te moedigen en te steunen bij middel van toelagen. Het idee van familiale vacaties is nog niet helemaal doorgedrongen in de arbeidersklasse. Er zijn nog veel te weinig arbeiders die verlof nemen: slechts 400.000 op de meer dan twee miljoen voor gans het Rijk.

Een lid verklaart dat abonneuten in verschillende gemeenten aanvragen inzenden om te bekomen dat de autobussen van de spoorwegen langs hun wijk zouden rijden. Zulks wordt dan geweigerd onder voorwendsel dat er een publieke dienst verzekerd wordt door de buurtspoorwegen. Deze kwestie hangt af van de regionale directies die terzake overeenkomsten moeten treffen in het belang van de gebruikers en niet zozeer van de diensten zelf. Bepaalde concrete gevallen mogen evenwel steeds rechtstreeks aan de Minister voorgelegd worden.

Een ander lid heeft vroeger reeds een aanvraag ingediend tot het inleggen van een autobusverbinding Namen-Leuven waarvoor de klienteel zou bestaan uit studenten en militairen van de luchtbasis te Bevekom. Nooit werd hieraan gevolg gegeven. Hierdoor moeten de betrokkenen de omreis over Brussel maken wat het traject zeer verlengt en hen soms niet toelaat alle dagen over huis te komen. Het moet toch mogelijk zijn een oplossing te vinden.

Een ander lid doet opmerken dat bij de overschakeling van spoorvervoer naar wegvervoer onvoldoende aandacht besteed wordt aan de staat waarin de meeste buurtwegen van groot verkeer zich bevinden. Kan de Minister niet bij zijn collega van Openbare Werken aandringen om bij voorrang de wegen, die voor gemeenschappelijk verkeer in aanmerking komen en die in slechte staat zijn, te herstellen of te vernieuwen? De Minister antwoordt dat hij over deze zaak met zijn collega van Openbare Werken overleg gepleegd heeft bij het opmaken van het 15 jarenplan voor de baanpolitiek. Er werd toen rekening gehouden met de vraag door het achtbaar lid gesteld en een deel van de voorziene of te voorziene kredieten zal worden voorbehouden voor het in staat stellen van wegen nodig voor het vicinalisatieprogramma van de spoorwegen. De inspanningen terzake moeten nochtans gesynchroniseerd worden.

De Minister houdt eraan de leden ervan te verwittigen dat dank zij de inspanningen der laatste jaren, de vervoerprijzen (publiek vervoer) thans niet hoger meer zijn in België dan in de zes andere landen van de Europese Economische Gemeenschap. Zulks is een troef in onze handen met het oog op de aanstaande volledige integratie van de Europese economie.

Stemmingen.

Nadat de algemene bespreking door de voorzitter voor gesloten verklaard werd, heeft uwe commissie de stemming van de artikelen der begrotingen aangevat.

Alle artikelen werden goedgekeurd met 9 stemmen tegen 5.

à accorder des dérogations en cas de force majeure. M. le Ministre est d'accord avec le membre en ce qui concerne l'assouplissement des conditions pour l'obtention de prêts et de primes, mais cette question dépend du Ministère de la Santé Publique et de la Famille. Quant aux lignes dont la suppression et le remplacement par des lignes d'autobus sont envisagés, le but principal est d'assurer dans de meilleures conditions le service de la clientèle; les lignes d'autobus traversant, en général, les agglomérations des communes, ce qui constitue un avantage pour les usagers.

En matière de tourisme social, M. le Ministre estime qu'il ne lui appartient pas de procéder à de nouveaux investissements. Les crédits nécessaires lui font d'ailleurs défaut. Il s'efforcera d'encourager les initiatives prises pour l'octroi de subsides. L'idée des vacances familiales n'a pas encore fait son chemin parmi les classes laborieuses. Le nombre d'ouvriers qui prennent des vacances est encore trop peu important: 400.000 seulement sur plus de 2 millions pour l'ensemble du pays.

Un membre déclare que dans plusieurs communes des abonnés ont demandé que les autobus des chemins de fer passent par leur quartier. On oppose un refus à ces demandes sous le prétexte que les chemins de fer vicinaux assurent un service public. La question dépend des directions régionales qui doivent essayer de sauvegarder, par des accords, plutôt les intérêts des usagers que ceux des services même. Certains cas concrets peuvent néanmoins être soumis directement au Ministre.

Un membre avait déjà demandé la mise en service d'une ligne d'autobus Namur-Louvain, dont la clientèle se composerait d'étudiants et de militaires de la base aérienne de Beauvechain. Aucune suite n'y fut jamais donnée. De ce fait, les voyageurs sont obligés de faire le détour par Bruxelles, ce qui allonge considérablement le trajet et ne leur permet pas de rentrer quotidiennement. Une solution acceptable doit cependant exister.

Un autre membre signale que lorsque l'on remplace le chemin de fer par le transport routier on ne consacre pas suffisamment d'attention à l'état de la plus grande partie de la voirie vicinale à grande circulation. M. le Ministre ne pourrait-il insister auprès de son collègue des Travaux Publics pour que l'on remette en état ou modernise par priorité la voirie entrant en ligne de compte pour les transports en commun et qui se trouve en mauvais état? M. le Ministre répond qu'il a soumis cette question à son collègue des Travaux Publics lors de l'élaboration du plan de 15 ans en matière de politique routière. A cette occasion, il a été tenu compte de la question posée par l'honorable membre et une partie des crédits prévus ou à prévoir sera réservée à la mise en état de la voirie comprise dans le programme de vicinilisation des chemins de fer. Les efforts dans ce sens devront cependant être synchronisés.

M. le Ministre attire l'attention des membres sur le fait que, grâce aux efforts des dernières années, les prix des transports (transports publics) ne dépassent plus en Belgique ceux des six autres pays de la C. E. E. C'est là un atout précieux en vue de la future intégration de l'économie européenne.

Votes.

Le président ayant déclaré close la discussion générale votre Commission aborda le vote sur les articles du Budget.

Tous les articles ont été adoptés par 9 voix contre 5.

De begroting 1960 van het Ministerie van Verkeerswezen werd door uwe commissie goedgekeurd met 9 stemmen tegen 5.

Onderhavig verslag werd goedgekeurd met algemene stemmen.

De Verslaggever,

G. F. LOOS.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

Le budget du Ministère des Communications pour 1960 a été approuvé par votre Commission par 9 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

G.-F. LOOS.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

A. — N. M. B. S.

VRAAG 1:

De subsidies van de Regering dekken een deel van de opgelegde lasten.

De begrotingskredieten zouden moeten worden verdeeld over al de wijzen van vervoer, zoals gedaan wordt voor de goedkope woningen, de rijkswacht, de luchtvaart, enz.

Voorbeelden: grote gezinnen, militairen, arbeidersabonnementen, werkabonnementen, schoolabonnementen, waarvoor de N. M. B. S. verminderde tarieven toestaat.

Men zou of wel tot algehele of wel tot gedeeltelijke compensatie moeten komen.

ANTWOORD:

Naarmate de financiële toestand van de spoorwegen in de loop van de laatste twintig jaren verergerde, heeft de Staat subsidies moeten verlenen aan de N. M. B. S. en haar hoe langer hoe meer moeten vergoeden voor de lasten die haar door daad van soevereiniteit worden opgelegd (tariefverminderingen, prestaties opgelegd ingevolge het lasten bestek van 1866, enz.).

De meeste bijdragen die uit de opgelegde lasten voortvloeien zijn in de begroting van het Departement van verkeerswezen opgenomen daar een verdeling onder de verschillende betrokken departementen van geen nut zou zijn voor de Schatkist en tevens moeilijkheden van praktische aard zouden teweegbrengen.

Dergelijke verdeling werd enige jaren geleden toegepast voor de aan bepaalde categorieën van begunstigde reizigers toegestane verminderingen, doch er moest teruggekomen worden tot een concentratie van de kredieten op de begroting van het Departement van verkeerswezen.

Indien sommige aan de N. M. B. S. verleende vergoedingen de winstderving niet volledig dekken, kunnen ze nochtans billijk geacht worden ten aanzien van alle elementen die in aanmerking moeten genomen worden om er het bedrag van te bepalen.

VRAAG 2:

Besparingen ingevolge het « plan Seghers ».

De bij de begroting van Verkeerswezen gevoegde begroting van exploitatie van de N. M. B. S. sluit met een tekort van 198,6 miljoen (ondanks de Rijksbijdrage ten belope van 5.403 miljoen).

Van welke onderstellingen is men uitgegaan, bij het ramen van de uitgaven der exploitatierekening?

Is bij die raming rekening gehouden met de onder ogen te nemen bijkomende uitgaven (onder meer de door de Regering voorgenomen weddeverhogingen voor het overheidspersoneel) en omgekeerd met de door te voeren besparingen?

Is het mogelijk in de gedetailleerde posten van de exploitatierekening, vergeleken met de vorige jaren, de mathematische en werkelijke bevestiging te vinden van al de aangekondigde besparingen?

Tal van verenigingen voor de aangedrongen van gewestelijke belangen, die zowat overal in het land zijn opgericht (Ottignies, Mariembourg, Luttre, enz.) zijn op het Kabinet van de Minister komen protesteren, nu eens tegen de afschaffing van een herstellingsatelier (Luttre), dan weer tegen de afschaffing van een loods (Ottignies) of nog van een voor het regionale bedrijfsleven onmisbaar geachte lijn, en telkens werden ze systematisch afgewezen onder aanvoering van steeds hetzelfde argument dat strookt met de uitwerking van uw plan: de belangrijke inkrimping van de uitgaven der N. M. B. S. welke daar zal uit volgen.

Vindt men die miljoenen besparingen terug in de raming van de exploitatie-uitgaven der N. M. B. S.?

Zijn de besparingen terug te vinden die voortvloeien uit:

- a) de afschaffing van rangeerstations;
- b) de afschaffing van loodsen voor locomotieven;
- c) de afschaffing van ten minste 4 werkplaatsen;
- d) de afschaffing van talrijke lijnen;
- e) de afschaffing van kolenmengers;
- f) het laten uitvoeren van werken, inzonderheid voor het vernieuwen van spoorwegen, door privé-ondernemingen.

QUESTIONS ET REPONSES.

A. — S. N. C. B.

QUESTION 1:

Les subsidies du gouvernement couvrent une partie des charges imposées.

Il faudrait ventiler les crédits budgétaires entre tous les modes de transport, ainsi que cela se fait pour les habitations à bon marché, pour la gendarmerie, pour l'aviation, etc...

Exemples: familles nombreuses, militaires, abonnements ouvriers, abonnements de travail, abonnements scolaires, en faveur desquels la S. N. C. B. consent des tarifs réduits.

Il faudrait aboutir à la compensation intégrale ou bien à la compensation partielle.

RÉPONSE:

A mesure qu'au cours des vingt dernières années s'aggravait la situation financière des chemins de fer, l'Etat a dû allouer des subsides à la S. N. C. B. et l'indemniser de plus en plus pour les charges qui lui sont imposées par acte de souveraineté (réductions tarifaires, prestations imposées par le cahier des charges de 1866, etc.).

La plupart des interventions dérivant des charges imposées sont reprises au budget du Département des Communications parce qu'une ventilation entre les divers départements intéressés serait sans avantage pour le Trésor et créerait en même temps des difficultés d'ordre pratique.

Une ventilation de l'espèce a été appliquée il y a quelques années pour les réductions accordées à certaines catégories de voyageurs privilégiés mais il a fallu en revenir à une concentration des crédits au budget du Département des Communications.

Si certaines indemnités allouées à la S. N. C. B. ne couvrent pas intégralement le manque à gagner, elles peuvent néanmoins être considérées comme équitables, compte tenu de tous les éléments qu'il convient de prendre en considération pour en établir le montant.

QUESTION 2:

Economies réalisées par le « plan Segers ».

Le budget d'exploitation de la S. N. C. B. annexé au budget des Communications se solde par un déficit de 198,6 millions (malgré l'intervention de l'Etat pour 5.403 millions).

Quelles sont, les hypothèses ayant servi de base à l'évaluation des dépenses du compte d'exploitation?

A-t-il été tenu compte, dans ces évaluations, des dépenses supplémentaires à envisager (notamment des relèvements barémiques envisagés par le gouvernement pour les agents des services publics) et inversement des économies à réaliser?

Est-il possible de retrouver dans le détail des postes du compte d'exploitation, par comparaison avec les années précédentes, la consécration mathématique et effective de toutes les économies annoncées?

Lors de nombreuses démarches à votre Cabinet d'associations de défense régionales constituées un peu partout dans le pays (Ottignies, Mariembourg, Luttre, etc.), venues protester contre la suppression, les unes d'un atelier de réparation (Luttre), les autres contre la suppression d'une remise (Ottignies) ou d'une ligne jugée indispensable pour la vie économique régionale, vous avez systématiquement éconduit celle-ci en leur opposant toujours le même argument, conforme au développement de votre plan: la réduction importante des dépenses de la S. N. C. B. qui devra résulter de ces suppressions.

Ces millions d'économies les retrouve-t-on dans l'évaluation des dépenses d'exploitation de la S. N. C. B.?

Retrouve-t-on les économies réalisées par:

- a) la suppression des gares de formation;
- b) la suppression des remises de locomotives;
- c) la suppression d'au moins 4 ateliers;
- d) la suppression de nombreuses lignes;
- e) la suppression de mélangeurs de charbon;
- f) la remise aux entreprises privées des travaux, notamment des travaux de renouvellement des voies.

Zijn de gedane besparingen, anderzijds niet besteed aan verhogingen van uitgaven welke ten goede komen aan de talrijke privé-bedrijven die met werken aan wegen worden belast, of nog aan andere uitgaven?

ANTWOORD :

De begroting waarvan sprake werd in september 1959 opgemaakt. De personeelsuitgaven werden derhalve berekend met inachtneming van de verhoging voortvloeiende uit de uitkering van de bezoldigingen en pensioenen tegen 117,5 % van de basisbedragen van 1 oktober 1959 af. Het was destijds onmogelijk rekening te houden met de door de regering in overweging genomen weddeschaalverhogingen ten gunste van het personeel van de Openbare Diensten.

Met betrekking tot de vermoedelijke uitgaven voor 1959 werden de volgende schommelingen in overweging genomen op de begroting voor 1960 :

	Miljoen frank
	- +
A. — <i>Personeel :</i>	
— Bezuinigingen aan personeel	368
— Verhoging ingevolge de stijging van het indexcijfer	180
B. — <i>Stoffen en energie</i>	22
C. — <i>Allerlei uitgaven</i> (vergoedingen autobussen, werken per onderneming, huur van wagens)	69
D. — <i>Financiële lasten</i>	35

De krachtsinspanningen tot inkrimping van de uitgaven, in het kader van een verbeterd beheer, komt neer op een vermindering van 368 + 22 — 69 — 35 = 286 miljoen, rekening gehouden met de uitgaven die de privé-ondernemers ten goede komen (autobussen, enz.).

Door de stijging van het bedrag van de bezoldigingen daalt deze vermindering met 180 miljoen.

Het bedrag van de bezuinigingen, zegge 286 miljoen in 1960 tegenover 1959, wijst er op dat de afschaffing van rangeerstations, loodsen voor locomotieven, werkplaatsen, kolenmengers alsmede het beroep op de privésector voor bepaalde werken, maatregelen zijn waarvan de weerslag op de financiële uitslagen allergevoeligst is. De comptabiliteit van de N.M.B.S. laat niet toe deze verminderingen van uitgaven per eenheid te localiseren, zoals door het achtbaar lid wordt overwogen.

Stippen wij bovendien aan dat volgens de huidige ramingen de uitgaven van de N.M.B.S. in 1960 geringer zullen zijn dan deze voorzien op de begroting gevoegd bij de Rijksbegroting.

Jaar 1960.			
	1959 In september 1959 voorzien uitgaven	1960 Op 1 mei 1960 voorzien uitgaven	Vershil
	(Miljoen frank)		
1) <i>Personeel en pensioenen :</i>			
tegen 115 %	9.966	9.886	— 80
verhoging 2,5 %	240	240	
2) <i>Stoffen en energie</i>	2.025	1.889	— 136
3) <i>Allerlei uitgaven</i> (auto- busondernemingen)	1.314	1.315	+ 1
4) <i>Financiële lasten</i>	835	854	+ 19
	14.380	14.184	— 196

Deze gegevens tonen duidelijk de effectieve en constante verbetering aan van de resultaten.

In antwoord op de laatste paragraaf van de vraag, kan worden gemeld dat, bij het afsluiten van de rekeningen over het dienstjaar 1959, de uitgaven aan personeel, pensioenen, waren, energie en prestaties van ondernemingen met 400 miljoen dalen tegenover het dienstjaar 1958 en zulks ondanks de verhoging van de bezoldigingen op 1 oktober 1959, die, in 1959, 60 miljoen aan de N.M.B.S. heeft gekost.

De prestaties van ondernemingen stijgen met 108 miljoen en de andere uitgaven zijn met 508 miljoen verminderd.

Les économies faites n'ont-elles pas été consacrées, soit à des augmentations de dépenses, dont bénéficient de nombreux entrepreneurs privés, chargés de travaux de voirie, soit à d'autres dépenses encore ?

RÉPONSE :

Le budget en question a été élaboré en septembre 1959.

Les dépenses de personnel ont dès lors été supputées en tenant compte de la majoration résultant de la liquidation des rémunérations et pensions à 117,5 % des taux de base à partir du 1^{er} octobre 1959. Il n'était pas possible à l'époque de tenir compte des relèvements barémiques envisagés par le gouvernement en faveur des agents des Services Publics.

Par rapport aux dépenses probables de 1959, les variations suivantes ont été envisagées au budget de 1960 :

	Millions de francs
	- +
A. — <i>Personnel :</i>	
— Economies en personnel	368
— Augmentation due à la hausse de l'index	180
B. — <i>Matières et énergie</i>	22
C. — <i>Dépenses diverses</i> (redevances autobus, travaux par entreprises, location de wagons)	69
D. — <i>Charges financières</i>	35

Les efforts en vue de la réduction des dépenses, dans le cadre d'une gestion améliorée, se traduisent par une réduction de 368 + 22 — 69 — 35 = 286 millions, compte tenu des dépenses profitables aux entrepreneurs privés (autobus, etc.).

L'augmentation du taux des rémunérations atténue cette réduction à concurrence de 180 millions.

Le montant des économies, soit 286 millions en 1960 par rapport à 1959, indique que la suppression des gares de formation, de remises à locomotives, d'ateliers, de mélangeurs de charbon ainsi que l'appel au secteur privé pour certains travaux, sont des mesures dont l'incidence sur les résultats financiers est des plus tangibles. La comptabilité de la S.N.C.B. ne permet pas, pour ces réductions de dépenses, la localisation par unité qu'envisage l'honorable membre.

Notons au surplus que selon les prévisions actuelles, les dépenses de la S.N.C.B. en 1960 seront inférieures à celles prévues au budget annexé au budget de l'Etat.

Année 1960.			
	1959 Dépenses prévues en septembre 1959	1960 Dépenses prévues au 1 ^{er} mai 1960	Différences
	(Millions de francs)		
1) <i>Personnel et pensions :</i>			
à 115 %	9.966	9.886	— 80
majoration 2,5 %	240	240	
2) <i>Matières et énergie</i>	2.025	1.889	— 136
3) <i>Dépenses diverses</i> (en- treprises d'exploitation d'autobus)	1.314	1.315	+ 1
4) <i>Charges financières</i>	835	854	+ 19
	14.380	14.184	— 196

Ces données indiquent clairement l'amélioration effective et constante des résultats.

En réponse au dernier paragraphe de la question, on peut indiquer qu'à la clôture des comptes de l'exercice 1959, les dépenses de personnel, pensions, matières, énergie et prestations d'entreprises sont en diminution de 400 millions par rapport à l'exercice 1958 et cela malgré l'augmentation au 1^{er} octobre 1959 des rémunérations qui, en 1959, a coûté à la S.N.C.B. 60 millions.

Les prestations d'entreprises sont en augmentation de 108 millions, les autres dépenses ont été réduites de 508 millions.

VRAAG 3:

Productiviteit bij de N. M. B. S.

1) Er werd gevraagd of aan de hand van vergelijkingscijfers kan gezegd worden welke Europese netten vóór de N. M. B. S. komen inzake productiviteit van tractiematerieel, reizigersmaterieel en goederenmaterieel?

2) Zijn ook op andere gebieden geen vergelijkingscijfers voorhanden voor de Europese netten met betrekking tot de produktiviteit en de rentabiliteit van de installaties (rangeerstations, gemiddelde snelheid der treinen, enz.)?

3) Welke plaats neemt de N. M. B. S. voor het overige in op het stuk van de produktiviteit van het personeel (verhouding aantal personeelsleden, aantal verkeersseenheden) in vergelijking met de andere Europese netten?

Hoe is deze klassering in de jongste tien jaar geëvolueerd?

ANTWOORD:

1) In een door de Internationale Spoorwegvereniging (I. S. V.) opgesteld verslag over de productiviteit bij de spoorwegen vestigt deze vereniging vooral de aandacht op:

1° het confidencieel karakter van dit verslag;

2° « het feit dat de cijfers van Administratie tot Administratie niet te vergelijken zijn wegens de aanzienlijke invloed die de aardrijkskundige en economische voorwaarden en de aan elk land eigen wetgeving op het peil van de productiviteit hebben. »

Wij menen dat het confidencieel karakter van het verslag moet in acht worden genomen wegens de dienontrent door de netten aangegane verbintenissen.

De evolutie van de voornaamste cijfers van de N. M. B. S. wordt hierna opgeven.

Tractiematerieel.

Verkeersseenheden per paardekracht aangebracht vermogen.

1950	...	100
1956	...	152
1957	...	152
1958	...	159
1959	...	164

Reizigersmaterieel.

Reizigers-km per aangeboden plaats van het park.

1950	...	100
1956	...	104
1957	...	103
1958	...	106
1959	...	99 (1)

Goederenmaterieel.

Ton-km per ton aangeboden capaciteit van het park.

1950	...	100
1956	...	100
1957	...	117
1958	...	100
1959	...	106

2) De N. M. B. S. weet niet af van het feit dat oolt productiviteitscoëfficiënten omtrent de rangeerstations, de snelheid van de treinen, enz. zouden opgemaakt geweest zijn.

3) Bovenstaande opmerking volgens welke de productiviteitscoëfficiënten van de wetten onderling niet te vergelijken zijn is nog pertinent wat betreft het rendement van het personeel.

Inderaand zouden de rendementscoëfficiënten, die voor andere netten zouden opgemaakt worden, geen rekening houden met de bestaande verschillen tussen hun exploitatiemethoden en die van de N. M. B. S.

In Nederland b.v. wordt het laden en lossen van de colli in de stations aan privéondernemingen toevertrouwd; bij andere netten, inzonderheid in Frankrijk, worden veel werken voor de onderhoud van de installaties en voor het herstellen van het rollend materieel eveneens door privéondernemingen uitgevoerd.

Bij de N. M. B. S. worden haast al deze werken door het personeel van de Maatschappij verricht, dat dus noodzakelijkerwijze talrijker is bij

QUESTION 3:

Productivité à la S. N. C. B.

1) Il est demandé de préciser, indices de comparaison à l'appui, quels sont les réseaux européens qui précèdent la S. N. C. B. au point de vue de la productivité du matériel de traction, du matériel voyageurs et du matériel marchandises.

2) N'existe-t-il pas dans d'autres domaines des indices de comparaison entre les réseaux européens au point de vue de la productivité et la rentabilité des installations (gares de triage, vitesse moyenne des trains, etc.)?

3) Comment la S. N. C. B. se classe-t-elle par ailleurs au point de vue de la productivité du personnel (rapport du nombre d'agents par rapport au nombre d'unités de trafic) en comparaison des autres réseaux européens.

Comment ce classement a-t-il évolué au cours des dix dernières années?

RÉPONSE:

1) Dans un rapport sur la productivité dans les chemins de fer, fait par l'Union Internationale des chemins de fer (U. I. C.), celle-ci a attiré surtout l'attention sur:

1° le caractère confidentiel de ce rapport;

2° « sur le fait que les indices ne sont pas, d'une administration à l'autre, susceptibles de comparaison en raison de l'incidence considérable que les conditions géographiques et économiques ainsi que la législation propre à chaque pays ont sur le niveau de productivité ».

Nous estimons que le caractère confidentiel du rapport doit être respecté en raison des engagements pris à ce sujet par les réseaux.

L'évolution des principaux indices de la S. N. C. B. est indiquée ci-après.

Matériel de traction.

Unités trafic par cheval vapeur de puissance installée.

1950	...	100
1956	...	152
1957	...	152
1958	...	159
1959	...	164

Matériel à voyageurs.

Voyageur-km par place offerte du parc.

1950	...	100
1956	...	104
1957	...	103
1958	...	106
1959	...	99 (1)

Matériel à marchandises.

Tonnes-km par tonne offerte de capacité du parc.

1950	...	100
1956	...	100
1957	...	117
1958	...	100
1959	...	106

2) La S. N. C. B. n'a pas connaissance du fait qu'on ait jamais établi des indices de productivité concernant les gares de triage, la vitesse des trains, etc.

3) La remarque ci-avant sur l'impossibilité d'établir une comparaison des indices de productivité entre les divers réseaux est encore plus pertinente en ce qui concerne le rendement du personnel.

En effet, les indices de rendement qui seraient établis pour d'autres réseaux ne tiendraient pas compte des différences existant entre leurs méthodes d'exploitation et celles de la S. N. C. B.

Aux Pays-Bas, par exemple, toutes les opérations de manutention de colis dans les gares sont faites par une entreprise privée; sur d'autres réseaux, notamment en France, beaucoup de travaux d'entretien des installations et de réparation du matériel roulant sont également confiés à des entreprises privées.

A la S. N. C. B., presque tous ces travaux sont faits par le personnel de la Société, qui est donc forcément plus nombreux à trafic

(1) De verlaging van dit coëfficiënt is toe te schrijven aan de dienststelling in 1959 van 406 metalen rijtuigen in vervanging van houten rijtuigen die buiten dienst gesteld worden.

(1) La baisse de cet indice est due à la mise en service, en 1959, de 406 voitures métalliques en remplacement de voitures en bois dont la mise au rebut est en cours.

gelijk verkeer als bij die andere netten; een onderlinge vergelijking van de productiviteitscoëfficiënten zou dus niet opgaan.

De evolutie van de coëfficiënten van de N. M. B. S. wijst op een merklijke verbetering.

Verkeersseenheden per werkhuur.

1950	100
1956	135
1957	142
1958	141
1959	147

VRAAG 4:

Voorziene ontvangsten.

De Regering legt de ene verklaring na de andere af waarin zij haar vertrouwen in de economische toestand van het land uitspreekt.

Over het algemeen lopen de begrotingsontwerpen merklijk vooruit op de gevolgen van het economisch herstel.

Waarom dan van zoveel pessimisme blijk gegeven bij het ramen van de ontvangsten van de N. M. B. S.?

Waarom niet, op zijn minst, de zeer aanzienlijke toename die inzake goederentransitverkeer sedert midden 1959 is vastgesteld, geëxtrapoleerd voor 1960?

Was de Regering consequent, dan zou bij de toename van het transitverkeer een parallelle toename van het binnenlands verkeer diens gevoegd, welke voortspruit uit de vermeerdering van 's lands produktie.

Men verwondert er zich over dat men van het optimisme waarmee de Regering te koop loopt in verband met het economisch herstel, geen spoor aantreft in de begroting van de N. M. B. S., waarvan het element verkeer een der betrouwbaarste barometers van de economische toestand is.

ANTWOORD:

De verkeersramingen voor het jaar 1960 werden vastgesteld in functie van de toeneming van de nijverheidsproduktie die in de loop van het 2^e kwartaal van 1959 is begonnen, doch met inachtneming van structurele factoren die op het gebied van het vervoer ten nadele van het spoor uitvallen. Aldus werd de verhoging van de ontvangsten voor het lopend jaar op 272,8 miljoen frank geraamd (+ 2,7 %) met betrekking tot de in 1959 bekomen resultaten (de door de Staat verleende aanvullende vergoedingen niet inbegrepen).

Wat meer inzonderheid het verkeer van goederen per wagenladingen betreft, dient gewezen op het steeds kleiner proportioneel aandeel van het binnenlands verkeer met hoge ontvangsten per vervoerde eenheid (1,18 frank) ten voordele van het invoer — en doorvoer — verkeer waarvoor deze ontvangsten — respectievelijk 0,54 frank en 0,81 frank — werkelijk lager zijn dan het gemiddelde (0,859 frank in 1959).

De in binnenlands verkeer vervoerde tonnenmaat die in 1950, 43,7 % van het totaal verkeer vertegenwoordigde, is geleidelijk afgenomen en vertegenwoordigt in 1959 amper nog 25,1 %. Daarentegen steeg het invoerverkeer gedurende dezelfde periode van 21,9 tot 36,1 % terwijl het doorvoer verkeer van 19,9 tot 24,1 % toenam.

Alles schijnt erop te wijzen dat die evolutie in 1960 zal voortduren met als gevolg een nieuwe terugloop van de de gemiddelde ontvangst per ton-km.

In de vergelijking van de goederenontvangsten voor de jaren 1959 en 1960 moet rekening gehouden worden met het feit dat in de maanden januari en februari 1959 de ontvangsten per ton-km hoger waren daar de tariefvoorschriften houdende algemene vermindering van de algemene tarieven slechts op 1 maart van kracht werden.

Tenslotte heeft de ongunstige evolutie voor de kolen op de energiemarkt een gevoelige vermindering voor gevolg gehad van de per spoor vervoerde tonnenmaat. Van 32,5 % in 1957 is het aandeel van de vaste brandstoffen in het totaal verkeer tot 28,6 % in 1959 gedaald. De door de N. M. B. S. voor 1960 vastgestelde ramingen maken niettemin gewag, in verband met de verbetering van de economische conjunctuur, van een toeneming van het verkeer met 7 % voor deze sector.

VRAAG 5:

Commercieel beleid van de N. M. B. S.

In een rapport dat door de Minister onlangs aan het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie werd voorgelegd, werd betoogd

égal que pour ces autres réseaux; une comparaison entre leurs indices de productivité ne serait donc pas valable.

L'évolution des indices de la S. N. C. B. indique une nette amélioration.

Unités de trafic par heure de travail.

1950	100
1956	135
1957	142
1958	141
1959	147

QUESTION 4:

Prévisions de recettes.

Le gouvernement multiplie les déclarations de confiance en l'avenir économique du pays.

En général, les projets budgétaires devancent largement les effets de la reprise économique.

Pourquoi dès lors faire preuve de tant de pessimisme dans l'évaluation des recettes de la S. N. C. B.?

Pourquoi ne pas avoir pour le moins extrapolé pour 1960, le très net relèvement du trafic constaté depuis le milieu de 1959 en ce qui concerne le transit des marchandises.

Si le gouvernement était logique avec lui-même, à l'augmentation du trafic de transit devrait s'ajouter une augmentation parallèle du trafic interne, résultant de l'augmentation de la production nationale.

On s'étonne de ne retrouver aucune trace dans le budget de la S. N. C. B., dont le trafic constitue un des meilleurs baromètres de la conjoncture de l'optimisme que le gouvernement affiche partout au sujet de la reprise économique.

RÉPONSE:

Les prévisions de trafic pour l'année 1960 ont été établies en fonction de l'accroissement de la production industrielle qui s'est amorcé dans le courant du 2^{me} trimestre de 1959 mais, en tenant compte de facteurs structurels qui, dans le domaine des transports, jouent en défaveur du chemin de fer. C'est ainsi que l'augmentation des recettes, pour l'année en cours, a été estimée à 272,8 millions de francs (+ 2,7 %) par rapport aux résultats obtenus en 1959 (indemnités compensatoires octroyées par l'Etat non comprises).

En ce qui concerne plus particulièrement le trafic des marchandises par wagons complets, il convient de souligner la part proportionnellement de moins en moins élevée du trafic intérieur à forte recette à l'unité de trafic (1,18 francs), au profit des courants à l'importation et en transit pour lesquels cette recette — respectivement 0,54 franc et 0,81 francs — est effectivement inférieure à la moyenne (0,859 franc en 1959).

Le tonnage transporté en service intérieur qui, en 1950, représentait 43,7 % du trafic total a progressivement décliné pour ne plus intervenir, en 1959, qu'à concurrence de 25,1 %. Par contre, le trafic d'importation est passé de 21,9 à 36,1 % au cours de la même période, tandis que les courants en transit ont vu leur part passer de 19,9 à 24,1 %.

Tout porte à croire que cette évolution se maintiendra en 1960 avec, comme conséquence, un nouveau recul de la recette moyenne à la tonne-kilomètre.

Dans la comparaison des recettes marchandises afférentes aux années 1959 et 1960, il importe de tenir compte du fait que les mois de janvier et de février 1959 ont connu une recette plus élevée à la tonne-kilomètre, les mesures tarifaires portant diminution générale des tarifs généraux n'étant intervenue que le 1^{er} mars.

Enfin, l'évolution défavorable pour le charbon dans le marché énergétique, a entraîné une diminution appréciable des tonnages transportés par rail. De 32,5 % en 1957, la participation des combustibles solides au trafic total est passée à 28,6 % en 1959. Les prévisions, établies par la S. N. C. B. pour 1960, font néanmoins état, en relation avec l'amélioration de la conjoncture économique, d'un accroissement de trafic de l'ordre de 7 % pour ce secteur.

QUESTION 5:

Politique commerciale de la S. N. C. B.

Dans un rapport récemment présenté par le Ministre au Comité Ministériel de Coordination Economique, vous avez démontré que les

dat de relaties tussen de N.M.B.S. en haar cliënteel zijn gewijzigd overeenkomstig de moderne methoden.

Als eerste resultaat van deze politiek werd onderstreept dat de winstderving van 160 miljoen, voortkomend van de verlaging van de goederentarieven in 1959, ruimschoots is teruggewonnen door de toevoer van nieuwe klanten.

Men vraagt hoe het derhalve mogelijk is geweest deze terugwinning te ramen en het aandeel te berekenen van de vermeerdering der ontvangsten van het goederenvervoer, vermeerdering welke voortkomt eensdeels van het teruggewonnen aantal klanten en anderdeels van de normale verhoging der ontvangsten, dit ingevolge het economisch herstel dat sedert half augustus 1959 over de gehele wereld is waargenomen?

...

Welke moderne methoden, buiten de palletisering, heeft de N.M.B.S. al uitgewerkt? Heeft de N.M.B.S. wel genoeg durf aan de dag gelegd voor het invoeren van moderne methoden op het spoor en de weg, die met zoveel bijval in Frankrijk en Duitsland zijn toegepast?

De betrekkelijke kleine oppervlakte waarover ons spoorwegnet zich uitstrekt is geen afdoend argument om deze methoden niet toe te passen.

Reeds thans komen de ontvangsten voor goederenvervoer van de N.M.B.S. voor 70 à 80 % voort van het internationaal vervoer. Door het tot stand komen van de Gemeenschappelijke Markt zal deze toestand zich nog toespitsen en het is hoog tijd dat de N.M.B.S. zich volop gaat toeleggen op deze methoden. Ze kan op dit gebied heel wat doelmatige initiatieven nemen.

...

Komt het U niet voor dat de N.M.B.S. te passief blijft in haar commerciële politiek, waaraan niet voldoende belang wordt gehecht?

ANTWOORD:

Het achtbaar lid werd slecht ingelicht: er werd nooit beweerd dat een nieuw beleid van de N.M.B.S. het mogelijk had gemaakt, door het aanbrengen van nieuwe cliënten, de winstderving te verhalen die moest voortvloeien uit de verlaging van de goederentarieven waartoe in 1959 werd beslist.

Ter gelegenheid van een op 1 maart 1959 tot stand gekomen structuurhervorming van de goederentarieven (die inzonderheid een verlaging van de prijzen van de algemene tarieven voor wagenladingen voorziet) heeft de N.M.B.S. een politiek van intensieve klantenprospectie ingewijd. Deze politiek heeft goede resultaten opgeleverd in die zin dat zij toegelaten heeft sommige bedreigde vervoerstromen te verstevigen, doch het is onmogelijk te zeggen welke bijontvangsten zij juist aan de N.M.B.S. heeft verschaft.

...

De N.M.B.S. (vervoer van de wegaanhangwagens op speciaal daartoe ingerichte wagens) heeft de gepastheid van de oprichting van « piggyback »-diensten onderzocht naar hetgeen inzonderheid in Frankrijk en in Duitsland geschiedt.

Zij is tot het besluit gekomen dat deze techniek slechts voordelen kan bieden in zoverre de te rijden afstanden meer dan 300 km bedragen (dus uitsluitend voor het internationaal verkeer wat België betreft).

De N.M.B.S. bestudeert thans de mogelijkheid om dergelijke diensten voor de verbindingen Brussel-Milaan en Brussel-Turijn in te richten.

De thans in Frankrijk en in Duitsland ingeleide « piggyback »-diensten zijn steeds in het beginstadium. De N.M.B.S. volgt ze van nabij. Dit probleem wordt trouwens door de Internationale Spoorwegvereniging bestudeerd.

Tevens dient opgemerkt te worden dat met het doel het materieel beter aan de behoeften van de cliënteel aan te passen de N.M.B.S. tijdens de laatste jaren het volgende gespecialiseerd materieel heeft aangekocht.

- grote containers met gepaste houders;
- 372 gesloten containers;
- 972 open containers;
- 30 tank-containers.

Met dit materieel is het mogelijk door middel van baantractoren met speciale aanhangwagens wagens ladingen aan huis te bestellen.

- tremelwagens voor het vervoer van cement, suiker en soda: 440 stuks;
- wagens met dubbel dek voor het vervoer van auto's: 60 stuks;
- wagens met open dek: 132 stuks.

Bovendien heeft zij in bestelling:

- 270 grote open containers p. a.;
- 60 grote cilindrische containers p. a.;

relations entre la S.N.C.B. et sa clientèle se sont modifiées conformément aux méthodes modernes.

Comme premier résultat de cette politique il a été signalé que le manque à gagner de 160 millions devant résulter de l'abaissement des tarifs marchandises en 1959 a été largement compensé par l'apport de nouveaux clients.

Pourriez-vous me préciser, Monsieur le Ministre, comment il a été possible d'évaluer cette compensation et comment il a été possible de faire la part de l'augmentation des recettes marchandises provenant d'une part du nombre de clients retrouvés et d'autre part de l'augmentation normale des recettes résultant de la reprise économique mondiale depuis la mi-août 1959?

Monsieur le Ministre peut-il par ailleurs nous donner plus de détails au sujet de cette technique moderne?

...

En dehors de la palettisation, quelles sont les techniques modernes développées par la S.N.C.B.? La S.N.C.B. s'est-elle engagée avec suffisamment de hardiesse dans les méthodes modernes rail-route, appliquées avec beaucoup de succès en France et en Allemagne?

L'étendue relativement minime de notre réseau n'est pas un argument suffisant pour se désintéresser de ces méthodes.

Déjà dans l'état actuel 70 à 80 % des recettes marchandises S.N.C.B. proviennent du trafic international. Avec le Marché Commun, cette situation va s'accroître et il est plus que temps que la S.N.C.B. s'engage à fond dans ces méthodes. Elle peut, dans ce domaine, prendre un grand nombre d'heureuses initiatives.

...

Ne vous semble-t-il pas que la S.N.C.B. fait preuve d'une passivité excessive en matière de politique commerciale et que celle-ci ne bénéficie pas d'un intérêt suffisant?

RÉPONSE:

L'honorable Membre a été mal renseigné: je n'ai jamais affirmé qu'une nouvelle politique de la S.N.C.B. avait permis de compenser par l'apport de nouveaux clients, le manque à gagner devant résulter de l'abaissement des tarifs marchandises décidé en 1959.

A l'occasion d'une réforme de structure des tarifs marchandises (comportant notamment un abaissement des prix des tarifs généraux pour charges complètes), intervenue le 1^{er} mars 1959, la S.N.C.B. a inauguré une politique de la prospection intensive de la clientèle. Cette politique a eu des résultats heureux, en ce sens qu'elle a permis de consolider certains courants de trafic menacés, mais il n'est pas possible de dire quelle est exactement la recette supplémentaire qu'elle a procurée à la S.N.C.B.

...

La S.N.C.B. a examiné l'opportunité d'organiser des services « piggy-back » (transport de remorques routières sur des wagons spécialement aménagés) à l'instar de ce qui se pratique notamment en France et en Allemagne.

Elle est arrivée à la conclusion que le recours à cette technique ne peut présenter des avantages que pour autant que les distances à parcourir soient supérieures à 300 km (donc uniquement en trafic international, en ce qui concerne la Belgique).

La S.N.C.B. étudie actuellement la possibilité d'organiser des services de l'espèce dans les relations Bruxelles-Milan et Bruxelles-Turin.

Les services « piggy-back », qui fonctionnent actuellement en France et en Allemagne, en sont toujours au stade des essais et la S.N.C.B. ne manque pas de s'y intéresser. Ce problème est du reste à l'étude à l'Union internationale des Chemins de fer.

Il convient de remarquer par ailleurs que, dans le but de mieux adapter son matériel aux besoins de la clientèle, la S.N.C.B. a acquis au cours des dernières années, le matériel spécialisé ci-après désigné:

- grands containers à porteur aménagé;
- 372 containers fermés;
- 972 containers ouverts;
- 30 containers citernes.

Ce matériel permet, au moyen de tracteurs routiers avec remorques spéciales, de réaliser le porte-à-porte pour les charges complètes.

- wagon trémies pour le transport de ciment, sucre et soude: 440 unités;
- wagons à double étage pour le transport d'autos: 60 unités;
- wagons à toit ouvrant: 132 unités.

Elle a en outre en commande:

- 270 grands containers p. a. ouverts;
- 60 grands containers p. a. cylindriques;

25 wagens voor het lossen met gestuwde lucht (voor het vervoer van poederprodukten).

Het achtbaar lid weet voorzeker dat de N. M. B. S. op handelsgebied onderworpen is aan de zeer strakke voorschriften van de wet van 25 augustus 1891, waarbij zij inzonderheid verplicht is al de tarieven bekend te maken en zij geen afzonderlijke overeenkomsten mag afsluiten. Deze voorschriften zijn weinig verenigbaar met de huidige concurrentievereisten die een belemmering zijn voor een mildere handelspolitiek van de N. M. B. S.

VRAAG 6:

Kloof tussen het goederenverkeer en de evolutie van het bedrijfsleven.

Het vorig jaar, tijdens de bespreking van de begroting van Verkeerswezen in de Kamer, verklaarde de Minister dat er in ons land een duidelijke, voortdurende overeenstemming bestaat tussen de economische expansie en de uitbreiding van het vervoer.

Indien men nu de evolutie van de produktie in de loop van de allerlaatste jaren nagaat, stelt men vast dat het gemiddeld algemeen indexcijfer, dat op 111,6 bedroeg in 1957, opnieuw gestegen is tot 116,7 in 1959, na een vrij gevoelige daling te hebben ondergaan in 1958. Daarentegen, van het standpunt uit van het goederenverkeer per spoor, stond het indexcijfer op 115 in 1957 en op een peil gelegen tussen 104 en 105 in 1959.

Het komt voor, dat een zekere kloof kan worden vastgesteld tussen de kwantitatieve evolutie van de produktie en deze van het goederenverkeer per spoor. Ofwel is het verkeer per spoor tussen 1957 en 1960 meer geslonken dan de algehele produktie of wel heeft de algemene produktie een sterkere herleving gekend dan het vervoer per spoor.

Kan de Minister deze toestand verklaren, niettegenstaande de tariefverlagingen die hij ten gunste van het vervoer van bepaalde goederen heeft uitgevaardigd.

ANTWOORD:

Er bestaat natuurlijk een zeker parallelisme tussen het vervoervolume en de schommelingen van de economie. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de spoorweg slechts voor een gedeelte bij de vervoermarkt betrokken is.

Wegens de ongelijke behandeling die hij ondergaat ten opzichte van de andere vervoermiddelen (publikatie van al de tarieven, verbod om privé-overeenkomsten te besluiten) en de erfdienstbaarheden waaraan hij als openbare dienst onderworpen blijft, is zijn taak vaak beperkt, althans voor de korte en de middelgrote afstanden, tot een aanvullingsrol, een veiligheidsmiddel.

Daaruit vloeit voort dat de regeling van het spoorwegverkeer geen gelijke tred houdt met deze van de nationale economie.

VRAAG 7:

Goederenverkeer.

Het is inderdaad een feit dat Belgische uitvoer thans een rekordpeil bereikt.

De staking in de metaalnijverheid is daar niet vreemd aan.

Deze gegevens zouden hun weerslag dienen te vinden in het goederenverkeer bij de N. M. B. S.

Nu, indien het goederenverkeer in zijn geheel een verhoging met 1 tot 2 % kent, is het schijnbaar voor al in het transit- en het invoerverkeer waarvan de evolutie gunstig is.

Het uitvoerverkeer blijft merklijk onder (min of meer 5 %) het peil dat het heeft bereikt in 1958 en veel lager nog dan dat van 1957.

Is de Minister bij machte uitleg te verstrekken over deze schijnbaar tegenstrijdige toestand?

ANTWOORD:

Tijdens de eerste zes maanden van 1959 kwam het spoorwegverkeer voor de export systematisch te liggen onder het geboekte cijfer voor de overeenstemmende periode van 1958. Sedertdien is ingevolge een meer gunstige economische conjunctuur en de staking in de Amerikaanse staalfabrieken, het volume van de door de N. M. B. S. geëxporteerde tonnemen dermate gestegen dat het aan het einde van het jaar nagenoeg het in 1958 bereikte volume (— 1,8 %) heeft achterhaald.

Gedurende het 1^{ste} kwartaal van het lopende jaar getuigen de onder die rubriek geboekte tonnemen van de degelijke stand van onze

25 wagons à déchargement par air pulsé (pour le transport de produits pulvérulents).

L'honorable Membre n'ignore pas, sans doute, que la S. N. C. B. est soumise en matière commerciale aux prescriptions très strictes de la loi du 25 août 1891, qui lui imposent notamment l'obligation de publier tous les tarifs et l'interdiction de conclure des conventions particulières. Ces prescriptions, peu compatibles avec les conditions actuelles de la concurrence, constituent une entrave à l'assouplissement de la politique commerciale de la S. N. C. B.

QUESTION 6:

Divorce entre le trafic marchandises et l'évolution de l'économie.

L'année dernière, lors de la discussion du budget des Communications à la Chambre, vous avez déclaré qu'il y a un parallélisme évident, dans notre pays, entre l'expansion économique et le développement du transport.

Or, si l'on examine l'évolution de la production au cours des toutes dernières années, l'on constate que l'indice général moyen qui s'établissait à 111,6 en 1957 est remonté à 116,7 en 1959 après avoir connu une baisse assez sensible en 1958. Par contre, du point de vue du transport des marchandises par rail, l'indice se situait à 115 en 1957 et à un chiffre se situant entre 104 et 105 en 1959.

Il me semble qu'un certain divorce est à constater entre l'évolution quantitative de la production et celle du transport des marchandises par rail. Ou bien le transport par rail a fléchi entre 1957 et 1960 d'une manière plus accentuée que la production générale, ou bien la production générale a marqué une reprise sensiblement supérieure au transport par rail.

Pouvez-vous, M. le Ministre, expliquer cette situation malgré les réductions tarifaires que vous décretez en faveur de certains transports de marchandises?

RÉPONSE:

Il existe évidemment un certain parallélisme entre le volume des transports et les mouvements de l'économie. On ne peut cependant perdre de vue que le chemin de fer n'intervient que pour une part dans le marché des transports.

Du fait de l'inégalité de traitement qu'il subit par rapport aux autres moyens de transport (publication de tous ses tarifs, interdiction de conclure des contrats particuliers), et des servitudes auxquelles il reste soumis en tant que service public, sa mission se réduit souvent, du moins pour les courtes et les moyennes distances, à un rôle d'appoint, de volant de sécurité.

Il résulte de cet état de choses que l'allure du trafic ferroviaire n'épouse pas celle de l'économie nationale.

QUESTION 7:

Trafic marchandises.

Il est un fait que les exportations belges atteignent actuellement des niveaux records.

La grève de l'industrie métallurgique n'y est pas étrangère.

Ces données devraient trouver leurs répercussions dans le trafic de la S. N. C. B.

Or, si l'ensemble du trafic marchandise est en augmentation de 1 à 2 %, il semble que c'est surtout le trafic de transit et le trafic d'importation qui évoluent favorablement.

Le trafic d'exportation reste considérablement en dessous (plus ou moins 5 %) du niveau qu'il avait atteint en 1958 et bien plus bas encore que celui de 1957.

Monsieur le Ministre peut-il expliquer cette situation apparemment contradictoire?

RÉPONSE:

Au cours des six premiers mois de 1959, le trafic ferroviaire à l'exportation s'est inscrit systématiquement en dessous de celui enregistré au cours de la période correspondante de 1958. Depuis lors, sous l'influence d'une conjoncture économique plus prospère et de la grève survenue dans les aciéries américaines, le volume des tonnages exportés à l'intervention de la S. N. C. B. s'est accru, au point de vue de rejoindre sensiblement, en fin d'année, le volume obtenu en 1958 (— 1,8 %).

Au cours du 1^{er} trimestre de l'année en cours, les tonnages enregistrés sous cette rubrique témoignent de la bonne tenue de nos industries

bedrijven op de export-markten; zij evenaren duidelijk de in 1958 resultaten doch blijven evenwel nog 15 % lager dan in 1957.

Er dient aangestipt dat het 1^{ste} kwartaal van 1957 gans begrepen lag in een periode van hoogconjunctuur.

VRAAG 8 :

Hoever staat het met de afschaffing van de stoomtractie en de houten rijtuigen ?

Het is wenselijk de rangeerstations te automatiseren.

Hoe staat het met de elektrificatie van de lijn Herbesthal-Erquelines ?

Waar geen elektrificatie plaatsvindt, zou dieseltractie spoedig in de plaats van stoomtractie moeten komen.

ANTWOORD :

In mei 1960 verzekert de stoomtractie nog 40 % van het verkeer, met nagenoeg 900 locomotieven in gebruik. Wanneer het bestelde Diesel en electrisch tractiemateriaal zal geleverd zijn, zal het aantal stoomlocomotieven gebracht worden op 500 locomotieven. Andere aankopen van tractiematerieel worden in het vooruitzicht gesteld.

Het programma tot modernisering van de voornaamste vormingsstations wordt thans uitgewerkt. Het omvat de automatisatie van de primaire rangeerstations en, voor de belangrijkste stations, het plaatsen van spoorremmen op de bijzonderste heuvel, het toezicht op de rangeerlocomotieven door middel van de radio en de installatie van radioverbindingen tussen de besteldienst en de personeelsleden belast met het aanduiden van de treinen.

Dit programma werd opgemaakt in functie van de kenmerken eigen aan ons net en de N.M.B.S. meent dat zij ten deze zeer omzichtig moet tewerkgaan; uit de evolutie van de conjunctuur tijdens de laatste jaren is immers gebleken dat sommige sectoren meer dan nodig uitgerust werden.

Tot de elektrificatie van de lijn Erquelines - Luik - Herbesthal werd beslist.

Er zijn nog ongeveer 1.000 houten rijtuigen in dienst. Verschillende honderden van deze rijtuigen zullen buiten gebruik kunnen gesteld worden na de levering van het nieuw bestelde materieel en bij gelegenheid van de vereenvoudiging van de lijnen.

VRAAG 9 :

Uitrusting van de rangeerstations.

Naar aanleiding van de reis van de heer «K» in Frankrijk, meer in het bijzonder van zijn bezoek aan Dijon, is de aandacht van het groot publiek gevestigd op het rangeerstation te Gevrey-Chambertin (bij Dijon), dat beschikt over de modernste automatische rangeerinstallatie ter wereld, die in spitsperiodes zowat 5.000 wagons per dag kan rangeren.

Het probleem van de rangeerstations werpt een schaduw op het beeld van het goederenvervoer. Het rangeren van goederentreinen vergt talrijk personeel dat in verouderde en gevarieerde omstandigheden werkt. De traagheid van de operaties heeft tot gevolg dat de wagons lang in de stations worden opgehouden, hetgeen de duur van rotatie van het materieel verlengt en onproductieve immobilisatie van de kapitalen met zich medebrengt.

In de huidige stand van de techniek kunnen rangeerstations worden aangelegd die de produktiviteit in ruime mate opvoeren. De Franse maatschappij bewijst dit met haar rangeerstation te Gevrey-Chambertin en theoretisch is dit zelfs te overtreffen door het ontwerpen van het met radar en ultramoderne elektronische apparatuur uitgeruste « rangeerstation van morgen ».

De clientèle zou van de aankomst der wagons op de hoogte kunnen worden gebracht voordat de wagons ter bestemming komen, waardoor de wachttijd voor het lossen en laden zou worden ingekort. Zo zouden de kosten van verlet worden vermeden die heel dikwijls de vervoerkosten verzwaren en de spoorwegen beletten op afdoende wijze concurrentie te voeren tegen de andere middelen van vervoer.

Er is hier een menselijk probleem op te lossen en veel geld uit te sparen.

De plaats, die wij ten opzichte van de andere Europese spoorwegnetten innemen met betrekking tot de produktiviteit van het materieel aan goederenvervoer, bewijst dat de N.M.B.S. nog niet ver is gevorderd met de oplossing van dit probleem.

Kan de Minister ons zeggen wat bij de N.M.B.S. op dit gebied reeds is tot stand gebracht ? Hoe staat het met de planning van het studiewerk met het oog op de uitvoering van rangeerstations naar het model van dat te Gevrey-Chambertin ? Hoeveel kost, bij benadering,

sur les marchés d'exportation; ils égalent sensiblement les résultats obtenus en 1958 mais restent toutefois encore inférieurs d'environ 15 % à ceux de 1957.

Il est à noter que le 1^{er} trimestre de 1957 se trouvait entièrement englobé dans une période de haute conjoncture.

QUESTION 8 :

Où en est la suppression de la traction à vapeur et des voitures en bois ?

Il faudrait automatiser les gares de triage.

Qu'en est-il de l'électrification de la ligne Herbesthal-Erquelines ?

La traction diesel devrait remplacer rapidement la traction à vapeur, là où l'on n'électrifie pas.

RÉPONSE :

En mai 1960, la traction vapeur assure encore 40 % du trafic, au moyen de quelque 900 locomotives en service. Lorsque le matériel de traction Diesel et électrique commandé sera livré, le nombre de locomotives à vapeur sera ramené à 500 locomotives. D'autres acquisitions de matériel de traction sont envisagées.

Le programme de modernisation des principales gares de formation est en cours de réalisation. Il comporte l'automatisation du triage primaire et pour les gares les plus importantes, l'installation de freins de voie à la bosse principale, le contrôle des locomotives de manœuvre par radio et l'installation de liaisons par radio entre le factage et les agents préposés à la reconnaissance des trains. Ce programme a été élaboré en fonction des caractéristiques propres à notre réseau et la S.N.C.B. croit devoir se montrer très prudente dans ce domaine car l'évolution de la conjoncture dans les dernières années a fait ressortir que certains secteurs ont été suréquipés.

L'électrification de la ligne Erquelines - Liège - Herbesthal est décidée.

Environ 1.000 voitures en bois sont encore en service. Plusieurs centaines de ces voitures pourront être retirées du service après la fourniture du nouveau matériel commandé et à l'occasion de la simplification des lignes.

QUESTION 9 :

Equipement des gares de triage.

Le voyage de Monsieur «K» en France, notamment sa visite à Dijon, a attiré l'attention du grand public sur la gare de triage de Gevrey-Chambertin (près de Dijon), qui possède l'installation automatique de triage la plus moderne du monde, capable de trier, en période de pointe, quelque 5.000 wagons par jour.

Le problème des gares de triage forme une ombre dans le tableau du transport des marchandises. Le triage et la formation des trains de marchandise nécessitent un nombreux personnel travaillant dans des conditions anachroniques et dangereuses, la lenteur des opérations exige une longue immobilisation des wagons dans les gares, augmentant la durée de rotation du matériel, et entraînant une immobilisation peu productive des capitaux.

Dans l'état actuel de la technique il est possible de construire des gares de triage augmentant largement la productivité. La S.N.C.F. le prouve par la réalisation de la gare de triage de Gevrey-Chambertin. Il est même possible, théoriquement, de faire mieux et de concevoir « la gare de triage de demain » dotée de radar et d'un appareillage électronique poussé.

La clientèle pourrait être avertie de l'arrivée des wagons avant l'arrivée à destination des wagons, ce qui réduirait les périodes d'immobilisation pour déchargement et rechargement. On éviterait ainsi les frais de chômage qui très souvent alourdissent les frais du transport et empêchent le rail de concurrencer les autres modes de transport avec toute la vigueur voulue.

Il y a là un problème humain à résoudre et beaucoup d'argent à gagner.

Le rang que nous occupons, dans le concert des réseaux européens au point de vue de la productivité du matériel marchandise, prouve que la S.N.C.B. n'est pas très avancée, au point de vue réalisation, dans la solution de ce problème.

Monsieur le Ministre pourrait-il nous dire ce qui a déjà été fait dans ce domaine à la S.N.C.B. ? Comment se présente le planning des études pour réaliser des gares de triage du modèle de celle de Gevrey-Chambertin ? Quelle est, approximativement, le coût d'une

een dergelijke installatie, afgezien van de kosten van studie, aangezien het mogelijk moet zijn van de ervaring der netten in de buurlanden te profiteren?

Is in de subsidies voor modernisatie, welke aan de N.M.B.S. zijn toegekend of in de begroting opgenomen, een gedeelte voorzien voor de studie of de uitvoering van dergelijke installaties?

ANTWOORD :

De N.M.B.S. heeft een programma tot modernisering van de aan haar verkeer aangepaste rangeerstations op gemaakt; dit programma wordt uitgevoerd.

Waar in Frankrijk sommige rangeerstations 3.000 tot 4.000 wagens en op bepaalde uren van de dag tot nagenoeg 5.000 wagens moeten verwerken, bedraagt dit aantal in de Belgische rangeerstations slechts 2.000 tot 2.500 wagens en op bepaalde ogenblikken 3.000 tot 3.500 wagens.

Het zou niet rationeel zijn het verkeer in enige stations naar het Franse type samen te trekken (4 tot 6 ten hoogste zouden volstaan voor gans ons land) omdat deze concentratie aanzienlijke bijkomende ritten zou vergen in vergelijking met de vervoerafstand die gemiddeld 105 km en in het binnenlands verkeer slechts 54 km bedraagt.

De uitrusting van de Belgische rangeerstations werd in functie van die gegevens opgevat; zij omvat de automatische rangering van de wagens volgens een procédé dat even volmaakt is als in Frankrijk en voor de belangrijkste de installatie van spoorremmen die elk gevaar voor het personeel uitsluiten.

De N.M.B.S. volgt nochtans aandachtig de ontwikkeling van de rangeertechniek in de andere landen en zal niet nalaten nuttig gebruik te maken van de ervaring welke de andere netten op dit gebied mochten opgedaan hebben.

Zij meent nochtans dat ze ten deze omzichtig te werk moet gaan daar uit de evolutie van de conjunctuur in de laatste jaren is gebleken dat bepaalde sectoren meer dan nodig uitgerust werden.

Wat het overzien van de berichten betreffende de samenstelling van de treinen betreft, is de N.M.B.S. zinnens eerstdaags een net van teledrukkers tussen de rangeerstation te bezigen die de rangeer- verrichtingen nog zullen verbeteren.

Eventueel kan dit systeem gebezigd worden om de bestemmingen te verwittigen van de eerstkomende aankomst van de wagens, hoewel men er geen aanzienlijke vermindering van de duur van de verrichtingen voor het lossen moet van verwachten. Inderdaad zijn in een groot aantal gevallen waar zulks nuttig werd geacht de bestemmingen reeds verwittigd vóór de aankomst van de wagens in het station.

VRAAG 10 :

De N.M.B.S.-werkplaatsen zouden als modelfabrieken moeten worden benut; zij zouden moeten worden belast met de fabricage van prototypes en series.

ANTWOORD :

De werkhuizen van de N.M.B.S. worden normaal belast met het onderhoud en de herstelling van het materieel van de maatschappij.

Ten aanzien van de snelle modernisering van het net ingevolge de vervanging van de stoomtractie door elektrische en Dieseltractie wordt het statutair personeel, dat aldus vrijkomt, tewerkgesteld aan de bouw van een gedeelte van het materieel in aankoop.

Verder werken de technische diensten van de N.M.B.S. samen met de privéijverheid om prototypes van allerlei materieel te vervaardigen en te regelen.

VRAAG 11 :

Er wordt geklaagd over gebreken van de motortreinen van Nijvel. Zijn die klachten gegrond?

De wagens trillen, maken lawaai en schudden op de lijn Brussel-Charleroi.

ANTWOORD :

Een gedeelte van de motortreinen in dienst op de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi laat te wensen over wat de vering van de voertuigen betreft.

Om deze toestand te verhelpen, werd een verbeterde vering bestudeerd en beproefd.

De algemene toepassing ervan op gans het betrokken materieel, werd in april 1960 aangevat.

Een twintigtal motortreinen zullen in de loop van 1960 worden veranderd, de andere in 1961.

installation de ce genre, faisant abstraction du coût des études, puis- qu'il doit être possible de profiter de l'expérience des réseaux voisins?

Dans les subventions pour modernisation accordées à la S.N.C.B. ou inscrites dans le budget, y a-t-il une part prévue en vue de l'étude ou de la réalisation d'installations de ce genre?

RÉPONSE :

La S.N.C.B. a élaboré un programme de modernisation des gares de formation adapté aux nécessités de son trafic; ce programme est en cours de réalisation.

Alors qu'en France, certaines gares de triage ont un trafic de 3.000 à 4.000 wagons avec des pointes pouvant approcher de 5.000 wagons par jour, le mouvement des gares de formation belges ne dépasse pas 2.000 à 2.500 wagons avec des pointes de 3.000 à 3.500 wagons.

Il ne serait pas rationnel de concentrer le trafic dans quelques gares du type français (4 à 6 au maximum suffiraient pour l'ensemble de notre pays) parce que cette concentration impliquerait des parcours supplémentaires considérables en comparaison de la distance de transport qui est, en moyenne, de 105 km et en service intérieur de 54 km seulement.

L'équipement des gares de formation belges a été conçu en fonction de ces données; il comporte le triage automatique des wagons suivant un procédé au moins aussi perfectionné qu'en France et, pour les plus importantes, l'installation de freins de voie éliminant tout danger pour le personnel.

La S.N.C.B. est, toutefois, attentive au développement de la technique de triage dans les autres pays et ne manquera pas de profiter de l'expérience que les autres réseaux auraient acquise dans ce domaine.

Elle croit cependant devoir se montrer très prudente à ce sujet, car l'évolution de la conjoncture dans les dernières années a fait ressortir que certains secteurs ont été suréquipés.

En ce qui concerne la transmission des annonces relatives à la composition des trains, la S.N.C.B. se propose d'utiliser prochainement un réseau de téléimprimeurs entre gares de formation permettant d'améliorer encore les opérations de triage.

Le cas échéant, ce système pourra être utilisé pour aviser les destinataires de l'arrivée prochaine des wagons, encore qu'il ne faille pas en escompter une diminution sensible de la durée des opérations de déchargement. En effet, dans un grand nombre de cas où la chose a été jugée utile, les destinataires sont déjà avertis avant l'arrivée des wagons en gare.

QUESTION 10 :

Les ateliers de la S.N.C.B. devraient être utilisés comme usines-pilotes; on devrait leur confier la fabrication des prototypes et des séries.

RÉPONSE :

Les ateliers de la S.N.C.B. sont chargés, normalement, de l'entretien et de la réparation du matériel de la société.

Étant donné la modernisation rapide du réseau, consécutive à la substitution des tractions électrique et Diesel à la traction vapeur, le personnel statuaire, rendu disponible, est utilisé à la construction d'une partie du matériel en acquisition.

Par ailleurs, les services techniques de la S.N.C.B. collaborent avec l'industrie privée pour réaliser et mettre au point des prototypes de matériel divers.

QUESTION 11 :

On signale la malfacon des autorails de Nivelles. Est-ce exact?

Les voitures sont vibrantes, bruyantes et secouantes sur la ligne Bruxelles-Charleroi.

RÉPONSE :

Une partie des automotrices, en service sur la ligne Anvers-Bruxelles-Charleroi, laisse à désirer au point de vue de la suspension des véhicules.

En vue de remédier à cette situation, une suspension améliorée a été étudiée et éprouvée en service. Sa généralisation, sur tout le matériel intéressé, a été entamée, en avril 1960.

Environ 20 automotrices seront modifiées dans le courant de 1960, les autres en 1961.

VRAAG 12:

In de begroting van 1959 was een eerste krediet voorzien (25 mil.) voor onteigening nodig voor de aanleg van een 3de spoor tussen Jette en Brussel-Noord.

De begroting van 1960 bevat geen enkel krediet dat er zou op wijzen dat de aanleg van het 3de spoor voortgezet wordt.

Mag ik vernemen in welke mate de werkzaamheden zijn gevorderd en voor wanneer de uitvoeringswerken voorzien zijn?

ANTWOORD:

Ingevolge de beslissing tot electrificatie van de lijn Brussel Noord-Ternat-Gent, is de kwestie van de aanleg van een derde spoor tussen Jette en Laken waarvan de mogelijkheid destijds ernstig overwogen werd, in haar geheel herzien geworden.

De door de electrificatie geboden exploitatiemogelijkheden zijn inderdaad van dien aard dat de wijzigingen aan de spoorinstellingen in de betrokken zone niet meer als onmiddellijk noodzakelijk dienen beschouwd.

Alleen de prinsipsconclusie om het aantal sporen tussen Jette en Ganshoren van 3 op 4 te brengen en de vertakking van Ganshoren (lijnen 50 en 60) over te brengen tot vóór het station Jette, bleef behouden.

VRAAG 13:

De lijn 60 Dendermonde-Brussel welke dagelijks circa 10.000 bedienden en arbeiders vervoert, heeft een uitzonderlijk belang onder opzicht arbeidsvoorwaarden voor deze werkrachten.

Snelle en degelijke vervoermiddelen zijn dus van groot belang.

Kunnen deze treinen niet bediend worden door dieseltractie?

Kunnen de oude rijtuigen niet vervangen worden door meer comfortabele rijtuigen?

Desgevallend mededelen wanneer men deze verbeteringen zal aanbrengen.

ANTWOORD:

Het programma opgemaakt door de N.M.B.S. voor het in dienst stellen van nieuw Dieselmaterieel, voorziet dat van september 1961 af de zware reizigerstreinen van de lijn 60 — Dendermonde-Brussel — door Diesellocomotieven zullen getrokken worden.

De oude rijtuigen van 32 treinen worden vervangen door metalen materieel.

Slechts vier treinen worden nog verzekerd door oude stellen samen-gesteld uit bogie rijtuigen.

VRAAG 14:

Op welke datum heeft de Raad van Beheer van de N.M.B.S. besloten tot de afschaffing of tot de vicinalisatie van de 2.000 km spoorbanen?

Werd deze beslissing bij eenparigheid aangenomen?

Hoeveel km spoorbanen werden er totnogtoe afgeschafte?

Hoeveel afgeschafte lijnen werden afgestaan aan de exploitatiedienst van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen?

Hoeveel van deze lijnen werden aan particulieren afgestaan?

Hoeveel van deze lijnen worden door de N.M.B.S. zelf in bedrijf genomen? Met autobussen of andere vervoermiddelen?

ANTWOORD:

Op 30 september 1949 heeft de Raad van Beheer van de N.M.B.S. eenparig zijn instemming betuigd met het programma tot vereenvoudiging van de exploitatiemethodes van de lijnen met beperkt verkeer over een geheel van 800 km spoorlijnen.

In vergadering van 25 januari 1957 heeft de Raad van Beheer zich in principe akkoord verklaard om de mogelijkheid te onderzoeken, over nagenoeg 600 km aanvullende secundaire lijnen, de reizigers-treinen door autobusdiensten te vervangen.

Dit totaal werd door de Raad van Beheer, in vergadering van 30 januari 1959, op 2.000 km gebracht.

Tot op heden werd de dienst van de reizigerstreinen op 1.433 km lijnen afgeschafte.

Ter gelegenheid van die afschaffing:

1) werd het verkeer over 4 spoorlijnen afgestaan aan de N.M.V.B. wier vervoermiddelen in de betrokken streken stevig doorgedrongen zijn;

QUESTION 12:

Le budget pour 1959 prévoyait un premier crédit (25 millions) pour les expropriations indispensables à la pose d'une 3^{me} voie entre Jette et Bruxelles-Nord.

Le budget de 1960 ne contient aucun crédit paraissant indiquer que la pose de la 3^{me} voie sera continuée.

Puis-je savoir dans quelle mesure les travaux avancent et à quelle date sont prévus les travaux d'exécution?

RÉPONSE:

La décision d'électrifier la ligne Bruxelles Nord-Ternat-Gand a permis de revoir dans son ensemble la question de l'installation d'une troisième voie entre Jette et Laeken, dont la possibilité avait été envisagée sérieusement.

En effet, les possibilités d'exploitation résultant de l'électrification sont telles que les modifications aux installations ferroviaires dans la zone intéressée ne doivent plus être considérées comme urgentes.

Seule a été maintenue la conclusion de principe tendant à porter de 3 à 4 le nombre de voies entre Jette et Ganshoren et à prolonger jusqu'en face de la gare de Jette l'embranchement de Ganshoren (lignes 50 et 60).

QUESTION 13:

La ligne 60 Termonde-Bruxelles, laquelle assure journellement le transport d'environ 10.000 employés et ouvriers, revêt une importance exceptionnelle du point de vue des conditions de travail de cette main-d'œuvre.

Les moyens de transports rapides et convenables ont donc une grande importance.

Ces trains ne pourraient-ils être pourvus d'un système de traction par des locomotives Diesel?

Les vieilles voitures ne pourraient-elles être remplacées par des voitures plus confortables.

Prière, le cas échéant, de faire part de l'époque à laquelle ces améliorations seront apportées?

RÉPONSE:

Le programme de la mise en service du matériel Diesel, établi par la S.N.C.B., prévoit qu'à partir de septembre 1961 la traction des trains lourds pour voyageurs de la ligne 60 — Termonde-Bruxelles — sera assurée par des locomotives Diesel.

Les vieilles voitures de 32 trains ont été remplacées par du matériel métallique. Seuls quatre trains sont encore assurés par de vieilles rames composées de voitures à bogie.

QUESTION 14:

A quelle date le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a-t-il décidé la suppression ou vicinalisation de 2.000 km de voies ferrées?

Cette décision a-t-elle été prise à l'unanimité?

A ce jour, combien de km de voies ferrées sont-ils supprimés?

Combien de lignes supprimées ont été remises à l'exploitation de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux?

Combien de ces lignes ont été remises à des particuliers?

Combien de ces lignes sont-elles exploitées par la S.N.C.B. elle-même? Par des autobus ou autres moyens?

RÉPONSE:

Le 30 septembre 1949 à l'unanimité, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a marqué son accord sur un programme de simplification des méthodes d'exploitation des lignes à faible trafic, portant sur un ensemble de 800 km de voies ferrées.

En sa séance du 25 janvier 1957, le Conseil d'Administration a marqué son accord de principe en vue d'étudier la substitution de services d'autobus aux trains de voyageurs sur quelque 600 km de lignes secondaires supplémentaires.

Cet ensemble a été porté à 2.000 km par le Conseil d'Administration au cours de sa séance du 30 janvier 1959.

A ce jour, l'exploitation du service des trains de voyageurs a été supprimé sur 1.433 km de lignes.

A l'occasion de cette suppression:

1) le trafic de 4 lignes ferrées a été cédé à la S.N.C.V. dont les moyens de transport sont fortement implantés dans les régions intéressées;

2) geschiedt de exploitatie van de door de N.M.B.S. op de andere lijnen in vervanging van de treinen ingericht autobusdiensten door tussenkomst van :

- de N.M.V.B. voor 12 spoorlijnen;
- de privéondernemingen voor 45 spoorlijnen.

De N.M.B.S. exploiteert met haar eigen materieel geen vervangingsautobusdiensten.

VRAAG 15 :

Hebben er, vóór de afschaffingen van het spoorwegverkeer, economische onderzoeken plaats?

Luxemburg dat een min begunstigd gewest is, heeft geen kennis gehad van dergelijke onderzoeken samen met de gewestelijke en plaatselijke verantwoordelijke personen.

Er zou een buspool N.M.B.S.-N.M.V.B. moeten tot stand komen. Wegens sociale en veiligheidsredenen ware het nodig eveneens een einde te maken aan privéconcessies.

ANTWOORD :

Het opheffen van de buurtspoorlijnen voor het goederenverkeer geschiedt slechts na raadpleging van de openbare besturen aandeelhouders en na grondig economisch onderzoek door de bevoegde diensten van het Departement van Verkeerswezen.

Wanneer de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen in het raam van haar programma van structuurhervormingen op sommige deficitaire lijnen de reizigerstreinen door autobusdiensten vervangt, houdt zij deze lijnen steeds open voor het goederenverkeer.

In deze vraag schijnt men dus te wijzen op het sluiten van sommige stations voor het goederenverkeer.

Deze sluitingen zijn beperkt tot stations van zeer weinig belang waarvan het verkeer zonder veel hinder kan verdeeld worden over naburige stations.

Voor ieder geval gaat de nationale maatschappij over tot een economisch onderzoek en raadpleegt inzonderheid de belanghebbende cliënte.

In verband met een buspool N.M.B.S. - N.M.V.B. ziet men niet in hoe deze zou kunnen tot stand gebracht worden omdat de N.M.B.S. over geen autobussen meer beschikt. De proefnemingen die hieromtrent door de N.M.B.S. werden gedaan voor de exploitatie van de knooppunten van Florennes en Nijvel, waren immers niet afdoende.

De N.M.B.S. verhuurt echter een groot aantal van haar autobuslijnen aan de N.M.V.B., vooral in de streken waar de N.M.V.B. zelf over een redelijk dicht autobusnet beschikt. Aldus kan een concentratie bekomen worden die de voordelen van de pool biedt.

Daar waar de lijnen meer verspreid liggen, bestaan deze voordelen niet.

Het is trouwens gezond privéexploitaties te behouden om een zekere wedijver wat betreft de inkringing van de kostprijzen te waarborgen.

Daarenboven bestaat er geen reden om de privéexploitaties, inzonderheid de kleine familiale bedrijven, die geen afkeuring verdienen te weren.

Tenslotte, wordt het materieel van deze bedrijven aan een streng technisch onderzoek onderworpen net zoals dit van de N.M.V.B.; het personeel is verplicht de selectie- en medische toezichtproeven te ondergaan en, op het sociale vlak, is het onderworpen aan de reglementering voortvloeiende uit de beslissingen van het Nationaal Paritair Comité voor het Vervoer.

Misbruiken of nalatigheden inzake veiligheid of op sociaal gebied die eventueel zouden voorkomen, worden best aan het departement bekendgemaakt. Deze misbruiken en nalatigheden zullen gestraft worden zoals het hoort.

VRAAG 16 :

Welke zijn de ontwerpen van de N.M.B.S. betreffende :

- a) lijn 128 : Ciney-Yvoir;
- b) lijn 126 : Ciney-Hoei (Statte).

— inzake reizigers- en goederenverkeer en de onderbouw van deze twee lijnen;

— indien een autobusdienst voorzien is, welk regime zal hiervoor gelden?

Welke zullen de reiswegen zijn?

2) l'exploitation des services d'autobus organisés par la S.N.C.B. en remplacement des trains sur les autres lignes se fait à l'intervention :

- de la S.N.C.V. pour 12 lignes ferrées;
- l'entreprise privée pour 45 lignes ferrées.

La S.N.C.B. n'assure pas l'exploitation des lignes d'autobus de substitution avec son propre matériel.

QUESTION 15 :

Existe-t-il des études économiques préalables aux suppressions du trafic?

Le Luxembourg, région défavorisée, n'a pas connaissance de pareilles études avec les responsables régionaux et locaux.

Il faudrait constituer un pool des bus S.N.C.B.-S.N.C.V.

Pour des raisons sociales et de sécurité, il serait nécessaire également de mettre un terme aux concessions privées.

RÉPONSE :

La fermeture de lignes vicinales au trafic marchandises n'intervient qu'après consultation des pouvoirs publics actionnaires et enquête économique approfondie effectuée par les services compétents du département des Communications.

Lorsque, dans le cadre de son programme de réformes de structure, la Société nationale des chemins de fer belges remplace, sur certaines lignes déficitaires, les trains de voyageurs par des services d'autobus, elle maintient toujours ces lignes ouvertes au trafic des marchandises.

Il semble donc que dans cette question on vise la fermeture de certaines gares au trafic des marchandises.

Ces fermetures se limitent à des gares de très faible importance dont le trafic peut être réparti sans trop d'inconvénient sur des gares voisines.

Dans chaque cas la Société Nationale procède à une enquête économique et consulte notamment la clientèle intéressée.

Quant à un pool des bus S.N.C.B.-S.N.C.V., on ne voit pas, comment il serait réalisable en raison de ce que la S.N.C.B. ne possède plus d'autobus. Les expériences faites à ce sujet par la S.N.C.B. pour l'exploitation des nœuds de Florennes et de Nivelles n'ont, en effet, pas été concluantes.

Toutefois la S.N.C.B. affirme un grand nombre de ses lignes d'autobus à la S.N.C.V., notamment dans les régions où la S.N.C.V. dispose elle-même d'un réseau d'autobus assez étoffé. C'est là une manière de réaliser une concentration qui présente les avantages du pool.

Là où les lignes sont plus dispersées, ces avantages n'existent pas.

Il est d'ailleurs sain de maintenir des exploitations privées pour garantir une certaine émulation en matière de compression des prix de revient.

De plus, il n'y a aucune raison d'éliminer des exploitations privées, notamment de petites entreprises familiales, qui n'ont pas démerité.

Enfin, le matériel de ces entreprises est soumis à un contrôle technique rigoureux, au même titre que celui de la S.N.C.V.; le personnel est assujéti aux obligations de sélection et de surveillance médicales et, en matière sociale, il est soumis à la réglementation résultant des décisions de la Commission Nationale Paritaire du Transport.

Il y a lieu de signaler au Département des abus ou des négligences touchant à la sécurité ou au domaine social. Ces abus ou négligences seront punis comme il convient.

QUESTION 16 :

Quels sont les projets de la S.N.C.B. concernant :

- a) la ligne 128 : Ciney - Yvoir;
- b) la ligne 126 : Ciney - Huy (Statte).

quant au transport des voyageurs, des marchandises et de l'infrastructure des deux lignes;

si un service d'autobus est prévu, quel en sera le régime?

Quels en seront les itinéraires?

ANTWOORD :

De lijnen 128 Ciney - Yvoir en 126 Ciney - Statte komen voor in het rationalisatieprogramma van de exploitatie van de spoorlijnen, opgemaakt in het raam van de financiële saneringspolitiek van de maatschappij.

Lijn 128 : Yvoir - Ciney :

Het ontwerp voorziet de vervanging van al de reizigerstreinen door een vervangingsautobusdienst over Evrehailles - Bauche - Crupet - Durnal - Spontin - Senenne - Braibant.

Voor het goederenvervoer wordt driemaal per week de indiensthouding van een verbindingstrein tussen Ciney en Yvoir voorzien. Het opheffen van het vervoer van volledige ladingen in de stations van Brabant en Purnode wordt thans onderzocht.

De Raad van Beheer heeft zijn instemming betuigd met dit ontwerp dat eerlang vaste vorm zal krijgen.

Lijn 126 : Ciney - Statte :

Er werd nog generlei beslissing getroffen. De studies aangaande de vereenvoudiging van deze lijn zijn nog niet voldoende gevorderd om aan de Raad van Beheer toe te laten concrete voorstellen inzake de toekomstige organisatie van het reizigers en goederenvervoer te doen.

VRAAG 17 :

Lijn Houyet-Jemelle : Er was besloten de treinen « bij wijze van proef gedurende één jaar » door autobussen te vervangen; wij staan nu aan het eind van dat jaar; wat zijn de plannen van de N. M. B. S. ?

ANTWOORD :

De proef waartoe de N. M. B. S. is overgegaan door het inleggen van een autobusdienst in vervanging van de treinen van haar spoorlijn 150 b Jemelles-Houyet is afdoende gebleken.

Deze maatregel sloopt niet alleen, althans gedeeltelijk, het tekort van de exploitatie van de spoorlijn op, doch zij vergemakkelijkt tevens de verplaatsingen van de betrokken bevolking door meer aan haar behoeften aangepaste reizen, inzonderheid wat de scholieren betreft, en meer plaatsen waar kan op- en afgestapt worden, te harer beschikking te stellen.

Het past dus definitief bedoelde vervangingsautobusdienst te behouden.

VRAAG 18 :

Tijdens de bespreking in de Senaat van de begroting 1960 werd aangedrongen op een oplossing voor de plaatsing van wachthuisjes in die gemeenten waar tot vereenvoudiging der spoorwegexploitatie is overgegaan en treinen door autobussen werden vervangen.

Een verder onderzoek werd beloofd. Is hier reeds een oplossing gevonden waardoor de betrokken gemeenten zouden ontlast worden van deze uitgaven.

ANTWOORD :

De oprichting van wachthuisjes aan de bijzonderste halten van de onderscheiden autobusdiensten en de verdeling onder de verschillende betrokkene besturen van de onkosten die uit die maatregel zullen voortvloeien maken inderdaad het voorwerp uit van een onderzoek, waartoe de Minister heeft doen overgaan.

Men mag verwachten dat een gunstige oplossing weldra aan deze kwestie zal worden gegeven.

VRAAG 19 :

De vraag werd gesteld hoeveel overwegen er nog zullen overblijven na de afschaffing of de omvorming tot buurtlijnen van 2.000 km spoorlijnen.

ANTWOORD :

Na de opheffing of de vereenvoudiging van de 2.000 km spoorlijnen, zal de toestand er uitzien als volgt :

RÉPONSE :

Les lignes 128 Ciney - Yvoir et 126 Ciney - Statte figurent au programme de rationalisation de l'exploitation des lignes ferrées élaboré dans le cadre de la politique d'assainissement financier de la Société.

Ligne 128 : Yvoir - Ciney :

Le projet prévoit le remplacement de tous les trains de voyageurs par un service d'autobus de substitution passant par Evrehailles - Bauche - Crupet - Durnal - Spontin - Senenne - Braibant.

En ce qui concerne le transport des marchandises, il est prévu le maintien d'un train caboteur tri-hebdomadaire entre Ciney et Yvoir. La fermeture au trafic des charges complètes des gares de Brabant et de Purnode est à l'étude.

Le Conseil d'Administration a marqué son accord sur ce projet qui sera réalisé sous peu.

Ligne 126 : Ciney - Statte :

Aucune décision n'a encore été prise. Les études relatives à la simplification de cette ligne ne sont pas suffisamment avancées pour permettre de faire des propositions concrètes au Conseil d'Administration en ce qui concerne l'organisation future du transport des voyageurs et des marchandises.

QUESTION 17 :

Ligne Houyet-Jemelle : La substitution des trains par des autobus avait été décidée « à titre d'essai pendant un an »; nous sommes au terme de cette année, quels sont les projets de la S. N. C. B. ?

RÉPONSE :

L'essai auquel a procédé la S. N. C. B. en remplaçant les trains de sa ligne ferrée 150 b Jemelle-Houyet par un service d'autobus a été concluant.

Non seulement, cette mesure résorbe tout au moins partiellement le déficit qu'entraînait l'exploitation de la ligne ferrée, mais elle apporte plus de facilités de déplacement aux populations intéressées en mettant à leur disposition plus de parcours appropriés à leurs besoins, notamment en ce qui concerne les écoliers, et plus de points d'embarquement et de débarquement.

Il est donc indiqué de maintenir à titre définitif le service d'autobus de substitution dont il s'agit.

QUESTION 18 :

Au cours de la discussion au Sénat du budget de 1960, il a été insisté en vue d'une solution en ce qui concerne la construction d'abris dans les communes où il a été procédé à la simplification de l'exploitation des chemins de fer et où les trains ont été remplacés par des autobus.

Il a été promis de poursuivre cette étude. A-t-on déjà trouvé une solution qui déchargerait les communes intéressées des dépenses en question ?

RÉPONSE :

La construction d'abris aux principaux arrêts de divers services d'autobus et la ventilation entre les diverses administrations des frais qui résulteront de cette mesure font effectivement l'objet d'une enquête que j'ai prescrite.

On peut escompter une solution favorable de cette question.

QUESTION 19 :

La question a été posée combien il restera des passages à niveau après la suppression ou la vicinalisation des 2.000 km de voies ferrées.

RÉPONSE :

Après la suppression ou la vicinalisation des 2.000 km de voies ferrées, la situation se présentera comme suit :

	Overwegen			
	bewaakte		onbewaakte	
	met gekoppelde afsluitbomen	met niet gekoppelde afsluitbomen	Geluids- en licht-signalisatie	
			met	zonder
a) op geëlectrificeerde lijnen (1)	118	76	106	58
b) op andere, niet geïndustrialiseerde lijnen (2) ...	375	552	259	801
c) op geïndustrialiseerde lijnen	120	250	283	1.172

(1) Reeds geëlectrificeerde lijnen of lijnen waarvan de electrificatie aan de gang is, zoals Landen-Hasselt, Brussel-Gent en Brussel-Quévy.

(2) Er bestaan geen lijnen die uitsluitend met Diesel- of stoomtractie bediend worden: de soort van tractie verschilt.

Gelet op het algemeen programma tot opheffing en automatisering van de overwegen, wordt bovenstaande tabel gewijzigd als volgt:

	Overwegen			
	bewaakte		onbewaakte	
	met gekoppelde afsluitbomen	met niet gekoppelde afsluitbomen	Geluids- en licht-signalisatie	
			met	zonder
a) op geëlectrificeerde lijnen	0	0	190	0
b) op andere niet geïndustrialiseerde lijnen	325	500	270	780
c) op geïndustrialiseerde lijnen	120	250	283	1.172

VRAAG 20:

Het personeel heeft de indruk het slachtoffer te zijn van de slechte financiële toestand der N. M. B. S.

Dit wordt toegeschreven aan het feit dat de Staat zijn plicht niet vervult ten opzichte van de N. M. B. S.

Het personeel is van oordeel dat de modernisatie van het net, de concentratie van de taken en de inkrimping van het kader uitsluitend op zijn kosten vallen.

Het eist waarborgen wat zijn statuut betreft.

ANTWOORD:

De modernisering van het net en de rationalisatie van het werk, de taken welke de maatschappij op zich genomen heeft, alsmede de maatregelen tot vereenvoudiging van de spoorlijnen worden uitgevoerd met de strikte inachtneming van de rechten van het statutair personeel.

De maatschappij heeft er zich uitdrukkelijk toe verbonden dat het betrokken personeel verder ten volle het voordeel zou blijven genieten van de bepalingen van het Statuut van het personeel en inzonderheid van de stabiliteit van de betrekking.

De heer Minister heeft op vergaderingen van de Raad Beheer die verbintenis herhaaldelijk bekrachtigd.

Het personeel heeft dus alle waarborgen ter zake.

	Passages à niveau			
	gardés		non gardés	
	avec barrières enclenchées	avec barrières non enclenchées	Signalisation acoustique et lumineuse	
			avec	sans
a) sur lignes électrifiées (1)	118	76	106	58
b) sur autres lignes non industrialisées (2)	375	552	259	801
c) sur lignes industrialisées	120	250	283	1.172

(1) Lignes déjà électrifiées ou en cours d'électrification comme Landen-Hasselt, Bruxelles-Gand et Bruxelles-Quévy.

(2) Il n'existe pas de lignes purement Diesel ou vapeur: le mode de traction est variable.

Compte tenu du programme général de suppression et d'automatisation des passages à niveau, le tableau ci-dessus devient:

	Passages à niveau			
	gardés		non gardés	
	avec barrières enclenchées	avec barrières non enclenchées	Signalisation acoustique et lumineuse	
			avec	sans
a) sur lignes électriques ...	0	0	190	0
b) sur autres lignes non industrialisées	325	500	270	780
c) sur lignes industrialisées	120	250	283	1.172

QUESTION 20:

Le personnel a le sentiment d'être victime du mauvais état des finances de la S. N. C. B.

Ce serait, dit-on, parce que l'Etat n'accomplit pas son devoir vis-à-vis de la S. N. C. B.

Le personnel est d'avis qu'il paie seul la modernisation du réseau, la concentration des tâches, la réduction des effectifs.

Il réclame des assurances quant à son statut.

RÉPONSE:

La tâche de modernisation du réseau et de rationalisation du travail que la Société s'est assignée, de même que les mesures de simplification des lignes ferrées, sont poursuivies dans le respect le plus scrupuleux des droits du personnel statutaire.

L'engagement formel a été pris par la Société que ce personnel continuera à bénéficier intégralement des dispositions du statut du personnel et, notamment, de la stabilité d'emploi.

M. le Ministre a confirmé à diverses reprises cet engagement à l'occasion de réunions du Conseil d'Administration.

Le personnel a donc toutes garanties à cet égard.

Overigens dient opgemerkt dat de bepalingen van het Statuut van het Personeel slechts of eenvoudig gewijzigd kunnen worden met de toestemming van de nationale Paritaire Commissie uitgebracht bij de meerderheid van de twee derden der stemmen.

VRAAG 21 :

Men schijnt traag te werk te gaan.

Er wordt aangekondigd dat er binnen 4 jaar 10.000 en binnen 10 jaar 5.000 personeelsleden minder zullen zijn. Er valt een verhoogde produktiviteit waar te nemen: een deel daarvan zou naar het personeel moeten gaan: wedden, produktiviteitspremies, betere arbeidsvoorwaarden.

De in de centrale werkplaatsen te Salzinnes en Mechelen ingevoerde produktiviteitspremies zouden moeten veralgemeend worden.

ANTWOORD :

De veralgemening van de als proefneming in de werkplaatsen te Salzinnes en te Mechelen ingevoerde produktiviteitspremies vergt grondige studies.

Hoewel de studies actief werden doorgezet, kan er nog niet worden uit afgeleid wanneer dat nieuw premiënstelsel op andere diensten zal kunnen toegepast worden.

VRAAG 22 :

De bezoldigingsschalen worden niet bekend gemaakt vanaf de graad 3bis. Het lijkt gepast dat wel te doen zoals voor al de andere. Het is bekend dat zij nochtans ontoereikend zijn.

De N.M.B.S. voorziet in die ontoereikendheid met aanvullende bezoldigingen die geheim worden gehouden, maar het lager personeel verbitteren.

Het ware vermoedelijk best ze bekend te maken en er een eind aan te maken door ze te vervangen door de produktiviteitspremie.

ANTWOORD :

De bezoldigingsschalen van de ambtenaren vanaf rang 3bis werden nooit bekend gemaakt. Zulks zou generlei nut hebben, aangezien zij toepasselijk zijn op functies die slechts voor een zeer beperkt aantal ambtenaren toegankelijk zijn.

Evenals de privé-industrie kent de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen aan haar hoger personeel een vergoeding wegens goed beheer toe waarvan het bedrag wordt vastgesteld volgens de graad, het rendement en de verdienste van elke belanghebbende.

Die vergoeding kan geldig worden beschouwd als de tegenhanger van de produktiviteitspremie die een groot aantal personeelsleden genieten.

Daar aan de aanvullende bezoldiging alle doelmatigheid dient gewaarborgd, werd het verkieslijk geacht de bedragen per hoofd of per categorie niet bekend te maken.

Zij wordt daarom nochtans niet geheim gehouden vermits het globale bedrag op het einde van elk jaar ter kennis van de leden van de Raad van Beheer gebracht wordt en verder worden de bedoelde vergoedingen aan de fiscus aangegeven en wordt de bedrijfsbelasting aan de bron afgehouden.

VRAAG 23 :

Alle weddebedragen zouden moeten worden verhoogd: de minima, omdat zij ontoereikend zijn, de maxima, omdat men van onderaan heeft genivelleerd en de tussenbedragen als gevolg daarvan.

ATWOORD :

Studies werden ondernomen tot aanpassing van de bezoldigingsschalen van de N. M. B. S. aan de voor het personeel der ministeries aangenomen verhogingsmaatregelen.

Il convient par ailleurs de rappeler que les dispositions du Statut du Personnel ne peuvent être supprimées ou même modifiées qu'avec le consentement de la Commission paritaire nationale exprimé à la majorité des deux tiers des voix.

QUESTION 21 :

Il semble que l'on travaille à la petite semaine.

On annonce 10.000 agents en moins dans 4 ans, 5.000 dans 10 ans. On constate une augmentation de la productivité: une part devrait aller au personnel: barèmes, primes de productivité, meilleures conditions de travail.

Les primes de productivité introduites aux ateliers centraux de Salzinnes et de Malines devraient être généralisées.

RÉPONSE :

La généralisation des primes de productivité, introduites à titre expérimental dans les ateliers de Salzinnes et de Malines, requiert des études approfondies.

Bien que ces études soient menées activement, elles ne permettent pas encore de prévoir dans quel délai ce nouveau système de primes pourra être appliqué à d'autres services.

QUESTION 22 :

Les barèmes de rémunération ne sont pas publiés à partir du rang 3bis. Il semble qu'il conviendrait de le faire comme pour tous les autres. Ils sont cependant insuffisants. C'est notoire.

La S.N.C.B. pallie leur insuffisance par des rémunérations complémentaires inavouées mais qui irritent le petit personnel.

Il faudrait sans doute les publier et y mettre un terme en les remplaçant par la prime de productivité.

RÉPONSE :

Les barèmes de rémunération des fonctionnaires à partir du rang 3bis n'ont jamais été publiés. Il n'y a aucun intérêt à le faire, puisqu'ils s'appliquent à des fonctions qui ne sont accessibles qu'à un nombre fort restreint de fonctionnaires.

Tout comme l'industrie privée, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, depuis sa création, alloue à son personnel supérieur une indemnité de bonne gestion dont l'importance est fixée en fonction du grade, du rendement et du mérite de chacun des intéressés.

On peut valablement considérer cette indemnité comme l'équivalent de la prime de productivité dont bénéficient un grand nombre d'agents.

Etant donné qu'il convient d'assurer à la rémunération complémentaire toute son efficacité, il a été estimé recommandable de ne publier, ni communiquer les montants fixés pour chaque individu ou pour chaque catégorie.

Elle n'est cependant pas inavouée pour autant, puisque le montant global est porté, à la fin de chaque année, à la connaissance des membres du Conseil d'administration. D'autre part, les indemnités dont il s'agit sont déclarées au fisc et subissent la retenue à la source pour taxe professionnelle.

QUESTION 23 :

Tous les taux de tous les barèmes devraient être majorés. Les minima parce que insuffisants, les maxima parce qu'on a nivelé par le bas, les taux intercalaires en conséquence.

RÉPONSE :

Des études sont en cours en vue d'adapter les barèmes de rémunérations de la S. N. C. B. aux mesures de relèvement adoptées pour le personnel des ministères.

VRAAG 24:

Er dient naar gestreefd te worden, de prestaties gemiddeld op 45 uren per week te bepalen.

De N.M.B.S. schijnt dit probleem niet onder ogen te willen nemen onder voorwendsel van de bijkomende uitgave die daar zou uit volgen (stations en rijdend personeel).

De Minister van Arbeid beroept zich op de wet om de door de N.M.B.S. en het personeel aanvaarde indeling te weigeren aan de N.M.B.S. en aan het atelier te Salzinnes en elders.

ANTWOORD:

De 45-urenweek wordt als proefneming bij de N.M.B.S. toegepast sedert 1 december 1956.

De resultaten van die proefneming worden thans onderzocht door een werkgroep waarvan de conclusiën eerlang verwacht worden.

VRAAG 25:

Is het waar dat de verlofdagen in uren in plaats van dagen worden berekend?

Het verlof wordt toch altijd in dagen berekend.

ANTWOORD:

Het verlof van het personeel van de maatschappij wordt verder toegekend per dagen en halve dagen.

VRAAG 26:

De Minister van Verkeerswezen en de N.M.B.S. zien systematisch de Nationale Paritaire Commissie over het hoofd.

Het schijnt dat een vergadering, bij voorbeeld om de twee maanden, wenselijk zou zijn.

ANTWOORD:

De maatschappij legt geregeld aan de Nationale Paritaire Commissie de kwesties voor waarvoor dat organisme bevoegd is.

Het Statuut van het personeel bepaalt dat om de twee maanden een vergadering dient belegd.

Deze periodiciteit wordt nageleefd in de mate dat zulks mogelijk gemaakt wordt door het verloop van de op de agenda te plaatsen zaken, na onderzoek in de Nationale Paritaire Subcommissie.

VRAAG 27:

De gepensioneerden zijn verstoken van de automatische perequatie die door de wet van 2 augustus 1955 bij de invoering van de functionele weddeschaal werd gewaarborgd.

Er is gezegd dat de kwestie is voorgelegd aan advocaten. Hoe staat het met dat overleg?

ANTWOORD:

Het bedoelde onderzoek geschiedde door bemiddeling van de heer Minister van Financiën daar het een algemeen principe gold.

Bij de interpellatie van de achtbare heer De Sweemer in de Kamer der Volksvertegenwoordigers, op 22 december 1959, heeft de heer Minister het resultaat van de studie medegedeeld.

Daaruit blijkt dat de pensioenen toegekend vóór de datum van toepassing van de functionele weddeschalen niet kunnen worden aangepast op basis van die weddeschalen.

De reden hiervan is dat voor de toekenning van dergelijke weddeschalen aan bijzondere voorwaarden dient voldaan waarvan niet kan beweerd dat de betrokkenen ze zouden vervuld hebben.

QUESTION 24:

Il faut tendre à déterminer la moyenne des prestations à 45 heures par semaine.

La S.N.C.B. refuserait d'examiner ce problème en prétextant la dépense supplémentaire qui en résulterait (gares et personnel roulant).

Le Ministère du Travail invoque la loi pour refuser à la S.N.C.B. et à l'atelier de Salzinnes et ailleurs la répartition acceptée par la S.N.C.B. et le personnel.

RÉPONSE:

La semaine de 45 heures est appliquée à la S.N.C.B. à titre expérimental depuis le 1 décembre 1956.

Les résultats de cette expérience sont actuellement soumis à l'examen d'un groupe de travail dont les conclusions sont attendues incessamment.

QUESTION 25:

Est-il exact que l'on compte les congés en heures au lieu de le faire en jours?

Les congés ont cependant toujours été calculés en jour.

RÉPONSE:

Les congés du personnel de la Société continuent à être accordés par jours et par demi-jours.

QUESTION 26:

Le Ministre des Communications et la S.N.C.B. négligent systématiquement la Commission Paritaire Nationale.

Il semble qu'une réunion tous les 2 mois, par exemple, serait désirable.

RÉPONSE:

La Société soumet régulièrement à la Commission paritaire nationale les questions ressortissant à la compétence de cet organisme.

Le Statut du personnel prévoit qu'une réunion doit être organisée tous les deux mois.

Cette périodicité est respectée dans la mesure qu'autorise le degré d'avancement des affaires à porter à son ordre du jour, après examen en Sous-Commission Paritaire Nationale.

QUESTION 27:

Les pensionnés ont été frustrés de la péréquation automatique garantie par la loi du 2 août 1955 lors de l'institution du barème fonctionnel.

Il a été dit que la question était soumise à des avocats. Qu'en est-il de cette consultation?

RÉPONSE:

L'examen visé a eu lieu à l'intervention de M. le Ministre des Finances, étant donné qu'il s'agissait en l'occurrence d'un principe général.

Lors de l'interpellation de l'honorable M. De Sweemer à la Chambre des Représentants le 22 décembre 1959, M. le Ministre des Finances a communiqué le résultat de l'étude.

Il en résulte que les pensions octroyées avant la date de la mise en vigueur des barèmes fonctionnels ne peuvent être péréquées sur la base de ces barèmes.

La raison en est que l'octroi d'échelles barémiques de l'espèce est soumis à des conditions particulières dont on ne peut prétendre que les intéressés les auraient remplies.

VRAAG 28 :

Er wordt gewezen op het geval van een inspecteur, gewezen eerste-standhoudend bureauhoofd en van ambtswege overgeplaatst in het kader van de inspecteurs, wiens toestand minder gunstig is dan indien hij eerste-standhoudend bureauhoofd was gebleven. Nochtans is gezegd dat inspecteur en eerste-standhoudend bureauhoofd gelijkstaan.

Bedoelde toestand zou te wijten zijn aan een vrij aanzienlijke vertraging — zowat 5 of 6 jaar — in de beslissing betreffende die overplaatsing.

Een andere klacht van die inspecteur is dat hij niet kon worden benoemd tot afdelingssecretaris (in 1951 opgericht kader), terwijl pas in 1957 tot die benoemingen is overgegaan.

ANTWOORD :

De gestelde vraag beoogt ongetwijfeld het geval van de inspecteurs van de N.M.B.S., ex-eerste-standhoudend bureauhoofden, die van het voordeel van het op 14 juli 1955 door de Raad van State gewezen arrest in zake Debende en consorten niet hebben kunnen genieten.

Door dit arrest van de Raad van State werden voor de personeelsleden overgenomen van het oude bestuur van de Staatsspoorwegen de bezoldigingsschalen afgeschaft bekendgemaakt in bericht 96 P van 12 december 1951 en meer bepaald die voorzien voor de ondertoezichtcommissarissen, toezichtcommissarissen en eerste-standhoudend bureauhoofden.

Het steunt, inzonderheid wat de eerste-standhoudend bureauhoofden betreft, op een destijds aanvaarde assimilatie tussen de eerste-standhoudend bureauhoofd van de Maatschappij en de afdelingschef van de Staat, en op de ontstentenis van een uitdrukkelijke beslissing van de Maatschappij waarbij de afschaffing van bedoelde assimilatie bekrachtigd wordt.

In feite was deze assimilatie afgeschaft in 1951 bij de bekendmaking van nieuwe schalen door het voormelde bericht 96 P waarbij de oprichting van ambten van afdelingssecretarissen voorzien wordt, doch de Raad van State heeft er geen rekening mede gehouden daar hij de mening toegedaan was dat in dit geval een uitdrukkelijke beslissing had moeten getroffen worden.

Om zich te schikken naar het arrest van de Raad van State heeft de Maatschappij aan de van de Staat overgenomen eerste-standhoudend bureauhoofden de bij de Staat voorziene schalen voor afdelingschefs toegekend.

Wat de graad van afdelingssecretaris betreft is het juist dat hij vermeld werd in het bericht 96 P van 14 december 1951, maar vóór 1958 werd geen enkel dergelijk ambt opgericht. In dit geval bestond er voor de Maatschappij geen enkel verplichting het vroeger te doen. Bovenbedoeld bericht 96 P heeft inderdaad eenvoudig vermeld dat onderrichtingen betreffende dit ambt later bekend zouden gemaakt worden.

De Maatschappij heeft de oplossing van het bij de Raad van State aanhangig gemaakte geschil betreffende de gelijkwaardigheid van de ambten « Staat » en « N.M.B.S. » moeten afwachten alvorens er de uitwerking van te kunnen voortzetten.

VRAAG 29 :

Het vervoer per as en te water doet de N.M.B.S. oneerlijke concurrentie aan.

Kanalen en wegen worden door de Staat aangelegd en onderhouden, met inbegrip van de signalisatie.

De spoorwegen doen zelf hun investeringen: spoorlijnen, materieel, exploitatie, verkeerspolitie, signalisatie, veiligheid.

Er werd reeds vroeger op deze abnormale toestand gewezen, maar totnogtoe is er geen bevredigend antwoord gekomen.

ANTWOORD :

De vraag laat uitschijnen dat het vervoer over de wegen en langs de waterwegen oneerlijke concurrentie aan de spoorwegen aandoet omdat zijn infrastructuur door de Openbare Diensten betaald wordt, terwijl de N.M.B.S. zelf haar investeringen betaalt.

Kan men in dit geval werkelijk van oneerlijk concurrentie spreken vermits de verschillende wijzen van vervoer zich in feitelijke toestanden bevinden die trouwens sedert heel lang bestaan?

In werkelijkheid werpt het achtbaar lid geheel het probleem van de coördinatie van de investeringen op.

Het is ongetwijfeld juist dat de waterwegen onrechtstreeks ruime toelagen krijgen van de Staat die gans hun infrastructuur gratis te hunner beschikking stelt.

Wat de weg betreft is de kwestie reeds veel meer betwist. Volgens de stellingen van de automobilisten zouden de automobilisten en de wegvervoerders door de rechtstreeks aan het gebruik van hun voer-

QUESTION 28 :

On signale le cas d'un inspecteur, ancien chef de bureau principal, transféré d'office dans le cadre des inspecteurs, qui serait moins bien traité que s'il était resté chef de bureau principal. Il a été dit pourtant qu'inspecteur et chef de bureau principal étaient équivalents.

Cette situation serait le fait d'un retard assez important — 5 ou 6 ans environ — dans la décision relative à ce transfert.

D'autre part, cet inspecteur se plaint aussi de n'avoir pu être nommé secrétaire de division (cadre créé en 1951) alors que les nominations n'ont été acquises qu'en 1957.

RÉPONSE :

La question vise sans doute le cas des inspecteurs de la S.N.C.B., ex-chefs de bureau principaux, qui n'ont pu bénéficier de l'arrêt rendu le 14 juillet 1955 par le Conseil d'Etat, en cause Debende et consorts.

Cet arrêt du Conseil d'Etat a annulé, en ce qui concerne les agents repris de l'ancienne administration des chemins de fer de l'Etat, les barèmes de rémunération publiés par l'avis 96 P du 12 décembre 1951 et plus spécialement ceux prévus pour les sous-commissaires de surveillance, commissaires de surveillance et chefs de bureau principaux.

Il est fondé, en ce qui concerne notamment les chefs de bureau principaux, sur une assimilation admise jadis entre le chef de bureau principal de la Société et le chef de division de l'Etat, et sur l'absence d'une décision expresse de la Société consacrant la suppression de ladite assimilation.

En fait, cette assimilation avait été supprimée en 1951, lors de la publication de nouveau barème par l'avis 96 P précité, prévoyant la création d'emplois de secrétaire de division, mais le Conseil d'Etat n'en a pas tenu compte, estimant qu'une décision expresse aurait dû être prise en l'occurrence.

Pour se conformer à l'arrêt du Conseil d'Etat, la Société a accordé aux chefs de bureau principaux, repris de l'Etat, les barèmes prévus à l'Etat pour les chefs de division.

Pour ce qui est du grade de secrétaire de division, il est exact qu'il en a été fait mention à l'avis 96 P du 14 décembre 1951, mais aucun emploi de cette nature n'a été créé avant 1958. Il n'y avait, en l'occurrence, aucune obligation pour la Société de le faire plus tôt. En effet, l'avis 96 P précité a simplement stipulé que des instructions relatives à cette fonction seraient publiées ultérieurement.

La Société a dû attendre la solution du litige porté devant le Conseil d'Etat en ce qui concerne l'équivalence des fonctions « Etat » et « S.N.C.B. », avant de pouvoir en poursuivre l'élaboration.

QUESTION 29 :

Les transports par routes et voies d'eau font une concurrence déloyale à la S.N.C.B.

Les canaux, les routes sont créés et entretenus par l'Etat y compris la police de signalisation.

Les chemins de fer font leurs investissements: voie, matériel, exploitation, police de trafic, signalisation, sécurité.

J'ai déjà évoqué cette anomalie précédemment, il n'y a pas eu jusqu'à présent de réponse satisfaisante.

RÉPONSE :

D'après la question les transports par route et par voies d'eau font de la concurrence déloyale au chemin de fer parce que leur infrastructure est payée par les Pouvoirs Publics, tandis que la S.N.C.B. paie elle-même ses investissements.

Peut-on réellement parler de concurrence déloyale en l'occurrence puisque les différents modes de transport se trouvent placés dans des situations de fait qui sont, par ailleurs, fort anciennes?

C'est, en réalité, tout le problème de la coordination des investissements qui est soulevé par l'honorable membre.

Il est sans doute exact que la voie d'eau est largement subsidiée, de façon indirecte, par l'Etat qui met gratuitement à sa disposition toute son infrastructure.

Pour la route la question est déjà beaucoup plus controversée. D'après les thèses des milieux de l'automobile, les automobilistes et les transporteurs routiers paieraient en impôts et taxes, directement liés à l'utili-

tuigen verbonden belastingen en taksen veel meer betalen dan dat de Openbare Diensten besteden aan het aanleggen en onderhouden van het wegnnet.

Zonder deze stelling bij te treden, moet men wel bekennen dat een deel van de lasten van de investeringen voor de wegen langs die belastingen en taksen om, op de gebruikers rust. Verder dient er op gewezen dat de N.M.B.S. het spoorwegnet gratis ontvangen heeft en dus ook haar infrastructuur. Gedurende lange jaren heeft zij natuurlijk alleen of bijna alleen, de lasten van afschrijving, van onderhoud en van verbetering van dit net moeten dragen. Thans echter worden haast al de uitgaven voor investeringen van de N.M.B.S. en inzonderheid de uitgaven voor elektrificatie, voor het aanleggen van nieuwe lijnverheidslijnen, kortom voor modernisering, gefinancierd ten laste van de begroting van het Departement van Verkeerswezen. In 1959, is dit Departement ter sanering van de financiële toestand van de Maatschappij zelfs tussengekomen voor praktisch al de uitgaven voor vernieuwing (1.900 miljoen voor een totaal bedrag van 2 miljard).

Ten slotte geldt de in de vraag beschreven toestand niet voor België alleen. Alle Europese landen bevinden zich praktisch in hetzelfde geval. Dit probleem wordt thans onderzocht in het raam van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer.

VRAAG 30 :

Ingevolge de afschaffing van reizigerstreinen rijst voor tal van gemeentebesturen het probleem van de verbetering en het onderhoud van de door de bussen gebruikte wegen.

Al te dikwijls worden bussen in bedrijf genomen op te nauwe gemeentewegen die geenszins aan de nieuwe behoeften voldoen, zodat zich ongevallen met soms heel ernstige gevolgen voordoen.

Anderzijds is het niet billijk de gemeenten de last te doen dragen van de uitgave in verband met de verbeteringswerken die het busverkeer mogelijk maken.

Kan er geen coördinatiecomité worden opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van het Departement van Verkeerswezen en van het Ministerie van Openbare Werken, ter bestudering van het probleem in verband met de aanleg van het door de busdiensten te gebruiken wegnnet?

ANTWOORD :

De voertuigen van de openbare autobusdiensten beschikken over een betere ophanging en berokkenen minder schade aan de wegen dan de « zwaargewichten » die goederen vervoeren.

Nochtans moeten over sommige wegen in slechte staat dagelijks autobussen rijden, dan wanneer er zelden commerciële « zwaargewichten » langskomen.

Ten einde de aangeklaagde toestand te verhelpen heeft het Departement van Verkeerswezen reeds sedert geruime tijd contact opgenomen met de Minister van Openbare Werken, aan wie het een kaart van België heeft overgelegd met al de te verbeteren wegvakken waarop autobussen rijden.

Het Departement van Openbare Werken laat de nodige werken uitvoeren en komt financieel tussen naar gelang van zijn begrotingsmogelijkheden.

VRAAG 31 :

Het schijnt dat de Raad van Beheer van de N.M.B.S. besloten heeft de reizigerstreinen op de lijnen 136-136a-156 en 132 af te schaffen en door bussen te vervangen.

Het doorvoeren van die maatregel zou tal van moeilijkheden doen ontstaan op verscheidene gebieden bij voorbeeld in verband met het vervoer van arbeiders en schoolkinderen, het behoud van het bestaande bedrijfsleven, enz...

In ieder geval zou het volstrekt nodig zijn reizigerstreinen in stand te houden op de spitsuren.

Zou de Minister zijn bedoelingen terzake kunnen mededelen?

ANTWOORD :

Het is juist dat de Raad van Beheer van de N.M.B.S. het principe van de vereenvoudiging van de exploitatie van de lijnen 136-136a en 156 goedgekeurd heeft. De datum van uitvoering, evenals de toepassingsmodaliteiten, werden evenwel nog niet vastgesteld.

Er werd nog geen beslissing getroffen betreffende de vereenvoudiging op de lijn 132.

sation de leurs véhicules, beaucoup plus que ce que les Pouvoirs Publics ne dépensent pour l'aménagement et l'entretien du réseau routier.

Sans cependant épouser cette thèse, il faut bien reconnaître que par le truchement de ces impôts et taxes, une partie de la charge des investissements routiers retombe sur l'usager. En outre, il y a lieu d'observer que la S. N. C. B. a reçu gratuitement le réseau de chemin de fer et par conséquent son infrastructure. Pendant de longues années, elle a évidemment supporté seule ou à peu près, les charges d'amortissement, d'entretien et d'amélioration de ce réseau. Actuellement, cependant, presque toutes les dépenses d'électrification, de création de nouvelles lignes industrielles, bref de modernisation, sont financées à charge du budget du Département des Communications. En 1959, dans le but d'assainir les finances de la Société, ce Département est même intervenu pour la quasi-totalité des dépenses de renouvellement (1.900 millions pour un montant total de 2 milliards environ).

Enfin, la situation décrite dans la question n'est pas propre à la Belgique. Tous les pays européens sont pratiquement dans le même cas. Ce problème est étudié en ce moment dans le cadre de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

QUESTION 30 :

Par suite de la suppression des trains de voyageurs, le problème de l'amélioration et de l'entretien des routes empruntées par les bus se pose pour de nombreuses administrations communales.

Trop souvent les bus sont mis en circulation sur des routes communales trop étroites et ne répondant nullement aux nécessités nouvelles, ce qui provoque des accidents dont les conséquences pourraient être très graves.

D'autre, part il n'est pas équitable de faire supporter par les communes la dépense à ressembler des travaux d'amélioration permettant le trafic des bus.

Ne serait-il pas possible de créer une commission de coordination composée de représentants du Département des Communications et du Département des Travaux Publics, qui aurait pour mission d'étudier le problème de l'aménagement du réseau routier destiné à être utilisé par des services de bus?

RÉPONSE :

Les véhicules des services publics d'autobus sont mieux suspendus que les « poids lourds » transportant des marchandises et occasionnent moins de dégâts aux routes que ces derniers.

Toutefois, certaines routes en mauvais état sont appelées à être empruntées chaque jour par des autobus alors qu'elles sont rarement parcourues par des « poids lourds » commerciaux.

En vue de remédier à l'état de choses incriminé, le Département des Communications s'est, depuis tout un temps déjà, mis en rapport avec le Ministère des Travaux Publics, à qui il a soumis une carte de Belgique comportant tous les tronçons de route à améliorer, parcourus par des services d'autobus.

Le département des Travaux Publics fait exécuter les travaux nécessaires et intervient financièrement selon ses possibilités budgétaires.

QUESTION 31 :

Le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. aurait décidé la suppression des trains de voyageurs sur les lignes 136-136a-156 et 132 et leur remplacement par des autobus.

Si cette décision était appliquée, de nombreuses difficultés surgiraient dans plusieurs domaines, par exemple, transport des ouvriers, des écoliers — maintien de l'activité économique existante, etc...

Il serait indispensable dans tous les cas de maintenir des trains de voyageurs aux heures de pointe.

Monsieur le Ministre pourrait-il me faire connaître ses intentions au sujet de ce problème?

RÉPONSE :

Il est exact que le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a approuvé le principe de la simplification de l'exploitation sur les lignes 136-136a et 156. La date de la réalisation, ainsi que les modalités d'application n'ont pas encore été fixées.

Aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne la simplification de la ligne 132.

VRAAG 32:

Bij de bespreking van de begroting van het Departement van Verkeerswezen voor 1959, werd de aandacht van de Minister gevestigd op de leemten in de verbindingen van streek tussen Sambre en Maas.

Sedertdien is een supplementaire trein ingelegd op het vak Treignes-Mariembourg van de lijn 132, doch de aangeklaagde leemten bestaan nog steeds. De auteur van de vraag is zo vrij op enkele daarvan te wijzen. Hij vraagt tevens met aandrang deze zo spoedig mogelijk te verhelpen.

1) Lijn 132 — semi-directe trein 2077:

Deze trein vertrekt uit Treignes te 6 u. 28 en komt te Charleroi aan om 8 u. 03, of 7 minuten te laat om aansluiting te kunnen geven met de trein Brussel-Antwerpen (8 u. 56) en Namen (eveneens 8 u. 56). Deze dienstregeling moet worden gewijzigd om de gebruikers die in het zuiden van het arrondissement Philippeville wonen, in staat te stellen om 10 u te Brussel en om 9 u. 30 te Namen aan te komen.

2) Lijn 137 Châtelaineau-Mettet:

Sedert oktober 1958 werd herhaalde malen gevraagd de gemeente Oret 's zondags te laten bedienen door bus 203, zodat de arbeiders zich naar de fabrieken van Châtelaineau en van Charleroi kunnen begeven. Dit verzoek van de arbeiders werd geweigerd, ondanks het feit dat het door het gemeentebestuur van Oret was gesteund, zulks onder voorwendsel dat de enkele arbeiders die van deze bus gebruik zouden maken, de beschikking hebben over een gemakkelijk vervoermiddel. Het is immers zo, dat de arbeiders in kwestie verplicht waren gebruik te maken van dit individueel vervoermiddel ingevolge het in gebreke blijven van de busdienst. Het is onaantvaardbaar dergelijke toestand, die de arbeiders veel nadeel berokkent, te laten voortduren.

3) Lijn 136b Mettet-Florennes-Philippeville-Rance:

Stave en Biesmerée worden op bepaalde uren niet bediend. Hierin zou moeten worden voorzien om de arbeiders van deze gemeenten in staat te stellen te Mettet op de bus Châtelaineau-Florennes over te stappen. Thans moeten deze gebruikers de weg te voet afleggen. Er zij opgemerkt dat de bus op 500 meter van het station van Stave voorbijrijdt, ingevolge reclamatie die daartoe werden ingediend. De Directie van de N.M.B.S. verschuilt zich, zoals altijd in dergelijke gevallen, achter de deficitaire toestand.

Dit argument, dat op zichzelf aanvaardbaar is, is niet het enige waarmee rekening moet worden gehouden; er is ook nog het menselijk aspect, waaraan niet genoeg waarde wordt gehecht.

ANTWOORD:

1) Trein 2077:

Voor het verzekeren van de aansluiting te Charleroi-Zuid, van trein 2077 (Treignes 6.28 — Charleroi-Zuid 8.03) met trein 533 (vertrek naar Brussel 7.55) zou de aankomst moeten plaats hebben om 7.50, hetzij een vervroeging van 13 minuten over de hele rit. Welnu, op de sectie La Sambre-Charleroi-Zuid, gemeen aan de lijnen 130A en 132, moet trein 2077 de treinen 6547 (Mariembourg 6.00 — Charleroi-Zuid 7.45) en 2082 (Erquennes 7.00 — Charleroi-Zuid 7.50) volgen.

Elke wijziging aan deze organisatie zou gegronde klachten verwekken bij de talrijke cliënteel van 6547 en 2082.

De gebruikers van de lijn 132, die belang hebben bij de aansluiting met trein 533 (ongeveer 10 reizigers) nemen ten andere voornoemde trein 6547. De cliënteel voor Namen beschikt over trein 2078 (Charleroi V. 8.08).

2) Lijn 137 Châtelaineau-Mettet:

De werklieden die te Oret wonen kunnen, op de werkdagen, Charleroi en Châtelaineau bereiken met de rit nr 201 (Oret Plaats vertrek 4.26 — Charleroi aankomst 5.09) in aansluiting te «La Figotterie» voor Châtelaineau met rit nr 203 Mettet Plaats vertrek 4.19 — Châtelaineau aankomst 5.00. De omleiding via Oret Plaats van rit 203 zou in de week dubbel gebruik maken met de rit 201.

's Zondags is er slechts een beperkt onderhoudspersoneel in dienst in de fabrieken van het bekken van Charleroi. De omleiding via Oret (centrum) van rit 203 zou op die dagen slechts een onbeduidend aantal reizigers interesseren en, de gevraagde bediening zou, derhalve, klaarblijkelijk niet renderend zijn.

Om deze redenen kan er geen gunstig gevolg gegeven worden aan het desbetreffend ingediend verzoek.

QUESTION 32:

Lors de la discussion du budget du Département des Communications pour 1959, l'attention du Ministre a été attirée sur des déficiences des transports dans l'Entre-Sambre et Meuse.

Depuis lors un train supplémentaire a été mis en service sur le tronçon Treignes-Mariembourg de la ligne 132, mais les lacunes dénoncées existent toujours. L'auteur de la question se permet d'en signaler quelques-unes en insistant une fois de plus pour que les remèdes adéquats y soient apportés au plus tôt.

1) Ligne 132 — train semi-direct 2077:

Ce train qui part de Treignes à 6 h 28 atteint Charleroi à 8 h 03, c'est-à-dire 7 minutes trop tard pour donner correspondance au train Bruxelles-Anvers à 8 h 56 et pour Namur à 8 h 56 également. Un aménagement de cet horaire s'impose afin de permettre aux usagers habitant le sud de l'arrondissement de Philippeville d'atteindre Bruxelles à 10 h et Namur à 9 h 30.

2) Ligne 137 Châtelaineau-Mettet:

À plusieurs reprises depuis octobre 1958, on a insisté sur la desserte de la commune d'Oret par le bus 203 le dimanche afin de permettre aux ouvriers d'atteindre les usines de Châtelaineau et de Charleroi. On refuse ce service demandé par les ouvriers malgré une requête de l'Administration communale d'Oret, en invoquant le fait que les quelques ouvriers de cette localité qui pourraient emprunter ce bus disposent d'un moyen facile. En effet, les ouvriers en question ont été dans l'obligation de recourir à ce moyen de transport individuel par suite de la déficience des services de bus. Il est inadmissible de laisser subsister une telle situation qui porte préjudice aux travailleurs.

3) Ligne 136b Mettet-Florennes-Philippeville-Rance:

La desserte non prévue à certaines heures des localités de Stave et Biesmerée, devrait être envisagée afin de permettre aux ouvriers de ces communes de rejoindre le bus Châtelaineau-Florennes à Mettet. Actuellement, ces usagers doivent faire le trajet à pied. À noter que le bus passe à 500 mètres de la gare de Stave, suite à des réclamations introduites afin d'obtenir cette desserte. La Direction de la Société Nationale se retranche, comme dans tous les cas semblables, derrière la situation déficitaire.

Cet argument, valable en soi, ne doit pas être le seul à être pris en considération; il y a aussi l'élément humain dont on ne tient pas assez compte.

RÉPONSE:

1) Train 2077:

La mise en correspondance, à Charleroi-Sud, du train 2077 (Treignes 6.28 — Charleroi Sud 8.03) avec le train 533 (départ vers Bruxelles 7.55) impliquerait l'arrivée à 7 h 50, soit un avancement de 13 minutes sur tout le parcours. Or, sur la section commune aux lignes 130A et 132, La Sambre-Charleroi Sud, le train 2077 doit suivre le 6547 (Mariembourg 6.00 — Charleroi Sud 7.45) et le 2082 (Erquennes 7.00 — Charleroi Sud 7.50).

Toute modification de cette organisation entraînerait des plaintes fondées de l'importante clientèle des 6547 et 2082.

Les usagers de la ligne 132, qu'intéresse la correspondance avec le train 533 (environ 10 voyageurs) prennent d'ailleurs le train 6547 précité. La clientèle pour Namur dispose du 2078 (Charleroi D. 8 h 08).

2) Ligne 137 Châtelaineau-Mettet:

Les ouvriers domiciliés à Oret peuvent, les jours ouvrables, atteindre Charleroi et Châtelaineau en utilisant le parcours n° 201 (Oret Place Départ 4 h 26 — Charleroi Arrivée 5 h 09) en correspondance à «La Figotterie» pour Châtelaineau avec le parcours n° 203 (Mettet Place Départ 4 h 19 — Châtelaineau Arrivée 5 h 00). Le détournement via Oret Place du parcours 203 ferait donc double emploi en semaine avec le parcours 201.

Les dimanches, seul un personnel réduit d'entretien est maintenu en service dans les usines du bassin de Charleroi. Le détournement via Oret (centre) du parcours 203 n'intéresserait ces jours-là qu'un nombre tout à fait insignifiant de voyageurs et, partant, la desserte demandée ne serait manifestement pas rentable.

Pour ces raisons, il ne peut être réservé une suite favorable à la requête introduite à ce sujet.

3) Lijn 136b Mettet-Florennes-Philippeville-Rance :

De kwestie zal onderzocht worden bij gelegenheid van de vaststelling van de toepassingsmodaliteiten van de beslissing getroffen door de Raad van Beheer in verband met de vereenvoudiging van de exploitatie op de lijn 136a.

VRAAG 33 :

Op al de lijnen in de streek tussen Samber en Maas zijn nog stoomtreinen in dienst waarvan de snelheid nog dezelfde is als vijftig jaar geleden.

Dit is een zeer nadelige toestand, in het bijzonder voor de arbeiders die genoodzaakt zijn lange afstanden af te leggen.

Om die toestand te verhelpen, ware het nuttig die stoomtreinen door dieselmaterieel te vervangen.

Kan de Minister mededelen tegen welke datum hij op lijn 132 dieseltreinen denkt in te leggen?

ANTWOORD :

Volgens de vooruitzichten, zullen de stoomtreinen, rijdend op de lijn 132, in de loop van het eerste semester 1961, door Dieselmaterieel kunnen vervangen worden.

VRAAG 34 :

De personeelsleden en gepensioneerden van de N.M.B.S., alsmede de leden van hun gezin hebben het genot van kosteloze reisbiljetten op de treinen.

Nu echter 2.000 km spoorlijnen zijn afgeschaft en vervangen door busdiensten, is het de vraag of zij het voordeel van die kosteloze biljetten verder genieten voor de autobusdiensten van de N.M.B.S. zelf en ook voor de aan de Buurtspoorwegen of private maatschappijen overgedragen lijnen.

ANTWOORD :

Behoudens op een zeer gering aantal km, zal het vereenvoudigingsprogramma waarvan gewag wordt gemaakt, niet tot gevolg hebben dat de reizigerstreindienst door een autobusdienst van de N.M.V.B. wordt vervangen.

Op de andere lijnen, die practisch het geheel van de te vereenvoudigen lijnen uitmaken, zal de reizigersdienst verzekerd worden door vervangingsautobussen, die, wat betreft de biljetten voor kosteloze reizen, gelijkgesteld zijn met de spoorlijnen.

VRAAG 35 :

Herhaaldelijk werd reeds aangedrongen op meer spoed bij het uitbetalen van de achterstallige pensioenen, door de N.M.B.S. verschuldigd aan gewezen personeelsleden of rechtverkrijgenden van personeelsleden van de « Compagnie de Chimay ».

Op 16 mei 1959 werd op deze tijdens de bespreking van de begroting van verkeerswezen gestelde vraag medegedeeld dat de betaling van bedoelde achterstallen afhangt van inlichtingen welke door de Nationale Kas voor Rust- en Overlevingspensioenen moeten worden verstrekt.

Daar van de Minister van Sociale Voorzorg werd vernomen dat de dienstige inlichtingen, welke het mogelijk maken die kwestie te regelen, aan de N.M.B.S. werden verstrekt, wordt gevraagd de afwikkeling van die zaak te willen bespoedigen.

ANTWOORD :

De Maatschappij ontving, inderdaad, van het Ministerie van Sociale Voorzorg de nodige inlichtingen voor het vaststellen van de pensioenen van de bedienden overgenomen van de Maatschappij van Chimay, en van hun rechthebbenden.

De uitbetaling van deze pensioenen is aan de gang en de vereffening van de achterstallen zal binnenkort voorgeschreven worden.

3) Ligne 136b Mettet-Florennes-Philippeville-Rance :

La question sera examinée à l'occasion de la détermination des modalités d'application de la décision du Conseil d'Administration relative à la simplification de l'exploitation sur la ligne 136a.

QUESTION 33 :

Toutes les lignes de l'Entre-Sambre et Meuse sont encore desservies par des trains à vapeur dont la vitesse est toujours celle qu'elle était il y a cinquante ans.

Cette situation est très préjudiciable notamment pour les travailleurs qui sont obligés de subir de longs déplacements.

Afin de remédier à cette situation il serait opportun de remplacer ces trains vapeur par du matériel Diesel.

M. le Ministre pourrait-il me faire savoir pour quelle date il envisage la mise en circulation des trains Diesel sur la ligne 132 ?

RÉPONSE :

D'après les prévisions, les trains à vapeur, circulant sur la ligne 132, seront remplacés par du matériel Diesel, dans le courant du 1^{er} semestre 1961.

QUESTION 34 :

Les agents et les pensionnés de la S.N.C.B. ainsi que les membres de leur famille bénéficient de billets de service gratuits sur les trains.

Mais par suite de la suppression de 2.000 km de lignes ferrées et leur remplacement par des services d'autobus, gardent-ils le bénéfice des billets gratuits aussi bien pour les services d'autobus de la S.N.C.B., de même que pour ceux confiés à la S.N.C.V. ou à des Sociétés privées ?

RÉPONSE :

Le programme de simplification auquel il est fait allusion n'entraînera pas le remplacement des trains « voyageurs » par des services d'autobus de la S.N.C.V., sauf sur un nombre très restreint de km seulement.

Sur les autres lignes, constituant la quasi-totalité des lignes à simplifier, le service « voyageurs » sera assuré par des autobus de substitution, assimilés aux lignes ferroviaires pour ce qui concerne l'utilisation des titres de transport gratuits.

QUESTION 35 :

A plusieurs reprises je suis intervenu afin de hâter la liquidation des arriérés de pension dus par la S.N.C.B. aux anciens agents ou ayants droit d'agents de la Compagnie de Chimay.

Le 16 mai 1959, il a été répondu à une question posée au cours de la discussion du budget des Communications que le paiement des arriérés en question dépend de renseignements que doit fournir la Caisse Nationale des Pensions de Retraite et de Survie.

Ayant appris de Monsieur le Ministre de la Prévoyance Sociale que les renseignements utiles permettant la régularisation de la question susmentionnée ont été fournis à la S.N.C.B., je me permets de vous demander de bien vouloir faire hâter la liquidation de cette affaire.

RÉPONSE :

Le Société vient, en effet, de recevoir du Ministère de la Prévoyance Sociale les renseignements utiles à l'établissement des pensions des agents, repris de la Compagnie de Chimay, et de leurs ayants droit.

La liquidation des ces pensions est en cours et le paiement des arriérés sera ordonnancé incessamment.

VRAAG 36 :

De gepensioneerde personeelsleden van de N.M.B.S. krijgen enkele spoorkaartjes bij de buitenlandse spoorwegen. Alleen de Franse spoorwegen kennen deze gunst niet toe.

Er wordt gevraagd of bij de Franse instanties de nodige demarches worden voortgezet om voldoening te bekomen?

ANTWOORD :

Bij de Nederlandse en Luxemburgse spoorwegen, bekomen de gepensioneerde bedienden en hun echtgenote, 1 biljet voor een kosteloze reis per jaar.

Bovendien genieten ze een vermindering van 50 % op de normale prijzen van de enkele biljetten op de spoorwegnetten die aangesloten zijn bij de Internationale Conventie voor uitwisseling van verkeersfaciliteiten, behalve, nochtans, op de lijnen van de Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen.

Deze laatste heeft zich niet aangesloten bij de beslissing van de andere netten, getroffen tijdens de toekenning van dit voordeel. Deze besprekingen zijn nochtans nog niet hervat.

VRAAG 37 :

Sedert tal van jaren had de N.M.B.S. de gewoonte aangenomen de beambten of ambtenaren niet dadelijk te benoemen in de vacant geworden betrekkingen.

Men vergenoegde er zich mee een vergoeding voor hogere functies uit te betalen. Deze uitbetaling onderging zelfs zeer veel vertraging. Vroeger werd reeds op deze onregelmatigheden gewezen en werden diensgevolge maatregelen getroffen en instructies gegeven om in de opengevallen betrekkingen te voorzien.

Zal deze regularisatie worden voortgezet tot en met de laatste vacante betrekking?

ANTWOORD :

De vacante posten in de verschillende kaders van de N.M.B.S. worden regelmatig aangevuld.

Om reden van de voortdurende evolutie van de exploitatiemethodes, wordt er nochtans vooraf overgegaan tot een grondig onderzoek. Dit heeft ten doel uit te maken of de aanvulling van een vacante betrekking nog gerechtvaardigd is en of het niet aangewezen is ze af te schaffen of in het tijdelijk kader over te zetten.

Zoals vermeld in het bericht 33 P van 24 juli 1959, geschiedt het aanvullen van de tot 30 juni a.s. vacant gekomen betrekkingen waarvan het behoud gerechtvaardigd is, volgens het thans vigerend bevorderingsstelsel. Van 1 juli 1960 af, zal de toekenning van sommige betrekkingen ondergeschikt zijn aan het slagen in een daartoe ingerichte selectieproef.

B. — Posterijen.

VRAAG 1 :

Wat gewordt er van het Bestuur der Postchecks in de voorgenomen structuurhervorming bij het Bestuur der Posterijen.

ANTWOORD :

In de huidige stand van de studie van een statuut met het oog op de toepassing bij het Bestuur der Posterijen van het stelsel van het Staatsbedrijf, bepaald bij het wetsontwerp n° 160 houdende wijziging van de wet van 1846, is het nog niet mogelijk de toestand van het Bestuur der Postchecks, onder het nieuwe stelsel te bepalen.

VRAAG 2 :

Tehuis.

Het is niet van belang ontbloot te weten hoe en tegen welke voorwaarden dit tehuis is aangekocht.

QUESTION 36 :

Les agents pensionnés de la S.N.C.B. peuvent bénéficier de quelques billets gratuits sur les chemins de fers étrangers. Seuls les Chemins de fer Français refusent cette faveur.

Il a été demandé si des démarches continuent à être effectuées auprès des autorités françaises pour obtenir satisfaction.

RÉPONSE :

Sur les chemins de fer néerlandais et luxembourgeois les agents pensionnés et leur épouse reçoivent 1 billet gratuit par an.

Au surplus depuis le 1^{er} avril dernier, ils jouissent d'une réduction de 50 % sur les prix normaux des billets simples sur les réseaux ayant adhéré à la Convention internationale d'échange de facilités de transport, sauf toutefois sur les lignes de la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

Celle-ci ne s'est pas ralliée à la décision de l'ensemble des autres réseaux, lors des pourparlers qui ont abouti à l'octroi de cette faveur. Ces pourparlers n'ont pas été repris actuellement.

QUESTION 37 :

Durant de nombreuses années, la S.N.C.B. avait pris l'habitude de ne plus nommer immédiatement les agents ou les fonctionnaires aux postes devenus vacants.

On se contentait de payer une indemnité pour l'exercice de fonctions supérieures. Ce paiement a subi même beaucoup de retard. Ces anomalies ont déjà été signalées précédemment. Des mesures ont été prises et des ordres ont été donnés pour combler les postes vacants.

Cette régularisation continuera-t-elle jusqu'au dernier emploi vacant?

RÉPONSE :

Les vacances d'emploi se produisant dans les différents cadres de la S.N.C.B. sont comblées régulièrement.

Toutefois en raison de l'évolution constante des méthodes d'exploitation il est, au préalable, procédé dans chaque cas, à un examen approfondi. Celui-ci a pour but de déterminer si le comblement de l'emploi envisagé est justifié et s'il n'y a pas lieu éventuellement de le supprimer ou de le transférer au cadre temporaire.

Ainsi que l'avis 33 P. du 24 juillet 1959 l'a indiqué, le comblement des emplois, dûment justifiés, dont la vacance s'ouvrira jusqu'au 30 juin prochain inclus, sera effectué suivant le système d'avancement actuellement en vigueur. A partir du 1^{er} juillet 1960, l'attribution de certains emplois sera conditionnée par la réussite à l'épreuve de sélection donnant accès à ceux-ci.

B. — Postes.

QUESTION 1 :

Que deviendra, dans la réforme de structure envisagée à l'Administration des Postes, l'Office des Chèques Postaux?

RÉPONSE :

Au stade actuel de l'étude d'un statut en vue de l'application à l'Administration des Postes du régime d'entreprise d'Etat, prévu par le projet de loi n° 160, modifiant la loi de 1846, il n'est pas encore possible de déterminer quelle sera, dans le nouveau régime, la situation de l'Office des Chèques Postaux.

QUESTION 2 :

Home.

Il serait intéressant de savoir comment et dans quelles conditions ce home fut acheté?

Wie betaalde de kosten voor de inrichting, die zo luxueus is, dat zelfs de weelderigste luxe hotels er de vergelijking niet mee kunnen doorstaan?

Men zal wellicht antwoorden dat het goed is aangekocht door de sociale dienst van de Posterijen; niettemin zou men graag vernemen:

- a) wie het aan het tehuis verbonden personeel van de Posterijen betaalt;
- b) wie in het tehuis wordt toegelaten, want er werd medegedeeld dat brievenbestellers *in dienstkleedij* niet toegelaten worden.

Het voostel om het « Vacantiecentrum » gedurende het stille seizoen te laten betrekken door een « postschool » werd aan de Minister van Verkeerswezen door het Werk zelf gedaan; de auteur van de vraag wenst derhalve te weten onder welke voorwaarden de lokalen in kwestie zullen worden betrokken en wat moet worden verstaan onder « stil seizoen ».

ANTWOORD :

Het Domein van Ronchinne werd in januari 1957 gekocht door de vereniging zonder winstoogmerken « Bijzonder Steunfonds voor hulp aan de Postbedienden ».

De inrichtingswerken werden voornamelijk in 1957 en in 1958 uitgevoerd ten laste van de v. z. w. o. eigenares.

Het bijzonder Steunfonds beheert gelden van het personeel, gelden die totaal vreemd zijn aan de begroting van het Departement.

Die v. z. w. o. mag niet verward worden met de « Sociale Dienst der Posterijen » waarmede zij niets gemeens heeft.

Het personeel van de Posterijen, gedetacheerd naar het Domein, wordt betaald door de Administratie.

Al de postbedienden, met of zonder dienstkleedij, hebben toegang tot het Domein.

Geen enkele beslissing werd getroffen inzake de school die proefsgewijze in het Domein van Ronchinne gewerkt heeft en bijgevolg werd niets beslist omtrent de eventuele bezetting van de lokalen of de installatie van het Werk; er werd geen enkele retributie betaald gedurende de periode van bezetting overeenstemmend met de proefsessie.

VRAAG 3 :

De oprichting van een postschool blijkt noodzakelijk om bedienden te vormen voor alle takken van de exploitatie der posterijen.

Deze school zou moeten worden gevestigd in een grote stad, gemakkelijk te bereiken voor de personeelsleden.

Waarom werd de school dan te Ronchinne gevestigd?

Voor wie het niet weten, zij hier gezegd dat Ronchinne op het platteland ligt en wel op verschillende kilometer van de dichtst bij zijnde stations; er is dus geen gemakkelijk verbindingsmiddel voorhanden.

Het kan interessant zijn te weten :

- a) wie de reiskosten voor leerlingen en leraars betaalt?
- b) of de leraars recht hebben op de vergoeding voor verplaatsingskosten?
- c) hoeveel deze kosten per verplaatsing bedragen?
- d) hoeveel leraars aan deze school verbonden zijn?

ANTWOORD :

Tot nog toe werd geen enkele definitieve beslissing getroffen inzake de oprichting van een Postschool.

Van 21 september 1959 tot 23 december van hetzelfde jaar werd een dubbele experimentele sessie gehouden voor de vorming van de nieuwe postbedienden met externaat te Antwerpen en te St Servais en internaat te Ronchinne.

Gedurende dezelfde periode verbleven de leerlingen twee weken in de ontvangsterij waarvan zij afhangen, zodat het verblijf in de voorlopige centra van Antwerpen, Saint-Servais en Ronchinne twee maanden en half bedroeg.

Wat de vragen gesteld onder de punten a, b, en c betreft, werden gedurende de proefperiode — zowel op de leerlingen als op de leden van het onderwijzend personeel — de bepalingen toegepast van het besluit van de Regent van 30 maart 1950 tot vaststelling van de vergoedingen wegens verblijfskosten toegekend aan het Rijkspersoneel.

Het aantal leraars, per vak gekozen bij de aanvang van de proefneming, werd tijdens de sessie verminderd; ingevolge voorlopige besluiten van het Bestuur zal dit aantal waarschijnlijk herleid worden tot vier, namelijk twee per taalrol.

Qui a payé les frais de ces aménagements d'un luxe tel que les plus somptueux palais ne sont pas susceptibles de lui être comparés.

On répondra peut-être qu'il s'agit d'un achat du service social de la Poste, mais tout de même on aimerait savoir :

- a) qui paie le personnel des Postes attaché au home;
- b) qui peut avoir accès dans le home, car il est signalé qu'un facteur en tenue de service ne peut entrer dans cet établissement.

La proposition d'occupation du « Centre de Vacances » durant la morte saison par une « école postale » a été faite à M. le Ministre des Communications, par l'Œuvre elle-même voudrait connaître les conditions d'occupation et aussi ce que l'on entend par « morte saison ».

RÉPONSE :

Le Domaine de Ronchinne a été acquis en janvier 1957 par l'association sans but lucratif « Fonds Spécial d'Assistance aux Postiers ».

Effectués principalement en 1957 et en 1958, tous les aménagements ont été réalisés aux frais de l'a. s. b. l. qui en est propriétaire.

Le Fonds Spécial gère des fonds appartenant au personnel, fonds tout à fait étrangers au Budget du Département.

Cette a. s. b. l. ne doit pas être confondue avec le « Service Social des Postes » avec lequel elle n'a rien de commun.

Le personnel des Postes détaché au Domaine est payé par l'Administration.

Tous les postiers, qu'ils soient en tenue de service ou non, ont accès au Domaine.

Aucune décision n'a été prise en ce qui concerne l'École qui a fonctionné à titre expérimental dans le domaine de Ronchinne, et dès lors, rien n'est arrêté quant à l'occupation éventuelle des locaux ou des installations appartenant à l'Œuvre; aucune redevance n'a été payée durant la période d'occupation correspondant à la session expérimentale.

QUESTION 3 :

La création d'une école postale est nécessaire en vue d'avoir des éléments formés à toutes les branches de l'exploitation postale.

Il conviendrait que ladite école soit établie dans un grand centre, aisément accessible aux agents.

Pourquoi dès lors l'avoir installée à Ronchinne?

Pour ceux qui ignorent Ronchinne se trouve dans la campagne à plusieurs kilomètres de toute gare, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de moyens de communications faciles.

Il serait intéressant de savoir :

- a) qui paie les frais de parcours pour les élèves et leurs professeurs?
- b) si les professeurs bénéficient des frais de déplacements?
- c) à combien s'élèvent ces frais à chaque déplacement?
- d) combien de professeurs sont attachés à cette école?

RÉPONSE :

Jusqu'à présent, aucune décision définitive n'a été prise en ce qui concerne la création d'une École Postale.

Du 21 septembre 1959 au 23 décembre de la même année, une double session expérimentale de formation de nouveaux agents s'est déroulée en externat à Anvers et à Saint-Servais et en internat à Ronchinne.

Durant cette même période, les élèves ont passé deux semaines dans le bureau de perception dont ils dépendent, ce qui a ramené le séjour dans les centres provisoires d'Anvers, Saint-Servais et Ronchinne à deux mois et demi.

En ce qui concerne les questions posées aux points a, b et c, il a été fait application pendant la période expérimentale — tant aux élèves qu'aux membres du personnel enseignant — des dispositions de l'arrêté du Régent du 30 mars 1950, fixant les indemnités pour frais de séjour des agents de l'État.

Le nombre des professeurs, choisis par branche au début de l'expérience, a été réduit au cours de celle-ci; suite aux conclusions provisoires tirées par l'Administration, il se réduira vraisemblablement à quatre, à raison de deux par rôle linguistique.

VRAAG 4:

Sommige ambtenaren van posterijen — adjunct-ontvangers — die al ettelijke maanden in het bezit zijn van hun mutatiebevel, kunnen hun overplaatsing niet bekomen onder voorwendsel dat de regelmaat van de postdienst afhangt van de goede werking van het sorteercentrum te Brussel.

Bedoelde ambtenaren nu zijn aan dat sorteercentrum verbonden. Maar heeft men daar niet een reeks benoemingen gedaan met het enige doel op de sorteerverrichtingen toe te zien?

Waarom wordt dan geen toestemming verleend voor het overplaatsen van de andere ambtenaren?

Hoeveel maanden gaat die voor bedoelde ambtenaren nadelige toestand nog aanslepen? Als die wachttijd nog betrekkelijk lang duurt — en, gezien de in het nationaal sorteercentrum heersende ontredde- ring, vrees ik daar wel voor — kan er dan niet worden gedacht aan het uitbetalen van een vergoeding?

ANTWOORD:

De overplaatsingen van de betrokken adjunct-postontvangers konden niet verwezenlijkt worden daar de overbrenging van de diensten van Brussel X in het nieuwe gemechaniseerde centrum, de aanwezigheid vergt van een zo talrijk mogelijk leidend effectief.

Deze handelwijze is absoluut geen teken van ontredde- ning en strookt volkomen met de geldende regels die voorschrijven dat de over- plaatsingen slechts worden toegestaan voor zover ze in overeenstem- ming te brengen zijn met het belang van de dienst.

Het is nochtans te voorzien dat de betrokkenen in een min of meer nabije toekomst hun overplaatsing zullen bekomen.

VRAAG 5:

De postkantoren van Namen II werden bij de bombardementen op 18 augustus 1944 vernield.

Zij zijn thans gevestigd in de « Grand Bazar » in de rue de l'Ange te Namen.

Het bestuur schijnt een gebouw te hebben gehuurd om er die kan- toren in onder te brengen.

Wanneer zouden de diensten naar de nieuwe kantoren worden over- gebracht?

Heeft het Bestuur ervan afgezien kantoren weder op te bouwen om er Namen II in onder te brengen?

ANTWOORD:

Het departement van Openbare Werken, ter zake bevoegd, heeft het gebouw gekocht van de « Assurances du Crédit » gelegen 43, Go- lenvauxlaan.

Die verrichting geschiedde bij akte verleden op 11 maart II.

Na de geschiktmaking zal dit gebouw ter beschikking van het Be- stuur der Posterijen kunnen gesteld worden op 1 april 1961. De wer- kelijke overbrenging van de dienst mag ten laatste tegen 1 mei 1961 verwacht worden.

VRAAG 6:

Bij koninklijk besluit van 30 november 1950 zijn de voorwaarden van toekenning van de huisvestingsvergoedingen bepaald.

De postontvangers wachten nog steeds op een beslissing en vooral op de uitbetaling van de hun toekomstige bedragen.

Het ware interessant te weten of op een oplossing mag worden gere- kend, want de Raad van State heeft bij een arrest van 12 januari 1956 een beslissing in hun voordeel genomen.

ANTWOORD:

Daar de Minister de uitslag nog niet kent van het onderzoek van die kwestie waarmee hij zijn administratie heeft belast, zal hij er nogmaals op aandringen het nodige te doen en zal hij, eenmaal in het bezit van de uitslag, deze zo spoedig mogelijk mededelen.

QUESTION 4:

Des fonctionnaires des Postes — percepteurs adjoints — qui sont en possession de leur ordre de mutation depuis de nombreux mois, ne peuvent obtenir leur transfert sous le prétexte que la régularité des services postaux dépend du bon fonctionnement du Centre de tri de Bruxelles.

Or, les fonctionnaires en question sont attachés à ce tri.

Mais n'y a-t-on pas fait, à ce tri, une série de nominations dans le seul but de surveiller les opérations de triage?

Dès lors pourquoi les autres fonctionnaires ne peuvent-ils obtenir l'autorisation de réaliser leur mutation?

Combien de mois va durer encore cette situation préjudiciable aux dits fonctionnaires? Si cette période d'attente est encore relativement longue — ce que je crois en présence du désarroi que règne au tri national — ne peut-on envisager de payer une indemnité de dédomma- gement?

RÉPONSE:

Les mutations des percepteurs-adjoints intéressés n'ont pu encore être réalisées, le transfert des services de Bruxelles X dans le nouveau centre mécanisé, nécessitant à cet office la présence d'un effectif diri- geant aussi complet et expérimenté que possible.

Cette façon de procéder ne dénote aucun signe de désarroi et est tout à fait conforme aux règles en vigueur qui prescrivent que les muta- tions ne sont accordées que pour autant qu'elles se concilient avec l'intérêt du service.

Il est cependant à prévoir que les intéressés pourront obtenir leur mutation dans un avenir plus ou moins rapproché.

QUESTION 5:

Les bureaux des Postes de Namur II ont été détruits lors des bom- bardements du 18 août 1944.

Ils sont installés dans le « Grand Bazar » sis rue de l'Ange à Namur.

L'administration aurait-elle loué un immeuble pour loger ces bureaux?

Quand aurait lieu ce transfert des services dans les nouvelles installations?

L'Administration a-t-elle abandonné l'idée de reconstruire des bureaux pour y loger Namur II.

RÉPONSE:

Le Département des Travaux Publics, compétent en la matière, a acquis l'immeuble des « Assurances du Crédit » sis 43, avenue F. Golen- vaux.

Cette opération a été réalisée par acte passé en date du 11 mars der- nier.

Après appropriation, cet immeuble pourra être mis à la disposition de l'Administration des Postes le 1^{er} avril 1961. Le transfert effectif du service peut être escompté pour le 1^{er} mai 1961 au plus tard.

QUESTION 6:

L'arrêté royal du 30 novembre 1950 a posé les conditions d'octroi des indemnités de logement.

Les percepteurs des Postes attendent toujours une décision et sur- tout la liquidation des sommes qui leur reviennent.

Je voudrais savoir si on peut espérer une solution car le Conseil d'Etat a, le 12 janvier 1956 rendu, par voie d'arrêt une décision en leur faveur.

RÉPONSE:

Le Ministre n'étant pas encore saisi du résultat de l'examen de cette question dont il a chargé son administration, il insistera à nouveau pour que l'on fasse le nécessaire. Dès qu'il connaîtra le résul- tat il en fera part sans délai.

VRAAG 7 :

Is het pensioen van al de brievenbestellers en vooral van de weduwen geregulariseerd?

Op een brief van maart 1959 werd geantwoord dat « de pensioenen nog niet zijn geregulariseerd, omdat de door mijn voorganger in mei 1955 uitgewerkte nieuwe schalen totnogtoe niet bij koninklijk besluit werden geregulariseerd. »

Hoe staat het daar nu mede?

ANTWOORD :

De opgeworpen kwestie werd opgelost door het koninklijk besluit van 10 juni 1959 tot wijziging van het koninklijk besluit van 27 januari 1954 houdende vaststelling van de schalen verbonden aan de bijzondere graden bij het Ministerie van Verkeerswezen en bekendgemaakt door het *Belgisch Staatsblad* van 26 juni van hetzelfde jaar.

Het Bestuur der Posterijen heeft het nodige gedaan om de Dienst der Pensioenen van het Ministerie van Financiën in staat te stellen de pensioenen, waarvan de dossiers in zijn bezit waren, te regulariseren.

VRAAG 8 :

Wat betekent de perscampagne tegen de postdiensten? Heeft de postdienst schuld en welke maatregelen worden er voorgesteld om de door de pers aangehaalde moeilijkheden, zo die bestaan, te verhelpen?

ANTWOORD :

1) De aangehaalde moeilijkheden betreffende de werking van de postdiensten hebben talrijke oorzaken waaronder hoofdzakelijk dient vermeld de verplichting voor het Bestuur der Posterijen om beroep te doen op weinig geschoold en bijzonder veranderlijk aanvullend personeel.

2) Om de goede werking van de postdiensten te verzekeren werden reeds talrijke maatregelen getroffen, zowel van algemene als van bijzondere aard en andere worden overwogen.

3) De rationalisatie van de postdiensten impliceert inderdaad eendeels structuurhervormingen en stabilisatie van de werkkrachten, en anderdeels een reorganisatie van de diensten gesteund op een algemene herziening van de cyclus van de verrichtingen.

4) Zonder de verwezenlijking af te wachten van de grootscheepse maatregelen die overwogen worden, wordt sinds het einde van verleden jaar een meer directe hervormingspolitiek doorgevoerd. Daardoor wordt nu reeds een merkbare verbetering in de uitvoering van de dienst waargenomen.

5) Terzake kunnen vermeld worden :

- het versterken van het toezicht op alle niveaus;
- de reorganisatie van de lichten van de bussen, inzonderheid voor de eerste ochtenduren van de maandag in de grote centra;
- de normalisatie van de termijnen voor de uitreiking van het drukwerk;
- de meer rationele aanwending van de vervangers van de brievenbestellers;
- een hervorming van het stelsel van de adresveranderingen;
- de herziening van de dienst van de postspoedbestellingen;
- de verkoop van de courante frankeerwaarden door sommige telegraafkantoren, buiten de uren van openstelling van de postkantoren;
- de indienststelling van een steeds groter aantal automatische postzegelverdelers;
- de verbetering van het aanwervingsstelsel van het hulppersoneel;
- de verbetering van de beroepsvorming van het personeel;
- de laatste technische verbeteringen van het sorteercentrum Brussel X.

Bovendien zal de aangang zijnde kaderhervorming toelaten nagenoeg 5.800 personeelsleden die thans in de 2^{de}, 3^{de} en 4^{de} categorie in dienst zijn te stabiliseren in nieuwe in het kader voorziene betrekkingen. Het departement van Verkeerswezen komt zopas voorstellen dienomtrent bij de heer Minister, Ondervoorzitter van de Ministerraad in te dienen.

QUESTION 7 :

La pension de tous les facteurs et surtout des veuves est-elle régularisée?

A une lettre datée de mars 1959, il m'a été répondu « que les pensions n'étaient pas encore régularisées parce que les nouveaux barèmes mis sur pied par mon prédécesseur en mai 1955 n'ont pu, jusqu'ici, être régularisés par voie d'arrêté royal. »

Qu'en est-il maintenant?

RÉPONSE :

La question soulevée a été résolue par l'arrêté royal du 10 juin 1959 modifiant celui du 27 janvier 1954 fixant les échelles des grades particuliers du Ministère des Communications et publié au *Moniteur belge* du 16 juin suivant.

L'Administration des Postes a fait le nécessaire en vue de permettre au Service des pensions du Ministère des Finances de régulariser les pensions dont les dossiers étaient en sa possession.

QUESTION 8 :

Qu'en est-il de la campagne de presse engagée à l'égard des services postaux? Le service des Postes est-il en cause et quelles mesures propose-t-on pour remédier, si elles existent, aux difficultés signalées par la presse?

RÉPONSE :

1) Les difficultés signalées à propos du fonctionnement des services postaux trouvent leur origine dans diverses causes, parmi lesquelles on peut citer principalement l'obligation devant laquelle se trouve l'Administration des Postes de faire appel à du personnel supplétif, peu qualifié et particulièrement instable.

2) Afin d'assurer le bon fonctionnement des services postaux, diverses mesures, tant de caractère général que de caractère particulier, ont déjà été prises et d'autres sont envisagées.

3) La rationalisation des services postaux implique, en effet, d'une part, des réformes de structure et la stabilisation des effectifs, et, d'autre part, une réorganisation des services basée sur une révision générale du cycle des opérations.

4) Sans attendre la réalisation des mesures de grande envergure envisagées, une politique plus immédiate de redressement est en cours depuis la fin de l'année dernière. Elle permet de constater dès à présent une amélioration notable de l'exécution du service.

5) Dans ce contexte on peut citer :

- le renforcement de la surveillance à tous les échelons;
- la réorganisation des levées de boîtes, notamment le lundi aux premières heures matinales dans les grands centres;
- la normalisation des délais pour la distribution des imprimés;
- une utilisation plus rationnelle des remplaçants des facteurs;
- une réforme du système des changements d'adresse;
- la révision du service des exprès postaux;
- le débit de valeurs courantes d'affranchissement par certains bureaux télégraphiques, en dehors des heures d'ouverture des bureaux de poste;
- la mise en service d'un nombre toujours croissant de distributeurs automatiques de timbres-poste;
- l'amélioration du système de recrutement du personnel auxiliaire;
- l'amélioration de la formation professionnelle du personnel;
- les dernières mises au point techniques du centre de tri de Bruxelles X.

En outre, la réforme des cadres en cours permettra de stabiliser environ 5.800 agents actuellement en service des 2^e, 3^e et 4^e catégories dans des emplois nouvellement prévus au cadre. Mon département des Communications vient d'introduire des propositions à cet effet auprès de M. le Ministre, Vice-Président du Conseil des Ministres.

VRAAG 9:

Voert de Post een industriële, officiële of officieuze boekhouding?

Wat zijn er de resultaten van?

ANTWOORD:

1) Buiten de regels van 's Rijkscomptabiliteit die het Bestuur der Posterijen beheren, is dit laatste gehouden zijn kostprijzen te berekenen op grond van diverse koninklijke besluiten waarvan het eerste dagtekt van 31 oktober 1871.

2) De balans en de exploitatierekening worden elk jaar medegedeeld aan de heren Parlementsleden door middel van een officiële publikatie: « Jaarlijks verslag van de postbedrijvigheid ».

VRAAG 10:

De aandacht van de Minister wordt gevestigd op de toestand van de hulp-brievenbestellers.

Die hulpkrachten die voor het merendeel gehuwd zijn, wachten met enige ongerustheid op de beslissing te hunnen opzichte. Sommigen zijn al 8 jaar in dienst.

Het gaat hier om een sociaal probleem dat bijzondere aandacht verdient.

Kan de Minister laten weten welke maatregel hij overweegt om die personeelsleden te regulariseren?

ANTWOORD:

Een ontwerp van K.B. betreffende het statuut van het hulpkrachten-personeel van het Bestuur der Posterijen zal binnenkort aan de Ministerraad voorgelegd worden.

Dit statuut omvat onder andere de bijzondere beschikkingen welke moeten toelaten de hulpkrachten in het kader van de vaste personeelsleden op te nemen.

VRAAG 11:

De Minister heeft beslist een gratificatie toe te kennen aan de personeelsleden van posterijen met 35 jaar dienst. Dit is ontegensprekelijk een gelukkig initiatief.

Er wordt echter gezegd dat het voor het verlenen van die gratificaties nodige geld wordt afgenomen van de winst op de verkoop van de kalenders door de brievenbestellers aan het eind van ieder jaar.

Totnogtoe diende de opbrengst van die verkoop echter voor de Sociale Dienst van Posterijen, als tegemoetkoming in de prestaties van louter sociale aard.

Die gratificatie zou dus worden uitgekeerd ten nadele van een hoogst humanitair werk.

Het zou interessant zijn te weten of de verstrekte inlichtingen wel juist zijn.

ANTWOORD:

Beslist werd een gratificatie van 2.500 frank toe te kennen aan de gepensioneerde Postbedienden die, bij hun opruststelling, minstens 35 jaren werkelijke dienst tellen.

De fondsen nodig voor het toekennen van deze gratificatie worden afgenomen op de winst van de verkoop van de postkalender.

De opbrengst van de verkoop van de kalender heeft toegelaten deze nieuwe activiteit in het leven te roepen zonder te schaden aan de normale werking van de andere menslievende activiteiten van de V.Z.W. Sociale Dienst der Posterijen.

VRAAG 12:

Minister Anseele heeft bij de Post een commissie voor de productiviteit ingesteld.

Bij het nagaan van de begrotingsvoorstellen van het Departement van Verkeerswezen wordt bevonden dat die commissie verder fungeert.

Kan de Minister laten weten:

1) waarmee die commissie zich thans bezighoudt?

QUESTION 9:

La Poste tient-elle une comptabilité industrielle, officielle ou officielle?

Quels en sont les résultats?

RÉPONSE:

1) En marge des règles de la Comptabilité de l'Etat régissant l'Administration des Postes, celle-ci est tenue de calculer ses prix de revient en vertu de divers arrêtés royaux dont le premier remonte au 31 octobre 1871.

2) Le bilan et le compte d'exploitation sont communiqués chaque année à MM. les Parlementaires, par la voie d'une publication officielle: le « Rapport d'activité de la Poste ».

QUESTION 10:

L'attention du Ministre est attirée sur la situation des facteurs auxiliaires.

Ces agents, mariés pour la plupart, attendent avec une certaine anxiété qu'une décision soit prise à leur égard. Certains sont en fonction depuis 8 ans déjà.

Il s'agit d'un problème social qui mérite une attention particulière.

Monsieur le Ministre pourrait-il faire savoir quelle mesure il envisage pour la régularisation de ces agents?

RÉPONSE:

Un projet d'arrêté royal tendant à fixer le statut du personnel auxiliaire de l'Administration des Postes sera prochainement soumis au Conseil des Ministres.

Ce statut comporte entre autres des dispositions spéciales permettant l'intégration des auxiliaires dans le cadre des agents définitifs.

QUESTION 11:

Monsieur le Ministre a décidé d'octroyer une gratification aux agents des Postes comptant 35 années de service. C'est là, incontestablement, une initiative heureuse.

Mais, on m'affirme que les fonds nécessaires pour l'octroi de ces gratifications seraient prélevés sur le bénéfice de la vente des calendriers effectuée par les facteurs à la fin de chaque année.

Or, jusqu'à présent, le produit de cette vente était destiné au Service Social des Postes, pour subventionner des interventions à caractère purement social.

Cette gratification serait donc accordée au détriment d'une œuvre hautement humanitaire.

Il serait intéressant de savoir si les renseignements donnés sont exacts.

RÉPONSE:

Il est exact que j'ai décidé d'accorder une gratification de 2.500 francs aux agents des Postes retraités, comptant au moins 35 ans de services effectifs au moment de la mise à la pension.

Les fonds nécessaires pour l'octroi de cette gratification sont prélevés sur le bénéfice de la vente du calendrier postal.

Le produit de la vente du calendrier a permis de créer cette nouvelle activité sans affecter le déroulement normal des autres activités humanitaires poursuivies par l'A.S.B.L. Service Social des Postes.

QUESTION 12:

M. le Ministre Anseele a instauré à la Poste, une commission de productivité.

Examinant les propositions budgétaires du département des Communications, il est constaté que cette commission continue à fonctionner.

Monsieur le Ministre voudrait-il faire savoir:

1) de quoi s'occupe actuellement cette commission?

2) welke hervormingen in 1959 door de commissie zijn voorgesteld en doorgevoerd met het oog op:

- het verbeteren van het rendement der postdiensten;
- het verbeteren of intensiveren van de diensten welke het publiek gerechtigd is van de Post te verwachten;
- het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden voor het personeel der Posterijen, dat vaak een lastige taak vervult?

Zou de Minister bij dezelfde gelegenheid tevens willen mededelen hoeveel ambtenaren en personeelsleden, per graad of hoedanigheid, voor die Commissie voor produktiviteit worden gebruikt?

ANTWOORD :

1) Huidige attributies van de Commissie voor Produktiviteit.

- a) de werkmethode in het algemeen;
- b) de « Public » en « Human » Relations;
- c) de motorisering van de landelijke en stedelijke uitreiking welke sub a) had kunnen vervat worden, doch waarvan de draagwijdte een bijzondere melding rechtvaardigt.

2) In 1959 voorgestelde en ingevoerde hervormingen met het doel :

- I. — het rendement van de postdiensten te verbeteren;
- II. — de diensten die het publiek van de Post mag verwachten, te verbeteren of te intensiveren;
- III. — de werkvoorwaarden van het postpersoneel wiens taak dikwijls lastig is, te verbeteren.

Ter wille van de duidelijkheid werden de verschillende activiteiten gegroepeerd naargelang zij het voorwerp uitmaken van methodes of van Public Relations. In de kolom rechts, duidt de melding I, II of III telkens de categorie aan tot dewelke het, naar de hierboven uitgedrukte wens, past de in beschouwing genomen activiteit te rangschikken (zie hierboven).

A. — Werkmethode in het algemeen.

- | | |
|--|-------------|
| 1) Vervolg van de proefnemingen van de motorisering in landelijk en in stedelijk milieu | I, II, III. |
| 2) Studie voor de oprichting van een nieuwe dienst voor Postzegelverzamelaars op veel commerciële grondvesten | I, II. |
| 3) Uitwerking van een eenvormige en betere opleidingsmethode voor de sorteerders | I, II, III. |
| 4) Studie voor het gebruik van rekenmachines met groot en met klein klavier; rendement en werkvoorwaarden | I, III. |
| 5) Vereenvoudiging van de formaliteiten voor de uitgaven van postzegels | I. |
| 6) Unificatie van de taken voor bewerkingen ten huize, uitgevoerd in de landelijke zone | I, II. |
| 7) Opzoeken van een vereenvoudiging van de documenten gehouden in de gemotoriseerde kantoren | I. |
| 8) Studie van een loketmachine voor de dienst der Postchecks (aanneming van stortingsbulletins en betaling van checks en assignaties) | II, III. |
| 9) Revalorisatie van de functie van sorteerder door maatregelen betreffende de inwendige organisatie en de kaders | I. |
| 10) Oprichting van een documentatiedienst ten behoeve van het Hoofdbestuur | I. |
| 11) Gemotoriseerde zondagsuitreiking van de spoedzendingen in de provincie Luxemburg | II. |
| 12) Opzoeken van een formule van codificatie van aard om het werk van de sorteerders met de machine te vereenvoudigen en te vergemakkelijken | I, III. |
| 13) Op puntstelling van een nieuwe brievenstas voor de brievenbesteller (betere verdeling van de last en facilité van benutting) | I, III. |
| 14) Deelneming aan talrijke studies in het kader van de werkzaamheden der Consultatieve Commissie van Postale studies van de Wereldpostvereniging (mechanisering, berekening van de kostprijs, enz...) | I. |

B. — « Public » en « Human » Relations.

- | | |
|---|--------|
| 1) Bestendige actie bij het publiek (firma's, belangrijke klanten, private en openbare organismen) met betrekking tot gemeenschappelijke problemen : afgifte en conditionering van de brievenpost, normalisering van de zendingen, tarieven, enz... | I, II. |
| 2) De uitgave van de Agenda P. T. T. 1960 | I. |
| 3) De uitwerking van een vragenlijst voor opiniepeiling (toe te passen in 1960) | II. |
| 4) De organisatie van een actie van Public Relations in het Onderwijs | I. |

2) quelles sont les réformes proposées et mises en vigueur en 1959 par la commission en vue :

- d'améliorer le rendement des services postaux;
- d'améliorer ou d'intensifier les services que le public est en droit d'attendre de la Poste;
- d'améliorer les conditions de travail du personnel des Postes dont la tâche est souvent très pénible.

Monsieur le Ministre voudrait-il par la même occasion me faire connaître également, par grade ou qualité, le nombre de fonctionnaires et agents utilisés au service de cette commission de productivité.

RÉPONSE :

1) Attributions actuelles de la Commission de Productivité :

- a) les méthodes de travail en général;
- b) les relations publiques et humaines;
- c) la motorisation de la distribution rurale et urbaine qui pourrait être comprise sub a) mais dont l'ampleur justifie une mention spéciale.

2) Réformes proposées et mises en vigueur en 1959 en vue :

- I. — d'améliorer le rendement des services postaux;
- II. — d'améliorer ou d'intensifier les services que le public est en droit d'attendre de la Poste;
- III. — d'améliorer les conditions de travail du personnel des Postes dont la tâche est souvent très pénible.

Pour la clarté, les différentes activités ont été groupées selon qu'elles relèvent des méthodes ou des Relations publiques. Dans la colonne de droite, l'indication I, II ou III indique chaque fois la catégorie à laquelle, selon le désir exprimé ci-dessus, il convient de rattacher l'activité considérée. (Voir ci-dessus).

A. — Méthodes de travail en général.

- | | |
|--|-------------|
| 1) Poursuite d'expériences de motorisation de la distribution en milieu rural et urbain | I, II, III. |
| 2) Etude de la création d'un nouveau service de collectionneurs de timbres-poste sur des bases beaucoup plus commerciales | I, II. |
| 3) Elaboration d'une méthode de formation unique et meilleure des trieurs | I, II, III. |
| 4) Etude sur l'emploi des machines à calculer à grand et à petit clavier; rendement et conditions de travail | I, III. |
| 5) Simplification des formalités pour les émissions de timbres-poste | I. |
| 6) Uniformisation des taxes pour opérations à domicile effectuées dans la zone rurale | I, II. |
| 7) Recherche d'une simplification des documents tenus dans les bureaux motorisés | I. |
| 8) Etude d'une machine de guichet pour le service des chèques postaux (acceptation des bulletins de versement et paiement des chèques et assignations) | II, III. |
| 9) Revalorisation de la fonction de trieur par des mesures portant sur l'organisation interne et les cadres | I. |
| 10) Création d'un service de documentation pour les besoins de l'Administration Centrale | I. |
| 11) Distribution dominicale motorisée des exprès dans la province de Luxembourg | II. |
| 12) Recherche d'une formule de codification susceptible de simplifier et de faciliter le travail des trieurs à la machine | I, III. |
| 13) Mise au point d'un nouveau portefeuille pour le facteur (répartition meilleure de la charge et facilité d'utilisation) | I, III. |
| 14) Participation à plusieurs études dans le cadre des travaux de la Commission Consultative des Etudes Postales de l'Union Postale Universelle (mécanisation, calcul des prix de revient, etc...) | I. |

B. — Relations publiques et humaines.

- | | |
|--|--------|
| 1) Action permanente auprès du public (firmes, clients importants, organismes privés et publics) touchant les problèmes communs : dépôt et conditionnement du courrier, normalisation des envois, tarifs, etc... | I, II. |
| 2) L'édition de l'agenda 1960 des P. T. T. | I. |
| 3) L'élaboration d'un questionnaire pour sondage de l'opinion publique (à appliquer en 1960) | II. |
| 4) L'organisation d'une action de relations publiques dans l'Enseignement | I. |

- | | |
|---|---|
| <p>5) De verspreiding in de administratieve middelen en in de onderwijsinrichtingen van de filmen: «Nieuwe Wegen Tegemoet», «Koerier 58», «Post alle bestemmingen», «Stel juist op», «De motorisering van de postuitreiking» ... I. II.</p> <p>6) De uitgifte, ter intentie van het publiek, van een vulgarisatiebrochure over de wettelijke beschikkingen inzake particuliere brievenbussen ... I. III.</p> <p>7) Het onderzoek van voorstellen en suggesties uitgaande van het personeel of van particulieren (96 voorstellen werden onderzocht) ... I. III.</p> <p>8) Studiedagen ingericht ter intentie van de postontvangers en gewijd aan het onderhoud van en het toezicht over de autovoertuigen gebruikt door de brievenbestellers-bestuurders ... I.</p> <p>9) Inrichting van de posttentoonstellingen te Antwerpen, Brussel en Luik ... I. II.</p> <p>10) Colloquium ingericht ter intentie van de ambtenaars van de eerste categorie ... I.</p> <p>11) Oprichting van een gemengde Commissie bestaande uit afgevaardigden van het Bestuur en van de firma's die verkopen per correspondentie, dit met het oog op het onderzoek van gemeenschappelijke problemen ... I. III.</p> <p>12) Vervolg van de proefneming gedaan in 6 testkantoren met het doel inlichtingen in te winnen nopens de interne en externe betrekkingen ... I. II. III.</p> <p>13) Voorbereiding van een onthaal-brochure voor de jonge recruten, alsmede van een in de scholen te verspreiden propaganda-brochure met het oog op onze nieuwe aanwervingen ... I.</p> | <p>5) La diffusion dans les milieux administratifs et scolaires des films «Poursuivre son chemin», «Courrier 58», «Courrier toutes directions», «Rien ne sert de courir», «La motorisation de la distribution postale» ... I. II.</p> <p>6) L'élaboration, à l'intention du public, d'une brochure de vulgarisation des dispositions légales en matière de boîtes aux lettres particulières ... I. III.</p> <p>7) L'examen des propositions et suggestions émanant du personnel ou de particuliers (96 propositions ont été examinées) ... I. III.</p> <p>8) Journées d'étude organisées à l'intention des percepteurs et consacrées à l'entretien et à la surveillance des véhicules automobiles utilisés par les facteurs-conducteurs ... I.</p> <p>9) Organisation d'expositions postales à Anvers, Bruxelles et Liège ... I. II.</p> <p>10) Colloque organisé à l'intention des fonctionnaires de 1^{re} catégorie ... I.</p> <p>11) Création d'une Commission mixte comprenant des délégués de l'Administration et des maisons de vente par correspondance en vue de l'examen des problèmes communs ... I. II.</p> <p>12) Poursuite de l'expérience mise sur pied dans 6 bureaux-pilotes en vue de dégager des enseignements en matière de relations internes et externes ... I. II. III.</p> <p>13) Préparation d'une brochure d'accueil destinée aux jeunes recrues ainsi que d'une brochure de propagande à diffuser dans les écoles en vue de nos recrutements futurs ... I.</p> |
|---|---|

3) Samenstelling van de Commissie voor Productiviteit.

a) Deze Commissie bestaat uit afgevaardigden van de verschillende diensten en uit afgevaardigden van de syndicale organisaties.

b) Benuttigde ambtenaars en beambten:

Directeur van Administratie ...	1	) Voorzitter en Ondervoorzitter
Directeur ...	1	) van de Commissie.
Inspecteurs ...	2	
Postontvanger 2 ^e kl. ...	1	
Opstellers ...	5	
Klerken ...	4	
Hulpkrachten-Assistenten(dactylo) ...	2	

3) Composition de la Commission de Productivité:

a) Cette commission est composée de délégués des divers services et de délégués des organisations syndicales.

b) Fonctionnaires et agents utilisés:

Directeur d'Administration ...	1	) Présidence et Vice-Présidence
Directeur ...	1	) de la Commission.
Inspecteurs ...	2	
Percepteur de 2 ^e classe ...	1	
Rédacteurs ...	5	
Commis ...	4	
Assistants-auxiliaires (dactylo) ...	2	

C. — Zeewezen.

VRAAG 1:

Zeevaartpolitie.

Zijn er 11 brigadiers en 28 agenten voorzien in kader? Is het juist dat er momenteel slechts 3 brigadiers en 12 agenten benoemd zijn? Wordt in dit tekort voldaan door tijdelijke agenten? Zijn sommige onder hen niet mislukt in het regularisatie-eksamen? En toch schijnen zij knap hun dienst te vervullen en volledige voldoening te geven sedert jaren!

Wijst dit niet op een wanverhouding tussen eksamenstof en uit te voeren functie. Zou het niet aangewezen zijn die mensen een nieuw eksamen te laten afleggen op basis van hun werkelijke vereiste kennis?

Zijn de prestaties die van de agenten der scheepvaartpolitie gevraagd worden niet onderschat en te gering gewaardeerd?

Zij hebben barema van 56.200 naar 83.000 frank. Gemeend wordt dat zij benadeeld worden in vergelijking met administratief personeel.

- Maandelijkse meerprestatie van 15 uur;
- gebruik van vreemde talen;
- Nachtprestaties (gemiddeld 6 per maand in de zomer in Oostende);
- Zondagprestaties (gemiddeld 2 per maand in Oostende).

Voor al die prestaties zou een klerk 2.475 frank toeslag per maand ontvangen. Een agent van de zeevaartpolitie ontvangt 207 frank per maand. Hoeveel is dat per uur? Wanneer een agent een prestatie moet doen t.o.v. buitenlanders dan worden nachtprestaties aan 100 frank per uur verrekend.

Ik meen dat onze zeevaartpolitie een andere en hogere waardering waard is.

C. — Marine.

QUESTION 1:

Police maritime.

Le cadre prévoit-il 11 brigadiers et 28 agents. Est-il exact que, pour l'instant, il n'y ait que 3 brigadiers et 12 agents qui soient nommés? Ces vacances sont-elles comblées par des agents temporaires? Certains d'entre eux n'ont-ils pas échoué à l'examen de régularisation? Et pourtant, ils semblent faire convenablement leur service et donner entière satisfaction depuis de nombreuses années!

N'est-ce pas le signe d'une disproportion entre la matière de l'examen et la fonction à remplir? Ne serait-il pas indiqué de donner l'occasion à ces membres du personnel de présenter un nouvel examen sur la base des connaissances réellement requises?

Les prestations exigées des agents de la police maritime ne sont-elles pas sous-estimées et dévalorisées?

Leur barème va de 56.200 à 83.200 francs, mais je pense qu'ils sont lésés par rapport au personnel administratif.

- Prestations supplémentaires mensuelles de 15 heures;
- Connaissance de langues étrangères;
- Prestations de nuit (en moyenne 6 fois par mois en été, à Ostende);
- Prestations de nuit dominicales (en moyenne 2 fois par mois à Ostende).

Pour toutes ces prestations, un commis toucherait un supplément de 2.475 francs par mois. Un agent de la police maritime reçoit 207 francs par mois. Combien cela fait-il à l'heure? Lorsqu'un agent est tenu à une prestation supplémentaire pour des étrangers, les prestations de nuit sont comptées à 100 francs l'heure.

J'estime que notre police maritime mérite d'être autrement et mieux appréciée.

ANTWOORD :

De vacaturen in het kader van de brigadiers en de agenten der zeevaartpolitie zijn aangevuld met dienstdoende brigadiers, dienstdoende agenten. De dienstdoenden ontvangen de toelage wegens de uitoefening van een hogere functie.

De dienstdoende brigadiers zullen tot deze graad bevorderd worden, zodra de belanghebbenden al de daartoe vereiste statutaire voorwaarden vervullen. Anderzijds wordt de mogelijkheid onderzocht om de dienstdoende agenten die in het bevorderingsexamen niet geslaagd zijn, toch tot agent der zeevaartpolitie te benoemen zonder ze opnieuw aan een examen te onderwerpen.

De agenten der zeevaartpolitie kunnen tot eerste- of tweede-klas agent bevorderd worden na 7 jaar dienst in hun graad; bovendien kunnen zij opklimmen tot brigadier en tot luitenant zonder bevorderingsexamen. De klerken daarentegen kunnen alleen maar tot eerste- of tweede-klas klerk bevorderd worden en dit slechts binnen de perken van het vastgesteld aantal betrekkingen.

Voor het vaststellen van het barema en van de bevorderingsmogelijkheden van de agent der zeevaartpolitie werd rekening gehouden met al de bezwaren aan het ambt verbonden en de gestelde vereisten om het te vervullen, inzonderheid de kennis van vreemde talen.

VRAAG 2 :

De tijscindiensten te Oostende.

Vorig jaar reeds werd gezegd dat is een « lichte dienst ». Waar is dat er nog weinigen zijn die hun lenden gebroken hebben op hun dienst. Maar een nauwkeurig onderzoek over de door hen te presteren diensten werpt toch een ander licht :

— Zij moeten matroos geweest zijn om « hulptijseiner » te worden;

— De matrozen die vanwege de gezondheidsdienst naar licht werk worden verwezen, mogen of kunnen geen hulptijseiner worden:

Zij moeten :

24 uur op en 48 uur af (steeds met 2 man) alle havenbewegingen volgen, in- en uitvarende noteren op formulieren;

alle verkeersseinen geven en verkeer naar binnen en buiten helpen regelen;

alle tijseinen geven;

de zee in 't oog houden en mogelijke hulp vragen voor schepen in nood;

verslag opmaken over mogelijke overtredingen bij in of uitgaand verkeer;

ook de vuurtoren bezorgen (gordijntjes op- en neerlaten op toren, 365 trappen op en af, voorlopig op zon- en feestdagen sedert 1946 en nu voorlopig alle dagen sedert 1959);

bij mistweder bij middel van seinlamp en morsetekens de schepen kunnen toespreken;

bij slecht weer, oordelen over windkracht, tij-toestand en zo meer, zelf beslissen of de chef van de dienst moet opgebeld worden om de toestand uiteen te zetten, de loodswacht verwittigen, de reddingsdiensten alarmeren.

— Iedereen belt hen op om gegevens over de toestand van het weer : de politie, de rijkswacht, zeemacht, havenbrigade, hydrografische dienst.

En toch zijn deze zes mensen niet meer aan het barema van matroos gesteld. Vroeger hebben zij er reeds toe behoord maar sedert enkele tijd niet meer. Dit is ongehoord en onverdedigbaar. Deze mensen zouden minstens het barema van matroos moeten trekken en niet meer als hulptijseiner maar als « tijseiner » geklasserd worden.

ANTWOORD :

Sinds 1 januari 1956 geniet de matroos een hogere schaal dan de hulptijseiner. Op voornoemde datum zijn de schalen van het lager varende personeel verhoogd, om tegemoet te komen aan het onregelmatig familieleven en de ongemakken van de inscheeping. De hulptijseiner was bij deze herziening niet betrokken evenmin als de andere ambten welke aan de wal worden uitgeoefend.

Het personeel van de tijseinstation behoort tot het personeel « met een lichte dienst » en daarom wordt de functie van tijseiner en hulptijseiner bij voorkeur toevertrouwd aan leden van het varende personeel die door de Administratieve Gezondheidsdienst ongeschikt worden geacht om nog te varen.

Vroeger kon staande gehouden worden dat het hijsen der signalen zekere krachtspanningen eisten. Thans echter wordt dit electrisch uitgevoerd.

RÉPONSE :

Les vacances dans le cadre des brigadiers et de agents de la police maritime sont comblées par des brigadiers et des agents faisant fonction. Les agents faisant fonction touchent l'indemnité pour exercice de fonctions supérieures.

Les brigadiers faisant fonction seront promus à ce grade dès que les intéressés rempliront toutes les conditions statutaires requises. D'autre part, on examine la possibilité de nommer les agents faisant fonction au grade d'agents de la police maritime, même s'ils n'ont pas réussi l'examen de promotion, et sans leur faire subir une nouvelle épreuve.

Les agents de la police maritime peuvent être promus au grade d'agent principal après 7 ans de service dans leur grade; en outre, ils peuvent accéder au grade de brigadier et de lieutenant sans examen de promotion. Les commis, par contre, peuvent uniquement être promus au grade de commis principal et ce strictement dans les limites du nombre prévu d'emplois.

Le barème et les possibilités de promotion de l'agent de la police maritime ont été fixés compte tenu de tous les assujettissements de l'emploi et des conditions requises pour l'exercer, notamment la connaissance de langues étrangères.

QUESTION 2 :

Les services de signalisation de marée à Ostende.

L'an dernier il avait été répondu qu'il s'agissait d'un « service facile ». Certes, ceux qui, dans ce service, se sont tués à la tâche, sont encore peu nombreux; si cependant on examine quelque peu dans les détails les prestations qu'ils sont tenus de fournir, on a une autre vue de la situation.

Ils doivent avoir été matelot pour devenir « aide-signaliseur » de marée :

— Les matelots que le service de santé désigne pour un travail facile ne peuvent devenir aide-signaliseur de marée.

Ils doivent :

toutes les 48 heures, (chaque fois par groupe de deux hommes) pendant 24 heures, suivre tous les mouvements portuaires, inscrire les entrées et les sorties sur des formulaires;

donner tous les signaux de circulation et aider à régler la circulation à la sortie et à l'entrée;

donner tous les signaux de marée;

surveiller la mer et demander éventuellement de l'aide pour les navires en détresse;

faire rapport sur les infractions éventuelles commises lors des entrées et des sorties;

s'occuper également des phares (remonter et descendre de petits rideaux au sommet de ceux-ci, soit 365 marches et à l'aller retour, provisoirement les dimanches et jours fériés depuis 1946, et maintenant provisoirement tous les jours depuis 1959);

être à même, par temps de brouillard, de communiquer avec les navires, par signaux lumineux et en morse;

par mauvais temps, pouvoir juger de la force du vent, de la situation des marées, etc..., décider s'il y a lieu de téléphoner au chef pour lui exposer la situation, avertir les services de pilotage, alerter les services de sauvetage.

— On leur téléphone de partout, pour obtenir des renseignements concernant le temps : la police, la gendarmerie, la marine, la brigade portuaire, le service hydrographique.

Et malgré tout, ces six hommes ne bénéficient plus du barème du matelot, auparavant ils étaient inclus dans ce barème, mais à présent ils ne le sont plus. Cette situation est incroyable et indéfendable. Ils auraient dû obtenir au moins le barème du matelot et ne plus être classés comme aide-signaliseur mais comme signaliseur de marée.

RÉPONSE :

Depuis le 1^{er} janvier 1956, le matelot bénéficie d'un barème supérieur à celui d'aide-signaliseur de marée. A la date précitée, les barèmes du personnel navigant subalterne ont été relevés pour compenser la vie familiale déréglée et les inconvénients de l'embarquement. L'aide-signaliseur de marée n'était pas compris dans cette revision, pas plus que les autres fonctions terrestres.

Le personnel du poste de signalisation de marée fait partie du personnel « à service facile »; c'est pourquoi la fonction de signaliseur de marée est confiée de préférence à des membres du personnel navigant, jugés inaptes à la navigation par le Service de Santé Administratif.

Jadis, on pouvait invoquer les efforts qu'exigeait l'action consistant à hisser les signaux, mais actuellement cette signalisation a lieu électriquement.

VRAAG 3:

Eksamen bij Zeewezen voor varende personeel.

De vraag wordt gesteld of niet heel wat examens moeten herzien worden en de stof meer aangepast aan de uit te voeren functie. Als voorbeeld volgend geval: overgangsexamen naar stuurman bij de sleepdienst van de Zeegroep der Kust te Oostende — eksamen 6, 7 en 8 april 1959. Twee kandidaten slagen in de mondelinge proef met 80 % — in de praktische proef met 85 % en 90 %. En zij worden allebei « gebuisd » in schriftelijke proef « opstel », waar ze allebei slagen in schriftelijke proef « rekenen ». Wanneer men de uitslag doorzoekt, dient vastgesteld dat hier 2 uiterst flinke zeemannen gebuisd zijn en de pas afgesneden door ergens een letterkundige opdracht welke waarschijnlijk moet gekend zijn om morgen een moeilijk manoeuvre in zware storm uit te voeren.

Meent de heer Minister niet dat dit toch eens van dichtbij moet bekeken worden? En de nodige wijzigingen aangebracht opdat bekwame zeelieden door gebrek aan kennis van « het juiste woord » niet meer zouden « gebuisd » worden?

ANTWOORD:

Tot dezelfde vaststelling is ook het Bestuur gekomen. Daarom heeft het voorgesteld in het ontwerp van organiek reglement van het Zeewezen het overgangsexamen naar stuurman bij de sleepdienst te vervangen door een *practische* proef welke zonder de tussenkomst van het Vaste Wervingssecretariaat zou ingericht worden door het Zeewezen zelf.

VRAAG 4:

De bemanning van de pakketboten Oostende-Dover zijn de Minister dankbaar voor de verbetering in de regeling van hun reizen welke vorig jaar is ingevoerd: 3 reizen buiten en 1 vrij, is voor de zomer een grote verbetering. Zonder veel moeite kan echter nog een verbetering aangebracht worden omdat het nu altijd dezelfde reis is die rust geeft. Moest echter de reis van 9 u 20 's morgens (die officieel toch in de gids voorzien is) als gewone reis meegeteld worden en dus in de rol opgenomen worden, dan zou de rustdag verschranken.

Het kostgeld uitgekeerd aan de matrozen bedraagt 28 frank per dag. Met de bemanning van een bepaald schip werd de berekening gedaan van alles wat zij *samen* uitgeven en *samen* delen. Zij komen aan een minimum van 35 frank kostgeld. De vergoeding aan de administratie bedraagt 65 frank. Deze ontvingen zij ook als zij naar Antwerpen in droogdok moesten.

De vergoeding voor *supplementaire* reizen bedraagt voor de matrozen 144 frank d.i. ongeveer 12 à 13 frank per uur. Wordt het niet de hoogste tijd deze vergoeding aan de huidige loonshoogte aan te passen?

De *zondagrust*: herhaalde gesprekken met meerdere matrozen hebben geleerd dat deze slechts een zondag vrij hebben na 13 weken varen. Een beetje meer zorg voor de mens bij het bestuderen van de reisregelingen, kan ook hierin wel een gunstiger resultaat geven.

De *wacht in Dover*: slechts 2 of 3 man worden voor de wacht in Dover uren toegekend, terwijl toch alleman aan boord en ter beschikking is. Op de Engelse schepen te Dover is de wachtregeling zo dat de halve bemanning erin betrokken is. Bij ons geeft men aan 2-3 man enkele uren terwijl toch regelmatig op de andere beroep gedaan wordt.

ANTWOORD:

Rustregeling.

Zoals verleden jaar zal er tijdens de zomerperiode verder 1 reis rust na 3 reizen vaart worden toegestaan.

Het is niet aangewezen de dienst van 9 u. 20 uit Oostende als gewone reis in de beurtregeling op te nemen, omdat zij slechts verzekerd wordt op de Zaterdagen en Zondagen van 25 juni tot 4 september en op de Maandagen en Vrijdagen van 22 juli tot 29 augustus (dit wat 1960 betreft). Trouwens zou het opnemen van de dienst van 9 u. 20 als gewone reis tot gevolg hebben: a) dat de kwetsieuzere bemanning 2 maal de vergoeding voor dubbele reizen zou verliezen (slechts éénmaal indien voor de reis, onmiddellijk volgende op die van 9 u. 20, juist rust moet worden toegekend; b) dat meer personeel nodig is om de diensten te kunnen verzekeren.

QUESTION 3:

Examen organisé à la Marine pour le personnel navigant.

Il est demandé si bon nombre d'examens ne devraient pas être revus et si la matière ne devrait pas être davantage adaptée à la fonction à remplir. En voici un exemple: il s'agit de l'examen de promotion au grade de second du remorquage du Groupe Maritime de la Côte à Ostende, dont les épreuves ont eu lieu les 6, 7 et 8 avril 1959. Deux candidats réussissent l'épreuve orale avec 80 % et l'épreuve pratique avec, respectivement, 85 et 90 %. Mais tous les deux échouent à l'épreuve écrite comportant une rédaction et tous les deux réussissent l'épreuve écrite sur le calcul. Étant donné ce résultat, on constate que deux excellents marins ont été « recalés » et que le chemin leur a été barré par une quelconque épreuve littéraire, qui est probablement indispensable afin de pouvoir, un jour ou l'autre par forte tempête effectuer une manoeuvre délicate.

M. le Ministre ne pense-t-il pas qu'il faudrait revoir cette question avec toute l'attention qu'elle mérite et y apporter les modifications nécessaires afin que des marins compétents ne soient plus « recalés » parce qu'ils ignorent le « terme exact »?

RÉPONSE:

L'Administration est arrivée à la même constatation. C'est pourquoi elle a proposé de remplacer dans le projet de règlement organique de la Marine l'examen de promotion au grade de second du remorquage par une épreuve *pratique* qui serait organisée par la Marine elle-même, sans l'intervention du Secrétariat Permanent de Recrutement.

QUESTION 4:

Les équipages des paquebots Ostende-Douvres remercient le Ministre de l'amélioration instaurée l'an dernier dans la réglementation de leurs voyages: 3 voyages de navigation et 1 jour de repos pendant la période d'été constitue une importante amélioration. Il serait toutefois assez aisé d'améliorer encore la situation, du fait qu'à l'heure actuelle c'est toujours le même voyage qui donne lieu au jour de congé. Il suffirait d'inclure dans le tour de rôle comme voyage ordinaire le service avec départ à 9 h 20 le matin effectivement prévu dans le guide pour que le jour de repos ne soit pas fixe.

La pension versée aux matelots s'élève à 28 francs par jour. A-t-on fait, avec l'équipage d'un certain navire, le compte de tout ce qu'ils dépensent *ensemble* et de tout ce qu'ils *partagent entre eux*? Ils atteignent ainsi une dépense pour frais de pension de 35 francs au moins. L'indemnité versée à l'administration s'élève à 65 francs. Ils touchaient également celle-ci lorsqu'ils devaient se rendre en cale sèche à Anvers.

L'indemnité pour voyages supplémentaires s'élève, pour un matelot, à 144 francs, soit 12 à 13 francs l'heure. N'est-il pas plus que temps d'adapter cette indemnité au niveau actuel des salaires?

Le repos dominical: de très nombreux entretiens que j'ai eus à ce sujet avec divers matelots m'ont appris que ces derniers n'ont qu'un dimanche libre après 13 semaines de navigation. Une nette amélioration pourrait également être apportée dans ce domaine si le facteur humain était davantage pris en considération lors de l'établissement du régime des voyages.

La garde à Douvres: 2 ou 3 hommes seulement touchent des heures de prestation pour la garde à Douvres, alors que tout le monde est à bord et disponible. À bord des navires anglais ancrés à Douvres, la garde est réglée de telle sorte que la moitié de l'équipage en fasse partie. Chez nous, quelques heures sont accordées à 2 ou 3 hommes, alors qu'il est néanmoins fait appel régulièrement aux autres.

RÉPONSE:

Tour de rôle de repos.

Comme l'année dernière, il sera accordé, pendant la période d'été 1 voyage repos après 3 voyages de navigation.

Il ne s'indique pas de comprendre au tour de rôle le service avec départ à 9 h. 20 d'Ostende comme voyage ordinaire, étant donné qu'il n'est assuré que les samedis et dimanches du 25 juin au 4 septembre et les lundis et vendredis du 22 juillet au 29 août (ce pour 1960). Le fait de considérer le service de 9 h. 20 comme service ordinaire aurait d'ailleurs pour conséquence: a) que l'équipage en question perdrait 2 fois l'indemnité pour voyages doubles (une fois seulement, si pour le voyage suivant immédiatement celui de 9 h. 20 il doit précisément être accordé un repos); b) qu'il faudrait plus de personnel pour pouvoir assurer le service.

Kostgeld.

In feite wordt hier het zeegeld bedoeld.

Het personeel van de pakketboten geniet niet van de kosteloze voeding; anderzijds is het zeegeld als compensatie voor bijkomende kosten veroorzaakt door het feit dat bepaalde maaltijden buiten de huiskring moeten genomen worden.

Een vergelijking met de vergoeding die uitbetaald wordt aan het personeel dat zich moet verplaatsen buiten zijn arbeidszetel gaat niet op, daar dit niet het geval is voor de bemanning der pakketboten; het gaat over zeelieden en hun arbeidszetel is aan boord van hun op zee varende schip.

Aan te stippen dat het zeegeld van een matroos thans 32,90 frank bedraagt en niet 28 frank.

Vergoeding voor dubbele reizen.

Voor een matroos bedraagt de vergoeding voor dubbele reizen thans 164,50 frank en niet 144 frank. In de meeste gevallen wordt die vergoeding tweemaal uitbetaald voor elke reis buiten de normale regeling. Daar een matroos van de pakketboten voor een reis heen en terug gemiddeld 8 u. 30 op dienst is, betekent dit dat die uren vergoed worden op basis van bijna 40 frank per uur in de meerderheid der gevallen en op basis van bijna 20 frank per uur in de andere gevallen.

Daarenboven dient er rekening mede gehouden te worden dat de kwestieuze reizen niet integraal als overwerk kunnen worden beschouwd, daar met de normale reizen alleen de matrozen gemiddeld geen 45 u. per week presteren.

Zondagrust.

Het is inderdaad juist dat in de winterdienstregeling de matrozen theoretisch dertien weken zouden moeten wachten om een Zondag te bekomen; maar dan bekomen zij ook drie opeenvolgende weken een Zondag.

Theoretisch wel te verstaan omdat dit enkel het geval zou zijn indien men slechts over het absoluut noodzakelijk effectief moest beschikken en de pakketboten met hun bemanning de ganse winter in de vaart moesten blijven. Dit is echter niet het geval: van de 6 schepen liggen er drie op en tijdens de oplegbeurten hebben de bemanningen elke zaterdag en zondag vrij.

Bij de beoordeling van deze aangelegenheden mag verder niet uit het oog verloren worden dat, wanneer zij van dienst zijn op Zondagen, de matrozen van de gewone pakketboten (waarover het hier gaat) hun dienst te Oostende slechts aanvangen te 8 u. 00 (wanneer afgevaaren wordt te 10 u. 00) of te 13 u. 00 (wanneer afgevaaren wordt te 14 u. 45). Te Oostende bestaat er dus mogelijkheid om de zondagplichten te vervullen en ook te Dover wordt die mogelijkheid geboden, voor zover de dienst het toelaat.

Wacht te Dover.

De wacht te Dover wordt thans gelopen door twee personeelsleden van dek en een van machine. Dit is meer dan voldoende in normale omstandigheden. De helft van de bemanning wacht laten lopen heeft in normale omstandigheden geen nut en zou enkel tot gevolg hebben dat het verblijf te Dover als prestatie wordt beschouwd zonder dat ook maar één enkele prestatie wordt geleverd.

Wanneer in abnormale omstandigheden moet beroep gedaan worden op de bemanningsleden voor wacht te Dover, worden de aldus geleverde prestaties vergoed voor zover het gemiddelde van 45 u. per week overschreden wordt.

VRAAG 5:

De bemanning van de lichtschepen is 15 dagen in zee en 13 dagen thuis. Er dient gezegd dat de zorg voor de bemanning aan boord uitstekend is. Beide lichtschepen « West-Hinder » en « Wandelaar » worden beurtelings afgelost. Maar wanneer men uitvaart om de bemanning af te lossen voor het ene schip wordt toch vers brood en andere voorraad medegedaan voor het andere schip. Zou het dan niet aangewezen zijn de bemanningen van allebei de schepen iedere week af te lossen en aldus kortere periodes in zee en thuis te maken? Waarom niet bvb. 10 dagen buiten en 10 binnen? Dit wordt door de bemanningen ten zeerste gewenst.

Waarom aan de bemanningen van de loodsboten wel en aan deze van de lichtschepen geen scheidingsvergoeding uitbetaald? Komt dat niet evengoed toe aan deze van de lichtschepen?

Pension.

En fait, on désigne par là l'indemnité de mer.

Le personnel des paquebots ne bénéficie pas de la gratuité de subsistance; d'autre part, l'indemnité de mer sert uniquement à compenser les frais supplémentaires dus au fait que certains repas doivent être pris en dehors du cercle familial.

Il ne peut être établi de comparaison avec l'indemnité liquidée au personnel devant se déplacer en dehors de son siège de travail, étant donné que tel n'est pas le cas pour l'équipage des paquebots; il s'agit de marins et leur siège de travail se situe à bord de leur navire en mer.

A noter que l'indemnité de mer d'un matelot s'élève actuellement à 32,90 francs et non à 28 francs.

Indemnité pour voyages doubles.

Pour un matelot, l'indemnité pour voyages doubles s'élève actuellement à 164,50 francs et non à 144 francs. Dans la plupart des cas, cette indemnité est payée deux fois pour chaque voyage en dehors de l'horaire ordinaire. Un matelot des paquebots effectue en moyenne 8 h. 30 de service pour un voyage aller-retour, cela signifie que ces heures sont compensées sur la base d'environ 40 francs par heure dans la plupart des cas et sur la base d'environ 20 francs par heure dans les autres cas.

En outre, il y a lieu de retenir que les voyages en question ne pourraient être considérés intégralement comme travail supplémentaire, seuls les matelots fournissant au cours des voyages ordinaires des prestations inférieures, en moyenne, à 45 heures par semaine.

Repos dominical.

Il est exact, en effet, que, sous le régime de l'horaire d'hiver, les matelots devraient théoriquement attendre treize semaines pour obtenir un dimanche; mais il est vrai, qu'ils obtiennent alors trois dimanches consécutifs.

Théoriquement, bien entendu, puisque ce cas ne se présenterait réellement que si on ne disposait que des effectifs strictement indispensables et que si les paquebots et leurs équipages étaient contraints de naviguer tout l'hiver. Il n'en est cependant pas ainsi: sur 6 navires trois sont en chômage et pendant les rôles de chômage les équipages sont au repos tous les samedis et dimanches.

Toute appréciation de cette question devra tenir compte du fait que les matelots des paquebots ordinaires, en service le dimanche (dont il est question ici), commencent leur service à Ostende à 8 h. 00 (lorsque le départ du navire se situe à 10 h. 00) ou à 13 h. 00 (lorsque le départ se situe à 14 h. 45). A Ostende la possibilité existe donc de remplir ses devoirs dominicaux de même qu'à Douvres d'ailleurs où cette facilité est accordée dans la mesure où le service le permet.

Garde à Douvres.

La garde à Douvres est assurée actuellement par deux agents de pont et un des machines. Il est inutile d'imposer la garde à la moitié de l'équipage, dans les circonstances normales, puisque le séjour à Douvres serait alors censé constituer une prestation sans que la moindre prestation ne soit fournie.

Si par extraordinaire, il faut faire appel à des membres de l'équipage pour la garde à Douvres, les prestations ainsi fournies sont compensées pour autant que la moyenne de 45 h. par semaine soit dépassée.

QUESTION 5:

Les équipages des bateaux-phares séjournent 15 jours en mer et 13 jours en famille. Il faut dire que les soins donnés à bord aux équipages sont excellents. Les deux bateaux-phares « West-Hinder » et « Wandelaar » voient la relève assurée à tour de rôle. Toutefois, lorsqu'on quitte le port afin d'assurer la relève d'un bateau, on emporte du pain frais ainsi que d'autres provisions pour l'autre bateau. Ne serait-il pas plus indiqué dès lors d'assurer hebdomadairement la relève des équipages de ces deux navires et de faire passer à ces équipages de plus brèves périodes en mer et à domicile? Pourquoi n'y aurait-il pas par exemple des périodes de 10 jours en mer et des périodes de 10 jours en famille? Les équipages souhaitent ardemment une telle mesure.

Pour quel motif une indemnité de séparation est-elle payée aux équipages de bateaux-pilotes et pas aux équipages de bateaux-phares? Ceux-ci n'y ont-ils pas droit tout autant?

ANTWOORD :

De huidige dienstregeling van het personeel van de lichtschepen (14 dagen zeebeurt, gevolgd door 14 dagen binnenbeurt) is het resultaat van een compromis tussen de belangen van de dienst en deze van het betrokken personeel, belangen die vanzelfsprekend niet steeds gelijklopend zijn. Een zeebeurt van 14 dagen mag evenwel als redelijk worden beschouwd, in overweging nemend dat het hier toch om zeelieden gaat. Bovendien doen de belanghebbenden slechts een wachtdienst die niet vermoeiend is.

Een verkorting van de huidige zeebeurt kan niet in overweging worden genomen om reden van het feit dat door het toenemen van het aantal aflossingsreizen, enerzijds de exploitatiekosten van de dienst gevoelig zouden verhogen en, anderzijds, de onproductieve uren van het betrokken personeel nog zouden stijgen ingevolge het tijdverlies waarmede elke aflossing onvermijdelijk gepaard gaat.

Er dient aangestipt dat niets onverlet gelaten wordt om het verblijf aan boord van de lichtschepen zo aangenaam mogelijk te maken, namelijk door het verhogen van de ontspanningsmogelijkheden. Zo is aan boord van elk lichtschip niet alleen een radiotoestel, maar eveneens een televisietoestel in de bemanningsverblijven opgesteld.

De bijzondere vergoeding die aan de ondergeschikte bemanningsleden van de loodsboten ingevolge het koninklijk besluit van 31 mei 1958 wordt toegekend, is geen scheidingsvergoeding, maar een vergoeding toegekend wegens het lastig en gevaarlijk werk dat zij moeten uitvoeren. De loodsboot die zeven dagen onafgebroken en in alle weer in zee uitligt, heeft tot opdracht de binnenkomende schepen van een loods te voorzien en de uitgaande schepen hun loods af te halen. In het belang van de scheepvaart moeten deze operaties zo vlug mogelijk en met een maximum van toewijding worden uitgevoerd. Dit kan dikwijls slechts geschieden ten koste van zware inspanningen vanwege de betrokken bemanningsleden, zodanig dat de toekenningen van de bewuste vergoeding ten volle verantwoord is. Er bestaat geen reden een gelijkaardige vergoeding toe te kennen aan de bemanning van de lichtschepen, vermits deze personeelsleden slechts een wachtdienst vervullen die niet vermoeiend is en zeker geen bijzondere inspanning vergt.

VRAAG 6 :

Het zeevaartonderwijs en visserijscholen.

De waarde van de diploma's.

De wet van 1957 betreffende het zeevaartonderwijs heeft aan dit onderwijs een betere ordening gegeven. Maar toch zijn er nog steeds betwistingen over de waarde van het diploma van het zeevisserijonderwijs. Nog steeds weigert het Vast-Wervingssekretariaat die diploma's te erkennen voor de functies waar bvb. een A3 diploma vereist is. Het V.W.S. weigert dit op grond van het feit dat het Ministerie van Onderwijs die waarde ontkent en zij ontkent die waarde omdat zij zelf geen toezicht uitoefent.

Is het niet mogelijk daar toch eens een klare toestand te scheppen? En de waarde van ons visserijonderwijs desgevallend te verhogen?

De noodtoestand van onze visserij schijnt stilaan tot het bewustzijn van velen door te dringen. Een van de grote hulpmiddelen is zeker : de betere opleiding van onze toekomstige vissers. Hoe paradoxaal het moge klinken : de opleiding tot visser moet geschieden zonder behulp van een schip. Wordt het niet hoog tijd dat er een schip uitgerust wordt en ter beschikking gesteld van de verschillende visserijscholen om beurtelings mede uit te varen en aldus de middelen aan te wenden die mogelijk zijn om de betere *visserijtechniek* aan te leren? Een schip waarop monitors zouden zijn die de technische vooruitgang in de visserij zouden volgen, zou bovendien een middel zijn tot verhoging van de technische kennis bij onze volwassen vissers en een uitgangspunt voor bestendige verbetering van de leefbaarheid onzer vloot, wat ook de terugbetalingen van het scheepskrediet zou bevorderen.

ANTWOORD :

a) De waarde van de diploma's.

De rangschikking van de in de inrichtingen voor zeevaartonderwijs gegeven soorten van onderwijs en van zekere getuigschriften, diploma's en brevetten voor de zeevaart werd gegeven door het koninklijk besluit van 30 mei 1958 (*Belgisch Staatsblad* van 22 juni 1958).

Voor de toelating tot de technische betrekkingen bij het Bestuur van het Zeewezen stellen zich geen problemen.

De kwestie van de toegang van belanghebbende tot de Rijksbetrekkingen van algemene kwalificatie als opsteller, klerk, enz. behoort uitsluitend tot de bevoegdheid van de diensten van de Eerste Minister (Vast Wervingssekretariaat) en van de Minister van Openbaar Onderwijs.

RÉPONSE :

L'horaire actuel du personnel des bateaux-phares (14 jours en mer suivis de 14 jours à terre) est le résultat d'un compromis entre les intérêts du service et ceux du personnel intéressé, intérêts qui ne sont évidemment pas toujours identiques. Un séjour en mer de 14 jours peut toutefois être considéré comme rationnel, vu qu'il s'agit de marins. En outre, le service de garde assuré par les intéressés n'est pas assujettissant.

Une réduction du séjour en mer, tel qu'il se pratique actuellement, ne peut être envisagée en raison du fait que, par suite de l'accroissement du nombre de voyages de relève, d'une part, les frais d'exploitation du service monteraient sensiblement et, d'autre part, les heures improductives du personnel intéressé augmenteraient encore par suite de la perte de temps résultant de chaque relève.

A noter que rien n'est négligé pour rendre le séjour à bord des bateaux-phares le plus agréable possible, notamment par l'augmentation des possibilités récréatives. Ainsi, chaque bateau-phare est équipé non seulement d'un poste de T. S. F., mais également d'un appareil de télévision aménagés dans les logements de l'équipage.

L'indemnité spéciale accordée aux membres subalternes de l'équipage des bateaux-pilotes, en vertu de l'arrêté royal du 31 mai 1958, ne constitue pas une indemnité de séparation, mais une indemnité accordée en raison du travail assujettissant et dangereux qu'ils doivent exécuter. Le bateau-pilote mouillé en mer durant sept jours consécutifs et par tous les temps a pour mission de pourvoir d'un pilote les navires entrants et de recueillir les pilotes des navires sortants. Dans l'intérêt de la navigation, ces opérations doivent s'exécuter le plus rapidement et le plus consciencieusement possible. Souvent cela exige de grands efforts de la part des membres d'équipage intéressés, de sorte que l'octroi de l'indemnité en question se justifie pleinement. Il n'y a aucune raison d'accorder une indemnité similaire à l'équipage des bateaux-phares, ces agents n'assurant pas un service de garde assujettissant qui exigerait un effort particulier.

QUESTION 6 :

L'enseignement maritime et les écoles de pêche.

La valeur des diplômes.

La loi de 1957 relative à l'enseignement maritime a déjà donné à cet enseignement une meilleure ordonnance. Toutefois, il subsiste encore toujours des contestations au sujet de la valeur du diplôme délivré par l'enseignement de la pêche maritime. Le Secrétariat Permanent au Recrutement persiste dans son refus de reconnaître ces diplômes pour les fonctions requérant, par exemple, un diplôme A3. Le S. P. R. fonde son refus sur le fait que le Ministère de l'Instruction publique leur dénie toute valeur et qu'il n'exerce lui-même aucun contrôle.

Ne serait-il pas possible, en fin de compte, de clarifier cette situation et, éventuellement, d'augmenter la valeur de notre enseignement de la pêche?

Beaucoup de personnes prennent peu à peu conscience de la situation critique dans laquelle se trouve notre industrie de la pêche. L'un des meilleurs remèdes réside certainement dans l'amélioration de la formation des futurs pêcheurs. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la formation du pêcheur s'accomplit sans que l'on dispose d'un bateau. Ne serait-il pas grand temps d'équiper un navire et de le mettre à la disposition des diverses écoles de pêche afin qu'elles puissent appareiller à tour de rôle et faire ainsi usage des moyens susceptibles d'enseigner une meilleure technique de la pêche? Un navire à bord duquel se trouveraient des moniteurs suivant les progrès techniques de la pêche, constituerait en outre un moyen d'augmenter les connaissances techniques de nos pêcheurs expérimentés et serait le point de départ d'une amélioration continue de la viabilité de notre flotte, laquelle serait de nature à favoriser le remboursement des crédits navals.

RÉPONSE :

a) La valeur des diplômes.

Le classement des divers genres d'enseignement dispensés par les institutions d'enseignement maritime et de certains certificats, diplômes et brevets de navigation maritime a été fixé par arrêté royal du 30 mai 1958 (*Moniteur belge* du 22 juin 1958).

L'accès aux emplois techniques à l'Administration de la marine ne pose pas de problèmes.

La question de l'accès de l'intéressé aux emplois de l'Etat à qualification générale, tels que ceux de rédacteur, commis, etc. est du ressort exclusif des services du Premier Ministre (Secrétariat Permanent du Recrutement) et du Ministre de l'Instruction Publique.

Voor zover bekend ontkent het Ministerie van Onderwijs de waarde van het zeevaartonderrwijs *niet* op grond van de overweging dat het zelf geen toezicht uitoefent. Het gaat meer over het gemis van voldoende antal lesuren, besteed aan algemeen vormende vakken.

Onze visserijscholen zijn op huidig ogenblik goed en doeltreffend zij het dan uitsluitend in functie van het doel waarvoor ze werden opgericht.

b) *De noodtoestand van onze visserij.*

De kwestie van het ten dienste stellen van een opleidingsvaartuig aan de visserijscholen wordt op huidig ogenblik onderzocht.

VRAAG 7:

Staking en strafregister.

Het geval werd aangehaald van een visser welke zeer goed slaagde in eksamen voor het Zeewezen. Hij kon evenwel niet binnengeroepen worden wegens het feit dat hij een strafregister bezat. De oorzaak daarvan was echter niet veroordeling wegens diefstal of iets dergelijks, maar wegens een staking in de visserij enkele jaren terug. Het blijkt dat de wettelijke maatregelen desaanvaande nog steeds op oude en verouderde beginselen zouden rusten.

De benadeligde reder zou op grond van de bestaande wetgeving klacht kunnen neerleggen en de rechter schijnt zware straffen te kunnen toepassen. Is deze versie helemaal juist?

ANTWOORD:

De vraag is niet duidelijk.

De bevoegdheid om te beslissen over de redenen waarom een kandidaat niet toegelaten wordt behoort uitsluitend aan het Vast Wervingssekretariaat. Het Bestuur krijgt geen kennis van het desbetreffend dossier.

Om gewoon deel te nemen aan een staking loopt men toch geen gerechtelijke veroordeling op?

Wordt hier één van de misdrijven bedoeld, voorzien in art. 24 tot 26 van het Tucht- en strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij?

Art. 24 : kapitein die zijn contract verbreekt en zijn schip verlaat;

Art. 25 : ongehoorzaamheid aan een voor de dienst van het schip gegeven bevel, met uitdrukkelijke weigering te gehoorzamen;

Art. 26 : uitdrukkelijke weigering te gehoorzamen aan de bevelen gegeven met het oog op het besturen van het schip of tot handhaving van de goede orde.

Het geval zou moeten gepreciseerd worden om met kennis van zaken te kunnen antwoorden.

VRAAG 8:

Pensioenregeling van pursers en ticketcollectors.

Deze varende zeelieden van de Oostende-Doverlijn, hoewel zij in feite meer varen dan het ander varende personeel (door het feit dat zij wel eens van schip moeten veranderen als dit binnen blijft) geniet nochtans niet van hetzelfde pensioenregime, als de andere personeelsleden. Een eeuw geleden, toen de wet van 21 juli 1844 op de burgerlijke pensioenen gemaakt werd, bestond de functie van boordcommissaris en ticketcollector nog niet. Dat is de enige reden waarom het regime van pensioen dat de andere varende personeelsleden genieten, op hen niet toepasselijk is.

Zou deze totaal onrechtvaardige benadeling niet spoedig kunnen herzien worden?

ANTWOORD:

De kwestie betrekkelijk de aanpassing van artikel 8 der wet van 21 juli 1844 op de burgerlijke en kerkelijke pensioenen is nog ter studie in het kader van de algemene reforme van het pensioenregime der Rijksbeamten. Te dien einde is een beperkt ministerieel comité opgericht.

Het Bestuur heeft voorgesteld de pursers en de ticketcollectors op te nemen in de lijst van de graden welke als « actief » dienen beschouwd.

Pour autant qu'on sache, le Ministère de l'Instruction ne nie pas la valeur de l'Instruction maritime en invoquant qu'il n'exerce pas lui-même ce contrôle. Il s'agit plutôt du nombre insuffisant d'heures de cours consacrées à la formation générale.

Nos écoles de pêche donnent actuellement pleine satisfaction, ne fût-ce qu'en fonction du but pour lequel elles ont été créées.

b) *L'état critique de notre pêche.*

La question de la mise à la disposition de nos écoles de pêche, d'un navire-école, est actuellement à l'étude.

QUESTION 7:

Grève et casier judiciaire.

Le cas a été signalé d'un pêcheur qui, tout en ayant bien réussi l'examen d'admission à la Marine, n'a pu cependant être appelé en service en raison du fait que son casier judiciaire n'était plus vierge. La cause n'en était pas une condamnation pour vol ou quelque chose de semblable, mais pour grève dans la pêche il y a quelques années. Il semble que les mesures légales à ce sujet seraient toujours basées sur de vieux principes périmés.

L'armateur lésé pourrait se fonder sur la législation existante pour déposer plainte et le juge semble avoir le pouvoir d'infliger de lourdes peines. Cette version est-elle exacte?

RÉPONSE:

La question n'est pas claire.

Le pouvoir de décider des raisons pour lesquelles un candidat est refusé appartient exclusivement au Secrétariat Permanent au Recrutement. L'Administration n'a pas connaissance du dossier en question.

Le fait seul de participer à une grève n'entraîne tout de même pas une condamnation judiciaire?

S'agit-il en l'occurrence d'une des infractions prévues aux articles 24 à 26 du Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande et de la Pêche maritime?

Art. 24 : capitaine qui rompt son contrat et abandonne son navire;

Art. 25 : désobéissance à un ordre donné pour le service du navire, avec refus formel d'obéir;

Art. 26 : refus formel d'obéir aux ordres donnés pour assurer la manœuvre du bâtiment ou pour maintenir le bon ordre.

Le cas devrait être précisé pour pouvoir répondre en connaissance de cause.

QUESTION 8:

Régime de pension des commissaires de bord et des ticket-collectors

Bien qu'en réalité ils naviguent *plus* que l'autre personnel navigant (par le fait qu'ils doivent parfois changer de navire lorsque leur navire reste dans le port), ces marins navigants de la ligne Ostende Douvres ne bénéficient cependant pas du même régime de pension que les autres membres du personnel. Il y a un siècle, lorsque la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles est intervenue, les fonctions de commissaire de bord et de ticket-collector n'existaient pas encore. C'est la seule raison pour laquelle le régime de pension, dont bénéficient les autres marins navigants, ne leur est pas encore applicable.

N'est-il pas possible de revoir bientôt ce traitement préjudiciable totalement inéquitable?

RÉPONSE:

La question relative à l'aménagement de l'article 8 de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles et ecclésiastiques est encore à l'étude dans le cadre de la réforme générale du régime des pensions du personnel de l'État. À cet effet un comité ministériel restreint a été créé.

L'Administration a proposé de reprendre les commissaires de bord et les tickets-collectors dans la liste des grades à considérer comme « actifs ».

VRAAG 9:

Zeevaartschool te Oostende.

Het is nodig heel de opzet en de werking van die school te herzien. De duur der studies zijn 2 jaar geworden. Grote affichen overal: « een schone toekomst ». Maar het verstrekte diploma (kustvaart) biedt weinig toekomst: er zijn weinig kustvaartuigen bij ons, bij de maalboten (die zuiver kustvaart is) geraken zij niet, bij de lange omvaart worden zij geduld, als er geen andere zijn.

Zo men geen massa verbitterden wil kweken dan dien de klassering der dekkofficiëren herzien ofwel *Oostende omvormd*.

- a) tot lange omvaartschol met zelfde eisen als Antwerpen of
- b) kadetten afschaffen en alleen matrozen en scheepskoks vormen te Oostende.

Er wordt voorgesteld, dit steunend op feiten die zulks verrechtvaardigen, de klassering der dekkofficiëren te wijzigen als volgt:

- 1) Kapt. ter lange omvaart.
- 2) Kapt. ter kustvaart.
- 3) Luitenant ter lang omvaart.
- 4) Luitenant ter kustvaart.

ANTWOORD:

— Akkoord dat Kustvaart in België weinig toekomst biedt

— Daarom:

a) werd het onderwijsprogramma van de Zeevaartschool te Oostende derwijze aangepast dat het voor de goede leerlingen mogelijk is hun studies verder te zetten in de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Reeds heel wat interessante elementen hebben zich aldus een loopbaan kunnen maken in de lange omvaart, die anders hiervoor niet de gelegenheid zouden gehad hebben;

b) wordt het jaarlijks contingent der aan te nemen leerlingen zeer laag gesteld (max. 20 à 25 leerlingen). Hierdoor bekomt men slechts de bekwaamste elementen. De leraars, die voor geen overbevolkte klassen staan kunnen zich intenser met de leerlingen bezig houden. Vandaar: meer kans om naar Antwerpen over te gaan.

— De « grote affichen » bedoelen het geheel van de koopvaardij, dus in hoofdzaak: lange omvaart. Door deze aanplakbrieven kan geen enkele kandidaat misleid worden wegens het feit dat er slechts enkele per jaar in de kustvaart worden toegelaten en dat bovendien in de school te Oostende zelf iedereen wordt aangezet, de brevetten lange omvaart te halen.

— De school te Oostende onvormen tot een tweede Hogere Zeevaartschool ware een remedie die slechter is dan de kwaal, geleid op de beperkte behoeften van onze handelsvloot en de geringe uitgestrektheid van ons grondgebied.

— De suggestie om de school om te vormen, uitsluitend tot een « Matrozen- en Kokschool » lijkt op het eerste zicht aantrekkelijk, maar zou voor heel wat gezinnen met bescheiden inkomen uit het Antwerpse problemen opwerpen. Thans bestaan er inderdaad twee dergelijke scholen: één te Oostende en één te Antwerpen.

De suggestie zal eens nader onderzocht worden, alhoewel het spijtig zou zijn dat aan een verdienstelijke categorie van jongeren, die om één of andere reden geen volledig middelbaar onderwijs kunnen voltooien, aldus de gelegenheid zou ontnomen worden om via de Kustvaartschool van Oostende naar de lange omvaart over te gaan.

— De voorgestelde klassering der dekkofficiëren houdt geen rekening met de realiteit inzake opleiding en specialisatie der twee categorieën dekkofficiëren. De huidige classificatie steunt vooreerst op maritieme traditie, en verder op zeer recente voorstellen, die in dit verband werden gedaan door alle terzake bevoegde personaliteiten en verenigingen.

VRAAG 10:

Hogere Zeevaartschool te Antwerpen.

De vraag wordt gesteld hoeveel jongens *per provincie* de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen hebben gevolgd voor dekk personeel.

Per provincie:

- 1) aantal dat sedert bevrijding volledige cursus volgde;
- 2) aantal dat gediplomeerd werd;
- 3) aantal daarvan dat vaart op zee.

QUESTION 9:

Ecole de Navigation maritime d'Ostende.

Il est nécessaire de revoir toute l'organisation et tout le fonctionnement de cette école. La durée des études a été portée à 2 ans. Pour tout apparaissent de grandes affiches portant ces mots: « Un bel avenir ». Mais le diplôme délivré (cabotage) n'offre que peu d'avenir: nous n'avons que peu de caboteurs, les malles (dont le service est purement du cabotage) sont interdites aux possesseurs de ces diplômes, les longs cours les tolèrent à défaut d'autres candidats.

Si on ne veut pas se trouver devant une masse de candidats aigris, nous devons revoir le classement des officiers de pont, ou bien transformer l'école d'Ostende:

- a) soit en école au long cours aux mêmes conditions qu'Anvers;
- b) soit supprimer la formation de cadets et ne former à Ostende que des matelots et des cuisiniers.

Il a été proposé de classer les officiers de pont comme suit:

- 1) Capitaine au long cours.
- 2) Capitaine de cabotage.
- 3) Lieutenant au long cours.
- 4) Lieutenant de cabotage.

RÉPONSE:

— Nous admettons que le cabotage en Belgique offre peu d'avenir.

— C'est pourquoi:

a) le programme des cours de l'Ecole de Navigation maritime à Ostende a été adopté de façon telle que les bons élèves peuvent continuer leurs études à l'Ecole Supérieure de Navigation Maritime à Anvers. Ainsi, bon nombre d'éléments intéressants qui n'en auraient pas eu l'occasion, ont pu se faire une carrière au long cours;

b) le contingent annuel des élèves à accepter est fixé très bas (max. 20 à 25 élèves), de façon à ne retenir que les éléments les plus capables. Les professeurs peuvent s'occuper activement des élèves, les classes n'étant pas surpeuplées; par conséquent, les chances de passer à Anvers sont plus grandes.

— Les « grandes affiches » visent la marine marchande dans son ensemble, donc principalement: le long cours. Aucun candidat ne peut être induit en erreur par ces affiches étant donné que chaque année seuls quelques-uns sont admis au cabotage et qu'en outre, l'école d'Ostende les presse tous d'obtenir les brevets « long cours ».

— Transformer l'école d'Ostende en une seconde Ecole Supérieure de Navigation Maritime serait un remède pire que le mal en raison des besoins limités de notre flotte marchande et de l'exiguïté de notre territoire.

— La suggestion de transformer l'école en une « Ecole pour cuisiniers et matelots » exclusivement semble séduisante de prime abord, mais créerait des problèmes pour un grand nombre de ménages anversois disposant de revenus modiques. Il existe actuellement deux écoles de ce genre: une à Ostende et une à Anvers.

La suggestion sera examinée de plus près, bien qu'il serait regrettable de voir enlever à une catégorie méritoire de jeunes qui, pour l'une ou l'autre raison, ne peuvent achever leurs études moyennes, l'occasion de passer au long cours via l'Ecole de Navigation côtière à Ostende.

— Le classement proposé des officiers de pont ne tient pas compte de la réalité en matière d'instruction et de spécialisation des deux catégories d'officiers de pont. Le classement actuel est basé en premier lieu sur la tradition maritime, puis sur des propositions très récentes faites à ce sujet par toutes les personnalités et associations compétentes en la matière.

QUESTION 10:

Ecole Supérieure de Navigation Maritime d'Anvers

On demande de voir reprendre le nombre d'élèves, *par province*, ayant fréquenté l'Ecole Supérieure de Navigation Maritime d'Anvers pour faire partie du personnel de pont.

Par province:

- 1) le nombre d'élèves ayant suivi un cycle de cours complet depuis la Libération;
- 2) le nombre d'élèves ayant été diplômés;
- 3) le pourcentage de diplômés, naviguant en mer.

ANTWOORD :

De gestelde vragen vergen langdurig en moeizame opzoeken. Sinds enkele jaren legt het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda nochtans een statistiek aan in verband met de geografische spreiding der leerlingen van het jaar der Hogere Zeevaartschool. De aldus verzamelde gegevens laten toe min of meer te voldoen aan de bedoeling van vragen.

Provincie	Percentage der leerlingen		
	1956-1957	1957-1958	1958-1959
Brabant	26,10	27,6	22,09
Antwerpen	17,40	22,0	23,30
West-Vlaanderen	21,75	19,5	26,74
Oost-Vlaanderen	11,60	10,3	8,15
Limburg	—	2,3	2,33
Namen	8,70	6,9	8,15
Henegouwen	8,70	5,7	3,42
Luik	1,45	2,3	4,66
Luxemburg	2,90	2,3	1,16
Vreemdelingen (of Congo)	1,45	1,1	—

VRAAG 11 :

De ticket-collectors moeten een examen afleggen in 4 talen : Nederlands — Frans — Engels — Duits.

Gewoonlijk wordt aan iedere ambtenaar een vergoeding voor kennis van vreemde talen gegeven. Kan dat in dit geval ook niet?

ANTWOORD :

Het is geen algemene regel een vergoeding te betalen wegens de kennis van een vreemde taal.

De ticket-collector moet notities hebben van het Frans, Engels en Duits. Zijn weddeschaal is echter vastgesteld rekening houdende met deze speciale vereiste want juist daarom ligt zij hoger dan bijvoorbeeld de schaal van klerk. Daarenboven kunnen al de ticket-collectors automatisch tot eerstaanwezend ticket-collector bevorderd worden, na 7 jaar dienst in hun graad. De toekenning van een vergoeding voor de kennis van vreemde talen zou in dit geval dus niet kunnen gewettigd worden.

VRAAG 12 :

In de Loodsdienst te Vlissingen zijn een 5-tal « handlangers » in dienst die aldaar de benaming van « vliegers » hebben. Deze mensen hebben hoofdzakelijk bureelwerk te doen met grote verantwoordelijkheid vooral bij nachte als zij zelf de belangrijke beslissingen moeten nemen bij de regeling van de loodsdiensten der Scheldemonden.

Men vraagt dat die « handlangers » minstens de graad van tijseiner zouden toegekend worden?

ANTWOORD :

De toestand der handlangers-vliegers te Vlissingen is het voorwerp van een grondig onderzoek. Men beoogt verbetering te brengen in hun bezoldiging, zodat zij beter zou beantwoorden aan hun functie.

VRAAG 13 :

Op de Loodsboten is er een stelsel van kosteloze voeding aan boord. Kan hetzelfde stelsel niet toegepast worden aan boord van de sleepboten? Het zou heel wat moeilijkheden tussen de bemanningsleden uit de wereld helpen.

ANTWOORD :

Het stelsel der kosteloze voeding aan boord van de loodsboden is verantwoord door het feit dat deze schepen en hun bemanningen zeven dagen onafgebroken op zee vertoeven. In werkelijkheid is deze voeding niet kosteloos, vermits het zeegeld, waarop de bemanningsleden per dag verblijf op zee recht hebben, met de kostprijs der verstrekte voeding wordt verminderd. De kosteloze voeding wordt

RÉPONSE :

Les questions posées nécessitent de longues et pénibles recherches.

Depuis quelques années toutefois le Comité national de propagande maritime établit des statistiques concernant l'étalement géographique des élèves de la première année de l'Ecole Supérieure de Navigation Maritime. Les éléments recueillis permettent de satisfaire quelque peu l'interrogateur.

Provincie	Pourcentage des élèves		
	1956-1957	1957-1958	1958-1959
Brabant	26,10	27,6	22,09
Anvers	17,40	22,0	23,30
Flandre Occidentale	21,75	19,5	26,74
Flandre Orientale	11,60	10,3	8,15
Limbourg	—	2,3	2,33
Namur	8,70	6,9	8,15
Hainaut	8,70	5,7	3,42
Liège	1,45	2,3	4,66
Luxembourg	2,90	2,3	1,16
Etrangers (ou Congo)	1,45	1,1	—

QUESTION 11 :

Les tickets-collectors doivent subir un examen en 4 langues : le néerlandais, le français, l'anglais, l'allemand.

Normalement tout fonctionnaire bénéficie d'une indemnité pour la connaissance de langues étrangères. Ne serait-il pas possible de le faire également dans ce cas?

RÉPONSE :

Il n'est pas de règle générale de payer une indemnité pour la connaissance d'une langue étrangère.

Le ticket-collector doit avoir des notions du français, de l'anglais et de l'allemand. Cependant son barème est fixé, compte tenu de cette exigence spéciale car c'est pour ce motif qu'il est supérieur au barème de commis par exemple. De plus, tous les tickets-collectors peuvent être promus automatiquement au grade de ticket-collector principal après 7 ans de service dans leur grade. L'octroi d'une indemnité pour la connaissance de langues étrangères ne se justifierait donc pas en l'occurrence.

QUESTION 12 :

Le service de pilotage de Flessingue occupe environ 5 « préposés », appelés « vliegers ». Ils sont chargés principalement de travaux de bureau comportant une grosse responsabilité, surtout la nuit lorsqu'ils ont à prendre eux-mêmes des décisions importantes en ce qui concerne la direction des services de pilotage des bouches de l'Escaut.

On demande d'attribuer à ces « préposés » au moins le grade de signaleur de marée.

RÉPONSE :

La situation des préposés au fonctionnement du pilotage à Flessingue fait l'objet d'un examen sérieux. On envisage de mieux les rémunérer en rapport avec leur fonction.

QUESTION 13 :

A bord des bateaux-pilotes, est en vigueur un régime de gratuité de la nourriture. Le même système ne pourrait-il être appliqué à bord des bateaux remorqueurs? On supprimerait ainsi de nombreuses difficultés entre les membres de l'équipage.

RÉPONSE :

Le système de la gratuité de subsistance à bord des bateaux-pilotes se justifie du fait que ces bateaux et leurs équipages passent 7 jours ininterrompus en mer. En réalité, la gratuité de subsistance n'existe pas puisque l'indemnité de mer, à laquelle les membres de l'équipage ont droit par jour passé en mer, est réduite du prix de la nourriture fournie. De plus, la nourriture gratuite n'est fournie que pendant le

bovendien slechts verstrekt tijdens het verblijf op zee, zodanig dat de bemanningen van de loodsbotten in binnenbeurt dit voordeel niet kunnen genieten. De toestand aan boord van de sleepboot in permanente waakdienst is niet te vergelijken met deze aan boord van de loodsbotten in zeebeurt. De sleepboot ligt steeds varensgered aan de kaai en wordt doorgaans slechts ingezet voor korte prestaties. De bemanningen doen steeds 12 uur dienst, gevolgd door 24 uur rust.

Indien de sleepboot wordt ingezet voor prestaties van lange duur, hetgeen slechts uitzonderlijk voorkomt, geniet de bemanning wel degelijk de kosteloze voeding aan boord.

VRAAG 14:

Het vlottend droogdok van Oostende werkt zeer goed tot ieders voldoening. Het lijkt wenselijk dat het personeel, werkende op de droogdok een aangepaste bezoldiging ontvangt voor het speciale werk dat van hen nu gevraagd wordt.

ANTWOORD:

Het personeelskader van het vlottend droogdok is vastgesteld met inachtneming van de bijzondere werkzaamheden eigen aan de bediening van een droogdok. Aan de bijzondere functies beantwoorden ook bijzondere graden en derhalve is de bezoldiging eveneens afgestemd op de eigen aard der werkzaamheden in het droogdok.

VRAAG 15:

Gaarne werd vernomen hoever het staat met de liquidatie van de Regie van het Zeewezen, waarmee in 1945 een aanvang werd genomen en die in 1959 nog steeds niet beëindigd is.

ANTWOORD:

Een koninklijk besluit van 1 april 1960 genomen in uitvoering van artikel 9 van de besluitwet van 23 augustus 1941 tot oprichting van de Regie van het Zeewezen en dat eerlang in het *Belgisch Staatsblad* zal verschijnen, stelt de Regie van het Zeewezen in liquidatie van 1 januari 1960 af.

Dit koninklijk besluit voorziet in de afsluiting van de liquidatie door de Minister van Verkeerswezen na goedkeuring van het actief en het passief van dit organisme door de Minister van Financiën.

De Minister zal die inventaris eerlang ter goedkeuring aan mijn Collega van Financiën voorleggen.

VRAAG 16:

Bestaat er een bedrijfsboekhouding voor de lijn Oostende-Dover?

Zo ja, is het mogelijk er de resultaten van mede te delen?

ANTWOORD:

Er bestaat geen bedrijfsboekhouding van de lijn Oostende-Dover die dus onderworpen is aan de regels van de Rijkscomptabiliteit. De bevoegde dienst maakt evenwel jaarlijks een balans op die rekening houdt met de afschrijving van het materieel, met de sociale lasten, enz. Voor 1958 bedraagt de winst van de lijn Oostende-Dover meer dan 135.000.000 frank; voor 1959 werd de balans nog niet opgemaakt.

D. — Regie der Luchtwegen.

VRAAG 1:

Wanneer zal het ontwerp van personeelsstatuut van de Regie der Luchtwegen, die de 20e november 1946 werd opgericht, verschijnen? De heer Minister heeft in februari verklaard dat dit statuut zou teruggestuurd worden in de maand maart.

Welk is de juiste toestand?

séjour en mer, de sorte que les équipages des bateaux-pilotes en tour de rôle sur terre ne peuvent bénéficier de cet avantage. La situation à bord du remorqueur de garde permanente ne peut être comparée à celle des bateaux-pilotes en tour de rôle en mer. Le remorqueur reste toujours à *quai* prêt à l'appareillage et n'est généralement mis en service que pour des prestations de courte durée. Les équipages font toujours 12 heures de service, suivies de 24 heures de repos.

Au cas où le remorqueur est mis en service pour des prestations de longue durée, ce qui n'arrive qu'exceptionnellement, l'équipage bénéficie effectivement, à bord, de la gratuité de la nourriture.

QUESTION 14:

La cale sèche flottante d'Ostende donne entière satisfaction. Il me paraît désirable que le personnel de la cale sèche reçoive une rémunération équitable pour le travail spécial qui lui est demandé à présent.

RÉPONSE:

Le cadre du personnel de la cale sèche flottante est fixé compte tenu des activités spéciales propres au travail effectué en cale sèche. Aux fonctions spéciales répondent aussi des grades spéciaux et la rémunération correspond par voie de conséquence à la nature spécifique des activités dans la cale sèche.

QUESTION 15:

On aimerait savoir où en est la liquidation de la Régie de la Marine, entamée en 1945 et non encore terminée en 1959.

RÉPONSE:

Un arrêté royal du 1 avril 1960 qui a été pris en exécution de l'article 9 de l'arrêté-loi du 29 août 1941 instituant la Régie de la Marine et qui paraîtra sous peu dans le *Moniteur belge*, met en liquidation la Régie de la Marine à partir du 1^{er} janvier 1960.

Cet arrêté royal prévoit la clôture de la liquidation par le Ministre des Communications après approbation, par le Ministre des Finances, de l'inventaire de l'actif et du passif de cet organisme.

Le Ministre compte soumettre sous peu cet inventaire à l'approbation de son collègue des Finances.

QUESTION 16:

Existe-t-il une comptabilité industrielle pour les lignes Ostende-Douvres?

Dans l'affirmative, serait-il possible d'en communiquer les résultats?

RÉPONSE:

Il n'existe pas de comptabilité industrielle pour la ligne Ostende-Douvres, qui est donc soumise aux règles de la comptabilité de l'Etat. Le service compétent dresse toutefois annuellement un bilan qui tient compte de l'amortissement du matériel, des charges sociales, etc. Pour 1958, le bénéfice de la ligne Ostende-Douvres s'élève à plus de 135.000.000 francs; pour 1959 le bilan n'a pas encore été établi.

D. — Régie des Voies aériennes.

QUESTION 1:

Quand paraîtra le projet de statut du personnel de la Régie des Voies aériennes, créée le 20 novembre 1946?

Le Ministre a déclaré en février que ce statut serait renvoyé dans le courant du mois de mars.

Quelle est exactement la situation?

ANTWOORD :

De Raad van State heeft zijn advies over het ontwerp van statuut medegedeeld.

Het wordt thans door de bevoegde diensten onderzocht.

In de loop van de volgende maand zal het ontwerp voor advies aan de dienst voor Algemeen Bestuur worden overgemaakt.

E. — Regie van Telegraaf en Telefoon.

VRAAG 1 :

R. T. T.: verklarende nota's ter rechtvaardiging van de vooruitzichten der uitgaven, blz. 117.

De nastaaende verminderingen zijn niet gerechtvaardigd:

Post 6: 1.700.000 frank in 1960 tegen 2.250.000 frank in 1959 (uitkering voor moederschap en bijstand bij overlijden).

Post 8: 1.000.000 frank in 1960 tegen 1.400.000 frank in 1959 (sport en vermaak).

Post 9: 9.500.000 frank in 1960 tegen 10.000.000 frank in 1959 (tussenkost in de mutualiteitsbijdragen).

Post 10: 170.000 frank in 1960 tegen 250.000 frank in 1959 (tegenwoordiging in manifestaties ter ere van gedecoreerden, enz.).

Post 13: niets in 1960 tegen 100.000 frank in 1959 (onvoorzien).

Het zou interessant zijn de redenen te kennen van de verminderingen dezer posten.

ANTWOORD :

Zoals duidelijk blijkt uit de onderstaande tabel werden in vorige jaren de ramingen veel te hoog genomen ten opzichte van de werkelijke uitgaven.

In sommige gevallen beliep dit 20 tot 30 %, wat zeker onverantwoord is.

	1957		1958	
	voorzien	uitgegeven	voorzien	uitgegeven
Art. 10: Sociale werken.				
1. Preventieve geneeskunde...	600	486	700	500
2. Hulpfondsen...	4.000	829	1.250	773
3. Helende geneeskunde...	5.500	6.761	7.000	7.414
4. Kindervacaties...	6.000 (1)	3.347	5.000	2.909
5. Bijzonder fonds...	4.000	3.167	4.000	2.772
6. Moederschap, enz.	2.000	1.923	2.000	1.745
7. Mess en cantines...	9.500 (1)	2.702	4.000	2.232
8. Sport en vermaak...	650	648	800	916
9. Tegemoetkoming in mutualiteitsbijdragen	9.750	9.690	10.000	9.526
10. Feesten voor gedecoreerden, enz.	450	184	250	153
11. Ziekteverzekering R. T. T.	400	150	400	408
12. Peterschapsfonds...	—	86	350	326
13. Onvoorzien...	100	—	100	21
Totaal ...	39.350	29.973	35.850	29.695

Voor 1960 werden de vooruitzichten dus in redelijker mate aan de werkelijk te verwachten uitgaven aangepast.

Hierna een tabel die, voor de besproken posten, de werkelijke uitgaven van 1959 weergeeft naast het voorzien krediet voor 1959 en 1960.

(1) Deze posten 4 en 7 bevatten ook de personeelsbezoldiging. Voor 1958, werd deze echter overgedragen op artikelen 1 en 2.

RÉPONSE :

Le Conseil d'Etat a communiqué son avis concernant le projet de statut.

Il fait actuellement l'objet d'un examen des services compétents.

Dans le courant du mois prochain le projet sera transmis pour avis au Service d'Administration générale.

E. — Régie des Télégraphes et des Téléphones.

QUESTION 1 :

R. T. T. notes justificatives à l'appui des prévisions de dépenses, page 117.

Ne sont pas justifiées, les diminutions de dépenses ci-après :

Poste 6: 1.700.000 francs en 1960, contre 2.250.000 francs en 1959 (allocation de maternité et assistance en cas de décès).

Poste 8: 1.000.000 francs en 1960, contre 1.400.000 francs en 1959 (sport et agréments).

Poste 9: 9.500.000 francs en 1960, contre 10.000.000 francs en 1959 (intervention dans les cotisations de mutualité du personnel, etc.).

Poste 10: 170.000 francs en 1960, contre 250.000 francs en 1959 (interventions dans les manifestations en l'honneur des décorés, etc.).

Poste 13: néant en 1960 contre 100.000 francs en 1959 (imprévu).

Il serait intéressant de connaître les motifs des réductions opérées sur ces postes.

RÉPONSE :

Ainsi qu'il ressort clairement du tableau ci-dessous, les prévisions des années précédentes furent trop élevées par rapport aux dépenses réelles.

Dans certains cas elles excèdent celles-ci de 20 à 30 %, ce qui n'est certainement pas justifié.

	1957		1958	
	prévu	utilisé	prévu	utilisé
Art. 10: Œuvres sociales :				
1. Médecine préventive...	600	486	700	500
2. Fonds de secours...	4.000	829	1.250	773
3. Médecine curative...	5.500	6.761	7.000	7.414
4. Vacances enfantines...	6.000 (1)	3.347	5.000	2.909
5. Fonds spécial...	4.000	3.167	4.000	2.772
6. Assistance maternelle, etc.	2.000	1.923	2.000	1.745
7. Mess et cantines...	9.500 (1)	2.702	4.000	2.232
8. Sport et agréments...	650	648	800	916
9. Intervention dans les cotisations des mutualités...	9.750	9.690	10.000	9.526
10. Fêtes en l'honneur des décorés...	450	184	250	153
11. Assurance maladie R.T.T.	400	150	400	408
12. Fonds de parrainage...	—	86	350	326
13. Imprévus...	100	—	100	21
Totaux ...	39.350	29.973	35.850	29.695

Pour 1960 les prévisions furent donc adaptées dans une mesure raisonnable aux dépenses réelles, auxquelles il faut s'attendre.

Ci-après un tableau qui, pour les postes cités dans la question, indique les dépenses réelles de 1959 en regard des crédits prévus en 1959 et 1960.

(1) Ces postes 4 et 7 comprennent également la rémunération du personnel. Pour 1958, ces dépenses sont toutefois reportées aux articles 1 et 2.

Post	Voorzien krediet voor 1959	Werkelijke uitgaven in 1959	Voorzien krediet voor 1960
6	2.250.000	1.669.781	1.700.000
8	1.400.000	1.223.207	1.000.000
9	10.000.000	9.454.976	9.500.000
10	250.000	246.519	170.000
13	100.000	2.900	—

Voor de posten 6 en 9 is dus een voldoende krediet voorzien in verhouding tot de werkelijke te verwachten uitgaven.

Post 8: in 1959 begreep deze post een bijdrage van 500.000 frank, door de Regie te betalen aan het sportcentrum van St-Genesius-Rode. Daar dit sportcentrum evenwel bepaalde bedragen verschuldigd is aan de Regie werd beslist deze vergoeding niet meer in het budget op te nemen maar ze eenvoudig in mindering te brengen van de schulden van het sportcentrum tegenover de Regie. In feite komt het neer op een verhoging van deze post met 227.000 frank tegenover de werkelijke uitgaven van 1959.

Post 10: de voorziening is gesteund op het werkelijk aantal te viëren personeelsleden.

Post 13: deze post moet niet meer voorzien worden. Een overdracht van krediet van de ene naar de andere post is steeds mogelijk (wanneer onvoorziene omstandigheden zulks vereisen) vermits het globaal krediet van artikel 10 een bepaalde marge biedt.

VRAAG 2:

Kan de heer Minister reeds mededelen of de Regie T. T. het dienstjaar 1959 afsluit met winst?

In bevestigend geval, welke is het vermoedelijk bedrag van die winst?

ANTWOORD:

Het dienstjaar 1959 heeft een winst opgeleverd van 88.675.452,90 frank.

VRAAG 3:

1) Hoeveel vragen om aansluiting op de telex zijn in vertoef per gewest?

2) is het juist dat verschillende cliënten sedert maanden op aansluiting wachten wegens gebrek aan toestellen.

ANTWOORD:

Aansluitingscentrale	Aantal hangende aanvragen	Gedane betalingen	Datum der oudste aanvraag
Brussel	15	9	21-3-1960
Antwerpen	3	—	27-4-1960
Charleroi	1	—	26-4-1960
Kortrijk	4	—	12-4-1960
Gent	1	—	29-4-1960
Luik	4	—	14-4-1960
Bergen	1	—	25-4-1960
Mechelen	1	1	12-4-1960
Oostende	1	1	1-4-1960
Verviers	3	3	25-3-1960
Hasselt	—	—	—
Libramont	—	—	—
Leuven	—	—	—
Namen	—	—	—

Er is geen enkele vraag waaraan geen gevolg kan worden gegeven. De aansluitingen, waarvoor de voorafgaande taksen betaald zijn, zullen eerlang worden uitgevoerd.

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt is er geen noemenswaardige vertraging.

Poste	Crédits prévus pour 1959	Dépenses réelles en 1959	Crédits prévus pour 1960
6	2.250.000	1.669.781	1.700.000
8	1.400.000	1.223.207	1.000.000
9	10.000.000	9.454.976	9.500.000
10	250.000	246.519	170.000
13	100.000	2.900	—

Pour les postes 6 et 9, il est donc prévu un crédit suffisamment en rapport avec les dépenses réelles auxquelles il faut s'attendre.

Poste 8: en 1959 ce poste comprenait un montant de 500.000 francs représentant la cotisation de la Régie au centre récréatif de Rhode-St-Genèse. Comme ce centre récréatif est redevable de certaines sommes, il a été décidé de ne plus reprendre cette cotisation au budget mais de la déduire simplement de la dette du centre récréatif. En fait le poste est en augmentation de 227.000 francs par rapport aux dépenses réelles de 1959.

Poste 10: les prévisions sont basées sur le nombre réel d'agents à décorer.

Poste 13: ne doit plus être prévu. Un transfert de crédit d'un poste à un autre est toujours possible (quand des circonstances imprévues l'exigent), puisque le montant global des crédits de l'article 10 présente une certaine marge.

QUESTION 2:

M. le Ministre peut-il déjà me dire si la R. T. T. clôture l'exercice 1959 avec un bénéfice?

Dans l'affirmative, quel est le montant présumé de celui-ci?

RÉPONSE:

L'exercice 1959 a fait apparaître un bénéfice de 88.675.452,90 francs.

QUESTION 3:

1) Quel est le détail par circonscription T.T. du nombre de demandes de raccordement au Télec en souffrance.

2) est-il exact, qu'à défaut d'appareils, des nouveaux clients attendent depuis plusieurs mois leur raccordement.

RÉPONSE:

Centrale de raccordement	Nombre de demandes en instance	Paiements effectués	Date de la plus ancienne demande
Bruxelles	15	9	21-3-1960
Anvers	3	—	27-4-1960
Charleroi	1	—	26-4-1960
Courtrai	4	—	12-4-1960
Gand	1	—	29-4-1960
Liège	4	—	14-4-1960
Mons	1	—	25-4-1960
Malines	1	1	12-4-1960
Ostende	1	1	1-4-1960
Verviers	3	3	25-3-1960
Hasselt	—	—	—
Libramont	—	—	—
Louvain	—	—	—
Namur	—	—	—

Il n'y a aucune demande à laquelle il ne serait pas possible de donner suite. Les raccordements, pour lesquels les redevances préalables ont été acquittées, seront exécutés prochainement.

Comme il ressort du tableau ci-dessus, il n'y a pas de retard digne d'être mentionné.

VRAAG 4:

In de lopende uitgave voorziet het budget van Verkeerswezen een som van 63.000 frank voor toezicht op de R. T. T.

Denkt de heer Minister niet dat, gelet op de belangrijkheid van de zending der leden van het Comité van toezicht en de menigvuldige presentaties hieraan verbonden, de voorzienen som werkelijk ontoereikend is.

ANTWOORD:

Deze kwestie is de Minister niet ontgaan en onlangs werd de vergoeding van deze commissarissen verhoogd door toekenning van presentiegeld ten laste van de R. T. T.

F. — Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

VRAAG 1:

De N.M.V.B. heeft het voornemen opgevat om de busdiensten van lijn 931 c Chimay-Couvin-Le Mesnil en van lijn 932 c Chimay-Rièzes-Couvin in merkelijke mate te beperken.

Bij de bespreking door de Kamer van de begroting van het departement van Verkeerswezen voor 1959, had ik de aandacht gevestigd op de deficitaire toestand van de transportsector in deze grensstreek. Er dient aan herinnerd dat de arbeiders van de door lijn 132c bediende gemeenten die in de fabrieken van Couvin te werk zijn gesteld minstens 12 uur van huis weg zijn, ofschoon zij slechts op 12 km van hun werk wonen. Dit geldt ook voor de studenten die te Couvin naar school gaan.

Thans wil men de toestand nog verscherpen en een nieuwe slag toebrengen aan deze reeds stiefmoederlijke behandelde streek.

De aandacht van de Minister wordt gevestigd op de nadelen die uit de afschaffing van zekere busritten op deze lijnen zou voortvloeien voor de betrokken streek en ik hernieuw mijn verzoek om de dienstregeling te verbeteren.

Aan de Minister worden nog de volgende drie vragen gesteld:

1) Is het niet mogelijk een wijziging te brengen in de regeling van de morgen- en avonddiensten op de lijn 932 c; het geldt hier bussen die door arbeiders en studenten worden genomen?

2) Kunnen de exploitatiekosten niet worden gedekt door de in de loop van de dag kleine autobussen in dienst te stellen? Het gaat immers niet om « mastodonten » met 80 plaatsen te laten rijden, wanneer een autobus voor 20 à 30 personen volstaat.

3) Welke aanspraken kunnen de gemeenten doen gelden die in 1899 en in 1903 het aanleggen van de buurtspoorweg 932 c hebben helpen financieren?

* * *

In de streek tussen Sambre en Maas bestaan nog verschillende gebouwen die vroeger als tramremise dienst hebben gedaan.

Deze gebouwen worden sedert tal van jaren niet meer gebruikt en sommigen van deze remises staan op invallen.

Kan men deze gebouwen geen nieuwe bestemming geven; zo niet, waarom worden ze niet verkocht?

ANTWOORD:

1) Het is juist dat de Nationale Maatschappij zich genoodzaakt voelt eerlang de dienstregeling van de lijnen van de streek Chimay-Couvin in te krimpen. Het betreft reizen met een uitzonderlijk geringe bezetting.

Wegens de deficitaire toestand van de buurtspoorweglijnen van de streek dienen bezuinigingen gedaan ten einde het reeds ondergaande verlies ten bedrage van 2.184.086 frank op 31 december 1959 te beperken.

De vitale behoeften van de streek zullen evenwel verder verzekerd worden.

2) Voertuigen met 80 plaatsen zijn vereist voor het vervoer 's morgens en 's avonds. Het gaat niet op over twee soorten materieel te willen beschikken: grote voertuigen voor de spitsuren en kleine voor de kalme uren; wegens de deficitaire toestand van die lijnen zou het te investeren kapitaal noch de afschrijving van een dubbel voertuigenpark kunnen gerechtvaardigd worden.

3) De gemeenten zijn gezamenlijk deelgenoot voor $\frac{1}{4}$ van het ingebrachte kapitaal. Zij vereffenen hun aandeel in het kapitaal door het betalen van jaarlijkse aflossingen over een duur van 90 jaar.

QUESTION 4:

Parmi les dépenses courantes du budget des Communications, il est prévu une somme de 63.000 francs pour frais de surveillance de la R. T. T.

Etant donné l'importance de la mission dévolue aux membres du Comité de Surveillance et les nombreuses prestations assujettissantes que comporte cette charge, M. le Ministre n'estime-t-il pas que la somme, prévue en l'occurrence, est nettement insuffisante.

RÉPONSE:

La question n'a pas échappé au Ministre et récemment la rémunération de ces commissaires a été majorée par l'octroi de jetons de présence à charge de la R. T. T.

F. — Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

QUESTION 1:

La S.N.C.V. a l'intention de réduire considérablement les services de bus sur les lignes 931 c Chimay-Couvin-Le Mesnil et 932 c Chimay-Rièzes-Couvin.

Lors de la discussion par la Chambre du budget du Département des Communications pour 1959, l'attention avait été attirée sur la situation déficitaire des transports dans cette région frontalière. Il a lieu de rappeler que les ouvriers des communes, desservies par la ligne 132 c, occupés dans les usines de Couvin, sont absents de chez eux pendant au moins 12 heures par jour alors que leur domicile n'est situé qu'à 12 km du lieu de travail. Même situation pour les étudiants qui fréquentent les établissements scolaires de Couvin.

Aujourd'hui, on veut encore aggraver la situation et porter un nouveau coup à cette région déjà déshéritée.

L'attention de M. le Ministre est attirée sur les conséquences fâcheuses qu'aurait, pour la région, la suppression de certains bus sur les lignes précitées et je renouvelle ma demande tendant à l'amélioration des horaires.

Les trois questions suivantes ont encore été posées à M. le Ministre.

1) Ne pourrait-on envisager d'aménager les horaires des bus du matin et du soir sur la ligne 932 c; il s'agit des bus empruntés par les ouvriers et les étudiants?

2) N'y aurait-il pas lieu, afin de réduire les frais d'exploitation, d'envisager la mise en service de petits bus pendant la journée? Il est en effet anormal de faire circuler des mastodontes d'une capacité de 80 personnes alors qu'un bus de 20 à 30 personnes suffirait.

3) Quels sont les droits des communes qui, en 1899 et 1903, ont participé financièrement à la création de la ligne vicinale 932 c?

* * *

Il existe dans l'Entre Sambre et Meuse plusieurs immeubles ayant servi autrefois de dépôts de tramways.

Ces bâtiments sont inutilisés depuis plusieurs années et certains menacent ruine.

Ne pourrait-on envisager une nouvelle affectation de ces immeubles et dans le cas où cette solution s'avérerait impossible, pourquoi ne pas les vendre?

RÉPONSE:

1) Il est exact que la Société Nationale se voit forcée de réduire prochainement l'horaire des lignes de la région Chimay-Couvin. Il s'agit de voyages particulièrement peu utilisés.

La situation déficitaire des lignes vicinales de la région nécessite des économies en vue de limiter les pertes déjà enregistrées et qui s'élèvent au 31 décembre 1959 à 2.184.086 francs.

Les besoins vitaux de la région continueront cependant à être assurés.

2) Les véhicules de 80 places sont nécessaires pour les transports du matin et du soir. On ne peut pas imaginer d'avoir deux sortes de matériel: des grands véhicules pour les heures de pointe et des petits pour les heures creuses; la situation déficitaire de ces lignes ne permettrait pas de justifier le capital à investir ni les amortissements d'un double parc de véhicules.

L'ensemble des communes est actionnaire pour $\frac{1}{4}$ du capital souscrit. Elles constituent leur quote-part dans le capital par le paiement d'annuités réparties sur une durée de 90 ans.

De gemeenten hebben recht op dividenden wanneer er winst geboekt wordt, maar in geval van verlies wordt dit geheel door de Nationale maatschappij gedragen.

Daar de Nationale Maatschappij geheel het handelsrisico van de onderneming draagt, moet zij in volle mate van het mogelijke haar financieel evenwicht verzekeren en eventueel daartoe de noodzakelijke bezuinigingen doen.

De N.M.V.B. bezet volledig de stelplaatsen waarover zij beschikt in het land tussen Samber en Maas, te Solre-sur-Sambre, Salzinnes, Forges, Warnant, Wagnelée en Wépion.

— zij bezet twee gedeeltelijk te Nalinnes en te Morville daar de rest verkocht werd;

— zij bezet gedeeltelijk die te Thuillies, Malonne en Lesves, terwijl de rest verhuurd werd.

Een enkele stelplaats te Cul-des-Sarts blijft onbezet, maar daaromtrent zal weldra een beslissing getroffen worden daar de plans van het afbreken van de lijn zopas goedgekeurd werden.

De N.M.V.B. meent zich nog niet definitief te kunnen uitspreken over het lot dat de nog bezette stelplaatsen wacht, alvorens de N.M.B.S. een beslissing getroffen heeft betreffende de structuurherformingen welke zij voor de lijnen van de streek overweegt.

Het zou inderdaad kunnen gebeuren dat de N.M.V.B. overgaat tot de exploitatie van vervangingsautobussen en tot het gebruik van sommige van bedoelde gebouwen als bergplaatsen voor haar nieuwe voertuigen.

G. — Toerisme.

VRAAG 1 :

Het volkstoerisme neemt aanzienlijke uitbreiding tussen Samber en Maas. Ongelukkig is deze streek slecht bedeed met openbare vervoermiddelen; er dienen dringend grote toelagen aan dit deel van het land te worden verleend, wil men in de steeds scherper wordende behoeften voorzien.

Verschillende toeristenoorden als daar zijn de kust, de Ardennen en de Maasvallei hebben reeds aanzienlijke subsidies ontvangen.

Kan de Minister geen speciale toelage voor het toerismeverkeer in de streek tussen Samber en Maas verlenen?

ANTWOORD :

De toelagen voor toeristische uitrusting worden verleend op voordracht van de Provinciale Toeristische Federaties. In dit raam, zullen de voorgelegde voorstellen betreffende de localiteiten gelegen in « Tus-sen Samber en Maas » welwillend onderzocht worden.

Les communes ont droit à des dividendes en cas de bénéfice, mais, en cas de déficit, celui-ci est entièrement supporté par la Société Nationale.

La Société Nationale supportant entièrement le risque commercial de l'entreprise, elle doit, dans toute la mesure du possible, assurer son équilibre financier et réaliser, le cas échéant, les économies indispensables pour y parvenir.

Des dépôts ou remises que la S.N.C.V. possède dans l'Entre Sambre et Meuse, ceux de Solre-sur-Sambre, Salzinnes, Forges, Warnant, Wagnelée et Wépion sont entièrement occupés par elle;

— ceux de Nalinnes et Morville sont occupés en partie par elle, le reste a été vendu;

— ceux de Thuillies, Malonne et Lesves sont occupés partiellement par elle, le reste ayant été donné en location.

Un seul dépôt, celui de Cul-des-Sarts, reste inoccupé mais une décision sera prise à son sujet à bref délai, les plans de démontage de la ligne venant d'être approuvés.

La S.N.C.V. estime ne pouvoir statuer définitivement sur le sort à réserver aux dépôts encore occupés avant que la S.N.C.B. ne se soit prononcée sur les réformes de structure qu'elle envisage sur les lignes de la région.

Il se pourrait, en effet, que la S.N.C.V. soit amenée à exploiter des services d'autobus de substitution et à utiliser certains des bâtiments en cause comme garages pour ses nouveaux véhicules.

G. — Tourisme.

QUESTION 1 :

Le tourisme social se développe considérablement dans l'Entre Sambre et Meuse. Malheureusement, l'équipement de cette région est déficient et il s'avère urgent, si l'on veut répondre aux besoins qui se font toujours grandissants, que des subsides importants soient réservés à cette partie du pays.

Plusieurs régions touristiques telles : la Côte, Ardenne et Meuse, ont déjà bénéficié de subsides importants.

M. le Ministre ne pourrait-il prévoir une aide spéciale pour l'équipement touristique de l'Entre Sambre et Meuse?

RÉPONSE :

Les subsides d'équipement touristique sont octroyés sur proposition des Fédérations Touristiques Provinciales. Les propositions qui seront soumises dans ce cadre et qui concerneront des localités sises dans l'Entre Sambre et Meuse, seront examinées avec bienveillance.