

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1954-1955.

VERGADERING VAN 22 MAART 1955.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van de wetsontwerpen houdende de begrotingen van het Ministerie van Verkeerswezen voor de dienstjaren 1954 en 1955.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1954-1955.

SÉANCE DU 22 MARS 1955.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner les projets de loi contenant les budgets du Ministère des Communications pour les exercices 1954 et 1955.

Aanwezing : de hh. DE BLOCK, voorzitter-verslaggever; DE BAECK, DEBAISE, DEKEYZER, DELPORT, DEMARNEFFE, FERIJN, FERON, MOTZ, NEELS, PONTUS, SEGERS, STUBBE, USELDING, VAN IMPE, VERGEYLEN, VERSIEREN en BRIOT, GOOSSENS en VINOIS, verslaggevers.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het verslag dat wordt voorgelegd aan de Hoge Vergadering wijkt deze maal af van de traditie. De begrotingen 1954 en 1955 worden niet afzonderlijk, maar wel samen behandeld.

Deze werkmethode lijkt volledig verantwoord. De Commissie van Verkeerswezen wijdde twee vergaderingen aan de bespreking der begroting 1954 en wel op 23 en 30 Juni 1954. Deze vergaderingen werden ingenomen door een uitvoerige uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen en een nagenoeg even uitvoerige tussenkomst van een commissaris. Beide tussenkomsten werden beknopt samengevat en rondgedeeld aan de leden der Commissie.

Daarna ging de Senaat met verlof. Het gevolg was dat de besprekingen niet konden voortgezet worden. Ondertussen werd het begrotingsontwerp voor het dienstjaar 1955 ingediend bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

In die voorwaarden had uwe Commissie zich uit te spreken over de vraag of het wenselijk was

R. A 4968 en 4969.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVbis en 5-XVI (Zitting 1954-1955) : Wetsontwerpen overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

MESDAMES, MESSIEURS,

Tel qu'il est soumis à la Haute Assemblée, le présent rapport déroge à la tradition. En effet, les budgets de 1954 et de 1955 y sont traités ensemble et non séparément.

Cette méthode semble pleinement justifiée. La Commission des Communications a consacré deux séances à l'examen du budget de 1954, les 23 et 30 juin 1954. Au cours de ces réunions, le Ministre des Communications a fait un exposé détaillé, suivi d'une intervention non moins circonstanciée d'un commissaire. Ces deux exposés ont été résumés succinctement dans le texte distribué aux membres de la Commission.

Puis le Sénat est parti en vacances et les discussions n'ont pu être poursuivies. Dans l'intervalle, le projet de budget pour l'exercice 1955 fut déposé à la Chambre des Représentants.

Devant cette situation, votre Commission a dû se prononcer sur le point de savoir s'il était souhai-

R. A 4968 et 4969.

Voir :

Documents du Sénat :

5-XVbis et 5-XVI (Session de 1954-1955) : Projets transmis par la Chambre des Représentants.

voor elk der begrotingsontwerpen een afzonderlijk verslag te maken.

Met algemene stemmen werd aangenomen één enkel verslag op te stellen voor de beide begrotingsontwerpen : 1954 en 1955. Deze beslissing wordt gemotiveerd door de redenen die hierna worden opgegeven en die eenparig door alle commissieleden worden bijgetreden :

a) Het is praktisch onmogelijk de besprekingen te beperken tot één dienstjaar. Met dergelijke werkwijze zouden verschillende vraagstukken tweemaal behandeld worden;

b) Het opstellen van twee verslagen zou voor gevolg hebben dat de kosten van drukken onnodig worden verhoogd.

Bij de behandeling van de twee begrotingen heeft uwe Commissie een werkmethode gevolgd, waarvan de sporen in dit verslag worden teruggevonden. De Minister heeft een algemene uiteenzetting gegeven. Daarna werden de belangrijkste punten telkens afzonderlijk behandeld. In dit verslag werd, bij elk hoofdstuk, het deel der uiteenzetting van de h. Minister, dat op dit punt slaat, samengevat; daarna volgen de opmerkingen of vragen der leden van de Commissie. Aldus wordt een samenhangend geheel verkregen. Deze werkwijze heeft trouwens toegelaten het onderzoek der begrotingen af te handelen in drie vergaderingen.

De evolutie der begrotingscijfers.

De onderstaande tabel geeft een beeld van de evolutie der uitgaven van het Departement sedert 1951 :

table de rédiger un rapport distinct pour chacun des projets de budget en cause.

A l'unanimité, il a été décidé de s'en tenir à un seul rapport pour les deux projets de budget 1954 et 1955. Cette décision se justifie pour les motifs exposés ci-dessous, qui ont d'ailleurs recueilli l'adhésion unanime des membres de la Commission :

a) Il est pratiquement impossible de limiter la discussion à un seul exercice. Pareille méthode aboutirait à devoir traiter deux fois les mêmes problèmes;

b) La rédaction de deux rapports aurait pour effet d'augmenter inutilement les frais d'impression.

Pour l'examen des deux budgets en question, votre Commission a suivi une méthode dont on retrouve les traces dans le présent rapport. Tout d'abord, le Ministre a fait un exposé général, dont les points principaux ont ensuite été examinés séparément. Chaque chapitre du présent rapport est accompagné du résumé de la partie correspondante de l'exposé ministériel; puis viennent les observations ou questions des membres de la Commission. Ainsi on obtient un ensemble cohérent. Cette méthode a d'ailleurs permis de terminer l'examen des budgets en trois séances.

Evolution des chiffres budgétaires.

Le tableau ci-dessous reflète l'évolution des dépenses du Département depuis 1951 :

Dienstjaar — <i>Exercice</i>	(In duizenden franken — <i>En milliers de francs</i>)		
	Begrotingskredieten — <i>Crédits budgétaires</i>	Netto-bijkredieten — <i>Crédits supplémentaires nets</i>	Totaal voor het dienstjaar — <i>Total pour l'exercice</i>
1951	4.179.306	42.230	4.221.536
1952	4.604.188	81.181	4.685.369
1953	4.311.538	14.008	4.308.089
1954	4.775.661	87.355	4.863.016
1955	4.866.433	—	—

De bovenstaande cijfers bevatten zowel de kredieten bestemd voor de eigenlijke diensten van het Departement als die welke bestemd zijn voor de parastatale instellingen.

Door netto-bijkredieten wordt bedoeld het cijfer dat bekomen wordt nadat de gevraagde vermeerderingen werden verminderd met de minder voorziene uitgaven.

Ces chiffres englobent à la fois les crédits destinés aux services du Département et ceux qui sont sollicités en faveur des organismes parastataux.

On entend par crédits supplémentaires nets le chiffre obtenu en déduisant des augmentations de crédit sollicitées les diminutions de dépenses prévues.

Evolutie van het personeel.

De onderstaande tabel geeft voor dezelfde jaren de veranderingen aan die plaats grepen in het personeel. Zij werd onderverdeeld in groepen, zoals trouwens in de tabel wordt aangegeven :

Evolution des effectifs.

Le tableau ci-dessous indique, pour ces mêmes années, les changements intervenus dans les effectifs. Il a été subdivisé en groupes :

	1951	1952	1953	1954	1955 (1)
I. — DEPARTEMENT. — DEPARTEMENT.					
Algemene Diensten (vervoer, luchtwegen en toerisme inbegrepen). — <i>Services généraux (y compris les transports, les voies aériennes et le tourisme)</i> . . .	347	354	353	364	375
Marine. — <i>Marine</i>	1.639	1.645	1.625	1.593	1.576
Posterijen. — <i>Postes</i>	24.726	25.099	25.543	25.601	25.557
Totaal. — <i>Total</i>	26.712	27.098	27.521	27.558	27.508
II. — PARASTATALEN. — PARASTATAUX.					
R.T.T. — <i>R.T.T.</i>	18.435	18.240	18.116	17.782	17.600
Regie Luchtwegen. — <i>Régie des Voies aériennes</i> . .	900	891	908	885	890
N.I.R. — <i>I.N.R.</i>	1.021	1.067	1.062	1.078	1.181 (2)
Totaal. — <i>Total</i>	20.356	20.198	20.086	19.745	19.671
Algemeen totaal. — <i>Total général</i>	47.068	47.296	47.607	47.303	47.179

(1) Op 1 Januari. — *Au 1^{er} janvier.*

(2) Verhoging van de effectieven is toe te schrijven aan de oprichting van de Televisie. — *L'augmentation des effectifs résulte de la création de la Télévision.*

De Posterijen.

In zijn algemene uiteenzetting betreffende deze belangrijke bedrijfstak voor het land besprak de Minister de onderstaande punten.

Gebouwen.

De Dienst der Gebouwen hangt af van het Ministerie van Openbare Werken. Op de begroting van dit Departement werden van 1 Januari 1947 tot 31 December 1953, 655 miljoen gevraagd voor het bouwen en moderniseren van postgebouwen. Van dit bedrag werden ongeveer 104 miljoen gebruikt. De inwendige inrichting moet beantwoorden aan behoeften die eigen zijn aan de Post en die het best kunnen bepaald worden door de ambtenaren van de betrokken dienst zelf. Voor het bouwen zou kunnen een beroep gedaan worden op de gewone architecten. Daarmede zal in vele gevallen verkregen worden dat de gebouwen worden aangepast aan de behoeften van de dienst en van de streek en zou het aantal personeelsleden niet nutteloos opgedreven worden.

Administration des Postes.

Au cours de son exposé général relatif à cette Administration, dont l'activité est particulièrement importante pour le pays, le Ministre a abordé les points suivants :

Bâtiments.

Le Service des Bâtiments dépend du Ministère des Travaux Publics. Pour la période allant du 1^{er} janvier 1947 au 31 décembre 1953, 655 millions ont été inscrits au budget de ce Département pour la construction et la modernisation des bâtiments postaux. Sur ce montant, 104 millions environ ont été utilisés. L'aménagement des locaux doit répondre aux besoins particuliers de la Poste, dont les fonctionnaires des services intéressés seront les meilleurs juges. Quant aux travaux de construction, il pourrait être fait appel aux architectes ordinaires, ce qui permettrait, dans de nombreux cas, d'adapter les bâtiments aux besoins du service et au cadre régional. La mesure éviterait également l'augmentation inutile des effectifs.

De Minister onderhandelt om de Dienst der Gebouwen weer onder te brengen bij de post-administratie. Hij hoopt in het belang van de dienst dat deze onderhandelingen met succes zullen bekroond worden.

Mechanisering der diensten.

Weldra zal een nieuwe sorteermachine opgesteld worden te Charleroi. In het nieuwe postgebouw te Brussel, dat zal gelegen zijn aan het Zuidstation, zullen zes of zeven van deze machines gebruikt worden. Deze installatie wordt de belangrijkste van Europa en misschien wel van de wereld. Voorzien wordt dat na de volledige afwerking 200.000 stukken per uur zullen behandeld worden per sorteermachine.

Van het voornemen om van het dak van dit gebouw een landingsplaats voor helicopters te maken, werd afgezien.

Het Zuidstation is een zeer belangrijk spoorwegknooppunt. Een ongeluk zou zware gevolgen hebben voor het ganse spoorverkeer in het land. Het is dan ook voorzichtiger dit risico niet te nemen, vooral daar de afstand tussen de helihaven (Groendreef) en het sorteercentrum in weinige minuten kan afgelegd worden.

Door het niet-aanleggen van het betonnen platform, waarvan de afmetingen trouwens heel beperkt zijn, zou eventueel nog één verdieping kunnen bijgebouwd worden.

De sorteermachines werden verbeterd door ze stofvrij en geruisloos te maken.

Deficit van de Post.

De Directeur-generaal van de Post heeft, na een bezoek aan de Verenigde Staten, een belangrijk verslag uitgebracht. Daaruit blijkt dat ook in dit land, dat nochtans de naam heeft rationeel te werken, de Post met een belangrijk deficit af te rekenen heeft.

De Internationale Postovereenkomst bepaalt dat alle brieven moeten verzonden worden langs de kortste weg. Daaruit volgt de verplichting gebruik te maken van de luchtlijnen. In Amerika zouden 50 % van de luchtlijnen werken met verlies, als zij de Post niet hadden.

In België heeft dit vervoer in 1954, 71.578.367 fr. gekost. De verzender heeft er baat bij, daar zijn brieven vlugger ter bestemming komen. Hij moet voor dit luchtvervoer evenwel niets meer betalen wat het Europees luchtvervoer betreft. Deze onkosten zouden kunnen verminderd worden indien de gebruiker zijn briefwisseling op licht papier zou schrijven.

Grote besparingen zouden eveneens kunnen gedaan worden door het gebruik van standaardomslagen, zowel wat betreft de kleur als het formaat. Experimenten dienaangaande lukten bijzonder goed te Antwerpen.

Le Ministre fait actuellement des démarches en vue d'obtenir que le Service des Bâtiments soit ramené sous la direction de l'Administration des Postes. Il espère, dans l'intérêt du service, que les négociations seront couronnées de succès.

Mécanisation des services.

Une nouvelle machine à trier sera bientôt installée à Charleroi. Le nouveau bâtiment des Postes à Bruxelles, situé à la gare du Midi, abritera six ou sept de ces machines. Cette installation est appelée à devenir la plus importante de l'Europe, sinon du monde. On prévoit que 200.000 pièces pourront être traitées par heure et par machine à trier, une fois l'installation achevée.

Le plan primitif qui prévoyait la création d'un terrain d'atterrissage sur le toit de cet immeuble a été abandonné.

La gare du Midi est un nœud ferroviaire très important. Un accident aurait des conséquences graves pour le trafic ferroviaire du pays entier. Il est donc plus prudent de ne pas courir ce risque, d'autant plus que la distance entre l'héliport (Allée Verte) et le centre de triage peut être parcourue en quelques minutes.

La décision de renoncer à l'aménagement de la plate-forme bétonnée, dont les dimensions sont d'ailleurs très réduites, permettrait d'ajouter éventuellement un ou deux étages au bâtiment.

L'on a pu améliorer les machines trieuses en les mettant à l'abri de la poussière et en les rendant silencieuses.

Déficit de la Poste.

Après sa visite aux Etats-Unis, le Directeur général de la Poste a rédigé un rapport important. On y apprend que, dans ce pays, qui a pourtant la réputation de travailler de façon rationnelle, la Poste se trouve en présence d'un déficit considérable.

La Convention postale internationale stipule que toutes les lettres doivent être expédiées par la voie la plus courte. Cela implique le recours aux lignes aériennes. Aux Etats-Unis, 50 % des lignes aériennes seraient déficitaires, si elles ne participaient pas au trafic postal.

En Belgique, ce transport a coûté 71.578.367 fr. pour l'année 1954. L'expéditeur y trouve son profit, puisque ses lettres parviennent plus rapidement à destination. Mais il ne paye aucun supplément en ce qui concerne les transports aériens européens. D'autre part, il serait possible de réduire les frais, si l'usager employait des enveloppes et du papier à lettre légers.

L'utilisation d'enveloppes standard permettrait aussi de réaliser des économies importantes, tant en ce qui concerne la couleur que le format. Des expériences faites à Anvers ont donné des résultats excellents à cet égard.

De drukwerken vormen een verliespost. Het tarief in België bedraagt fr. 0,20 tegen fr. 0,27 in Holland en meer dan fr. 0,70 in de meeste andere landen. De bedeling van een aantal bladen gebeurt tegen fr. 0,05. De gevolgen hiervan zijn dat de Post voor deze tak jaarlijks een tekort boekt van tientallen miljoenen.

Meer onafhankelijkheid voor de Postadministratie lijkt gewenst.

Postzegels.

Het zou nuttig zijn een soort Fonds van de zegel te vormen. In België worden heel wat onbenutte zegels verbrand, alhoewel deze een philatelische waarde vertegenwoordigen. In andere landen worden deze dan ook verkocht, nadat de gelegenhedsduur voor de frankering verstreken is en mits het aanbrengen van een bijzonder stempel.

Vroeger werden teveel zegels met bijslag gedrukt. Het gevolg was dat de opbrengst sterk verminderde en in sommige gevallen onbeduidend werd. Anderzijds kwamen protesten van de postzegelverzamelaars, die gedwongen werden grote uitgaven te doen.

De uitgifte van zegels met bijslag zal voortaan nog in zeer beperkte mate gebeuren. Anderzijds zullen speciale zegels gedrukt worden, maar zonder bijslag. Dit gebeurde reeds voor de Rotary en de Gentse floralien.

Exploitatierkening van de Post.

Het Beheer der Posterijen maakt elk jaar een exploitatierkening op. Die over het dienstjaar 1953 werd aan alle parlementsleden uitgedeeld. De werkzaamheden voor het opmaken van de rekeningen voor het dienstjaar 1954 zijn thans nog niet beëindigd.

Uwe Commissie van Verkeerswezen bracht op 16 Juni een bezoek aan het Bestuur der Postchecks. Het gebouw blijkt volkomen aangepast aan de noodwendigheden. De diensten werken rationeel en met grote intensiteit. Elke dag wordt een balans opgemaakt van alle verrichtingen, zodat fouten praktisch uitgesloten zijn. Een privaat-onderneming zou zeker geen grotere productiviteit bereiken. Deze dienst mag dan ook beschouwd worden als een model van goede organisatie.

Op 5 Juli bezocht de Commissie het sorteercentrum in De Haag. Dit bezoek was belangwekkend omdat de Commissieleden zich ervan konden overtuigen dat mechanisatie, ook voor de post, ver kan doorgevoerd worden. Op dit gebied is de Belgische Administratie bezig een belangrijke achterstand in te lopen.

Een bezoek aan de Zegeldienst te Mechelen gaf de Commissieleden de overtuiging dat de oude gebouwen op de meest gunstige wijze worden gebruikt. Tussen het personeel zijn knappe vaklieden. De nieuwe machine, die alle bewerkingen

Les imprimés constituent un poste déficitaire. En Belgique, le tarif est de fr. 0,20, alors qu'aux Pays-Bas il s'élève à fr. 0,27 et à plus de fr. 0,70 dans la plupart des autres pays. La distribution de bon nombre de journaux se fait pour fr. 0,05. Cette situation entraîne annuellement pour la Poste un déficit de plusieurs dizaines de millions.

Il paraît souhaitable d'accorder une plus grande indépendance à l'Administration des Postes.

Timbres-poste.

Il serait utile de constituer une espèce de Fonds du timbre. En Belgique, on brûle des timbres inutilisés, alors qu'ils ont une valeur philatélique. Aussi, dans d'autres pays, on les vend après expiration de la durée de validité et moyennant l'apposition d'un cachet spécial.

On a abusé, dans le passé, des timbres avec surcharge. Cette politique a entraîné une forte réduction des recettes qui, dans certains cas, tombèrent à un niveau dérisoire. D'autre part, les collectionneurs de timbres protestent, parce qu'ils sont obligés de faire de grosses dépenses supplémentaires.

L'émission de timbres avec surcharge sera dorénavant très limitée. Par ailleurs, on imprimera des timbres spéciaux, mais sans surcharge. Il en a déjà été ainsi pour le Rotary et les floralies gantoises.

Compte d'exploitation de la Poste.

L'Administration des Postes établit chaque année un compte d'exploitation. Celui de l'exercice 1953 a été distribué à tous les parlementaires. Les opérations relatives à l'établissement des comptes pour l'exercice 1954 ne sont pas terminées à l'heure actuelle.

Le 16 juin dernier, votre Commission des Communications a visité l'Administration des Chèques postaux. Le bâtiment qui l'abrite semble parfaitement adapté aux nécessités des services. Le travail de ceux-ci est rationnel et intense. Chaque jour, on dresse le bilan de toutes les opérations, ce qui exclut pratiquement tout risque d'erreur. Il est certain qu'une entreprise privée n'atteindrait pas une productivité plus grande. Aussi ce service peut-il être considéré comme un modèle de bonne organisation.

Le 5 juillet dernier, la Commission a visité le centre de triage de La Haye. Cette visite fut intéressante, parce qu'elle a permis aux membres de la Commission de se rendre compte du fait que la mécanisation peut être très poussée, même pour la poste. Dans ce domaine, l'Administration belge est en train de rattraper un retard considérable.

Lors de leur visite au Service du Timbre à Malines, les membres de la Commission ont pu constater que les vieux bâtiments y sont utilisés de la façon la plus adéquate. Le personnel compte des techniciens de première force. La nouvelle machine exécutant

uitvoert, is een degelijke aanwinst. De nog gebruikte oude machines zouden moeten vervangen worden. Bij nieuwe aankopen verdient het aanbeveling machines te nemen die zouden toelaten twee- en meerkleurige zegels uit te geven.

Vermeld dient nog een bezoek aan Antwerpen. Hier werd kennis gemaakt met de Belgische sorteer-machine. Het principe dat hier werd toegepast verschilt van dat der Nederlandse constructie. Deze laatste is mechanisch, terwijl de Belgische elektronisch is. In alle objectiviteit mag verklaard worden dat de Belgische machine superieur is vergeleken met de Nederlandse.

De Commissieleden moeten vaststellen dat het personeel werkt in slechte voorwaarden, zowel wat hygiëne als comfort betreft. Het wordt hoog tijd dat de post de beschikking krijgt over goede werklokalen. Uit sociaal oogpunt dienen de Rijksdiensten het voorbeeld te geven. Dit is verder noodzakelijk omdat werken in niet-aangepaste lokalen een nadelige invloed uitoefent op de productie. Dit leidt uiteindelijk tot verhoogde kosten.

* *

Wat de *postgebouwen* betreft stipt de Commissie met genoegen aan dat de Minister de gedachten vertolkt die zij sedert ettelijke jaren telkens naar voren brengt. Er zijn nog te veel gebouwen die een slechte indruk maken op de bezoekers, vooral de vreemdelingen, en waar het personeel werkt in niet te verdedigen voorwaarden.

Het Ministerie van Openbare Werken heeft op dat gebied de verwachtingen niet vervuld. Enerzijds wordt te weinig gebouwd, soms zijn de gebouwen niet aangepast aan de functie die zij moeten vervullen. In vele gevallen werd gewerkt in strijd met alle gezonde opvattingen, doordat eerst het gebouw werd afgewerkt en pas daarna de verlichting, de verwarming, enz. werden aangebracht.

De Post moet niet beschikken over een eigen bouwdienst. Wel dient een beperkte functionele dienst opgericht. Hij zou de uit te voeren werken opdragen aan architecten, de nodige aanduidingen geven betreffende de functionele inrichting en toezicht houden over de aanbesteding en de uitvoering.

De Commissie dringt eenparig aan bij de Regering om aan dit vraagstuk in de kortst mogelijke tijd een oplossing te geven, door uitschakeling van Openbare Werken en door aan de Post de volledige verantwoordelijkheid voor de gebouwen over te dragen.

* *

Bij de behandeling van het *deficit van de Post* wordt er op gewezen dat er waarschijnlijk in werkelijkheid geen tekort is. Er wordt namelijk geen rekening gehouden met verschillende belangrijke factoren : o. m. met de onkosten veroorzaakt door de verkoop van fiscale zegels, met de diensten

toutes les opérations constitue une acquisition précieuse. Il faudrait pourvoir au remplacement des vieilles machines encore en usage. A l'occasion du renouvellement, il se recommande de prendre des machines permettant l'émission de timbres en deux ou plusieurs couleurs.

Signalons encore la visite faite à Anvers, où nous avons eu l'occasion de voir de près la machine à trier belge. Le principe, qui a présidé à sa construction, diffère de celui adopté aux Pays-Bas. La construction hollandaise est mécanique, alors que la machine belge est électronique. On peut dire en toute objectivité que la machine belge est supérieure à celle qui est utilisée aux Pays-Bas.

Les membres de la Commission ont pu constater que le personnel travaillait dans des conditions déplorables tant au point de vue de l'hygiène que du confort. Il est temps de mettre à la disposition de la Poste des locaux convenables. Au point de vue social, les services de l'Etat doivent donner l'exemple. D'autant plus que le travail effectué dans des locaux inadaptés exerce une influence défavorable sur le rendement. Cela se traduit finalement par une augmentation des frais.

* *

En ce qui concerne les *bâtiments postaux*, la Commission constate avec satisfaction que le Ministre se rallie aux conceptions qu'elle défend depuis plusieurs années. Il existe encore trop de bâtiments qui font une impression fâcheuse sur les visiteurs, surtout étrangers, et où le personnel travaille dans des conditions indéfendables.

Le Ministère des Travaux Publics n'a pas réalisé dans ce domaine les espoirs qu'on avait mis en lui. D'une part, on ne construit pas assez, d'autre part, les bâtiments ne répondent pas à leur but. Dans de nombreux cas, on a agi en dépit du bon sens en achevant d'abord le bâtiment pour y installer ensuite l'éclairage, le chauffage, etc.

La Poste ne doit pas disposer d'un service des constructions. Il est toutefois nécessaire de créer un service fonctionnel restreint, chargé, d'une part, de confier l'exécution des travaux aux architectes en leur donnant les directives requises en ce qui concerne l'aménagement fonctionnel des locaux, et d'autre part, de contrôler l'adjudication et l'exécution des travaux.

La Commission unanime insiste auprès du Gouvernement pour qu'il apporte, dans le plus bref délai, une solution à ce problème en écartant l'intervention des Travaux Publics et en confiant à la Poste la pleine responsabilité pour les bâtiments de son ressort.

* *

En ce qui concerne le *déficit de la Poste*, il a été signalé que celui-ci est probablement inexistant. En effet, il n'a pas été tenu compte de plusieurs facteurs importants, notamment des frais occasionnés par la vente de timbres fiscaux et des services rendus à la Caisse Générale d'Epargne

voor de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, enz., die onvoldoende vergoed worden. Er moet nog onderlijnd worden dat de staatsdienst over de volledige postvrijdom beschikt. Ten slotte mag men wel zeggen dat de te lage tarieven, alhoewel misschien economisch verantwoord, zware lasten aan de Posterijen doen dragen.

Enkele commissarissen dringen dan ook aan om van de Post een autonome regie te maken. Dit zou de mogelijkheid bieden een werkelijke exploitatierekening op te maken, en alzo de Posterijen in een nijverheidsuitbating om te vormen, wat ten slotte zeer voordelig zal zijn voor de Schatkist.

Het deficit, dat trouwens niet beantwoordt aan de werkelijkheid, en het feit dat vele diensten niet of onvoldoende worden vergoed, werkt demoraliserend op het personeel. Vooral omdat dit laatste weet dat ondanks nieuwe krachtsinspanningen het schijnbare tekort, onder de huidige voorwaarden, toch niet kan weggewerkt worden. Een zelfstandige regie, werkend in normale voorwaarden, zou trouwens voor het personeel nieuwe perspectieven openen.

* *

De Commissie treedt de opmerkingen van de Minister bij inzake briefvervoer. Zij oordeelt nochtans dat de postadministratie in zekere mate verantwoordelijk is voor de bestaande toestand.

Het zou nuttig zijn dat de postadministratie de medewerking vraagt van de fabrikanten van omslagen en papier en van de grote ondernemingen om tot het gebruik van standaardformaten te komen. Anderzijds moet het publiek degelijk voorgelicht worden. De overgrote meerderheid van het publiek weet niet dat de post voor het buitenland (Europa) wordt verzonden met vliegtuigen. Door passende oproepen zou verkregen worden dat lichte omslagen en papier worden gebruikt.

De Post zou dan ook moeten beschikken over een actieve voorlichtingsdienst. Men heeft de indruk dat de onkosten van deze dienst vlug zouden ingewonnen worden door besparingen op ander gebied.

* *

De Commissie heeft met genoegen akte genomen van de verklaringen inzake het uitgeven van postzegels. Door speciale zegels uit te geven zonder bijslag en voor de andere de overdreven bijslag te weren, wordt gevolg gegeven aan een gewettigde kritiek. Het postzegelverzamelen mag niet uitgroeien tot een zeer dure en voor de kleine man prohibitieve liefhebberij.

Anderzijds is het niet te verdedigen dat overschotten van speciale uitgaven worden verbrand, dit vooral niet voor een administratie die theoretisch werkt met deficit. Het is trouwens altijd verkeerd dergelijke waarden te verbranden. De Commissie steunt volledig de h. Minister in zijn opvatting dat een gezonde oplossing dient gezocht om deze zegels te verkopen. De privaat-onderneming dient hier

et de Retraite, pour lesquels la rémunération est insuffisante. Il y a lieu de souligner encore que l'Etat jouit de la franchise postale intégrale. Il convient enfin d'ajouter que les tarifs trop bas, s'ils sont peut-être justifiés du point de vue économique, aboutissent néanmoins à imposer de lourdes charges à la Poste.

Aussi, certains commissaires insistent-ils pour faire de la Poste une régie autonome. Cette mesure permettrait d'établir un compte d'exploitation réel et de transformer les services des postes en une entreprise industrielle, ce qui serait d'ailleurs une solution avantageuse pour le Trésor.

L'existence d'un déficit, qui d'ailleurs ne répond pas à la réalité, ainsi que le fait que de nombreux services ne sont pas rémunérés ou le sont insuffisamment, exercent une influence démoralisante sur le personnel. Car, ce dernier est convaincu que le déficit apparent ne peut être comblé dans les conditions actuelles, même s'il consentait de nouveaux efforts à cet effet. Une régie autonome, fonctionnant dans des conditions normales, ouvrirait de nouvelles perspectives pour le personnel.

* *

La Commission se rallie aux observations formulées par le Ministre en ce qui concerne le transport des lettres. Elle estime toutefois que l'Administration des Postes est, tout au moins dans une certaine mesure, responsable de la situation actuelle.

Il serait utile que l'Administration des Postes demandât la collaboration des fabricants d'enveloppes et de papier, et celle des grandes entreprises, afin d'aboutir à l'emploi généralisé de formats standard. Il convient aussi d'éclairer suffisamment le public. La plupart des gens ignorent que le courrier destiné à l'étranger (Europe) est expédié par avion. Grâce à des appels judicieux, on pourrait obtenir qu'il soit fait usage d'enveloppes et de papier légers.

A cet effet, la Poste devrait disposer d'un service d'information actif. On a l'impression que les dépenses y afférentes seraient rapidement compensées par les économies réalisées dans d'autres domaines.

* *

C'est avec satisfaction que la Commission a pris acte des déclarations relatives à l'émission de timbres-poste. Par l'émission de timbres spéciaux sans surcharge et en supprimant toute surcharge exagérée pour les autres, le Ministre fait droit aux critiques légitimes formulées à cet égard. Collectionner des timbres ne peut devenir un passe-temps coûteux et prohibitif pour les gens modestes.

Par ailleurs, on ne peut admettre qu'une Administration, travaillant théoriquement à perte, brûle les surplus d'émissions spéciales. La destruction de pareilles valeurs est indéfendable en tout état de cause. La Commission partage entièrement les vues du Ministre, qui estime qu'il faut rechercher une solution saine permettant la vente de ces timbres. Il faut s'inspirer des exemples donnés par

als voorbeeld genomen. Zij vernietigt alleen dan wanneer het blijkt dat een artikel in geen geval meer te verkopen is. Dit is hier zeker het geval niet.

Drukkerijen.

De aandacht van de Minister wordt gevestigd op de toestand inzake de drukkerijen die afhangen van Rijksdiensten of parastatale instellingen.

Het *Staatsblad*, de Postchecks, de Spoorwegen, de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, de Nationale Bank, het Ministerie van Financiën (voor de takszegels) beschikken over een eigen drukkerij.

Technisch gezien moet de Nationale Bank beschikken over een speciale drukkerij voor het drukken van de bankbiljetten; de Zegeldrukkerij te Mechelen kan ook afzonderlijk blijven, maar dan moet zij alle zegels, van welke aard ook, drukken. Alle andere drukkerijen kunnen tot één enkele instelling samengevoegd worden. Dit zou leiden tot belangrijke besparingen en de mogelijkheid bieden, naar het voorbeeld van Nederland, Frankrijk, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en andere landen te beschikken over een Staatsdrukkerij die in alle opzichten diensten zou bewijzen. De Britse Staatsdrukkerij slaagt er zelfs in een belangrijk deel harer onkosten te dekken door het verkopen van allerlei officiële documenten.

De Minister deelt mede dat de takszegels en ook de Congo-zegels — deze werden vervaardigd in het buitenland — voortaan zullen gedrukt worden in het zegel te Mechelen.

De Marine.

De Staatsmarine.

De Minister verklaarde dat een tweede mailboot besteld werd voor de dienst Oostende-Dover. In principe werd reeds besloten nog een derde eenheid te bestellen. Als deze schepen in de vaart komen, zal de dienst der mailboten beschikken over zeven eenheden, allemaal moderne schepen, die de dienst in gunstige positie zullen plaatsen met het oog op de buitenlandse concurrentie.

De vraag is gesteld of het type van deze schepen niet dient gewijzigd door de commandobrug meer naar de achtersteven te verplaatsen, wat midscheeps meer ruimte geeft. In elk geval dient voldaan aan alle eisen van comfort, moderne techniek en uitzicht.

Het onderzoek ingesteld door de technische diensten heeft uitgewezen dat daarmee grote moeilijkheden gepaard gaan. Besloten werd dan ook hetzelfde type te behouden, wat niet belet dat allerlei verbeteringen zullen aangebracht worden.

De dienst der mailboten houdt, naast de administratieve, ook een industriële boekhouding. Uit deze laatste blijkt dat de dienst sedert 1952 sluit met een boni. Voor de laatste vijf jaar werd de volgende uitslag geboekt :

l'entreprise privée, qui ne détruit ses produits que lorsqu'ils sont absolument invendables. Ce qui n'est nullement le cas en l'occurrence.

Imprimeries.

L'attention du Ministre est attirée sur la situation des imprimeries dépendant des services de l'Etat ou d'organismes parastataux.

Le *Moniteur*, les Chèques Postaux, les Chemins de Fer, la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite, la Banque Nationale, le Ministère des Finances (pour les timbres fiscaux) possèdent leur propre imprimerie.

Du point de vue technique, il est nécessaire que la Banque Nationale dispose d'une imprimerie spéciale pour l'impression des billets de banque; l'Atelier du Timbre à Malines peut également demeurer autonome, mais alors, il faut qu'il imprime tous les timbres, quelle qu'en soit la nature. Toutes les autres imprimeries peuvent être fusionnées. Ceci permettrait de réaliser d'importantes économies et, à l'instar des Pays-Bas, de la France, de la Grande-Bretagne, des États-Unis et d'autres pays, de posséder une imprimerie d'Etat qui serait utile à tous égards. L'imprimerie d'Etat britannique parvient même à couvrir une partie considérable de ses frais par la vente des documents officiels.

Le Ministre a déclaré que les timbres fiscaux, de même que les timbres du Congo — fabriqués à l'étranger — seront dorénavant imprimés à l'Atelier du Timbre de Malines.

La Marine.

La Marine de l'Etat.

Le Ministre a déclaré qu'une deuxième malle avait été commandée pour la ligne Ostende-Douvres. Il a déjà été décidé en principe de passer également commande d'une troisième unité. Lorsque ces bateaux seront mis en ligne, le service des malles disposera de sept unités modernes, grâce auxquels le Service se trouvera en position favorable pour faire face à la concurrence étrangère.

On a posé la question de savoir si le type de ces bateaux ne doit pas être modifié en déplaçant la passerelle vers la poupe, ce qui augmenterait l'espace disponible au milieu du bâtiment. En tout cas, il est nécessaire de satisfaire à toutes les exigences du confort, de la technique moderne et de la présentation extérieure.

L'enquête instituée par les services techniques a révélé que ladite modification offrirait de grandes difficultés. Aussi fut-il décidé de garder le même type de bateaux, ce qui n'empêchera pas d'apporter diverses améliorations.

Le service des malles tient non seulement une comptabilité administrative, mais aussi une comptabilité industrielle. Cette dernière révèle que le Service clôture par un boni. Pour les cinq dernières années, on a enregistré les résultats suivants :

Boekjaar	Resultaat
1950	— 7.767.000
1951	— 2.973.000
1952	+ 1.828.000
1953	+ 20.167.000
1954	± 30.000.000 (1)

Een nieuwe car-ferry zou niet rentabel zijn. De oorzaak ligt in het feit dat dit schip slechts 2 ½ tot 3 maand per jaar in de vaart kan gebracht worden. Deze tijdspanne is tekort om al de kosten, die op een dergelijk schip rusten, te dekken.

Naar het oordeel van de Minister verdient het dan ook aanbeveling te onderzoeken met de Sabena of het niet mogelijk zou zijn de ongeveer 37.000 auto's per vliegtuig over te brengen. De dienst werkt sneller en de uitbatingskosten zullen gemakkelijker gedekt worden.

Met de bemanning der mailboten was niet alles in orde. Vaak ontbraken geschoolde matrozen. Deze werden dan vervangen door personeel dat niet geschoold is. De algemene administratie heeft toestemming verleend om 30 matrozen en 15 scheepsmecaniciëns van tweede klas aan te nemen.

De « Prins Boudewijn » zal omgebouwd worden zodra wij over genoeg mailboten beschikken om de dienst te verzekeren, met het oog op het toerisme. Bedoeling is dit schip te verhuren aan organismen die zich bezig houden met het inrichten van arbeiders-vacanties. De Noorse Regering bevestigde haar instemming met eventuele bezoeken aan de Noorse kust.

De vergelijking met « Kraft durch Freude » die wel eens gemaakt wordt, houdt geen steek. Het gaat hier om de minder gegoede klassen de gelegenheid te geven gedurende enkele dagen te genieten van de zeelucht en terzelfdertijd mooie toeristische plaatsen te bezoeken. Met dit initiatief wordt niet getracht een bepaald regime op te hemelen of bepaalde groepen te bevoordelen.

Voor Oostende werd een vlottend droogdok besteld. Daarmede wordt de haven beter uitgerust. Verder werd voldoening gegeven aan de Zeemacht die aldus haar schepen ter plaatse kan laten herstellen.

Enkele kleine boten werden besteld voor de hydrografische dienst.

Handelsmarine.

De toestand van de koopvaardijvloot is geenszins rooskleurig.

De kustvaart moet het hoofd bieden aan een zware concurrentie vanwege andere mogendheden. In België neemt het aantal kustvaarders bestendig af. De reders vragen dat de bemanning volledig zou betaald worden door de Staat. Het schijnt

Année comptable	Résultat
1950	— 7.767.000
1951	— 2.973.000
1952	+ 1.828.000
1953	+ 20.167.000
1954	± 30.000.000 (1)

Un nouveau car-ferry ne serait pas rentable et cela parce que ce bateau ne peut être utilisé que 2 ½ à 3 mois par an. Cette période est trop brève pour couvrir tous les frais afférents à l'entretien et à l'utilisation d'un tel bateau.

Le Ministre estime que, dans ces conditions, il serait souhaitable d'examiner, avec la Sabena, la possibilité d'effectuer par avion le transport des quelque 37.000 automobiles. Le service sera plus rapide et les frais d'exploitation seront couverts plus facilement.

L'équipage des malles laissait quelque peu à désirer. Il manquait souvent de matelots qualifiés. On les remplaçait alors par du personnel non spécialisé. L'Administration générale a autorisé l'embauchage de 30 matelots et de 15 mécaniciens de seconde classe.

Le « Prince Baudouin » sera transformé dès que nous disposerons d'un nombre suffisant de malles pour assurer le service, en vue du tourisme. Le but de l'opération est de louer ce bateau à des organismes qui s'occupent des vacances ouvrières. Le Gouvernement norvégien a donné son accord en vue de visites éventuelles à la côte norvégienne.

La comparaison avec « Kraft durch Freude », que l'on entend parfois faire, manque de pertinence. Il s'agit en l'occurrence de fournir aux classes peu aisées l'occasion de jouir pendant quelques jours de l'air de la mer et en même temps de visiter de beaux sites touristiques. Cette initiative ne vise pas plus à exalter un régime déterminé qu'à favoriser certains groupes.

Pour Ostende, on a commandé une cale sèche flottante. L'équipement du port s'en trouvera amélioré. De plus, on a ainsi donné satisfaction à la Force Navale, qui pourra désormais faire réparer ses bateaux sur place.

Quelques petits bâtiments ont été commandés à l'intention du service hydrographique.

Marine marchande.

La situation de la marine marchande ne porte nullement à l'optimisme.

La navigation côtière doit faire face à la dure concurrence de l'étranger. En Belgique, le nombre de caboteurs diminue constamment. Les armateurs demandent que l'équipage soit entièrement rémunéré par l'Etat. Il paraît difficile de faire droit à

(1) Schatting daar de officiële cijfers nog niet bekend zijn.

(1) Il s'agit d'une estimation, les chiffres officiels n'étant pas connus.

moelijk op deze vraag in te gaan, daar zij kan leiden tot onaangename toestanden. Op een desbetreffend verzoek werd door Landsverdediging geantwoord dat de Zeemacht geen belangstelling heeft voor deze vaartuigen.

De globale tonnemaat van de *koopvaardijvloot* zal niet verminderen. Van een grote scheepvaartmaatschappij werd bekomen dat zij een nieuwe eenheid, die ze in het buitenland wou laten bouwen, in België bestelde.

Het is niet altijd gemakkelijk vracht te bekomen, soms omdat er geen regelmatige Belgische lijn is, maar vaak ook omdat de andere landen er op staan hun eigen schepen te gebruiken.

Wat de grote schepen betreft moet onderzocht worden of het geen aanbeveling verdient speciale schepen te bouwen bijvoorbeeld voor het vervoer van ijzererts en mazout. De zware metaalnijverheid zou nauwer moeten samenwerken met de Belgische reders, zodat meer Belgische producten met Belgische schepen worden vervoerd.

Misschien kan onderzocht worden of het ogenblik niet gekomen is om gemengde bedrijven op te richten. De Minister wenst op dit gebied geen positie te nemen.

* * *

De bespreking van de Staatsmarine gaf aanleiding tot het stellen van twee vragen :

a) Zou het niet wenselijk zijn van de dienst der Staatspaketboten Oostende-Dover een autonome dienst te maken?

b) Zou het ombouwen van een oude pakketboot voor toeristische doeleinden geen belangrijke verliezen veroorzaken ?

Op de tweede vraag antwoordt de Minister dat veel zal afhangen van de arbeidsorganisaties. Zij vooral zullen een grote krachtsinspanning moeten doen om van deze uitzonderlijke gelegenheid gebruik te maken, vooral daar België het eerste land is dat een dergelijk initiatief durft te nemen.

* * *

De koopvaardijvloot geeft aanleiding tot een grondige bespreking. Algemeen wordt de wens uitgedrukt de tonnemaat te verhogen. Gevraagd wordt dat bij het afsluiten van handelsverdragen zou getracht worden ten minste een gedeelte van de te vervoeren koopwaren voor te behouden aan Belgische schepen.

Hier volgen de vragen die gesteld werden, met hun antwoord.

I. — *Kustscheepvaart.*

1. In zijn uiteenzetting verklaarde de Minister, dat hij een Commissie had aangesteld om het probleem van de kustscheepvaart in te studeren.

Heeft deze Commissie reeds verslag uitgebracht ? Zo ja, in welke zin ? Of mag dit verslag binnen afzienbare tijd verwacht worden ?

cette demande, car elle est de nature à créer des situations déplaisantes. A une question posée à ce sujet, le Ministère de la Défense Nationale a répondu que la Force Navale ne s'intéressait pas à ce genre de bateaux.

Le tonnage global de la *marine marchande* ne diminuera pas. On a obtenu d'une importante société de navigation qu'elle s'engage à commander une nouvelle unité en Belgique, qu'elle se proposait de faire construire à l'étranger.

Il n'est pas toujours facile d'obtenir du fret, parfois parce qu'il n'existe pas de ligne régulière belge, mais souvent aussi parce que les autres pays tiennent absolument à employer leur propres bateaux.

En ce qui concerne les grandes unités, il y a lieu d'examiner s'il n'est pas souhaitable de construire des bateaux spéciaux, notamment pour le transport du minerai de fer et du mazout. L'industrie métallurgique devrait coopérer plus étroitement avec les armateurs belges, en sorte que les bateaux belges puissent transporter davantage de produits belges.

On pourrait peut-être examiner si le moment n'est pas venu de créer des entreprises mixtes. Le Ministre ne désire pas prendre position à cet égard.

* * *

La discussion relative à la marine de l'Etat n'a donné lieu qu'à deux questions :

a) Ne serait-il pas indiqué de faire du service des paquebots de l'Etat Ostende-Douvres un service autonome?

b) La transformation d'un vieux paquebot pour le service du tourisme n'entraînerait-elle pas des pertes importantes ?

A la seconde question, le Ministre a répondu que beaucoup dépendra des organisations ouvrières. Ce sont principalement celles-ci qui devront faire un grand effort pour profiter de cette occasion exceptionnelle, surtout lorsqu'on considère que la Belgique est le premier pays à oser prendre pareille initiative.

* * *

La marine marchande a donné lieu à une discussion approfondie. Les membres ont été unanimes à souhaiter que le tonnage soit augmenté. On demande que, lorsque des traités de commerce seront conclus, au moins une partie des marchandises à transporter soient réservées aux armateurs belges.

Voici les questions qui ont été posées, accompagnées de leur réponse.

I. — *Navigation côtière.*

1. Dans son exposé, le Ministre a déclaré qu'il avait créé une Commission chargée d'étudier les problèmes de la navigation côtière.

Cette Commission a-t-elle déjà fait rapport ? Le cas échéant, dans quel sens ? Sinon, peut-on s'attendre à ce que ce rapport soit présenté dans un délai prévisible ?

ANTWOORD.

De Commissie heeft nog geen verslag uitgebracht. De te onderzoeken kwestie is zeer delicaat en vergt een grondige algemene studie, voornamelijk van de toestand in andere landen. De naar voren te brengen gegevens moeten zeer nauwkeurig zijn. In 't belang der zaak werd in de Commissie overeengekomen dat elk der drie partijen die er in vertegenwoordigd zijn (Reders, Vakbonden en Bestuur) een documentatie zou samenstellen en voorleggen, welke dan zal besproken worden, om tot juiste gevolgtrekkingen te kunnen overgaan.

Ik hoop dat de Commissie mij haar verslag met conclusies en voorstellen in een nabije toekomst zal kunnen voorleggen.

2. De deskundigen van het Ministerie van Landsverdediging hebben de mening uitgesproken dat de kustscheepvaart voor België van geen militair belang is.

Welke zijn de redenen die deze deskundigen tot staving van hun advies kunnen opgeven ?

Deze mening komt inderdaad op eerste gezicht zeer verwonderlijk voor, want in geval van oorlog zijn de kustvaartuigen de enige die ter beschikking blijven van het land om de transporten ter zee te verzekeren.

ANTWOORD.

Het is ongetwijfeld gelet op het te gering aantal kustvaarders waarover wij beschikken dat de deskundigen van Landsverdediging van mening zijn geweest dat deze om zo te zeggen geen militair belang hebben.

In geval van conflict beschikt de gemeenschappelijke militaire overheid over de vloot van al de bondgenoten.

3. Welke zijn de maatregelen die de Minister in het vooruitzicht stelt om de hachelijke toestand van de kustscheepvaart in België te verhelpen, waar nog 7 of 8 kustvaartuigen overblijven, terwijl bv. Nederland over meer dan 300 eenheden van meer dan 500 ton beschikt ?

Meent hij niet dat de Belgische reglementering betreffende de kustscheepvaart, naar het voorbeeld van de Nederlandse, soepeler zou kunnen gemaakt worden, en dat de grenzen van de kustscheepvaart meer naar het Noorden zouden kunnen worden uitgebreid ?

ANTWOORD.

We kunnen toch onze reders niet verplichten schepen aan te schaffen welke zij van oordeel zijn niet renderend te kunnen uitbaten.

Eens in het bezit van het verslag der Commissie belast met het onderzoek der moeilijkheden waarmee onze kustvaart te kampen heeft, zal ik nagaan wat ten voordele van deze zou kunnen gedaan worden.

RÉPONSE.

La Commission n'a pas encore fait rapport. La question à l'examen est très délicate et nécessite une étude générale et approfondie, notamment de la situation existante dans d'autres pays. Les éléments à dégager doivent être très précis. Dans l'intérêt du cabotage, il a été convenu en Commission que chacune des trois parties qui y sont représentées (armateurs, syndicats et administration) réunirait et soumettrait une documentation, qui serait alors discutée en vue de pouvoir aboutir à des conclusions exactes.

J'espère que la Commission pourra me soumettre sous peu son rapport accompagné des conclusions et propositions qui s'imposent.

2. Les experts du Ministère de la Défense Nationale ont émis l'opinion que la navigation côtière n'offre aucun intérêt militaire pour la Belgique.

Quelles raisons ces experts peuvent-ils faire valoir pour motiver leur avis ?

A première vue, il est en effet vraiment surprenant d'entendre émettre semblable opinion, car, en cas de guerre, les bateaux côtiers seraient les seuls dont le pays disposerait encore pour assurer les transports par mer.

RÉPONSE.

C'est sans doute en raison du nombre restreint de caboteurs dont nous disposons que les experts de la Défense Nationale ont estimé que ceux-ci n'offraient pratiquement aucun intérêt militaire.

En cas de conflit, l'autorité militaire commune disposera de la flotte de tous les alliés.

3. Quelles mesures M. le Ministre préconise-t-il pour remédier à la situation précaire de la navigation côtière belge, qui ne possède plus que 7 ou 8 caboteurs, alors que les Pays-Bas, par exemple, disposent de plus de 300 unités d'un tonnage global dépassant 500 tonnes ?

Ne croit-il pas qu'à l'instar de la réglementation néerlandaise, la réglementation belge relative à la navigation côtière pourrait être assouplie et que les limites qui lui sont assignées pourraient être déplacées vers le nord ?

RÉPONSE.

Nous ne pouvons pas obliger nos armateurs à acquérir des bâtiments dont l'exploitation ne leur paraît pas rentable.

Dès que je serai en possession du rapport de la Commission chargée d'étudier les difficultés auxquelles notre cabotage doit faire face, je ne manquerai pas d'examiner ce qui pourrait être fait en sa faveur.

II. — *De koopvaardij in het algemeen.*

De moeilijke toestand van de koopvaardij in het algemeen werd door de Minister zelf onderstreept. Hij is in grote trekken te wijten aan het feit dat de koopvaardij voortdurend te kampen heeft met buitenlandse concurrentie, en op dit gebied niet met gelijke wapenen haar plaats kan verdedigen.

Inderdaad :

1^o De kosten voor het bouwen van schepen zijn in België minstens 10 % hoger dan in het buitenland.

Wanneer men er rekening mede houdt, dat per jaar minstens 30.000 ton zou moeten bijgebouwd worden, wat een prijs vertegenwoordigt van 450 miljoen frank, brengt dit voor de rederijen een nadeel van 45 miljoen per jaar, tegenover de reders die in het buitenland hun schepen laten bouwen.

Spijt dit verschil, hebben onze reders nochtans steeds hoofdzakelijk tot op heden hun schepen in België laten bouwen.

2^o De herstellingen kosten in België circa 20 % duurder dan in het buitenland.

Wanneer men de herstellingen per jaar berekent op circa 300 miljoen frank, dan brengt dit voor de Belgische reders, die in België laten herstellen, een verlies van circa 60 miljoen frank per jaar mede;

3^o De bemanning van de Belgische schepen kost duurder, enerzijds wegens de meer strikte reglementering, anderzijds wegens de hogere lonen;

4^o De meeste landen hebben maatregelen getroffen om hun eigen vloot te beschermen, hetzij omdat ze openlijk of verdoken over een staatsvloot beschikken, hetzij omdat ze openlijk of verdoken aan hun nijveraars de verplichting opleggen hun goederen met hun eigen schepen geheel of gedeeltelijk te laten vervoeren, hetzij dat ze in hun handelsovereenkomsten met het buitenland zich een gedeelte van het zeevervoer voorbehouden.

Wat heeft België tot op heden in die zin gedaan, en welke zijn desbetreffend de maatregelen die de Minister in overweging neemt ?

ANTWOORD.

1, 2 en 3. De kwestie der hoge bouw-, herstellings- en uitbatingskosten in België, in vergelijking met die van andere landen, is geen uitzondering voor onze koopvaardij. Al onze nijverheden kunnen hetzelfde zeggen.

Het gaat hier vooral over de gevolgen van onze meer gezonde verdeling der algemene inkomsten van het land, ten voordele der arbeidende klasse.

Aan te stippen valt dat onze reders — behalve die der kustvaart — geen beroep meer gedaan

II. — *La marine marchande en général.*

La situation difficile de la marine marchande en général a été soulignée par le Ministre lui-même. Elle est due dans son ensemble au fait que la marine marchande se heurte constamment à la concurrence étrangère et qu'elle ne peut se défendre à armes égales sur ce terrain.

En effet :

1^o Les frais de construction des bateaux sont au moins de 10 % plus élevés en Belgique qu'à l'étranger.

Si, comme il le faudrait, on construisait au moins 30.000 tonnes de plus par an, ce qui représente des frais de l'ordre de 450 millions de francs, il en résulterait pour les armements un mali annuel de 45 millions par rapport aux armateurs qui font construire leurs bateaux à l'étranger.

En dépit de cette différence, c'est principalement en Belgique que, jusqu'à présent, nos armateurs ont toujours fait construire leurs bateaux.

2^o Les réparations coûtent en Belgique environ 20 % de plus qu'à l'étranger.

Si l'on estime le coût des réparations à environ 300 millions de francs par an, on constatera que les armateurs belges qui font effectuer les réparations en Belgique, subissent une perte d'environ 60 millions de francs par an;

3^o L'équipage des bateaux belges entraîne plus de frais, d'une part, à cause de la réglementation plus stricte et, d'autre part, en raison des salaires plus élevés;

4^o La plupart des pays ont pris des mesures de protection en faveur de leur propre marine, soit que, ouvertement ou non, ils possèdent une marine d'Etat, soit que, ouvertement ou non, ils imposent à leurs industriels l'obligation de faire transporter tout ou partie de leurs marchandises par leurs propres bateaux, soit que, dans leurs accords commerciaux avec l'étranger, ils se réservent une partie des transports maritimes.

Qu'a fait jusqu'ici la Belgique dans ce sens et quelles mesures le Ministre compte-t-il prendre à ce sujet ?

RÉPONSE.

1, 2 et 3. La question du niveau élevé des frais de construction, de réparation et d'exploitation en Belgique, par rapport à celui d'autres pays, n'affecte pas uniquement notre marine marchande. Toutes nos industries peuvent en dire autant.

En l'occurrence, il s'agit principalement des effets de la répartition plus saine des revenus en Belgique, au profit de la classe ouvrière.

Il y a lieu de remarquer que nos armateurs — à l'exception de ceux qui s'occupent du cabotage

hebben op een bijzondere bescherming vanwege de Staat.

De Vereniging der Belgische Reders heeft niet nagelaten reeds meermaals haar wil uit te drukken om de zeevaartheel in alle vrijheid te mogen uitoefenen. Zij is dan ook, zoals overigens onze opeenvolgende Regeringen, steeds tegenstander geweest van elke beschermingspolitiek bij wege van voorkeurmaatregelen voor de bevrachtingen.

Echter, alvorens handelsverdragen af te sluiten of te hernieuwen, wordt de Vereniging der Belgische Reders iedermaal geraadpleegd en haar desiderata worden door mij gesteund bij mijn Collega van Buitenlandse Handel. In bijna al de verdragen wordt een clause opgenomen waardoor onze maritieme belangen gevrijwaard worden.

De beste oplossing in deze kwestie ligt in handen van onze nijveraars en van onze uit- en invoerders. Ze zouden als regel moeten nemen, in hun transacties met den vreemde, hun bevrachtingen voor te behouden aan Belgische rederijen. De Regering kan ze daartoe niet verplichten.

BIJKOMENDE VRAGEN.

Welke zijn de terugbetalingen, die tot op heden gedaan werden door de rederijen, die staatstoelagen genoten hebben ?

ANTWOORD.

Van 1934 tot 1937 werden aan de rederijen terugvorderbare subsidies toegestaan voor een totaal bedrag van 97.000.000 frank.

Deze kwestie behoort echter tot de bevoegdheid van het Departement van Financiën. Er zou tot heden geen enkele terugbetaling gedaan zijn.

Zeevaartonderwijs :

Welke zijn de plannen van de Minister betreffende de School voor kustscheepvaart te Oostende, en betreffende een gebeurlijke vervanging binnen de eerstkomende jaren van het schoolschip « Mercator » ?

ANTWOORD.

Eerstdaags zal ik een wetsontwerp indienen ten einde aan ons zeevaartonderwijs een wettelijke basis te geven.

Ik hoop dat deze wet vóór het nieuw schooljaar zal bekrachtigd zijn, hetgeen dan ook zal toelaten onze zeevaartscholen op een definitieve en gezonde basis in te richten.

Wat betreft de vervanging van het vier en twintig jaar oude schoolschip « Mercator » verwacht ik voorstellen van het bevoegde Bestuur.

Het Luchtverkeer.

Het luchtverkeer omvat drie wel te onderscheiden aspecten :

a) het inrichten en beheren der vlieghavens en al de diensten en grondinstallaties die er van afhan-

— n'ont plus demandé une protection particulière de la part de l'Etat.

L'Association des Armateurs Belges n'a pas manqué, à maintes reprises déjà, d'exprimer son désir d'être autorisée à pratiquer le commerce maritime en toute liberté. Aussi a-t-elle toujours été adversaire, tout comme nos Gouvernements successifs d'ailleurs, de toute politique de protectionnisme se traduisant par des mesures discriminatoires en matière de frets.

Toutefois, avant de conclure ou de renouveler des accords commerciaux, on consulte toujours l'Association des Armateurs Belges, dont j'appuie les desideratas auprès de mon collègue du Commerce Extérieur. La plupart des accords comportent une clause sauvegardant nos intérêts maritimes.

La meilleure solution à cette question se trouve entre les mains de nos industriels et de nos importateurs et exportateurs. Dans leurs transactions avec l'étranger, ils devraient adopter comme règle de réserver leurs frets à des armements belges. Le Gouvernement ne peut les y obliger.

QUESTIONS SUPPLEMENTAIRES.

Quels sont les remboursements effectués jusqu'ici par les armements qui ont bénéficié de subsides de l'Etat ?

RÉPONSE.

De 1934 à 1937, des subsides récupérables ont été accordés aux armements pour un montant total de 97.000.000 de francs.

Toutefois, cette question est de la compétence du Département des Finances. Aucun remboursement n'aurait été effectué jusqu'à ce jour.

Enseignement maritime :

Quelles sont les intentions du Ministre concernant l'École de navigation côtière d'Oostende et le remplacement éventuel du navire-école « Mercator » au cours des prochaines années ?

RÉPONSE.

Je déposerai prochainement un projet de loi en vue de doter notre enseignement maritime d'une base légale.

J'espère que cette loi sera approuvée avant le début de l'année scolaire, ce qui permettra l'organisation de nos écoles maritimes sur des bases définitives et saines.

En ce qui concerne le remplacement du navire-école « Mercator » vieux de vingt-quatre ans, j'attends des propositions de l'Administration compétente.

Les Transports aériens.

Les transports aériens présentent trois aspects qu'il importe de bien distinguer :

a) L'organisation et la gestion des aéroports ainsi que de tous les services et installations au sol qui

gen. Dit is de taak der Regie van Luchtwezen. Alles wat hierop betrekking heeft wordt in een afzonderlijk omslag behandeld;

b) Het eigenlijke luchtvervoer, dat in ons land is toevertrouwd aan de Sabena;

c) Het instandhouden en uitbreiden van een vliegtuigindustrie.

De SABENA.

De Minister wijst er in de eerste plaats op dat de Sabena, in tegenstelling met wat nog steeds beweerd wordt, geen subsidies ontvangt. Op grond van de wet waarbij deze Maatschappij een wettelijk statuut heeft gekregen, heeft zij het recht in welomschreven voorwaarden voorschotten te vragen aan de Staat voor de vernieuwing van het materieel. Dit is nl. het geval als de uitbatingsuitslagen niet toelaten de nodige investeringen te betalen met eigen middelen. Deze voorschotten moeten in elk geval verhaald worden op latere dienstjaren.

De exploitatie van de Sabena is evenwel gunstig. Hier volgen enkele cijfers die het bevestigen.

Dienstjaar	Financieel resultaat	Aantal vervoerde passagiers	T/Km
1950	— 20,6	195.466	40.943.184
1951	+ 50,6	260.674	52.481.334
1952	+ 33,3	277.028	57.176.133
1953	— 23,6	375.185	73.327.394
1954	— 32,0	391.756	82.988.000

De Sabena heeft echter met een uiterst belangrijk vraagstuk af te rekenen. Van het vliegend materieel moet in de nabije toekomst 60 % vernieuwd worden.

In de eerste plaats moet een besluit genomen worden wat betreft de keuze van dit nieuwe materieel. De Maatschappij zal op dit punt hare volledige verantwoordelijkheid moeten nemen. Zij alleen moet uitmaken of « jets » of « turbo-reactoren » of andere machines de voorkeur moeten krijgen.

Een tweede en zwaar vraagstuk wordt gesteld door de financiering van deze nieuwe investeringen. De totale uitgaven, die moeten gebeuren vóór 1958, mogen geraamd worden op circa 1.600 miljoen. Een nieuw vliegtuig kost van 3 tot 6 miljoen dollar. Dit vraagstuk wordt met aandacht door de Regering onderzocht.

De dienst der helicopters, die voor het eerst door de Sabena, op commerciële basis werd ingericht, ontwikkelt zich in gunstige richting.

In verband met de laatste luchtramp zal een volledig onderzoek worden ingesteld. De veiligheid moet met alle middelen bevorderd worden.

en dépendent. Cette tâche incombe à la Régie des Voies Aériennes. Tout ce qui s'y rapporte fait l'objet d'un rapport spécial;

b) Les transports aériens proprement dits, confiés, dans notre pays, à la Sabena;

c) Le maintien et l'expansion d'une industrie aéronautique.

La SABENA.

Le Ministre signale en premier lieu que, contrairement à ce que l'on ne cesse d'affirmer, la Sabena ne bénéficie d'aucun subside. La loi accordant à cette société un statut légal, l'autorise à solliciter de l'Etat, dans des conditions bien définies, des avances destinées à financer le renouvellement du matériel. Il en est notamment ainsi lorsque les résultats d'exploitation ne permettent pas à la Sabena d'assurer par ses propres moyens le financement des investissements nécessaires. Ces avances doivent dans chaque cas être récupérées sur des exercices ultérieurs.

Les comptes de la Sabena se clôturent cependant par un solde favorable. Voici quelques chiffres qui le prouvent.

Exercice	Résultat financier	Nombre de passagers transportés	T/Km
1950	— 20,6	195.466	40.943.184
1951	+ 50,6	260.674	52.481.334
1952	+ 33,3	277.028	57.176.133
1953	— 23,6	375.185	73.327.394
1954	— 32,0	391.756	82.988.000

La Sabena se trouve toutefois confrontée avec un problème extrêmement important. Dans un proche avenir, il sera nécessaire de renouveler 60 % du matériel volant.

Il faudra d'abord prendre une décision quant au choix du nouveau matériel. A cet égard, la Société devra prendre toutes ses responsabilités et c'est à elle seule qu'il appartiendra de décider si les « jets », les « turbo-réacteurs » ou d'autres machines méritent la préférence.

Un second problème d'importance est celui posé par le financement de ces nouveaux investissements. Les dépenses globales à effectuer avant 1958 peuvent être estimées à environ 1.600 millions. Chaque appareil coûte de 3 à 6 millions de dollars. Le Gouvernement étudie attentivement la question.

Le service des hélicoptères, que la Sabena a été la première à organiser sur une base commerciale, se développe favorablement.

En ce qui concerne la récente catastrophe aérienne, une enquête complète aura lieu. Tous les moyens doivent être mis en œuvre pour assurer la sécurité.

Nieuwe nijverheid.

Het Departement komt actief tussen om de montage en de herstellingen van vliegtuigen in België te bevorderen. Het vliegplein te Gosselies werd met dit doel volledig in orde gebracht en zal verhuurd worden aan de S.A.B.C.A.

S.A.B.C.A. heeft *off-shore* contracten, terwijl de Sabena in hare werkhuizen militaire vliegtuigen herstelt. Aan Landsverdediging werd gevraagd een nieuw werkhuis voor het monteren en herstellen van vliegtuigen op te richten in Vlaanderen.

Deze uiteenzetting gaf geen aanleiding tot noemenswaardige bespreking.

Het Baanvervoer

De Minister drukt er op dat het belangrijkste vraagstuk, het probleem is van de veiligheid. De toestand wordt steeds meer angstwekkend. Het aantal doden bedraagt gemiddeld 3 à 4 per dag. In dit cijfer wordt dan nog geen rekening gehouden met de zwaar gewonden, die bezwijken ten gevolge van de opgelopen kwetsuren.

Geen enkel Departement is verantwoordelijk. Bij het wegvervoer zijn betrokken : Verkeerswezen, Openbare Werken, Binnenlandse Zaken, Landsverdediging, Justitie en Financiën, dit laatste departement voor het innen der boeten. Elk week-end worden 3 à 4.000 rijkswachters gemobiliseerd. Het is vrijwel onmogelijk de uitgaven die daarmee gemoeid zijn, te berekenen.

Het is nodig de verantwoordelijkheid duidelijk vast te leggen.

De Wegcode dient aangevuld. De herziening heeft veel tijd gevraagd, maar geeft nog geen voldoening.

De veiligheid moet in grotere mate verzekerd worden.

De lastwagens zijn slecht verlicht.

Rode en groene reclamelichten langs de weg werken misleidend.

Het is nodig deze te vervangen.

De controle op de weg is uiterst ingewikkeld.

De controle op de lastwagens wordt gedaan tegenwoordig, door private organismen. De Staat oefent in zekere zin een super-controle uit, maar ontvangt niet de minste vergoeding.

De kwestie der verplichte verzekering dient opgelost; nog steeds 33 % der wagens rijden zonder verzekering.

Aangedrongen wordt om het wettelijk rijbewijs in te stellen. De statistieken tonen echter aan dat in landen waar deze regeling bestaat, het aantal ongevallen even groot is.

Industrie nouvelle.

Le Département encourage activement le montage et la réparation des avions en Belgique. Le champ d'aviation de Gosselies a été complètement aménagé à cette fin. Après quoi, il sera donné en location à la S.A.B.C.A.

La S.A.B.C.A. a des contrats *off-shore*, tandis que la Sabena répare des avions militaires dans ses ateliers. Il a été demandé à la Défense Nationale de créer en Flandre un nouvel atelier de montage et de réparation des avions.

Cet exposé n'a guère donné lieu à discussion.

Les Transports routiers

Le Ministre souligne que le problème le plus important qui se pose dans ce domaine est celui de la sécurité. La situation devient de plus en plus angoissante. Le nombre des morts est en moyenne de 3 à 4 par jour. Encore ce chiffre ne comprend-t-il pas les blessés graves qui succombent ultérieurement à leurs blessures.

Aucun Département n'est responsable. Les transports routiers intéressent les Départements des Communications, des Travaux Publics, de l'Intérieur, de la Défense Nationale, de la Justice et des Finances, ce dernier pour la perception des amendes. Chaque week-end, 3 à 4.000 gendarmes sont mobilisés. Il est pratiquement impossible de calculer les dépenses qu'entraîne cette mesure.

Il est nécessaire d'établir clairement les responsabilités.

Le Code de la Route doit être complété. La revision, qui a demandé beaucoup de temps, ne donne pas encore satisfaction.

La sécurité doit être mieux assurée.

Les camions sont mal éclairés.

Les réclames lumineuses rouges et vertes le long des routes ont pour effet de distraire l'attention des usagers.

Leur remplacement s'impose.

Le contrôle des routes est extrêmement compliqué.

Le contrôle des camions est assuré contre rémunération par des organismes privés. L'Etat exerce en quelque sorte un super-contôle, sans la moindre rémunération.

La question de l'assurance obligatoire doit être résolue; 33 % des voitures circulent encore sans assurance.

Un membre exprime le vœu de voir instaurer le permis de conduire obligatoire. Les statistiques montrent toutefois que, dans les pays où cette obligation existe, le nombre d'accidents est aussi élevé qu'en Belgique.

Een goede maatregel zou waarschijnlijk zijn de identiteitskaarten te merken van hen die om een of andere reden niet meer mogen sturen.

De autocaristen dienen aan een bestendig toezicht onderworpen wat de rijvaardigheid van hun materieel betreft. Het materieel gebruikt om arbeiders te voeren is vaak slecht.

Toezicht op de zware lastwagens is moeilijk. Daar de tonnemaat bestendig toeneemt, hebben de wegen, ook die in beton gebouwd, steeds meer te lijden. De eventuele herstellingen zullen belangrijke uitgaven vergen.

* *

De Commissie deelt het oordeel van de Minister op de meeste punten. Er dient eenheid te komen. De vraag wordt gesteld of de oplossing niet kan gevonden worden in het oprichten van een speciaal organisme of een nationale maatschappij die alles wat het wegvervoer betreft zou regelen.

Een gedeelte van de geïnde taksen zou naar de Schatkist gaan. Een ander gedeelte zou het Wegenfonds spijzen. De weggebruikers zouden er onmiddellijk belang bij hebben dit laatste gedeelte op te drijven, daar goede wegen voor hen vermindering van de algemene kosten betekenen.

Het verdwijnen van rode en groene reclamelichten langs de wegen zou een uitstekende maatregel zijn. Het is evenwel nodig zo vlug mogelijk maatregelen te nemen om deze hervorming door te voeren.

Kan er niets gedaan worden om het aantal signalen, welke vele hoeken van onze steden ontsieren, te beperken ?

In verband met het rijbewijs wordt de mening geopperd, dat het nuttig zou zijn elk bestuurder te verplichten een persoonlijk rijbewijs te bezitten. Om dit te bekomen zou hij het bewijs moeten leveren de Wegcode te kennen. In dit boek zouden alle overtredingen aangetekend worden, met eventuele afneming voor een kortere of langere tijd bij te talrijke of te zware overtredingen.

Het huidig stelsel is te gemakkelijk voor de bestuurders, die te weinig verantwoordelijkheidszin tonen. Boeten worden betaald door de eigenaar van het voertuig. Verbod van sturen kan alleen worden opgelegd bij een gerechtelijke uitspraak.

De aandacht wordt gevestigd op het onverantwoordelijk rijden van zekere vrachtwagens. Zij dragen b. v. een plaat die een maximum snelheid aangeeft van 60 kilometer, maar rijden tegen 80 kilometer en meer.

De gedachte wordt vooruitgezet alle vrachtwagens te voorzien van een registreer-apparaat voor de snelheid. Dit zou het toezicht van de wegpolitie in hoge mate vergemakkelijken, daar zij steeds zou kunnen nagaan of met geen overdreven snelheid werd gereden.

De verplichte verzekering dient dringend doorgevoerd te worden. Gevraagd werd of het niet nuttig zou zijn, naar het voorbeeld van Zwitserland,

Une bonne mesure serait sans doute de porter une mention sur la carte d'identité de ceux qui pour une raison quelconque, ont encouru l'interdiction de conduire.

Les autocaristes doivent être soumis à un contrôle permanent quant à l'ordre de marche de leur matériel. Celui qui est employé pour le transport des ouvriers laisse souvent à désirer à cet égard.

Le contrôle des camions lourds est difficile. Comme le tonnage augmente constamment, les routes, même celles construites en béton sont de plus en plus endommagées. Les réfections éventuelles entraîneront des dépenses considérables.

* *

La Commission partage l'avis du Ministre sur la plupart des points qu'il a exposés. L'unification s'impose. Un membre demande si la solution ne pourrait être trouvée dans la création d'un organisme spécial ou d'une société nationale qui réglerait tout ce qui a trait aux transports routiers.

Une partie des taxes perçues irait au Trésor. Une autre partie alimenterait le Fonds des Routes. Les usagers de la route auraient un intérêt direct à développer cette dernière partie, puisque de bonnes routes permettraient de réduire leurs frais généraux.

La suppression des réclames lumineuses rouges et vertes le long des routes serait une réforme excellente. Il est toutefois nécessaire de prendre au plus tôt les mesures propres à réaliser cette réforme.

Ne serait-il pas possible de limiter le nombre des signaux, qui déparent de nombreux coins de nos villes ?

Quant au permis de conduire, on émet l'opinion qu'il serait utile d'imposer à tout conducteur l'obtention obligatoire d'un permis de conduire individuel. A cet effet, il devrait justifier de la connaissance du Code de la Route. Toutes les contraventions y seraient inscrites et il pourrait éventuellement être retiré pour une période plus ou moins longue en cas d'infractions trop nombreuses ou trop graves.

Le système actuel offre trop de facilités aux conducteurs qui n'ont pas assez le sens de leurs responsabilités. Les amendes sont payées par le propriétaire du véhicule. L'interdiction de conduire doit faire l'objet d'une décision judiciaire.

L'attention est attirée sur le comportement inadmissible de certains conducteurs de camions. Ainsi, lorsque leur véhicule porte un disque indiquant la vitesse maximum de 60 kilomètres à l'heure, ils roulent à du 80 et plus.

Il est suggéré de munir tous les camions d'un appareil enregistrant la vitesse. Cette innovation faciliterait dans une large mesure la surveillance de la police routière, du fait que celle-ci pourrait toujours se rendre compte si le conducteur n'a pas roulé à une vitesse excessive.

L'assurance obligatoire doit être instaurée d'urgence. Un membre se demande s'il ne serait pas utile, à l'exemple de ce qui se fait en Suisse, d'obliger

alle vreemde voertuigen te verplichten een minieme som te storten, in ruil voor de verzekering op Belgisch grondgebied.

ANTWOORDEN.

1. Verkeersborden.

Het is niet mogelijk door middel van een algemene bepaling, die elk verkeersteken zou overbodig maken, de mogelijkheden, de verbodsbepalingen en de beperkingen inzake parkeren en stilstaan van de voertuigen op de openbare weg te regelen.

Het probleem van het parkeren in de agglomeraties wordt niet alleen in België, doch eveneens in het buitenland door de betrokken diensten onderzocht en bestudeerd. Over het algemeen worden de lokale reglementeringen opgemaakt met het doel de vereisten van het verkeer in overeenstemming te brengen met de noodzakelijkheid zoveel voertuigen mogelijk te laten parkeren op de openbare weg en, in alle geval, op plaatsen niet al te ver verwijderd van de centra waar de gebruikers van die voertuigen hun bedrijvigheid moeten uitoefenen.

Uit in het buitenland opgedane ervaringen blijkt dat het aanleggen van parkeerplaatsen op vrij tamelijk grote afstand van de handelscentra der steden tot gevolg heeft die centra te doen vervallen en er nieuwe in de onmiddellijke omgeving van de parkeerplaatsen te doen ontstaan.

Door echter de mogelijkheden tot parkeren op de openbare weg op een te algemene wijze te regelen, loopt men gevaar die mogelijkheden sterk te verminderen. Mochten dergelijke gevolgen zich in toeristische plaatsen doen gevoelen, dan zouden dezer belangen er erg door geschaad kunnen worden.

2. De kwestie betreffende de invoering van een rijbewijs geeft in België sinds tal van jaren aanleiding tot betwisting, niettegenstaande het rijbewijs, dat na verschillende examens wordt uitgereikt, in de meeste landen verplicht is.

Deskundigen, die door de Verenigde Naties werden aangewezen om deze aangelegenheid te bestuderen ten einde in de tot de Overeenkomst betreffende het wegverkeer van 1949 toegetreden landen tot eenvormige reglementeringen te komen, hebben geconcludeerd tot de algemene invoering van het rijbewijs, uit te reiken na keuringen en theoretische (kennis van de Wegcode), praktische en technische examens.

Er kan nochtans niet beweerd worden dat het aantal ongevallen verhoudingsgewijs kleiner is in de Europese landen, waar een rijbewijs vereist is, dan in België, waar een dergelijk bewijs nog niet ingevoerd is.

Het rijbewijs, zelfs al werd het zonder examen uitgereikt op eenvoudige verklaring van de kandidaat waaruit blijkt dat hij de vereiste lichamelijke geschiktheid en de nodige bedrevenheid bezit om een voertuig te besturen, zou niettemin het voordeel

tous les véhicules étrangers à verser une somme minime en échange d'une assurance sur le territoire de la Belgique.

RÉPONSES.

1. Panneaux de signalisation.

Il n'est guère possible de régler, par une disposition générale qui éliminerait tout signal, les possibilités, les interdictions et les limitations de stationnement et d'arrêt des véhicules sur la voie publique.

Le problème du parking dans les agglomérations fait l'objet de recherches et d'études des services intéressés non seulement en Belgique, mais également à l'étranger. En général, les réglementations locales sont conçues avec le souci de concilier les nécessités de la circulation et les besoins de faire stationner le plus de véhicules possible sur la voie publique et, en tout cas, sur des emplacements qui ne soient pas trop éloignés des endroits où doivent se développer les activités des usagers de ces véhicules.

Des expériences faites à l'étranger, il résulte que l'établissement de parkings à distance assez grande des centres commerciaux des villes a pour effet de faire dépérir ces centres et d'en faire créer des nouveaux aux abords des parkings.

Or, en réglant d'une manière trop générale les possibilités de stationnement sur la voie publique, l'on s'expose à diminuer fortement ces possibilités. Si pareilles conséquences devaient se faire sentir dans des localités touristiques, les intérêts de celles-ci pourraient en être gravement lésés.

2. La question relative à l'institution d'un permis de conduire est controversée depuis de nombreuses années en Belgique, bien que le permis de conduire, délivré ensuite d'examens divers, soit obligatoire dans la plupart des pays.

Des experts désignés par les Nations-Unies pour faire une étude sur cet objet en vue d'aboutir, dans les pays adhérant à la Convention sur la circulation routière de 1949, à des réglementations uniformes, ont conclu à la généralisation du permis de conduire basé sur des examens médicaux théoriques (connaissance du Code de la Route), pratiques et techniques.

Cependant, il ne peut être affirmé que le nombre d'accidents soit proportionnellement moins élevé dans les pays européens où un permis de conduire existe qu'en Belgique où pareil document n'a pas encore été créé.

Le permis de conduire, même s'il était délivré sans examen, sur la simple déclaration du candidat attestant qu'il possède les qualités physiques requises et l'habileté nécessaire pour conduire un véhicule, présenterait néanmoins l'avantage de permettre

bieden een contrôle te kunnen uitoefenen op de uitvoering van de door de rechtbanken uitgesproken vervallenverklaringen van het recht om een voertuig te besturen.

Deze contrôle is thans zeer wisselvallig gemaakt doordat de veroordeelde of de toekomstige veroordeelde zich voorziet van een tweede identiteitskaart waarop hij geen melding laat maken van de vervallenverklaring van het recht van besturen die tegen hem uitgesproken is of kan worden.

Aan de andere kant wordt herhaaldelijk vastgesteld dat heel wat bestuurders niet eens de belangrijkste voorschriften van de Wegcode kennen. Het ware niet van belang ontbloot de jongelieden, die een rijbewijs willen bekomen, voortaan te onderwerpen aan een examen dat enkel en alleen over de kennis van de Wegcode zou lopen.

Een dergelijk examen zou heel eenvoudig, zonder een beroep te doen op examencommissies, kunnen ingericht worden, door de kandidaten in de hoofdplaatsen der rechterlijke arrondissementen op te roepen en hun een vragenlijst voor te leggen die zij binnen een beperkte spanne tijds zouden moeten invullen.

De grondslagen van zulk een ontwerp worden op dit ogenblik bij de Dienst van het Wegverkeer bestudeerd. Het rijbewijs zou kunnen worden ingevoerd bij een koninklijk besluit genomen op grond van de wet van 1 Augustus 1899, gewijzigd bij de wetten van 1 Augustus 1924 en 16 December 1935. Het zou echter gepast kunnen blijken dat sommige wijzigingen in de bepalingen betreffende het bij de artikelen 2 en 2bis van voormelde wetten bepaald stelsel der vervallenverklaringen van het recht om een voertuig te besturen, wet worden wat aldus het voorleggen aan het Parlement van een ontwerp van wet noodzakelijk zou maken.

Zoals voorgesteld, zouden op het rijbewijs in ieder geval ten minste de vonnissen moeten vermeld worden waarbij de vervallenverklaring van het recht om een voertuig te besturen wordt uitgesproken.

Verder valt op te merken dat krachtens de bepalingen van de internationale overeenkomst van 1949 het nationaal rijbewijs als een in het internationaal verkeer geldig stuk zal kunnen erkend worden. De automobilisten en de motorrijders zouden in dit geval niet meer elk jaar een internationaal rijbewijs moeten aanvragen dat trouwens zonder enige waarborg wordt uitgereikt.

3. — De idee om particulieren toe te laten klacht in te dienen tegen autobestuurders die opzettelijk de veiligheid van de weggebruikers in gevaar brengen, is reeds in meerdere omstandigheden naar voren gebracht.

Het is niet gepast gebleken er een gunstig gevolg aan te geven.

Er valt voor te vrezen dat het officieel invoeren van een dergelijke praktijk tot overdrijvingen zou leiden. Zij zou het indienen van klachten in de hand werken die in heel wat gevallen slechts zouden berusten op het feit dat de klager zich eenvoudig geërgerd heeft gevoeld omdat een andere automobilist hem heeft durven inhalen.

d'exercer un contrôle sur l'exécution des peines de déchéance du droit de conduire prononcées par les tribunaux.

Actuellement, ce contrôle est rendu très aléatoire par le fait que le condamné ou le futur condamné se pourvoit d'une seconde carte d'identité sur laquelle il s'abstient de faire mentionner la déchéance du droit de conduire dont il est ou dont il peut être l'objet.

D'autre part, il est fréquemment constaté que bien des conducteurs ignorent jusqu'aux prescriptions les plus importantes du Code de la Route. Il ne serait pas sans intérêt de soumettre, dans l'avenir, les jeunes gens désireux d'obtenir un permis de conduire, à un examen portant uniquement sur la connaissance du Code de la circulation routière.

Pareille épreuve pourrait être organisée très simplement, sans recourir à des commissions d'examen, en réunissant les candidats aux chefs-lieux des arrondissements judiciaires et en leur remettant un questionnaire qu'ils devraient compléter en un laps de temps limité.

Les bases d'un tel projet sont actuellement étudiées à l'Office de la Circulation routière. Le permis de conduire pourrait être créé par un arrêté royal pris sur la base de la loi du 1^{er} août 1899, modifiée par les lois des 1^{er} août 1924 et 16 décembre 1935. Toutefois, des modifications aux dispositions concernant le régime des déchéances du droit de conduire un véhicule, prévu aux articles 2 et 2bis des lois précitées, pourraient être reconnues opportunes et rendre, de la sorte, nécessaire le recours à un projet de loi à soumettre au Parlement.

En tout cas, ainsi qu'il est suggéré, le permis de conduire devrait au moins recevoir les mentions des jugements prononçant la déchéance du droit de conduire un véhicule.

A noter encore, que le permis de conduire national pourra, en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1949, être reconnu comme document valable en circulation internationale. Les automobilistes et motocyclistes seraient, dans ce cas, dispensés de se procurer annuellement un permis de conduire international, qui est d'ailleurs délivré sans aucune garantie.

3. — L'idée de permettre à des particuliers de déposer plainte à l'égard de chauffeurs qui sciemment portent atteinte à la sécurité des usagers de la route, a déjà été avancée en diverses circonstances.

Il n'a pas paru opportun d'y réserver une suite favorable.

Il faut craindre que l'institution officielle d'une telle pratique ne conduise à des excès. Elle favoriserait le dépôt de plaintes qui, dans bien des cas, ne reposeraient que sur le fait que le plaignant s'est senti simplement vexé parce qu'un autre automobiliste a eu l'audace de le dépasser.

Tijdens de besprekingen die plaats vinden na ongevallen, kan men er zich ten andere rekenschap van geven hoezeer sommige autobestuurders hun plicht en de voorschriften die zij moeten in acht nemen, verkeerd begrijpen, doch ingebeelde fouten gemakkelijk ten laste leggen van hun tegenstanders die volkomen in hun recht zijn.

Het beste middel tegen de misbruiken en onvoorzichtigheden van sommige bestuurders is een door bevoegde en speciaal uitgeruste politieoverheden uitgeoefend verscherpt toezicht.

Het Ministerie van Verkeerswezen houdt voeling met de Rijkswacht, inzonderheid met het oog op het opmaken van een doelmatig programma voor toezicht op het wegverkeer.

4. — Verzekering van de vreemdelingen. — Het wetsvoorstel, dat reeds door de Commissie van Justitie van de Kamer der Volksvertegenwoordigers onderzocht en geamendeerd werd, bevat een bepaling die er toe strekt door de erkende verzekeraars een bureau voor het uitreiken van internationale verzekeringsbewijzen te doen oprichten. Dit bureau zou de slachtoffers van een door een vreemde bestuurder veroorzaakt ongeval rechtstreeks moeten schadeloos stellen, d.w.z. zonder beroep op de tussenkomst van de vreemde verzekeraar.

De oprichting van dergelijke bureau's in al de landen, die aan de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa deelnemen, werd te Genève bestudeerd.

Men is reeds met de uitvoering er van begonnen.

5. — Het systeem van de onmiddellijke betaling van een som, in handen van een bevoegd ambtenaar, door de overtreders van de voorschriften der reglementen op de politie van het wegverkeer, werd onder de bezetting in België ingevoerd. Het werd niet verlengd omdat de vijand er de vader van was.

Het betreft hier echter een gebied dat meer bijzonder tot de bevoegdheid van het Ministerie van Justitie behoort. Een gestaafd advies over deze kwestie zou dus slechts kunnen worden uitgebracht na een voorafgaande studie door dat Departement.

6. — Het aanduiden op de achterzijde van de zware voertuigen van de maximumsnelheid waarmee zij mogen rijden, is voorzeker een goede maatregel voor een grotere veiligheid op de weg.

Wil die maatregel echter ten volle doelmatig zijn, dan moet op de toepassing er van door bevoegde ambtenaren toezicht gehouden worden. De verscherping van dat toezicht, in het bijzonder door de gemotoriseerde politie, moet begrepen zijn in het programma waarvan sprake hiervoren (zie punt 3), dat het Ministerie van Verkeerswezen in overleg met de Rijkswacht zal trachten op te maken.

Wat het toezicht in de doortocht door de agglomeraties betreft, dit behoort vooral tot de bevoegdheid van de gemeentelijke politie die zal op de hoogte gebracht worden van de maatregelen welke binnen het raam van het hierboven bedoeld programma zullen genomen worden.

D'ailleurs, au cours de discussions qui ont lieu après des accidents, on peut se rendre compte combien certains conducteurs comprennent mal leur devoir et les prescriptions qu'ils doivent observer, mais imputent facilement à leurs antagonistes, parfaitement dans leur droit, des fautes imaginaires.

Le meilleur remède aux abus et aux imprudences de certains conducteurs réside dans une surveillance renforcée, exercée par des autorités de police compétentes et spécialement outillées.

Le Ministère des Communications a des contacts avec la Gendarmerie, notamment en vue d'établir un programme adéquat de surveillance de la circulation routière.

4. — Assurance des étrangers. — La proposition de loi, qui a déjà fait l'objet d'un examen et d'amendements à la Commission de la Justice de la Chambre des Représentants, comporte une disposition qui a pour but de faire créer par les assureurs agréés un bureau délivrant des certificats internationaux d'assurance. Ce bureau serait tenu d'assumer directement, c'est-à-dire sans recourir à l'intervention de l'assureur étranger, le dédommagement des victimes d'un accident causé par un conducteur étranger.

L'institution de bureaux semblables dans tous les pays participant aux travaux de la Commission Economique pour l'Europe a été étudiée à Genève.

Elle a reçu déjà un commencement d'exécution.

5. — Le système établissant le paiement immédiat d'une somme, entre les mains d'un agent qualifié, par les contrevenants aux prescriptions des règlements sur la police de la circulation routière, a été institué en Belgique pendant l'occupation. Il n'a pas été prorogé parce qu'il était né de la volonté de l'ennemi.

Il s'agit toutefois là d'un domaine qui relève plus spécialement du Ministère de la Justice. Un avis étayé ne pourrait donc être formulé au sujet de cette question qu'après une étude préalable faite par ce Département.

6. — L'apposition à l'arrière des véhicules lourds de l'indication de la vitesse maximum à laquelle ils peuvent circuler est assurément une bonne mesure de nature à assurer plus de sécurité sur la route.

Toutefois, pour qu'elle soit pleinement efficace, son application doit être surveillée par des agents qualifiés. Le renforcement de cette surveillance, en particulier par la police motorisée, doit être comprise dans le programme dont il est question ci-avant (voir point 3) que le Ministère des Communications s'efforcera de dresser en accord avec la Gendarmerie.

Quant à la surveillance dans la traversée des agglomérations, elle relève surtout des polices communales lesquelles seront informées des dispositions qui seront prises dans le cadre du programme envisagé ci-dessus.

De Vereniging tot Verweer van de Baanvoerders van België heeft aan alle Parlementairen een omzendbrief gestuurd, waarin zij haar standpunt toelicht.

De medegedeelde studie stipt aan dat er in 1938 nagenoeg 6.500 baanvervoerders waren met meer dan 10.000 voertuigen. Einde 1953 was het aantal vvoerders gedaald tot ongeveer 5.200 met slechts 9.000 voertuigen. Er is dus een achteruitgang van circa 1.300 wegvervoerders.

In dezelfde periode van vijftien jaar steeg het aantal private vrachtwagens van 67.000 tot 160.000, hetzij een vermeerdering van 125 %.

De evolutie heeft voor gevolg dat de kosten der baanvervoerders stijgen. Hieruit wordt besloten dat er iets niet in orde is.

De private sector is aan geen regeling onderworpen; dit is wel het geval met de sector der beroepsvervoerders. De oplossing ligt nochtans niet in het reglementeren van de private sector. De beroepssector wenst geen volledige vrijheid en is er zich van bewust dat alleen een regime van gecontroleerde en geregelde vrijheid mogelijk is.

De oorzaak van de moeilijkheden zou schuilen volgens de baanvervoerders bij het B.W.V., zoals blijkt uit het onderstaande uittreksel :

« Een beroepsvervoerder die een vervoermachtiging aanvraagt, of een verhoging van zijn tonnage, dient zijn verzoek in bij het B.W.V. (Bureau voor het Wegvervoer) mede met alle stavende documenten, attesten van chargeurs, enz...

De Directeur van het Bureau stelt een onderzoek in door zijn inspectiedienst, wiens verslag geheim wordt gehouden; daarna laat hij zijn beslissingen aan de verzoeker kennen.

Is het voor deze laatste een gunstige beslissing, dan is hij nog niet gered, want na dezer bekendmaking in het *Staatsblad*, mag de Nationale Maatschappij der Spoorwegen of elk ander vervoerder die zich door deze machtiging als benadeeld acht, beroep indienen; dan wordt de gunstige beslissing geschorst.

Dit is geen op veronderstelling steunend geval want het gebeurt dat een derde, in meestal de gevallen de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, beroep indient.

Is de beslissing ongunstig voor de aanvrager, dan bevindt deze zich in de toestand van een betichte die door de rechtbank van eerste aanleg zou veroordeeld worden, zonder dat hij kan opkomen en zich verdedigen.

Want zó is wel de toestand. De Directeur van het B.W.V. is niet alleen de enige rechter in eerste aanleg, maar de aanvrager is niet gemachtigd om te verschijnen of om zich te laten vertegenwoordigen.

Dat is onbetwistbaar een ongezond principe.

L'Association de Défense des Transporteurs Routiers de Belgique a envoyé à tous les parlementaires une circulaire dans laquelle elle précise son point de vue.

L'étude, qui a été communiquée à la Commission, précise qu'en 1938, il y avait environ 6.500 firmes de transport routier, représentant plus de 10.000 véhicules. Fin 1953, le nombre de transporteurs était tombé à environ 5.200, ne représentant plus que 9.000 véhicules, soit quelque 1.300 firmes de moins.

Durant la même période de quinze années, le nombre de camions privés est passé de 67.000 à 160.000, soit une augmentation de 125 %.

Cette évolution a eu pour effet d'accroître les frais de transport par route. On en conclut que quelque chose ne tourne pas rond.

Le secteur privé n'est pas réglementé, alors que le secteur professionnel est soumis à réglementation. La solution, toutefois, ne réside pas dans la réglementation du secteur privé. Le secteur professionnel ne demande pas la liberté et se rend compte que le seul régime possible est un régime de liberté contrôlée et réglementée.

Selon les transporteurs routiers, les difficultés existantes seraient imputables à l'O.T.R., ainsi qu'il résulte de l'extrait ci-dessous :

« Le transporteur professionnel qui sollicite une autorisation de transport, une augmentation de tonnage, introduit sa demande auprès de l'O.T.R. (Office des Transports par Route) en l'accompagnant de toutes pièces justificatives, attestations de chargeurs, etc...

Le Directeur de l'Office ordonne une enquête qui est faite par son service d'inspection, dont le rapport est tenu secret, puis il fait connaître au demandeur la décision qu'il a prise.

Si la décision est favorable au demandeur, il n'est pas sauvé pour autant, car après publication de la décision au *Moniteur*, la Société Nationale des Chemins de Fer ou tout autre transporteur qui s'estimerait lésé par l'octroi de cette autorisation à un soi-disant concurrent, peut interjeter appel et la décision favorable est suspendue.

Et ceci n'est pas un cas hypothétique, car il arrive qu'un tiers, qui dans la plupart des cas se trouve être la Société Nationale des Chemins de Fer, interjette appel.

Si la décision est défavorable au demandeur, celui-ci se trouve dans la situation d'un prévenu qu'un tribunal de première instance aurait condamné sans lui permettre de comparaître et de se défendre.

Car c'est cela la situation. Le Directeur de l'O.T.R. est non seulement juge unique en première instance, mais le demandeur n'est pas autorisé à comparaître ni à se faire représenter.

C'est là incontestablement un principe malsain.

Doch wat meent U er over wanneer wij er aan toevoegen dat die enige rechter, de Directeur van het B.W.V., over een echt dictateursgezag beschikt ? »

Daar alle senatoren het gedrukte stuk hebben ontvangen, denken wij het bij deze citaten te moeten laten.

De beroepsvereniging formuleert dan de volgende voorstellen :

« 1^o Instandhouding van het B.W.V. met wijziging van de aard van de macht van zijn Directeur, in de zin van de ondergeschiktheid aan zijn hiërarchische overste, de Directeur-Generaal van het Vervoer, dus ook aan de Minister.

» 2^o Aanstelling in eerste aanleg bij het B.W.V. van een adviserende commissie, voor welke de aanvrager het recht zou hebben te verschijnen en zich te laten bijstaan of vertegenwoordigen.

» 3^o Recht voor de aanvrager van het onderzoeksverslag kennis te nemen.

» 4^o De aan de aanvrager overgemaakte beslissing van het B.W.V. zou moeten gemotiveerd worden en de beweegredenen van de aanvrager weerleggen.

» 5^o Recht op beroep bij de Algemene Directie van het Vervoer die een commissie van beroep zou aanstellen onder voorzitterschap van een magistraat of gelijkgestelde, en die zou bestaan uit een afgevaardigde van de Administratie, afgevaardigden van de nijverheid en van de handel en van de verscheidene vervoermiddelen.

» De beslissing van de Commissie van Beroep zou definitief zijn.

» 6^o Deze structuurreforme zou moeten samengaan met de herziening van de regeling voorkomende in het Besluit van 9 Mei 1936, herziening geïnspireerd door een algemene politiek van het vervoer, die door het Departement, in samenwerking met de Spoorwegen en de beroepsorganisaties van vervoeders zou bepaald worden.

» 7^o Bij het uitbrengen van deze regeling stellen wij voor beide volgende punten in overweging te nemen :

» a) de beroepsorganisaties het recht toekennen hun leden in eerste aanleg en vóór de Commissie van Beroep niet alleen bij te staan, maar ook te vertegenwoordigen;

» b) de aanvankelijke tekst van het koninklijk besluit van 1936 terug inbrengen, waar gezegd werd : « In afwachting van de beslissing mag het B.W.V. voorlopige machtigingen uitreiken ».

» Deze beschikking die bij koninklijk besluit van 29 Juli 1954 werd geschrapt zou weer in voege dienen te worden gebracht, doch met vervanging van het woord « mag » door het woord « moet », en van de facultatieve maatregel een verplichte beschikking maken, in de volgende voorwaarden :

» — elke vervoerder is verondersteld het recht te hebben op het bekomen van een machtiging of van een ontwikkeling van zijn materieelpark, zodra hij in het bezit is van een voertuig waarvoor hij

Mais que diriez-vous si nous ajoutons que ce juge unique, le Directeur de l'O.T.R., jouit d'un pouvoir véritablement dictatorial ? »

Etant donné que tous les Sénateurs ont reçu le document imprimé, nous croyons pouvoir nous borner à cette citation.

L'association professionnelle formule ensuite les suggestions suivantes :

« 1^o Maintien de l'O.T.R. avec modification de la nature des pouvoirs de son Directeur, dans le sens de la subordination à son chef hiérarchique, le Directeur général des Communications et partant au Ministre.

» 2^o Création en première instance auprès de l'O.T.R. d'une commission consultative devant laquelle le demandeur aurait le droit de comparaître et de se faire assister ou représenter.

» 3^o Droit pour le demandeur de prendre connaissance du rapport d'enquête.

» 4^o La décision de l'O.T.R. transmise au demandeur, devrait être motivée et rencontrer les arguments soulevés par le demandeur.

» 5^o Droit de recours auprès de la Direction Générale des Communications qui constituerait une commission d'appel présidée par un magistrat ou assimilé, et qui serait composée d'un délégué de l'Administration, de délégués de l'industrie et du commerce et de délégués des divers modes de transports.

» Les décisions de la Commission d'Appel seraient définitives.

» 6^o Cette réforme de structure devrait être accompagnée d'une revision de la réglementation inscrite dans l'arrêté du 9 mai 1936, revision qui s'inspirerait d'une politique générale des transports à définir par le Département en collaboration avec les Chemins de Fer et les organisations professionnelles de transporteurs.

» 7^o Dans l'élaboration de cette réglementation nous proposons que soient pris en considération les deux points suivants :

» a) reconnaître aux organisations professionnelles le droit non seulement d'assister, mais aussi de représenter leurs membres en première instance et devant la Commission d'Appel;

» b) revenir à l'ancien texte de l'arrêté royal de 1936 qui disait : « l'O.T.R. en attendant qu'une décision soit prise, peut délivrer des autorisations provisoires. »

» Cette disposition supprimée par l'arrêté royal du 29 juillet 1954 devrait être reprise en remplaçant le mot « peut » par le mot « doit », et faire d'une mesure facultative, une disposition obligatoire dans les conditions suivantes :

» — tout transporteur est présumé avoir le droit d'obtenir une autorisation ou une augmentation de son parc matériel, dès l'instant où il serait déjà en possession du matériel pour lequel

een machtiging of een tonnageverhoging aanvraagt, en zo hij er het bewijs van meebrengt door het voorleggen van chargeursattesten waardoor zijn verzoek gewettigd is.

» Voor het B.W.V. zou die veronderstelling de verplichting met zich brengen een voorlopige machtiging, geldig voor een jaar, toe te kennen.

» Het dossier van de aanvrager zou tijdens die voorlopige periode hangend blijven.

» In de loop van het trimester, dat het einde van die periode voorafgaat, zou het B.W.V. een onderzoek instellen om te weten of het materieel, waarvoor de aanvraag werd ingediend, oordeelkundig werd ingezet, en zou het daarna zijn beslissing nemen. »

Wij hebben aan de h. Minister gevraagd zijn standpunt te laten kennen. Het gaat hier om een belangrijk vraagstuk. Het is inderdaad wel een bijzonder feit dat na de spoorwegen, de beroepsvervoerders, die zo dikwijls als voorbeeld werden gesteld, nu toegeven dat ook hun situatie alles behalve rooskleurig is.

De harde taal van de cijfers.

De meeste cijfers die in het verslag van de « Vereniging tot Verweer » voorkomen, zijn vals en worden tendentiekus uitgelegd. De schrijvers, die voldoende op de hoogte zijn van de werkelijke toestand, moeten dit weten.

Het springt in het oog dat men bij de schatting van het potentieel van de beroepswegvervoerders rekening moet houden met het totaal laadvermogen van hun voertuigen.

Welnu, van einde 1938 tot 31 Juli 1954 steeg dit totaal laadvermogen van 39.000 tot 52.348 ton, d. i. een vermeerdering met ongeveer 34,2 %. In Frankrijk en in Nederland zijn de beroepsvervoerders practisch nog beperkt tot het laadvermogen waarover zij onderscheidenlijk in 1934 en in 1939 beschikten.

En wanneer men de toestand van 1938 vergelijkt met die van heden dient men, in het voordeel van de Belgische beroepsvervoerders, te doen uitkomen dat :

— er van de 10.044 vergunningen voor voertuigen tot einde 1938 slechts circa 3.000 geldig waren voor het vervoer van alle goederen in geheel België, terwijl alle thans van kracht zijnde vergunningen — op minder dan 1 % na — algemeen geldig zijn;

— in dit cijfer van 10.044 eenheden tal van vergunningen begrepen waren die slechts voor een straal van 25 kilometer of minder golden, terwijl hiervoor thans een vervoerplaat volstaat;

— bijna 7.000 vergunningen enkel geldig waren voor voertuigen met een laadvermogen van 4 ton of minder, terwijl er thans nog slechts 3.520 vergunningen voor voertuigen van dit soort bestaan.

il demande une autorisation ou une augmentation de tonnage, et où il apporterait la preuve par des attestations de chargeurs que sa demande est justifiée.

» Cette présomption entraînerait pour l'O.T.R. l'obligation de délivrer une autorisation provisoire d'une validité d'un an. Le dossier du demandeur serait tenu en suspens pendant cette période provisoire.

» Au cours du trimestre précédant le terme de cette période provisoire, l'O.T.R. ferait une enquête sur le point de savoir si le matériel qui fait l'objet de la demande a été employé judicieusement, et prendrait alors sa décision. »

Nous avons demandé à M. le Ministre de vouloir bien faire connaître son point de vue. Ce problème est important. Il est, en effet, frappant de constater qu'après les chemins de fer, les transporteurs professionnels, qui ont été souvent cités en exemple, admettent à présent que leur propre situation n'est rien moins que florissante.

La brutale éloquence des chiffres.

La plupart des chiffres cités dans le rapport de l'« Association de Défense » sont faux, et de plus interprétés tendancieusement; les auteurs, qui sont suffisamment au fait de la situation réelle, ne peuvent l'ignorer.

Il saute aux yeux que, pour évaluer le potentiel des transporteurs professionnels par la route, il faut tenir compte de la capacité de charge utile totale de leurs véhicules.

Or, de fin 1938 au 31 décembre 1954, cette capacité de charge utile totale est passée de 39.000 à 52.348 tonnes, soit une majoration de 34,2 %. A noter qu'en France et aux Pays-Bas, les transporteurs professionnels sont encore pratiquement limités à la capacité de charge utile dont ils disposaient respectivement en 1934 et en 1939.

Et lorsqu'on établit une comparaison entre la situation de 1938 et la situation actuelle, il y a lieu de faire ressortir, à l'avantage des transporteurs professionnels belges, que :

— sur les 10.044 autorisations-véhicules délivrées jusqu'à fin 1938, quelque 3.000 seulement étaient valables pour le transport de toutes marchandises dans toute la Belgique, alors que toutes les autorisations en vigueur aujourd'hui — à moins de 1 % près — ont une portée générale;

— ce chiffre de 10.044 comprenait de nombreuses autorisations qui n'étaient valables que pour un rayon de 25 kilomètres ou moins, activité qui est maintenant assurée sous le couvert d'une plaque de transport;

— près de 7.000 autorisations n'étaient valables que pour des véhicules d'une charge utile de 4 tonnes ou moins, alors qu'aujourd'hui il n'y a que 3.520 autorisations qui sont valables pour des véhicules de cette espèce.

Het is volkomen onwaar te beweren dat er tegenwoordig circa 2.000 ondernemingen minder zouden zijn dan in 1938.

* * *

Het is al niet minder duidelijk dat, wanneer twee ondernemingen samensmelten of wanneer bij voorbeeld twee ondernemingen van 3 ton door een vergunning voor 15 ton worden vervangen, het potentieel van de beroepsvervoerders niet vermindert.

Het is even onwaar te beweren dat « over dezelfde periode van vijftien jaar het privé-vervoer van handel en nijverheid van 67.000 voertuigen tot 160.000 » is aangegroeid, « dus een stijging van meer dan 125 % ».

In feite bedroeg, volgens de cijfers van het Nationaal Instituut voor de Statistiek, het totaal aantal voertuigen voor goederenvervoer op 15 December 1952: 147.306, met inbegrip van de voertuigen waarvoor een bewijs van vrijstelling van de verkeersbelasting werd uitgereikt. In dit cijfer van 147.306 — het jongste dat bekend is — zijn dus tevens begrepen de voertuigen van de beroepsvervoerders, die welke gebruikt worden voor eigen vervoer zomede die van de openbare lichamen.

Wat betreft de « vergelijking met het Nederlandse buurland » deze ziet er in feite uit als volgt :

Het is niemand onbekend dat, in Nederland een vergunning nodig is ongeacht de afgelegde afstand. Een groot aantal van de « rond de 16.000 voertuigen » waarover de Nederlandse beroepswegvervoerders beschikken, worden uitsluitend gebruikt voor vervoer op korte afstand. De vergelijking van de Belgische beroepsvervoerders met de Nederlandse doet zich derhalve voor als volgt (voor zover het cijfer 16.000 juist is) :

Belgische beroepsvervoerders :

vervoervergunningen	9.209
vervoerplaten	11.500
Voertuigen gebruikt door de spoorweg . .	600
Totaal. . . .	21.309

Nederlandse beroepsvervoerders :

vervoervergunningen	16.000
-------------------------------	--------

Wat is de oorzaak van die toestand ?

In Nederland is het aantal vrachtauto's voor eigen vervoer merklijk kleiner, maar dit vervoer is daar aan een beperkende regeling onderworpen.

Benevens de onbetwistbare voordelen die het gebruik van een vrachtwagen biedt zijn de oorzaken

Il est totalement faux d'affirmer que, actuellement, il y aurait environ 2.000 entreprises de moins qu'en 1938.

* * *

Il est non moins évident que, lorsqu'il y a fusion de deux entreprises ou lorsqu'on remplace, par exemple, deux autorisations de 3 tonnes par une autorisation de 15 tonnes, il n'y a pas diminution du potentiel des transporteurs professionnels.

Il est également faux d'affirmer que « sur la même période de 15 ans, le transport privé de l'industrie et du commerce » est passé « de 67.000 véhicules à 160.000, soit une augmentation de plus de 125 % ».

En réalité, d'après les chiffres publiés par l'Institut National de Statistique, le total des véhicules pour les transports de marchandises au 15 décembre 1952 était de 147.306, y compris les véhicules pour lesquels une attestation d'exemption de la taxe de circulation a été délivrée. Ce chiffre de 147.306 — le dernier connu — comprend donc à la fois les véhicules des transporteurs professionnels, ceux affectés aux transports pour compte propre ainsi que ceux appartenant à des organismes publics.

Quant à la « comparaison avec nos proches voisins des Pays-Bas », en fait, elle se présente comme suit :

Nul n'ignore que, dans ce dernier pays, une autorisation est nécessaire quelle que soit la distance parcourue. Un grand nombre des « quelque 16.000 véhicules » dont disposent les transporteurs routiers professionnels hollandais sont affectés exclusivement à des transports à petite distance. La comparaison entre la situation des transporteurs professionnels belges et celle des transporteurs professionnels hollandais (s'établit dès lors de la façon ci-après (pour autant que le chiffre de 16.000 soit exact) :

Transporteurs professionnels belges :

autorisations de transport	9.209
plaques de transport	11.500
Véhicules utilisés par le réseau ferré . .	600
Total	21.309

Transporteurs professionnels hollandais :

autorisations de transport	16.000
--------------------------------------	--------

Quelle est la cause de cette situation ?

Aux Pays-Bas, le nombre de véhicules affectés au transport pour compte propre est sensiblement moins élevé, mais ce transport y est soumis à une réglementation restrictive.

Outre les avantages incontestables qui s'attachent à l'utilisation du camion, les causes du développe-

van de abnormale ontwikkeling van het Belgische vervoer voor eigen rekening de volgende :

- *ad valorem*-tarieven van de spoorweg;
- in gebreke blijven van de beroepsvervoerders;
- het niet kennen van de werkelijke kostprijs van een vrachtwagen;
- onbezonnen aankoop van materieel om fiscale redenen;
- verlangen zich aan fiscale nasporingen te onttrekken;
- vrijstelling van de belasting van 4,5 % op het vervoer.

De vigerende regeling deugt niet. — Hoe is de inwendige structuur van het Bureau voor het Wegvervoer en hoe functioneert het ?

De regeling van 1936 werd ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad voor Wetgeving, die de tekst aannam op eensluidend verslag van de h. Hayoit de Termicourt, thans Procureur-generaal bij het Hof van Verbreking.

Feitelijk vinden wij een soortgelijke procedure in alle buitenlandse regelingen, met name in Duitsland, Frankrijk, Nederland en de Verenigde Staten van Amerika.

De Belgische regeling van 1936 steunde trouwens op de Engelse regeling van 1933, die het goederenvervoer onderwerpt aan een vergunning van de Voorzitter van de Verkeerscommissie, welke in elk district gevestigd is. Beroep staat open bij een rechtbank van beroep (3 leden benoemd door de Minister).

In België heeft de wetgever, evenals in het buitenland, de uitreiking van vervoervergunningen willen onttrekken aan de wisselende invloed van de politiek.

Hoe wordt de regeling door het B.W.V. en door de Directeur hiervan toegepast ?

De memorie van toelichting van het koninklijk besluit n° 248 van 5 Maart 1936 zegt o. m. :

« Het Bureau, dat de machtigingen uitreikt, de Commissie, die in geval van beroep haar advies geeft, en de Minister, die eventueel de onenigheid tussen het Bureau en de Commissie opheft, zullen zich, voor het vervullen van hun opdracht, laten leiden door de beginselen van een gezonde coördinatie die, onder eerbiediging, in de mate van het mogelijke, van de bestaande toestanden en onder voorziening van de onvermijdelijke overgangsmaatregelen, geen ander doel hebben dan de vervoermiddelen het maximum te doen renderen ten bate van 's lands economie.

» Zij moeten rekening houden met de werkelijke verkeersbehoeften (art. 4); zij moeten trachten aan de gebruikers de grootste faciliteiten te verschaffen, rekening gehouden met de vorderingen der techniek en de noodzakelijkheid om de veiligheid van het verkeer te verzekeren. Maar zij moeten

ment anormal du parc des transporteurs pour compte propre belges sont les suivantes :

- tarifs *ad valorem* du chemin de fer;
- carence des transporteurs professionnels;
- ignorance du prix de revient réel du camion;
- achats inconsidérés de matériel pour des raisons d'ordre fiscal;
- souci de se soustraire aux investigations fiscales;
- exemption de la taxe de 4,5 % sur les transports.

La réglementation en vigueur est mal faite. — Quelle est la structure interne de l'Office des Transports par Route et quel est son fonctionnement ?

La réglementation de 1936 a été soumise à l'appréciation du Conseil de législation qui en a approuvé le texte sur rapport conforme de M. Hayoit de Termicourt, actuellement Procureur général à la Cour de Cassation.

En fait, toutes les réglementations étrangères contiennent une procédure semblable. Il en est ainsi, entre autres, en Allemagne, en France, aux Pays-Bas et aux Etats-Unis d'Amérique.

La réglementation belge de 1936 s'inspirait d'ailleurs de la réglementation anglaise de 1933 qui soumet les transports de marchandises à une licence délivrée par le Président de la Commission de circulation établie dans chaque circonscription. Un recours est ouvert auprès d'un tribunal d'appel (3 membres nommés par le Ministre).

En Belgique, comme à l'étranger, le législateur a voulu soustraire la délivrance des autorisations de transport à l'influence changeante de la politique.

Comment l'O.T.R. et son Directeur appliquent-ils la réglementation ?

L'exposé des motifs de l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 prévoit notamment :

« Pour l'accomplissement de leur mission, l'Office qui délivrera les autorisations, la Commission qui donnera son avis en cas de recours et le Ministre qui éventuellement départagera l'Office et la Commission, s'inspireront des principes d'une saine coordination qui, tout en respectant dans la mesure du possible les situations existantes et en ménageant les transitions indispensables, n'ont d'autre but que d'assurer le rendement maximum des moyens de transport au profit de l'économie nationale.

» Ils devront se préoccuper des besoins réels du trafic (art. 4); ils s'efforceront de donner aux usagers les plus larges facilités, compte tenu des progrès techniques et de la nécessité d'assurer la sécurité des transports. Mais ils veilleront également à ce que la surabondance des moyens de

er insgelijks voor waken dat overvloedige vervoermiddelen niet leiden tot verspilling van bezitting en arbeid, die uiteindelijk de vervoerders ruïneert en hun klanten in grotere moeilijkheden plaatst of minder goed bediend laat dan vroeger. »

Elke andere politiek zou de woekering, die reeds zo zwaar op onze nationale economie drukt, laten voortgaan. Bij het uitreiken van vergunningen moet het B.W.V. dan ook rekening houden met de andere vervoermogelijkheden.

De feiten laten spreken.

De genoemde voorbeelden zijn niet nauwkeurig genoeg omschreven om ze te kunnen identificeren. Commentaar is derhalve niet mogelijk. Zoals in de aanhef van deze nota afdoende is gebleken, schort het de « Oproep tot Regering en Parlement » aan objectiviteit.

* *

Tweede geval. — Het is volkomen onwaar te beweren « dat de Zwitserse vervoerders practisch al de gewenste machtigingen bekomen » (in een artikel in hetzelfde blad aarzelen de schrijvers niet, te beweren dat de Zwitserse vervoerders over 125 Belgische vervoervergunningen beschikken, hetgeen volkomen in strijd is met de werkelijkheid).

* *

Het is volkomen onwaar dat de Commissie van Beroep « zelden een beslissing neemt in strijd met die van het B.W.V. ». Er moge hier aan herinnerd worden dat de personen die zitting hebben in de Commissie van Beroep volkomen onafhankelijk zijn van de Administratie, namelijk :

een voorzitter, gekozen wegens zijn bijzondere bevoegdheid;

twee leden, gekozen onder de kandidaten van de meest representatieve organisaties van handel en nijverheid;

een lid, gekozen onder de kandidaten van de meest representatieve organisaties van de ondernemingen voor wegvervoer;

een lid, gekozen onder de kandidaten van de spoorwegmaatschappijen.

De politiek van het B.W.V. is anti-economisch en anti-sociaal.

Het B.W.V. had reeds talrijke vergunningen uitgereikt om vervoer te verrichten voor rekening van een of meer bepaalde lastgevers, toen bij koninklijk besluit van 12 Mei 1951 aan deze mogelijkheid een einde werd gemaakt.

Jaren lang heeft het B.W.V. zich ingespannen om te verkrijgen dat een bepaling zou worden opgenomen op grond waarvan het opnieuw zou gemachtigd zijn — in navolging van de wet van 1935 van de Verenigde Staten, die in de toe-

transport n'aboutisse pas au gaspillage de biens et de travail qui finalement ruine les transporteurs et laisse leurs clients plus embarrassés ou moins bien servis qu'auparavant. »

Toute autre politique conduirait à accentuer le suréquipement qui pèse déjà lourdement sur notre économie nationale. Dans l'octroi des autorisations, l'O.T.R. doit dès lors tenir compte également des possibilités qui sont offertes par les autres moyens de transport.

Laissons parler les faits.

Les cas cités en exemple ne sont pas suffisamment précisés pour qu'on puisse les identifier. Il n'est donc pas possible de les commenter. Ainsi qu'il est établi péremptoirement au début de la présente note, l'article « Un appel au Gouvernement et au Parlement » manque d'objectivité.

* *

Deuxième cas. — Il est totalement faux d'affirmer « que les transporteurs suisses obtiennent pratiquement les autorisations qu'ils désirent » (dans un article qui a paru dans le même journal, les auteurs n'hésitent pas à affirmer que les transporteurs suisses disposent de 125 autorisations de transport belges, ce qui est tout à fait contraire à la réalité).

* *

Il est tout à fait inexact de dire qu'« il est extrêmement rare qu'elle (la Commission d'Appel) prenne une décision contraire à celle de l'O.T.R. ». Il paraît judicieux de rappeler ici que la Commission d'Appel est composée de personnalités entièrement indépendantes de l'Administration, à savoir :

un président choisi en raison de sa compétence particulière;

deux membres choisis parmi les candidats présentés par les organisations les plus représentatives de l'industrie et du commerce;

un membre choisi parmi les candidats présentés par les organisations les plus représentatives groupant des entreprises de transport par route;

un membre choisi parmi les candidats présentés par les sociétés exploitant un chemin de fer.

La politique de l'O.T.R. est antiéconomique et antisociale.

L'O.T.R. avait délivré de nombreuses autorisations permettant aux titulaires d'effectuer des transports pour compte, d'un ou de plusieurs commettants déterminés, lorsque l'arrêté royal du 12 mai 1951 est venu mettre fin à cette possibilité.

Pendant plusieurs années l'O.T.R. s'est efforcé d'obtenir le rétablissement d'une disposition qui l'habilitait à nouveau — à l'instar de la loi de 1935 aux Etats-Unis qui prévoit l'attribution d'un permis au contract carrier — à délivrer des auto-

kenning van een vergunning aan de « contract carrier » voorziet — om dergelijke vergunningen af te leveren. Het koninklijk besluit van 20 Juli 1954 heeft dit opnieuw mogelijk gemaakt.

Sindsdien heeft het B.W.V. opnieuw beperkte vergunningen in bovenvermelde zin afgeleverd.

Wat de suggesties betreft, het is niet mogelijk deze zonder meer, in overweging te nemen.

Er dient vooreerst nagegaan of deze voorstellen, na verificatie van hun juistheid, kunnen opgenomen worden in het ontwerp houdende hervorming van het B.W.V., dat bij mijn diensten ter studie ligt. Dit met het oog op de sanering der industrie van het Wegvervoer in het kader ener gezonde politiek inzake coördinatie van het vervoer.

Tot naricht, de Voorzitter van het Verbond der Verhuizers heeft bij het B.W.V. geen aanvraag in verband met het betrokken vervoer ingediend.

Daar deze zaak niet in de Commissie werd behandeld, lijkt het ons niet gepast commentaar er over uit te brengen.

De N.M.B.S.

De Minister wijst er op dat het tekort bij de Spoorwegen geen specifiek Belgisch verschijnsel is. Dezelfde toestand bestaat in Frankrijk, Duitsland, Engeland, Zweden, met dit verschil dat de tekorten hier nog hoger zijn. Alleen Nederland en Zwitserland vormen een uitzondering.

De Nederlandse spoorwegen werken in totaal verschillende omstandigheden, gezien zij bijna helemaal geëlectriceerd of gedieseliseerd zijn en dat sommige onkosten gedekt worden door de Staat. Daarenboven is de pensioenregeling helemaal verschillend en kost ze veel minder. De Zwitserse Spoorwegen beschikken over zeer belangrijke reserves.

Aan de N.M.B.S. worden steeds nieuwe verplichtingen opgelegd; met de gevolgen die er uit voortvloeien wordt geen rekening gehouden. De E.G.K.S. heeft nieuwe tarieven voorgeschreven. Het gevolg is dat de N.M.B.S. ongeveer 450 miljoen per jaar minder zal ontvangen. In de binnenscheepvaart is een zekere crisis. Zo heeft het spoor een gedeelte van het verloren trafiek teruggewonnen door het toepassen van lagere tarieven.

Naar het oordeel van de Minister dienen de machten van de Directeur-generaal aangevuld: hij zou meer verantwoordelijkheid moeten mogen nemen in het afsluiten van de tarieven.

Onder de vroegere Regering werden de economische subsidies afgeschaft en vervangen door een gedeeltelijke terugbetaling van opgelegde diensten. De indemnificatie werd also met 1 miljard verminderd. Daarentegen stegen de lasten met 1 miljard, dit voornamelijk als gevolg van de verhoging der lasten voor de pensioenen en van de financiële lasten van de modernisering van het net.

risations de l'espèce. L'arrêté royal du 20 juillet 1954 a rétabli cette possibilité.

Depuis lors, l'O.T.R. a de nouveau délivré des autorisations limitées dans le sens de ce qui précède.

En ce qui concerne les suggestions, il n'est pas possible de les prendre en considération telles quelles.

Avant toutes choses, il y a lieu d'examiner si les propositions citées, après vérification de leur exactitude, peuvent être comprises dans le projet de réformes de l'O.T.R. que mes services étudient en vue d'assainir l'industrie du transport routier dans le cadre d'une saine politique de coordination de transports.

Pour gouverner, le Président de la Fédération des Déménageurs n'a introduit auprès de l'O.T.R. aucune demande au sujet des transports en question.

Etant donné que cette affaire n'a pas été traitée en Commission, il nous paraît inopportun de commenter les deux points de vue.

La S.N.C.B.

Le Ministre observe que le déficit des Chemins de Fer n'est pas un phénomène spécifiquement belge. La même situation se présente en France, en Allemagne, en Angleterre et en Suède, à cette différence près que, dans ces pays, le déficit est encore plus grave. Seuls font exception les Pays-Bas et la Suisse.

Les Chemins de Fer Néerlandais opèrent dans des conditions tout à fait différentes, le réseau étant presque complètement électrifié ou dieselisé et certains frais étant supportés par l'Etat. Il faut également noter que le régime des pensions y est complètement différent et que la charge qu'il entraîne est beaucoup moins importante. Quant aux Chemins de Fer Helvétiques, ils disposent de réserves très considérables.

La S.N.C.B. se voit constamment imposer de nouvelles obligations et il n'est tenu aucun compte des conséquences qui en découlent. La C.E.C.A. a prescrit de nouveaux tarifs. Le résultat en est que les recettes de la S.N.C.B. diminueront d'environ 12 millions par an. La navigation intérieure commence à connaître une crise. Ainsi, le chemin de fer a récupéré une partie du trafic perdu en appliquant des tarifs réduits.

Le Ministre estime que les pouvoirs du Directeur général doivent être renforcés, en ce sens qu'il devrait lui être permis d'assumer une plus grande responsabilité dans la fixation des tarifs.

Sous le Gouvernement précédent, les subsides économiques ont été supprimés et remplacés par des subsides partiels pour services imposés. C'est ainsi que l'indemnisation a été réduite de 1 milliard. Par contre, les charges ont augmenté de 1 milliard, ce qui est principalement dû aux pensions et aux charges financières résultant de la modernisation du réseau.

Het personeel vermindert met ongeveer 2.000 eenheden per jaar. Het zal dalen tot 62.000 à 63.000 eenheden.

De aanwerving van nieuw personeel werd stop gezet. De gevolgen van dit besluit doen zich vooral gevoelen onder de specialisten, waar een steeds groter gebrek ontstaat.

Er werd voorgesteld het personeel langer in dienst te houden. Dit zou echter geen oplossing brengen, daar in dit geval een volle wedde moet betaald worden, wat ten slotte duurder kost dan een pensioen. Het personeel dat thans met pensioen gaat wordt inderdaad niet vervangen.

Men mag niet uit het oog verliezen dat de Maatschappij, door haar bestellingen, er toe bijdraagt de bedrijvigheid van de ganse nijverheid op te voeren. Deze bestellingen worden als volgt geraamd :

Diverse voorraden; jaarlijks . . .	2.700 miljoen
Openbare Werken, aan de gang . . .	1.500 miljoen
Rollend materieel	7.500 miljoen
	(af te leveren vóór einde 1956)

Wat de leveringen betreft is de toestand niet bevredigend ; zeer grote vertragingen werden vastgesteld. De voorziene boeten toepassen is niet mogelijk, daar zij te grote gevolgen zouden hebben. Het geleverde materieel beantwoordt soms niet aan de gestelde eisen.

Bij de N.M.B.S. werd op verzoek van de Minister een studie bureau opgericht, zonder nieuw personeel aan te werven.

Het is nodig dat de Belgische nijverheid met nieuwe prototypen de buitenlandse markten bewerkt. Deze nijverheidstak is inderdaad van groot belang als men weet dat de fabrieken die spoorwagematerieel bouwen, meer Belgische arbeiders gebruiken dan het totaal tewerkgestelden in de marginale mijnen. Modernisering en reconversie zijn evenwel nodig, anders zullen vele bestaande ateliers moeten verdwijnen, zodanig dat er slechts nog twee of drie werkhuizen zullen overblijven. Daarom moeten zij ook hun studie bureau's hebben, die dan kunnen samenwerken met dat van de N.M.B.S.

Er wordt beweerd dat de spoorwegen hebben afgedaan. Niets is minder waar. In alle economische minder ontwikkelde landen worden nieuwe spoorwegen aangelegd.

De N.M.B.S. bestudeert een planning, waarbij de te plaatsen bestellingen over drie of vier jaar worden verdeeld. De 2.300 houten rijtuigen dienen vervangen door 7 à 800 metalen rijtuigen. Rekening werd gehouden met de wenken van de adviseurs. Het materieel zal werkelijk heel goed zijn, degelijk comfort, geluid gedempt, zelfde kwaliteit als in Engeland.

De stoomtractie moet, zoals in Nederland, vervangen worden door elektrische en Diesel-electrische tracties.

De rotatie der goederenwagens is onvoldoende. Betere resultaten kunnen bereikt worden.

Le personnel est en diminution d'environ 2.000 unités par an. Les effectifs tomberont à 62.000 ou 63.000 unités.

Le recrutement a été arrêté. Les suites de cette décision se font surtout sentir dans le cadre des spécialistes, dont l'insuffisance se fait de plus en plus sentir.

On propose de garder le personnel en service au delà de l'âge de la pension. Mais cette mesure n'apporterait pas une solution au problème, car, dans ce cas, il faudrait payer un traitement plein qui, en définitive, est plus onéreux qu'une pension. Les agents arrivés à l'âge de la retraite ne sont pas remplacés.

N'oublions pas que la Société Nationale contribue par ses commandes à augmenter l'activité de l'ensemble de notre industrie. Les commandes peuvent être évaluées comme suit :

Stocks divers, par an	2.700 millions
Travaux publics en cours	1.500 millions
Matériel roulant	7.500 millions
	(à livrer avant fin 1956)

Dans le domaine des fournitures, la situation n'est pas satisfaisante ; des retards importants ont été constatés. Il est impossible d'appliquer les amendes prévues, car les conséquences seraient trop graves. Il arrive que le matériel fourni ne donne pas satisfaction.

La S.N.C.B. a créé, à la demande du Ministre, un service d'études sans que le personnel nécessaire ait été recruté.

Il faut que l'industrie belge produise de nouveaux prototypes pour les marchés internationaux. Il s'agit d'une branche de la plus haute importance, lorsqu'on considère que les usines qui construisent le matériel ferroviaire emploient un nombre d'ouvriers belges supérieur à celui des ouvriers occupés dans les mines marginales. La modernisation et la reconversion sont toutefois nécessaires, si l'on veut éviter que de nombreux ateliers existants doivent disparaître, de sorte qu'il ne subsisterait plus que deux ou trois ateliers. C'est pourquoi ils doivent disposer d'un bureau d'études qui puisse collaborer avec celui de la S.N.C.B.

On prétend que l'âge de la traction à vapeur est révolu. Rien n'est moins vrai. Dans tous les pays économiquement peu développés, on crée des chemins de fer à vapeur.

La S.N.C.B. étudie un planning de répartition sur trois ou quatre ans des commandes à placer. Les 2.300 voitures de bois existantes doivent être remplacées par 7 à 800 voitures métalliques. On a tenu compte des suggestions faites par les conseillers. Le matériel sera vraiment très bon, très confortable et insonorisé, de même qualité qu'en Angleterre.

La traction à vapeur doit, comme aux Pays-Bas, être remplacée par la traction électrique et la traction Diesel-électrique.

La circulation des wagons de marchandises est insuffisante. De meilleurs résultats peuvent être obtenus.

Van nu af dient rekening gehouden met nieuwe mogelijkheden, zoals : de gasturbine, de atoom-energie, de tele-gecommandeerde goederentreinen, die rijden zonder personeel gedurende de nacht. De technische vooruitgang is niet tegen te houden.

Alle secundaire lijnen mogen niet afgeschaft. Het materieel dient aangepast aan de trafiek. Door modernisering en betere uitrusting kan het spoor een gedeelte van de verloren trafiek terugwinnen.

* * *

Zeer belangrijke krachtsinspanningen werden gedaan door de N.M.B.S. De arbeidsongevallen verminderden met 39 %. De afwezigheid wegens ziekte nam af. Het personeel doet een grote krachtsinspanning.

De boekhouding en de statistiek verminderden het gebruik van papier van 1.100 tot 600 ton.

De N.M.B.S. moet vergoed worden voor bijzondere tarieven die haar worden opgelegd. Ongeveer 12 % der reizigers betalen het volle tarief.

* * *

Bij het bezoek aan Den Haag hoorde de Commissie een uiteenzetting van de Voorzitter van de beheerraad der N.S. Deze toelichting bewees dat de N.S. in zeer verschillende voorwaarden geëxploiteerd worden.

Een bezoek werd gebracht aan de werkhuizen te Salzinnes. Ze zijn degelijk ingericht, werken op industriële bases en verdienen alle lof.

* * *

Een uitvoerige bespreking heeft plaats gehad. Opgemerkt werd dat het moeilijk te aanvaarden is dat in een bedrijf meer gepensioneerden moeten betaald worden dan personeelsleden in dienst. Het zou passen het statuut der nieuw aan te werven krachten te herzien.

Het vraagstuk der N.M.B.S. geeft bij elke begroting aanleiding tot grondige besprekingen. Dit hoeft geen verwondering te wekken. De oorzaak hiervan schuilt in het deficit. Het is echter verkeerd de N.M.B.S. hiervoor aansprakelijk te stellen. Zij is eenvoudig het slachtoffer van onverantwoorde toestanden. Ondanks alles komt er, zij het dan ook langzaam, verbetering. De maatschappij lijdt in zeer sterke mate onder haar verleden. Vóór 1926 was zij inderdaad een administratieve dienst, met het gevolg dat het nooit gelukt is met zekerheid uit te maken of vóór die tijd de spoorwegen met winst of verlies hebben gewerkt.

Op grond der wet van 1926 moest de N.M.B.S. een zelfstandige maatschappij worden, beheerd en bestuurd volgens beproefde nijverheids- en handelsmethodes.

Zij moest al de verplichtingen overnemen die de Staat tegenover het personeel had aangegaan, o. m. de uitbetaling der pensioenen, waarvoor, geen enkele reserve werd gevormd of overgedragen.

Dès à présent, il faut tenir compte des possibilités nouvelles qu'offrent, par exemple, la turbine à gaz, l'énergie atomique, les trains de marchandises télécommandés, qui roulent sans personnel la nuit. Le progrès technique ne peut être arrêté.

Il ne faut pas supprimer toutes les lignes secondaires. Le matériel doit être adapté au trafic. Grâce à des modernisations et à un meilleur équipement, les chemins de fer pourront récupérer une partie du trafic.

* * *

Les efforts accomplis par la S.N.C.B. sont très considérables. Les accidents de travail ont diminué de 39 %. Les absences pour maladie ont diminué. Le personnel fait un grand effort.

La comptabilité et la statistique réduisent la consommation de papier de 1.100 à 600 tonnes.

La S.N.C.F.B. doit être indemnisée en raison des tarifs spéciaux qui lui sont imposés. Environ 12 % des voyageurs paient le tarif plein.

* * *

Lors d'une visite à La Haye, la Commission a entendu un exposé du Président du Conseil d'Administration des Chemins de Fer Néerlandais, d'où il résultait que les conditions d'exploitation des Chemins de Fer Néerlandais étaient très différentes.

La Commission a visité les ateliers de Salzinnes. Ils sont bien organisés, travaillent sur des bases industrielles et ne méritent que des éloges.

* * *

Une large discussion a eu lieu. Il a été remarqué qu'il est difficile d'admettre que, dans une entreprise, il faille payer plus de pensionnés que de membres du personnel en service. Il conviendrait de revoir le statut des éléments à recruter.

Le problème de la S.N.C.B. donne lieu à de longues discussions lors de l'examen de chaque budget. Il n'y a là rien qui doive étonner. La raison en est la situation déficitaire de la Société. Ce serait toutefois une erreur que d'attribuer la responsabilité à la S.N.C.B., qui est simplement victime de situations injustifiables. Malgré tout, on commence à constater une certaine amélioration, si lente soit-elle. Dans une très grande mesure, la Société subit les conséquences de son passé. Avant 1926, elle était en effet un service administratif, de sorte que l'on n'est jamais parvenu à établir avec certitude si, avant cette époque, les chemins de fer travaillaient avec bénéfice ou à perte.

La loi de 1926 a obligé la S.N.C.B. à se transformer en société indépendante, gérée et administrée d'après les méthodes industrielles et commerciales.

Elle a dû assumer toutes les obligations que l'Etat avait contractées vis-à-vis du personnel, et notamment payer les pensions alors qu'il n'existait pas la moindre réserve qu'elle eût constituée elle-même ou qui lui eût été transmise.

Zij bleef daarenboven onderworpen aan allerlei beperkende maatregelen, o. m. de wet van 1891.

De wetgever van 1926 kon onmogelijk voorzien dat het vervoer in betrekkelijk weinig jaren, de uiterst belangrijke veranderingen zou ondergaan, die zich hebben voltrokken.

In 1926 scheen expansie nog mogelijk. Minder dan 10 jaar later werd vastgesteld dat het vervoer per spoor snel verminderde. In plaats van uitbreiding werd het een bestendige inkrimping met al de nadelen daaraan verbonden.

Het aantal pensioengerechtigden ging in stijgende lijn. Daar geen reserves bestonden, moest geput worden uit de gewone middelen, wat zwaar drukte en nog drukt op de uitgaven.

Het met veel zorg opgebouwde tariefstelsel werd uiteengerukt : de hoge tariefphasen leden onder de concurrentie, terwijl het vervoer der zware goederen, met lage tarieven, voor de maatschappij bleef.

De N.M.B.S. is in feite nooit een zelfstandige maatschappij geweest en zij kon het niet worden, omdat zij voor het dekken der tekorten een beroep moest doen op de Staat.

Geen enkele privaatonderneming zou aanvaarden dat derden, zij het dan ook de Staat, haar prijsverminderingen zouden opleggen.

De N.M.B.S. heeft nooit toelating gekregen om op de baan te komen voor het goederenvervoer. Zij heeft nooit veel belang gehecht aan het baanvervoer. Pas toen het te laat was, heeft zij getracht een gedeelte van dit vervoer te herwinnen.

Het Britse vervoerstelsel werd uit elkaar gerukt, met het gevolg dat de spoorwegen ook met belangrijke tekorten hebben af te rekenen.

De Nederlandse spoorwegen komen er hoofdzakelijk omdat zij nagenoeg geen pensioenlasten hebben en het vervoer op de baan, zij het dan ook onrechtstreeks, voor een belangrijk gedeelte beheersen.

De electrificering werd te laat ingevoerd, terwijl ook lang werd gearzeld om uit de motorrijtuigen al het voordeel te halen dat zij konden opleveren.

De vraag is nu of deze toestand moet blijven duren ? Het subsidiëren of half betalen verbetert de toestand, maar lost de zaak niet op. De tabel hieronder is betekenisvol :

Jaar	Totaal ontvangsten netto-vervoer	Subsidies of vergoedingen van de Staat	Tekort
—	—	—	—
1948	8.038,0	2.439,0	+ 1,2
1949	7.791,0	2.688,0	+ 285,5
1950	8.282,0	2.011,0	+ 146,3
1951	9.688,0	2.018,0	+ 139,0
1952	9.856,7	1.772,3	+ 222,0
1953	9.815,2	1.378,8	+ 491,0
1954	9.749,9	1.710,0	+ 350,0

De plus, elle restait soumise à des mesures restrictives de toute espèce, et notamment à la loi de 1891.

Il était impossible au législateur de 1926 de prévoir qu'en relativement peu d'années, les transports connaîtraient une évolution d'une telle ampleur.

En 1926, une expansion paraissait encore possible. Moins de dix ans plus tard, on constata que les transports par chemin de fer perdaient rapidement de leur importance. Au lieu de voir une expansion, on assistait à une régression constante avec tous les inconvénients inhérents à pareille évolution.

Le nombre des pensionnés augmentait sans cesse. Comme il n'existait aucune réserve, il fallut recourir aux moyens ordinaires, ce qui eut et a encore pour effet de grever lourdement les dépenses.

Le système tarifaire édifié avec tant de soins fut réduit à néant : les phases à tarif élevé souffraient de la concurrence, tandis que le transport des marchandises lourdes, à faible tarif, restait confié à la Société.

En fait, la S.N.C.B. n'a jamais été une société indépendante et elle ne pouvait pas le devenir du fait qu'elle était obligée de faire appel à l'Etat pour couvrir ses déficits.

Aucune entreprise privée n'accepterait qu'un tiers, fût-il l'Etat, lui imposât des réductions de prix.

La S.N.C.B. n'a jamais obtenu l'autorisation de participer au transport routier des marchandises. Elle n'a jamais attaché grande importance au transport par route. Ce n'est que lorsqu'il était trop tard qu'elle s'est efforcée de se rattraper.

Le système britannique de transport s'est trouvé disloqué, avec cette conséquence que les chemins de fer doivent également faire face à des déficits considérables.

Quant aux chemins de fer hollandais, ceux-ci parviennent à équilibrer leur budget grâce au fait surtout qu'ils n'ont guère de charges en matière de pensions et qu'ils contrôlent, bien qu'indirectement, une partie importante du trafic routier.

L'électrification est venue trop tard et l'on a hésité longtemps à tirer tout le parti possible des véhicules à moteur.

Il s'agit maintenant de savoir s'il faut maintenir cette situation. Si l'octroi de subsides ou le paiement de la moitié des frais est de nature à améliorer la situation, ils ne suffisent pas à résoudre la question. Le tableau ci-dessous est significatif à cet égard :

Année	Total des recettes transport net	Subsides ou ou allocations de l'Etat	Déficit
—	—	—	—
1948	8.038,0	2.439,0	+ 1,2
1949	7.791,0	2.688,0	+ 285,5
1950	8.282,0	2.011,0	+ 146,3
1951	9.688,0	2.018,0	+ 139,0
1952	9.856,7	1.772,3	+ 222,0
1953	9.815,2	1.378,8	+ 491,0
1954	9.749,9	1.710,0	+ 350,0

De oplossing is niet eenvoudig, maar zij kan bereikt worden op voorwaarde dat er gewerkt wordt volgens een systematisch plan. Middelen werden door de Minister aangegeven Zij omvatten :

De financiële sanering. Dit kan alleen doordat de Staat, de lasten, verbonden aan de administratie van vóór 1926, geheel of althans gedeeltelijk overneemt.

De M. N. B. S. moet het recht krijgen te vervoeren op de weg.

Er dient verzaakt aan de stoomtractie en het materieel dient zo vlug mogelijk vernieuwd. De constructeurs van spoomaterieel moeten leveren tegen billijke prijzen.

Alle belemmeringen die de werkelijke industriële uitbating onmogelijk maken, dienen weggenomen. De N. M. B. S. moet geen monopolie bezitten. Wil men evenwel dat zij uitbaat zoals een privaatsmaatschappij dit doet, dan is het nodig haar dezelfde rechten te geven, opdat zij in dezelfde voorwaarden zou kunnen werken.

* *

Talrijke vragen werden gesteld. Zij volgen hier na met de gegeven antwoorden.

VRAAG.

Inlichtingen worden gevraagd over het vervoer der N.M.B.S.

ANTWOORD.

Jaar	Reizigers/ Km.	Waarde	Ton/Km.	Waarde
1950	7.047	2.907	5.463	4.786
1951	7.253	2.960	6.630	6.091
1952	7.546	3.271	6.114	6.083
1953	7.528	3.418	5.785	5.760
1954	7.562	3.475	5.697	5.692

VRAAG.

Bij de N.M.B.S. is de werking van de Herzieningscommissie voor gevallen van burgerontrouw stopgezet. Wanneer zullen die commissies hun werkzaamheden hervatten ?

ANTWOORD.

Wijzigingen in de huidige reglementering werden onontbeerlijk geacht. Deze Commissie zal haar werkzaamheden hervatten zodra die wijzigingen door de bevoegde overheid van de N.M.B.S. aangenomen zijn.

Le problème n'est pas simple, mais il peut être résolu à condition de procéder selon un plan systématique. Le Ministre a indiqué les moyens suivants :

L'assainissement financier. Il ne peut être réalisé que si l'Etat assume entièrement ou du moins partiellement les charges afférentes à l'administration d'avant 1926.

La S.N.C.B. doit être autorisée à s'occuper de transports routiers.

Il faut renoncer à la traction à vapeur et le matériel doit être renouvelé dans le plus bref délai. Les constructeurs de matériel ferroviaire doivent fournir celui-ci à des prix raisonnables.

Il faut supprimer tous les obstacles qui s'opposent à l'exportation d'après les méthodes industrielles. La S.N.C.B. ne doit pas jouir d'un monopole. D'autre part, si l'on veut qu'elle exploite à la façon d'une société privée, il est indispensable de lui donner les mêmes droits, afin qu'elle puisse travailler dans les mêmes conditions.

* *

De nombreuses questions ont été posées. Nous les ferons suivre ici, avec les réponses du Département.

QUESTION.

On demande des renseignements concernant les transports effectués par la S.N.C.B.

RÉPONSE.

Année	Voyageurs/ Km.	Valeur	Tonnes/ Km.	Valeur
1950	7.047	2.907	5.463	4.786
1951	7.253	2.960	6.630	6.091
1952	7.546	3.271	6.114	6.083
1953	7.528	3.418	5.785	5.760
1954	7.562	3.475	5.697	5.692

QUESTION.

A la S.N.C.B., on a arrêté le fonctionnement des Commissions de Revision pour faits d'incivisme. Quand reprendront-elles leurs activités ?

RÉPONSE.

Des modifications à la réglementation actuelle ont été jugées indispensables. L'activité de cette Commission sera reprise dès que ces modifications auront été adoptées par l'Autorité compétente de la S.N.C.B.

VRAAG.

De Commissie die te Verviers zetelde, werd opgeheven. Zulks heeft voor het personeel der Oostkantons ernstige onaangenaamheden tot gevolg. Het ware wenselijk dat men, ter gelegenheid van de reorganisatie der Herzieningscommissies, overweegt opnieuw een Commissie te Verviers in te stellen.

ANTWOORD.

De werking van de afdeling der Herzieningscommissie voor de bedienden van de Oostkantons is in de hiervoren vermelde wijzigingen opgenomen. Het ligt niet in de bedoeling te Verviers opnieuw een afdeling in te stellen.

VRAAG.

De belangrijkste concurrent van het spoor is de weg. De voorkeur gaat naar dit laatste vervoermiddel omdat het minder duur is en beter in te stellen op eisen van de gebruiker. Het zal niet mogelijk zijn het vervoer te coördineren zo niet tot een verlaging van de goederentarieven wordt besloten. Het wegvervoer reglementeren zou tot niets dienen. Vele industriële vervoeren inderdaad voor eigen rekening en de tarieven zijn dan veel minder hoog dan die welke door de spoorweg worden toegepast.

ANTWOORD.

De kostprijs van het wegvervoer is slechts een gedeeltelijke kostprijs. Daarentegen wordt het tarief van de N.M.B.S. bezwaard door allerlei lasten als de kosten van de baan en de pensioenen. De beide tarieven kunnen derhalve niet vergeleken worden.

Het is om een normaal tarief te benaderen en verkeer dat haar toekomst te behouden dat de N.M.B.S. verschillende verminderingen van haar goederentarieven overweegt.

VRAAG.

De coördinatie van het vervoer is noodzakelijk, doch zou niet eerst een overeenkomst tussen de N.M.B.S. en de N.M.V.B. tot stand moeten worden gebracht. Op de lijn Libramont-Bouillon bestond inderdaad vóór de oorlog een autobusdienst die voor het toeristisch centrum Bouillon zeer belangrijk was. De N.M.V.B. is bereid deze dienst weer in te richten, doch de N.M.B.S. verzet er zich tegen.

ANTWOORD.

Er bestaat een contactcommissie N.M.B.S. - N.M.V.B. die haar werkzaamheden onafgebroken voortzet. Het is deze commissie die alle maatregelen ter bevordering van een gezonde vervoerscoördinatie moet nemen. Zo zal, bij voorbeeld, in Vlaanderen een deel van de autobuslijnen van de N.M.B.S. aan de N.M.V.B. worden overgedragen.

Wat de verbinding Libramont-Bouillon betreft, zal de N.M.B.S. in de toekomst en in het raam van de te ondernemen studiën een vervangingsautobusdienst Libramont-Bertrix-Paliseul inrichten die in dit laatste station met de buurtdienst Paliseul-Bouillon zal aansluiten.

QUESTION.

La Commission qui siégeait à Verviers a été supprimée. Cette suppression provoque de graves désagréments pour le personnel des Cantons de l'Est. Il serait souhaitable, qu'à l'occasion de la réorganisation des Commissions de revision, on songe à rétablir une Commission à Verviers.

RÉPONSE.

Le fonctionnement de la section de la Commission de Revision intéressant les agents des Cantons de l'Est est repris dans les modifications citées ci-dessus. Il n'est pas envisagé de rétablir une section à Verviers.

QUESTION.

Le principal concurrent de la voie ferrée est la route. La préférence va à ce dernier moyen de transport, parce qu'il est moins cher et parce qu'il se plie mieux aux exigences de l'utilisateur. Il sera impossible de coordonner les transports si l'on ne se résout pas à diminuer les tarifs marchandises. Une réglementation des transports par route ne servirait à rien. En effet, beaucoup d'industriels transportent, pour compte propre, et alors les tarifs sont beaucoup moins élevés que ceux appliqués en chemin de fer.

RÉPONSE.

Le prix de revient du transport routier n'est qu'un prix de revient partiel. Par contre, le tarif de la S.N.C.B. est grevé de diverses charges comme le coût de l'infrastructure et les pensions. Les deux tarifs ne sont donc pas comparables.

C'est pour se rapprocher d'un prix de revient normal et conserver des trafics qui lui reviennent que la S.N.C.B. envisage diverses réductions de ses tarifs marchandises.

QUESTION.

Il faut réaliser la coordination des transports, mais ne pense-t-on pas qu'il faudrait commencer par réaliser une entente entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V. En effet, sur la ligne Libramont-Bouillon, il existait avant guerre un service d'autobus extrêmement précieux pour le centre touristique que constitue Bouillon. La S.N.C.V. est prête à le rétablir mais la S.N.C.B. s'y oppose.

RÉPONSE.

Il existe entre la S.N.C.B. et la S. N. C.V. une commission de contact fonctionnant d'une façon permanente. Il appartient à cette commission de prendre toute mesure favorable à une saine coordination des transports. A titre d'exemple, dans la région des Flandres, une partie des lignes d'autobus de la S.N.C.B. sera cédée à la S.N.C.V.

Pour ce qui concerne la relation Libramont-Bouillon, la S.N.C.B. réalisera dans l'avenir et dans le cadre des études projetées un service d'autobus de substitution Libramont-Bertrix-Paliseul en correspondance à cette dernière gare avec le service vicinal Paliseul-Bouillon.

VRAAG.

De Commissie zou wensen in het bezit te worden gesteld van een tabel die voor de jaren 1950 tot 1954, in cijfers de ontwikkeling van de bedrijvigheid der N.M.B.S. aantoont : b.v. aantal reizigers-km, overeenkomstige ontvangsten, aantal ton-km, overeenkomstige ontvangsten, enz.

ANTWOORD.

De ontwikkeling van de bedrijvigheid van de N.M.B.S. tijdens de jaren 1950 tot 1954, was als volgt :

QUESTION.

La Commission aimerait être mise en possession d'un tableau donnant pour les années de 1950 à 1954, sous la forme chiffrée, l'évolution de l'activité de la S.N.C.B. : p. ex. nombre de voyageurs-km, recettes correspondantes, nombre de tonnes-km, recettes correspondantes, etc.

RÉPONSE.

L'évolution de l'activité de la S.N.C.B., au cours des années 1950 à 1954, a été la suivante :

	1950	1951	1952	1953	1954
Aantal reizigers-km (in millioenen). — <i>Nombre de voyageurs-km (en millions)</i>	7.047	7.253	7.546	7.528	7.562
Ontvangsten (in millioenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	2.907	2.960	3.271	3.418	3.475
Gemiddelde ontvangst per reiziger-km (in franken). — <i>Recette moyenne par voyageur-km (en francs)</i>	0,4122	0,4081	0,4335	0,4540	0,4596
Aantal ton-km — wagenladingen (in millioenen). — <i>Nombre de tonnes-km — charges complètes (en millions)</i>	5.463	6.630	6.114	5.785	5.697
Ontvangsten (in millioenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	4.786	6.091	6.083	5.760	5.692
Gemiddelde ontvangst per ton-km (in franken). — <i>Recette moyenne par tonne-km (en francs)</i>	0,8761	0,9187	1,0080	0,9957	0,9991
Aantal verkeerseenheden (in millioenen). — <i>Nombre d'unités trafic (en millions)</i>	12.510	13.883	13.660	13.313	13.259
Gezamenlijke exploitatieontvangsten (in millioenen franken). — <i>Recettes totales d'exploitation (en millions de francs)</i>	10.293	11.706	11.630	11.194	11.456
Gemiddeld aantal verkeerseenheden per dag (in duizenden). — <i>Nombre moyen d'unités trafic par jour (en milliers)</i>	37.337	41.680	40.663	39.655	39.458
Gemiddeld effectief van het personeel op de exploitatierekening. — <i>Effectif moyen du personnel au compte exploitation</i>	75.101	73.398	72.464	69.000	65.876
Aantal bedienden per miljoen verkeerseenheden. — <i>Nombre d'agents par millions d'unités trafic</i>	5,97	5,26	5,30	5,18	4,97

VRAAG.

Ongeval te Wilsele.

Er wordt gezegd dat het waarschuwingsslein slechts op 57 m 57 cm van de gevaarlijke wissel stond en dat dientengevolge de machinist niet meer voldoende heeft kunnen vertragen om er over te rijden?

QUESTION.

Accident de Wilsele.

On dit que le signal d'avertissement ne se trouvait qu'à 57 m 57 cm de l'aiguillage dangereux et que de ce fait le machiniste n'a plus pu ralentir suffisamment pour le dépasser?

ANTWOORD.

Het is niet het waarschuwingssein maar wel het deksein (in onderhavig geval een vertakkingssein) dat op 57 m afstand van de spits van de eerste te berijden wissel stond.

Het is natuurlijk niet aan dit sein dat de machinist moet beginnen te vertragen, en de door dit sein gegeven snelheidsaanwijzing is slechts de derde welke de machinist heeft gekregen :

— de eerste is de kennis van de lijn, die geveegd wordt van iedere machinist die ze moet berijden : de snelheid die op elk punt is toegelaten, is daarvan een essentieel element; in het geval van Wilsle, was ze behoorlijk ter kennis gebracht van de loods, die als bijkomende voorzorgsmaatregel aan de machinist was toegevoegd;

— het waarschuwingssein, dat aanwees dat het vertakkingssein mocht voorbijgereden worden doch met verminderde snelheid; dat waarschuwingssein is op 1.002 m vóór het herhaalde sein geplaatst, hetgeen de mogelijkheid biedt de trein te doen stoppen, en *a fortiori*, eenvoudig zijn snelheid te vertragen;

— het snelheidssein dat op het vertakkingssein is geplaatst, is maar een herinnering; om de mogelijkheden te beoordelen dat het de machinist nog laat, moet de afstand van zichtbaarheid van dit sein bij de beveiligingsafstand gevoegd worden.

VRAAG.

Zet de N.M.B.S haar programma van afschaffing van secundaire lijnen voort ? Is ze voornemens de vervangingsautobuslijnen zelf te exploiteren of de exploitatie er van aan pachters op te dragen ?

ANTWOORD.

Wat de verdeling van de autobusdiensten tussen de huidige exploitanten en de regie N.M.B.S. betreft, gaat het telkens om speciale gevallen. Als voorbeeld zij vermeld dat in de knoop van Florennes de 13 nieuwe vervangingsdiensten verdeeld werden als volgt : 8 voor de regie N.M.B.S. en 5 voor huurders wier aanvullende lijnen in de vervangingslijnen werden opgenomen.

VRAAG.

Nog pas enkele weken geleden werden te Roeselare de biljetten voor de vervangingsautobussen door de Maatschappij uitgereikt. Zij benuttigde daartoe 16 bedienden. Thans geschiedt zulks door de pachter, die nog slechts 6 of 7 bedienden gebruikt. Een van beide : ofwel gebruikte de Maatschappij een overdreven effectief, ofwel legt de pachter aan zijn personeel overdreven prestaties op.

RÉPONSE.

Ce n'est pas le signal d'avertissement, mais bien le signal de couverture (en l'occurrence un signal de bifurcation), qui se trouvait à 57 m de la pointe du premier aiguillage rencontré.

Ce n'est évidemment pas au droit de ce signal que le machiniste doit commencer à ralentir et l'indication de vitesse, portée par ce signal, n'est que la troisième reçue par le machiniste :

— la première est la connaissance de la ligne exigée de tout machiniste appelé à y circuler : la vitesse autorisée en chaque point en est un élément essentiel; dans le cas de Wilsle, elle avait été dûment portée à la connaissance du pilote qui, par surcroît de précautions, avait été adjoint au machiniste;

— le signal avertisseur, qui indiquait que le signal de bifurcation était franchissable mais à vitesse réduite; cet avertisseur est placé à 1.002 m en amont du signal répété, ce qui laisse la possibilité d'arrêter le train et, *a fortiori*, d'effectuer un simple ralentissement;

— le signal de vitesse, placé sur le signal de bifurcation, n'est qu'un rappel; pour apprécier les possibilités qu'il laisse encore au machiniste, il convient d'ajouter sa distance de visibilité à la distance de protection.

QUESTION.

La S.N.C.B. poursuit-elle son programme de suppression de lignes secondaires ? Compte-t-elle exploiter elle-même les lignes d'autobus de remplacement ou les confier à des fermiers ?

RÉPONSE.

Pour ce qui concerne la répartition des services d'autobus entre les exploitants existant actuellement et la régie S.N.C.B., il s'agit chaque fois de cas d'espèce. A titre d'exemple, dans le nœud de Florennes, les 13 services nouveaux de substitution ont été confiés : 8 à la régie S.N.C.B. et 5 à des louageurs dont les lignes de complément ont été absorbées dans la substitution.

QUESTION.

Il y a quelques semaines encore, les billets pour les autobus de remplacement étaient distribués par la Société à Roulers. Elle employait pour cela 16 agents. Actuellement, ce service est assuré par le fermier, qui n'emploie plus que 6 ou 7 agents. De deux choses l'une, ou bien la Société employait un effectif exagéré, ou bien le fermier impose des prestations exagérées à son personnel.

ANTWOORD.

Het is juist dat de N.M.B.S. haar bedienden die op de vervangingslijnen de dienst van ontvanger hebben waargenomen in afwachting dat ze opnieuw in een statutaire betrekking in hun vroegere functie konden worden benuttigd, thans door personeel van de particuliere sector vervangt. Het is eveneens juist dat het aantal door de verhuurders te leveren bedienden steeds lager is dan dat voorzien door de N.M.B.S., en zulks om twee redenen :

a) de bedienden van de verhuurders zijn in zake prestaties onderworpen aan de bepalingen van de wetgeving op de ondernemingen voor wegvervoer (besluitwet van 30 December 1946). Deze wetgeving is soepeler dan die van de N.M.B.S., die voor haar statutaire bedienden de bepalingen van het Algemeen Bevel n° 13 betreffende het rijdend personeel moet toepassen;

b) de particuliere exploitant kan zijn beschikbaar onderhoudspersoneel, ja zelfs zijn eigen familieleden als ontvanger laten fungeren.

VRAAG.

Is de Minister niet van oordeel dat de prijs die voor de vervangingsautobussen wordt betaald (fr. 11,50 per km) overdreven is ?

ANTWOORD.

De huurprijzen per km worden vastgesteld volgens een berekeningsformule tot voorafbepaling van de exploitatiekosten der autobusdiensten. Deze formule werd door het Ministerie van Verkeerswezen vastgesteld in overleg met de N.M.B.V., de N.M.B.S. en de Federatie van Exploitanten. De belangrijkste factor die in aanmerking moet genomen worden is het gemiddeld dagelijks gebruik van de voertuigen.

Als voorbeeld zij vermeld dat deze prijs fr. 9,50 per km bedraagt voor materieel met 80 plaatsen dat, op goede vlakke weg, gemiddeld 250 km/dag aflegt, en dit met bestuurder en ontvanger.

VRAAG.

Wanneer zal het nieuw rollend materieel in dienst gesteld worden?

ANTWOORD.

De vooruitzichten betreffende de indienststelling van het nieuw rollend materieel zijn de volgende :

83 elektrische locomotieven : van September 1955 tot September 1956;

38 snelrijdende elektrische motortreinstellen : van Maart 1956 tot einde 1956;

101 gewone elektrische motortreinstellen : van October 1955 tot Mei 1956;

106 dieselrangeerlocomotieven : van Juli 1955 tot Februari 1956;

RÉPONSE.

Il est exact que la S.N.C.B. procède actuellement au remplacement, par du personnel privé, de ses agents qui, sur les lignes de substitution, ont assuré le service des receveurs en attendant de retrouver un emploi statutaire dans leurs anciennes fonctions. Il est également exact que le nombre d'agents à fournir par les louageurs est toujours inférieur à celui prévu par la S.N.C.B., et ce pour deux raisons :

a) les agents des louageurs sont soumis aux prestations prévues par la législation des entreprises de transport par route (arrêté-loi du 30 décembre 1946). Cette législation est plus souple que celle de la S.N.C.B., qui doit appliquer à ses agents statutaires l'Ordre Général n° 13 du personnel roulant;

b) l'exploitant privé peut faire intervenir comme receveur son personnel d'entretien disponible, voire même sa propre famille.

QUESTION.

Le Ministre n'estime-t-il pas que le prix payé pour les autobus de remplacement (fr. 11,50 au Km) est exagéré ?

RÉPONSE.

Les prix de louage au km sont établis d'après une formule de calcul de prédétermination des frais d'exploitation des services d'autobus. Cette formule a été arrêtée par le Ministère des Communications, d'accord avec la S.N.C.V., la S.N.C.B. et la Fédération des Exploitants. Le facteur le plus important à prendre en considération est l'utilisation moyenne journalière des véhicules.

A titre d'exemple, ce prix s'établit à fr. 9,50 par km pour du matériel à 80 places effectuant par bonne route plate un parcours moyen de 250 km/jour et ce avec chauffeur et receveur.

QUESTION.

Quand le nouveau matériel roulant sera-t-il mis en service?

RÉPONSE.

Les prévisions pour la mise en service du nouveau matériel roulant sont les suivantes :

83 locomotives électriques : de septembre 1955 à septembre 1956;

38 automotrices électriques rapides : de mars 1956 à fin 1956;

101 automotrices électriques ordinaires : d'octobre 1955 à mai 1956;

106 locomotives Diesel de manœuvres : de juillet 1955 à février 1956;

95 diesel-electrische baanlocomotieven : 13 geleverd, het overige tot einde 1955;

56 dieselmotorwagens : 33 geleverd, het overige tot in Augustus 1955;

40 dieselmotorwagens : in 1957;

20 rijtuigen : van Juli 1955 tot einde 1955;

100 rijtuigen : 1956 en 1957.

Bovendien wordt een ontwerp van bestelling van verscheidene honderden metalen rijtuigen onderzocht; ingeval onmiddellijk een beslissing wordt getroffen, zouden de leveringen tegen het midden van 1957 kunnen aanvangen.

VRAAG.

Wanneer men de exploitatie van de Belgische en de Nederlandse spoorwegen vergelijkt, wordt men getroffen, aan de ene kant, door de hoge tarieven die in ons land toegepast worden en, aan de andere kant, door het endemisch tekort van onze N.M.B.S. Onderstaande vergelijkingen zijn geheel in het voordeel van de Nederlandse Maatschappij.

Personeel per 10.000 trein-km.

Nederland 5 — België 10

Personeel per 10 km spoor.

Nederland 10,4 — België 14,6.

Uitgaven aan het personeel : Nederland 39 t. h. — België 68 t. h.

De exploitatieuitgaven zijn in België 60 t. h. hoger dan in Nederland.

Anderzijds wordt het materieel in België blijkbaar minder goed benutigd dan in Nederland, vermits de jaarlijkse prestatie der locomotieven rijtuigen in Nederland 45.000 km en in België 35.000 km bereikt. Zo ook zijn de jaarlijkse prestaties der electrische locomotieven in Nederland 12 t. h. hoger dan in België

Het personenvervoer is in Nederland winstgevend, dan wanneer het in België een verlies oplevert. Het werkelijk rendement van het goederenvervoer ligt in Nederland 80 t. h. hoger dan in België.

Waarom zijn deze verschillen te wijten ? Ondanks al wat reeds gezegd werd, kan men zich niet van de indruk ontdoen dat in België niet alle krachten werden ingespannen om de rendabiliteit te verbeteren.

Ongetwijfeld zullen sommige secundaire lijnen op drastische wijze moeten afgeschaft worden en zullen de overblijvende lijnen beter en rationeler dienen geëxploiteerd te worden.

Vergelijking van de exploitatievoorwaarden en -uitkomsten van de N.M.B.S. met die van de Nederlandse (N.S.) Zwitserse (C.F.F.) en de Franse (S.N.C.F.) spoorwegnetten.

Er wordt dikwijls verwezen naar de gunstige financiële uitslagen van sommige buitenlandse spoorwegnetten om critiek te leveren op het beheer van de

95 locomotives Diesel électriques de route : 13 fournies, le reste jusqu'à fin 1955;

56 autorails : 33 fournies, le reste jusqu'en août 1955;

40 autorails : en 1957;

20 voitures : de juillet 1955 à fin 1955;

100 voitures : 1956 et 1957.

De plus, un projet de commande de plusieurs centaines de voitures métalliques est à l'examen; en cas de décision immédiate, les fournitures pourraient commencer à la mi-1957.

QUESTION.

Quand on compare l'exploitation des chemins de fer néerlandais et belges, on est frappé, d'une part, par les tarifs élevés que l'on pratique dans notre pays et, d'autre part, par le déficit endémique dont est frappé notre S.N.C.B. Les comparaisons ci-dessous sont toutes à l'avantage de la Société Néerlandaise.

Personnel par 10.000 trains-km.

Pays-Bas 5 — Belgique 10.

Personnel par 10 km de voies.

Pays-Bas 10,4. — Belgique 14,6.

Dépenses de personnel : Pays-Bas 39 p. c. — Belgique 68 p. c.

Les dépenses d'exploitation sont de 60 p. c. plus élevées en Belgique qu'aux Pays-Bas.

D'autre part, il semble que le matériel soit moins bien utilisé en Belgique qu'aux Pays-Bas, puisqu'aussi bien la prestation annuelle des locomotives voitures est de 45.000 km au Pays-Bas et de 35.000 km en Belgique. De même, les prestations annuelles des locomotives électriques sont de 12 p. c. plus élevées aux Pays-Bas qu'en Belgique.

Le transport de personnes laisse un bénéfice aux Pays-Bas, alors qu'il provoque une perte en Belgique. Le rendement réel du transport de marchandises est de 80 p. c. plus élevé aux Pays-Bas qu'en Belgique.

Pourquoi toutes ces différences ? Malgré tout ce qu'on a pu dire, on garde l'impression que l'on n'a pas fait tous les efforts voulus pour améliorer la rentabilité en Belgique.

Sans doute faudra-t-il supprimer, d'une façon drastique, certaines lignes secondaires et exploiter mieux et plus rationnellement celles qui subsistent.

Comparaison des conditions et des résultats d'exploitation de la S.N.C.B. avec ceux des réseaux Néerlandais (N.S.), Suisse (C.F.F.) et Français (S.N.C.F.).

Il est souvent fait état des résultats financiers favorables obtenus par certains réseaux de chemins de fer étrangers pour critiquer la gestion de la S.N.C.B.; mais

N.M.B.S.; maar bij de vergelijkingen, waarop deze critiek steunt, wordt over 't algemeen geen rekening gehouden met de verschillende exploitatievoorwaarden van de netten noch met de verschillende voorstelingsmodaliteiten van de uitkomsten.

Met het oog op de verbetering van dit verkeerd oordeel heeft de Directie, voor 1953, de drie bijgaande tabellen opgesteld, waarin de voornaamste punten van vergelijking tussen de N.M.B.S. en de Nederlandse, Zwitserse en Franse spoorwegen, na eventuele verificatie, zijn opgenomen.

De hoofdpunten van deze vergelijking kunnen als volgt worden samengevat :

I. — *Vergelijking met de Nederlandse Spoorwegen (N.S.).*

De gunstige exploitatieuitkomsten welke de Nederlandse Spoorwegen sinds enkele jaren bereiken, zijn de N.M.B.S. niet ontgaan. Daarom maakt de N.M.B.S. geregeld een vergelijking van haar uitkomsten o.m. met die van de Nederlandse Spoorwegen en met die van de Franse en Zwitserse spoorwegnetten.

Een Belgische parlementaire afvaardiging heeft zich ook in Juli 1954 naar Nederland begeven om de exploitatievoorwaarden van het Nederlands net te bestuderen.

De laatste vergelijking welke de N.M.B.S. heeft gemaakt (1953) heeft aangetoond dat de exploitatievoorwaarden van het Nederlands net merkkelijk verschillen van die der N.M.B.S., wat namelijk verklaart dat de personeelseffectieven en de desbetreffende uitgaven bij de N.M.B.S. hoger zijn.

Inderdaad, het Nederlands net had in 1953, in vergelijking met het Belgisch net en dit voor een bevolking die 18,1 t. h. groter is dan de Belgische :

— 1.800 km. lijnen minder (— 36 t. h.); de meeste deficitaire lijnen werden afgeschaft;

— 605 stations minder (— 50 t. h.);

— minder concurrentie van de weg (136.000 personenauto's en 74.000 vrachtauto's minder);

— 42 t. h. aan geëlectriceerde lijnen met 85 t. h. van het totaal verkeer tegen 3,8 t. h. aan geëlectriceerde lijnen bij de N.M.B.S., met 7 t. h. van het verkeer;

— een overwegend reizigersverkeer dat overeenstemt met 88 t. h. van dat van de N.M.B.S., doch dat grotendeels geconcentreerd is tussen enige belangrijke centrum;

— een goederenverkeer dat, in tonnen, slechts een goed derde van dat van de N.M.B.S. vertegenwoordigt, doch 56 t. h. daarvan bereikt in ton-km., dank zij een gemiddelde vervoerafstand die 49 t. h. groter is (gunstig element voor de kostprijs).

Uit deze gunstiger omstandigheden vloeit voort dat het effectief van het personeel van dat der N.M.B.S. bereikt. Bovendien is de gemiddelde uitgave per bediende 39 t. h. lager dan die bij de N.M.B.S.

les comparaisons sur lesquelles sont basées ces critiques ne tiennent généralement compte, ni des différences dans les conditions d'exploitation des réseaux, ni des modalités différentes de présentation de leurs résultats.

Afin de redresser ces erreurs d'appréciation, la Direction a établi pour 1953 les 3 tableaux ci-annexés qui donnent, sous une même forme, les principaux éléments de comparaison, éventuellement rectifiés, entre la S.N.C.B. et les chemins de fer néerlandais, suisses et français.

Les points essentiels qui ressortent de ces comparaisons se résument comme suit :

I. — *Comparaison avec le réseau néerlandais (N.S.).*

Les résultats d'exploitation favorables obtenus par les Chemins de fer néerlandais depuis quelques années n'ont pas échappé à l'attention de la S.N.C.B. C'est pourquoi la S.N.C.B. procède régulièrement à une comparaison de ses résultats avec ceux des Chemins de fer néerlandais notamment et ceux des réseaux français et suisse.

Une délégation parlementaire belge s'est également rendue en Hollande en juillet 1954 pour étudier les conditions d'exploitation du réseau néerlandais.

La dernière comparaison des résultats effectuée par la S.N.C.B. (1953) a fait ressortir que les conditions d'exploitation du réseau néerlandais présentaient des différences notables avec celles de la S.N.C.B. qui expliquent notamment que les effectifs de personnel et les dépenses y afférentes sont plus élevées à la S.N.C.B.

En effet, le réseau néerlandais comportait en 1953, comparativement au réseau belge et cela pour une population supérieure de 18,1 p. c. à celle de la Belgique :

— 1.800 km. de lignes en moins (— 36 p. c.) la plupart des lignes déficitaires ayant été supprimées;

— 605 gares en moins (— 50 p. c.);

— une concurrence routière plus faible (136.000 voitures et 74.000 camions en moins);

— 42 p. c. de lignes électrifiées avec 85 p. c. du trafic total contre 3,8 p. c. de lignes électrifiées à la S.N.C.B. avec 7 p. c. du trafic;

— un trafic « voyageurs » prépondérant correspondant à 88 p. c. de celui de la S.N.C.B., mais concentré en grande partie entre quelques centres importants;

— un trafic « marchandises » qui ne représente, en tonnes, qu'un bon tiers de celui de la S.N.C.B., mais atteint 56 p. c. de celui-ci en tonnes-km., grâce à une distance moyenne de transport supérieure de 49 p. c. (élément favorable pour le prix de revient).

Il résulte de ces conditions plus favorables que l'effectif de personnel du réseau néerlandais n'atteint pas la moitié de celui de la S.N.C.B. Au surplus, la dépense moyenne par agent est inférieure de 39 p. c. à celle de la S.N.C.B.

Het is van belang aan te stippen dat de pensioenslasten voor het Nederlands net slechts 2,2 t. h. van de exploitatieuitgaven vertegenwoordigen dan wanneer deze lasten 23,2 t. h. van de exploitatieuitgaven van de N.M.B.S. bedragen.

Hierbij gaat een tabel met de vergelijking tussen de voornaamste elementen van de exploitatierekeningen der Belgische en Nederlandse spoorwegen.

Uit de gegevens van deze tabel blijken duidelijk de redenen die aanleiding geven tot de verschillen in de exploitatieuitkomsten.

Wat inzonderheid de tarieven betreft, doet deze tabel uitschijnen dat de ontvangst per R-km in Nederland slechts 9 t. h. minder bedraagt dan in België, hoewel de levensduurte er 30 t. h. lager is. Er mag niet uit het oog worden verloren dat de ogenschijnlijk hoge tarieven in België slechts door een zeer gering percentage gebruikers betaald worden; meer dan 80 t. h. van de spoorwegreizigers genieten verminderingen van 25 tot 85 t. h.

Wat nu de jaarlijkse gemiddelde rit van de tractievoertuigen aangaat, deze is als volgt voor het jaar 1953 :

	België	Nederland
electrische locomotieven .	86.846	133.553
electrische motorwagens .	141.362	164.898
stoomlocomotieven . .	37.356	40.741

Het verschil is te wijten :

- aan de ontwikkeling van de electrificatie;
 - aan de talrijke locaaltreinen die in België rijden en die er in Nederland niet zijn;
 - aan het gebruik van electrische locomotieven voor opdruk- en sleepdiensten in de Noord-Zuidverbinding (lange prestaties zonder belangrijke nuttige rit);
 - aan het groot aantal klimmingen in België, waar versterkingslocomotieven met gering kilometerrendement vereist zijn.
- De N.M.B.S. is het er mee eens dat sommige secundaire lijnen moeten opgeheven worden; er moet echter rekening mee gehouden worden dat onze spoorweglijnen het karakter van openbare dienst dragen.

De rationele exploitatie van het net begrijpt :

- voor de *hoofdpijnen* : de electrificatie of de dieselisatie met gecadanceerde dienstregelingen en frequente afreizen;
- voor de *secundaire lijnen* : de 2.000 km minst belangrijke lijnen, bestudeerd in een vereenvoudigingsprogramma dat bijna volledig werd uitgewerkt en omvattende :
 - 500 km lijnen geëxploiteerd met motorwagens;
 - 200 km lijnen geëxploiteerd : op de spitsuren met treinen, op de kalme uren met autobussen;
 - 600 km lijnen geëxploiteerd met autobussen alleen;
 - 400 km lijnen geëxploiteerd als industriële goederenlijnen;
 - 300 km lijnen nog ter studie.

Il est important de noter que les charges de pension ne représentent pour le réseau néerlandais que 2,2 p. c. des dépenses d'exploitation, alors que ces charges représentent 23,2 p. c. des dépenses d'exploitation de la S.N.C.B.

Le tableau ci-après donne une comparaison entre les principaux éléments des comptes d'exploitation des Chemins de fer belges et hollandais.

Les données de ce tableau indiquent clairement les raisons qui expliquent les différences des résultats d'exploitation.

En ce qui concerne notamment les tarifs, ce tableau fait apparaître que la recette unitaire du V-km n'est plus faible que de 9 p. c. en Hollande qu'en Belgique, malgré que le niveau du coût de la vie y est inférieur de 30 p. c. Il convient de ne pas perdre de vue que les tarifs apparemment élevés en Belgique ne sont utilisés que par une proportion minime d'usagers; plus de 80 p. c. des voyageurs du rail bénéficient de réductions allant de 25 à 85 p. c.

Quand au parcours moyen annuel des engins de traction, il s'établit comme suit pour l'année 1953 :

	Belgique	Pays-Bas
locomotives électriques .	86.846	133.553
automotrices électriques .	141.362	164.898
locomotives vapeur . .	37.356	40.741

La différence est due :

- au développement de l'électrification;
 - aux nombreux services omnibus assurés en Belgique, et que l'on ne connaît pas aux Pays-Bas;
 - à l'affectation de locomotives électriques à la pousse et à la remorque dans la Jonction Nord-Midi (longues prestations sans parcours utile important);
 - au grand nombre de rampes en Belgique, exigeant des locomotives de renfort, dont le rendement kilométrique est faible.
- La S.N.C.B. est bien d'accord sur la nécessité de supprimer certaines lignes secondaires; toutefois, on ne peut négliger le caractère de service public de nos lignes ferrées.

L'exploitation rationnelle du réseau comprend :

- pour les *lignes principales* : l'électrification ou la diesellisation avec des horaires cadencés à départs fréquents;
- pour les *lignes secondaires* : les 2.000 km de lignes les moins importantes ont été étudiées dans un programme de simplification presque complètement réalisé et comprenant :
 - 500 km de lignes exploitées par autorails;
 - 200 km de lignes exploitées aux heures de pointe par railway, aux heures creuses par autobus;
 - 600 km de lignes exploitées uniquement par autobus;
 - 400 km de lignes exploitées industrielles à marchandises;
 - 300 km de lignes toujours à l'examen.

Op 1 Januari 1954 bedraagt de gernaamde jaarlijkse bezuiniging 120 miljoen voor deze lijnen.

Nopens de overige secundaire lijnen van het net is thans een studie aan de gang, met als principe het behoud, op deze lijnen, van treinen of motorwagens met gecadanceerde uurregelingen, aansluitend met de elektrische treinen van de grote lijnen en, voor het lokaalverkeer, autobussen in aansluiting met de treinen.

De eerste toepassing wordt voor 22 Mei in het vooruitzicht gesteld in het gewest Ieper-Kortrijk-Gent-Brugge.

II. Vergelijking met het Zwitsers net (C.F.F.).

1. Zwitserland heeft 4 miljoen inwoners minder dan België, maar de C.F.F. krijgen zeer veel buitenlands en transitoverkeer.

Vergeleken bij de N.M.B.S. hebben zij :

— 2.000 km spoor minder, aangezien het net slechts de belangrijkste lijnen omvat (bovendien zijn er 2.900 km meestal secundaire lijnen, *geëxploiteerd door vennootschappen* die in een zeer ongunstige financiële toestand verkeren en hun nationalisatie vragen);

— 375 stations minder;

— een zeer geringe mededinging van de weg (150.000 personenwagens en 118.000 vrachtwagens minder);

— een volledig geëlectriceerd net.

2. Overwegend « reizigers »-verkeer, dat 80 t. h. bereikt van dat van de N.M.B.S., met een eenheidsontvangst die 27 t. h. meer bedraagt.

Het « goederen »-verkeer vertegenwoordigt in ton slechts 29 t. h. van dat van de N.M.B.S. maar in ton/km bedraagt het 41 t. h., dank zij een langere gemiddelde vervoerafstand (de gemiddelde eenheidsontvangst is 53 t. h. hoger dan die van de N.M.B.S.).

3. Half zoveel personeel als de N.M.B.S. met :

— een gemiddelde uitgaaf per beambte, die 29 t. h. meer bedraagt;

— maar een pensioenlast die 1.631 miljoen Belgische frank (— 63 t. h.) lager is.

4. Geen jaarlijks noch gecumuleerd tekort, niettegenstaande de gemiddelde uitgaaf per verkeerseenheid 10 t. h. hoger ligt dan bij de N.M.B.S.

Aan de andere kant moet worden opgemerkt dat de exploitatiecoëfficiënt 71,9, welke door het Zwitsers net wordt bekendgemaakt, feitelijk 95,5 bedraagt wanneer men rekening houdt met de afschrijvingen en met het gedeelte van de pensioenlasten die op de winst- en verliesrekening in plaats van op de exploitatierekening worden gebracht.

Au 1^{er} janvier 1954, l'économie annuelle réalisée pour ces lignes est estimée à 120 millions.

Le restant des lignes secondaires du réseau fait l'objet d'une étude actuellement en cours et dont le principe consiste au maintien, sur ces lignes, de trains ou autorails à horaires cadencés, en correspondances avec les trains électriques des grandes artères, le service omnibus étant assuré par des autobus en correspondance avec les trains.

La première réalisation est prévue pour le 22 mai dans la région Ypres-Courtrai-Gand-Bruges.

II. Comparaison avec le réseau suisse (C.F.F.).

1. La population suisse est inférieure de 4 millions à la population belge, mais les C.F.F. bénéficient d'un apport très important de trafic étranger et de transit.

Ils ont, par rapport à la S.N.C.B. :

— 2.000 km de lignes en moins, le réseau comprenant la plupart des lignes importantes (il existe, en outre, 2.900 km de lignes, généralement secondaires, *exploitées par des compagnies*, dont la situation financière est très défavorable et qui demandent leur nationalisation);

— 375 gares en moins;

— une concurrence routière très faible (150.000 voitures et 118.000 camions en moins);

— un réseau électrifié à 100 p. c.

2. Un trafic « voyageurs » prépondérant atteignant 80 p. c. de celui de la S.N.C.B. avec une recette unitaire supérieure de 27 p. c.

Un trafic « marchandises » qui ne représente que 29 p. c. en tonnes de celui de la S.N.C.B., mais atteint 41 p. c. de celui-ci en tonnes-km, grâce à une distance moyenne de transport plus longue (recette unitaire moyenne supérieure de 53 p. c. à celle de la S.N.C.B.).

3. Un effectif de personnel moitié moindre que celui de la S.N.C.B., avec :

— une dépense moyenne par agent plus élevée de 29 p. c.;

— mais une charge de pensions inférieure de 1.631 millions de francs belge (— 63 p. c.).

4. Pas de déficit annuel ni cumulé, malgré une dépense moyenne par unité de trafic supérieure de 10 p. c. à celle de la S.N.C.B.

A noter, d'autre part, que le coefficient d'exploitation de 71,9 publié par ce réseau, s'établit en fait à 95,5, si l'on tient compte des amortissements et de la part des dépenses de pensions qu'il porte au compte de profits et pertes au lieu du compte d'exploitation.

III. — *Vergelijking met het Franse net (S.N.C.F.).*

1. Voor een bevolking die nagenoeg vijfmaal groter is dan die van België heeft de S.N.C.F. :

— een net dat 8,3 maal uitgestrekter is als dat van de N.M.B.S., hoewel reeds nagenoeg 3.500 km. verliesopleverende lijnen geheel zijn opgegeven;

— 6 maal meer stations;

— 3,6 maal meer personenwagens en 6 maal meer vrachtwagens;

— 10,7 t. h. geëlectriceerde lijnen met 30 t. h. van het totale verkeer tegen 3,8 t. h. geëlectriceerde lijnen voor de N.M.B.S. en 7 t. h. van het verkeer.

Het « reizigersverkeer », is slechts 3,5 maal groter dan bij de N.M.B.S. maar het is lonender (de eenheidsontvangst is 65 t. h. hoger dan die van de N.M.B.S.).

Het « goederenverkeer » bedraagt in ton, slechts 2,6 maal meer dan wat van de N.M.B.S., maar ligt in ton-km. 7 maal hoger dank zij een gemiddelde vervoer afstand die 2,7 maal langer is (gunstig element voor de kostprijs).

3. Er is 5,1 maal meer personeel dan bij de N.M.B.S. met :

— een enigszins lagere gemiddelde uitgaaf per beambte (— 7 t. h.);

— een pensioenlast die nagenoeg 4 maal meer bedraagt.

4. Een bedrijfstekort in 1953 van 7 milliard Belgische frank (13 milliard wanneer men de Staatsbijdrage voor de infrastructuur buiten beschouwing laat) met een gemiddelde uitgaaf per verkeersseenheid die 37 t. h. meer bedraagt dan die van de N.M.B.S. maar geen gecumuleerd tekort.

Er moet worden opgemerkt dat het door de S.N.C.F. gepubliceerd bedrijfscoëfficiënt van 109,3 tot 122,6 stijgt, wanneer men de ontvangsten en uitgaven vergelijkbaar maakt met die van de N.M.B.S.

Besluit.

Uit de vorenstaande vergelijkingen blijkt dat :

1° de twee netten die in 1953 een geringere winst boekten (Nederland en Zwitserland) in veel gunstiger bedrijfsvoorwaarden werken dan de N.M.B.S.

- weinig of geen verliesopleverende lijnen;
- veel geringer mededinging van de weg;
- verder doorgevoerde electrificatie;
- zeer weinig pensioenuitgaven;

2° het Franse net, dat in overeenkomstige bedrijfsvoorwaarden werkt als de N.M.B.S., het dienstjaar 1953 sluit met een naar verhouding veel hoger tekort, niettegenstaande de geringere pensioenlasten en een Staatsbijdrage in de infrastructuurkosten;

3° alleen de N.M.B.S. haar tekort moet cumuleren; in Frankrijk en in Zwitserland is de Staat bij de wet verplicht jaarlijks het financieel evenwicht te verzekeren.

III. *Comparaison avec le réseau français (S.N.C.F.).*

1. Pour une population représentant près de 5 fois celle de la Belgique, la S.N.C.F. a :

— un réseau qui est 8,3 fois plus étendu que celui de la S.N.C.B., bien que près de 3.500 km de lignes déficitaires en aient déjà été entièrement éliminées;

— 6 fois plus de gares;

— 3,6 fois plus de voitures et 6 fois plus de camions;

— 10,7 p. c. de lignes électrifiées, avec 30 p. c. du trafic total contre 3,8 p. c. de lignes électrifiées à la S.N.C.B. avec 7 p. c. du trafic.

2. Un trafic « voyageurs » qui n'est que 3,5 fois plus fort que celui de la S.N.C.B. mais est plus rémunérateur (recette unitaire supérieure de 65 p. c. à celle de la S.N.C.B.).

Un trafic « marchandises » qui n'est, en tonnes, que 2,6 fois celui de la S.N.C.B., mais atteint 7 fois celui-ci en tonnes-km. grâce à une distance moyenne de transport 2,7 fois plus longue (élément favorable pour le prix de revient).

3. L'effectif de personnel est 5,1 fois plus grand que celui de la S.N.C.B., avec :

— une dépense moyenne par agent un peu plus faible (— 7 p. c.);

— une charge de pensions près de 4 fois plus élevée.

4. Un déficit d'exploitation, en 1953, de 7 milliards de francs belges (13 milliards si l'on fait abstraction des interventions de l'Etat pour l'infrastructure), avec une dépense moyenne par unité de trafic supérieure de 37 p. c. à celle de la S.N.C.B., mais pas de déficit cumulé.

A noter que le coefficient d'exploitation de 109,3 publié par la S.N.C.F. passe à 122,6 lorsqu'on rend les recettes et dépenses comparables à celles de la S.N.C.B.

Conclusions.

Les comparaisons résumées ci-dessus font apparaître :

1° que les 2 réseaux qui ont eu un léger boni en 1953 (néerlandais et suisse) ont des conditions d'exploitation sensiblement meilleures que la S.N.C.B. :

- pas ou peu de lignes déficitaires;
- concurrence routière beaucoup plus faible;
- électrification plus étendue;
- très peu de dépenses de pension;

2° que le réseau français, qui a des conditions d'exploitation analogues à celles de la S.N.C.B., clôture l'exercice 1953 avec un déficit proportionnellement plus élevé, malgré des charges de pension moindres et une intervention de l'Etat dans le coût des infrastructures;

3° que la S.N.C.B. est le seul réseau qui doit cumuler ses déficits; en France et en Suisse, la loi oblige l'Etat à assurer, en cas de besoin, l'équilibre financier annuel.

Voornaamste vergelijkingspunten tussen de N.M.B.S.
en de Nederlandse Spoorwegen (N.S.)

DIENSTJAAR 1953.

(De ontvangsten en uitgaven zijn omgerekend in
Belgische frank : 1 gulden = 13,16 Belgische fr.)

Principaux éléments de comparaison entre la S.N.C.B.
et les Chemins de fer Néerlandais (N.S.).

EXERCICE 1953.

(Les recettes et dépenses sont converties en
francs belges : 1 florin = 13,16 fr. belges.)

RUBRIEKEN	N.S.	N.M.B.S.	Vershil met de N.M.B.S.
RUBRIQUES	N.S.	S.N.C.B.	Différence par rapport à la S.N.C.B.
Bevolking (in millioenen). — <i>Importance de la population (millions)</i> .	10.264	8.678	+ 18 %
Aantal personenwagens. — <i>Nombres d'automobiles</i>	172.712	318.400	— 46 %
Aantal vrachtwagens. — <i>Nombre de camions</i>	82.196	156.000	— 47 %
Lengte van de spoorlijnen (km). — <i>Longueur des lignes ferrées (km)</i> .	3.186	4.973	— 36 %
% geëlectriceerde lijnen. — <i>% des lignes électrifiées</i>	42,2	3,8	—
Aantal stations. — <i>Nombre de gares</i>	603	1.208	— 50 %
Aantal reizigers (in millioenen). — <i>Nombre de voyageurs (en millions)</i> .	160,7	226,7	— 29 %
Gemiddelde vervoerafstand (km). — <i>Distance moyenne de transport (km)</i>	41,2	33,2	+ 24 %
Aantal reizigers/km (in millioenen). — <i>Nombre de voyageurs-km (en millions)</i> .	6.621	7.528	— 12 %
Ontvangst reizigers (in millioenen B. fr.). — <i>Recette voyageurs (en millions fr. b.)</i> .	2.749	3.418	— 19 %
Gemiddelde ontvangst per reiziger/km (B. fr.). — <i>Recette moyenne au voyageur /km (fr. b.)</i>	0,415	0,454 (1) 0,366 (2)	— 9 % —
Aantal ton goederen (in millioenen). — <i>Nombre de tonnes de marchandises (en millions)</i> .	23.651	62.452	— 62 %
Gemiddelde vervoerafstand (km). — <i>Distance moyenne de transport (km)</i>	138	92,6	+ 49 %
Aantal ton/km (in millioenen). — <i>Nombre de tonnes /km (en millions)</i> .	3.252	5.785	— 44 %
Ontvangst goederen (in millioenen B. fr.). — <i>Recettes marchandises (en millions fr. b.)</i> .	1.993	6.723	— 70 %
Gemiddelde ontvangst per ton/km (B. fr.) (volledige lasten). — <i>Recette moyenne à la tonne /km (fr. b.) (charges complètes)</i>	0,613	1,013	— 40 %
Aantal beamtten (op 31 December 1953). — <i>Nombre d'agents (au 31 décembre 1953)</i> .	34.171	78.117	— 56 %
Personeelsuitgaven (in millioenen B. fr.). — <i>Dépenses en personnel (en millions fr. b.)</i>	1.680,6	6.539,3	— 74 %
Gemiddelde uitgave per beamt (B. fr.). — <i>Dépense moyenne par agent (fr. b.)</i>	49.183	80.500	— 39 %
Pensioenlasten (in millioenen B. fr.). — <i>Charges de pensions (en millions fr. b.)</i>	129	2.605	— 95 %
Uitgaven voor drijfkracht (electriciteit en brandstoffen) (in millioenen B. fr.). — <i>Dépenses d'énergie (électricité et combustibles) (en millions fr. b.)</i>	779,7	1.297,2	— 32 %
Verkeerseenheden (in millioenen). — <i>Unités trafic (en millions)</i> . . .	9.873	13.313	— 26 %
GEPUBLICEEERDE EXPLOITATIEREKENING. — COMPTE D'EXPLOITATION PUBLIE.			
Ontvangsten (in millioenen B. fr.). — <i>Recettes (en millions fr. b.)</i> .	4.844,2	11.193,9	— 57 %
Uitgaven (in millioenen B. fr.). — <i>Dépenses (en millions fr. b.)</i> . . .	4.011,2	11.220,9	— 64 %
Saldo (in millioenen B. fr.). — <i>Solde (en millions fr. b.)</i>	+ 833	— 27	—
Exploitatiecoëfficiënt (%). — <i>Coefficient d'exploitation (%)</i>	82,8	100,2	—
Ontvangst per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Recette par unité trafic (fr. b.)</i>	0,491	0,84 (1)	— 42 %
Uitgaaf per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Dépense par unité trafic (fr. b.)</i>	0,406	0,79 (2)	— 38 %
Financiële lasten (in millioenen B. fr.). — <i>Charges financières (en millions fr. b.)</i>	38,1	0,88 464	— 54 % — 92 %
Saldo van de winst- en verliesrekening (in millioenen B. fr.). — <i>Solde du compte de profits et pertes (en millions fr. b.)</i>	+ 62,7	— 491	—
Gecumuleerd saldo (in millioenen B. fr.). — <i>Solde cumulé (en millions fr. b.)</i>	—	— 1.640	—

(1) De Rijksbijdragen (665 miljoen frank) inbegrepen. — (1) *Y compris les interventions de l'Etat (665 millions de francs).*
(2) De Rijksbijdragen (665 miljoen frank) niet inbegrepen. — (2) *Non compris les interventions de l'Etat (665 millions de francs).*

RUBRIEKEN — RUBRIQUES	N.S. — N.S.	N.M.B.S. — S.N.C.B.	Vershil met de N.M.B.S. — Différence par rapport à la S.N.C.B.
UITGAVEN OP DE WINST- EN VERLIESREKENING (in plaats van op de exploitatierekening zoals bij de N.M.B.S.) (in miljoenen B. fr.). — <i>DEPENSES PORTEES AU COMPTE DE PROFITS ET PERTES (au lieu du compte exploitation comme à la S.N.C.B.) (en millions fr. b.)</i>			
Afschrijvingen. — <i>Amortissements</i>	756	—	—
VERBETERDE EXPLOITATIEREKENINGEN (met inbegrip van de evengenoemde afschrijvingen). — <i>COMPTES D'EXPLOITATION (y compris les amortissements ci-dessus)</i>	4.844,2	11.193,9	— 57 %
Ontvangsten (in miljoenen B. fr.). — <i>Recettes (en millions fr. b.)</i>	4.767	11.220,9	— 58 %
Uitgaven (in miljoenen B. fr.). — <i>Dépenses (en millions fr. b.)</i>	+ 77,2	— 27	—
Saldo (in miljoenen B. fr.). — <i>Solde (en millions fr. b.)</i>	98,4	100,2	—
Exploitatiecoëfficiënt (%). — <i>Coefficient d'exploitation (%)</i>	0,491	0,84	— 42 %
Ontvangst per verkeersseenheid (B. fr.). — <i>Recette par unité trafic (fr. b.)</i>	0,482	0,79	— 38 %
Uitgaaf per verkeersseenheid (B. fr.). — <i>Dépense par unité trafic (fr. b.)</i>	0,482	0,88	— 45 %

Voornaamste vergelijkingspunten tussen de N.M.B.S. en de Zwitserse federale spoorwegen (C.F.F.).

DIENSTJAAR 1953.

(De ontvangsten en uitgaven zijn omgerekend in Belgische frank : 1 Zwitserse fr. = 11,45 Belgische fr.)

Principaux éléments de comparaison entre la S.N.C.B. et les Chemins de fer fédéraux Suisses (C.F.F.).

EXERCICE 1953.

(Les recettes et dépenses sont converties en francs belges : 1 fr. suisse = 11,45 fr. belges.)

RUBRIQUES — RUBRIEKEN	N.S. — N.S.	N.M.B.S. — S.N.C.B.	Vershil met de N.M.B.S. — Différence par rapport à la S.N.C.B.
Bevolking (in miljoenen). — <i>Importance de la population (millions)</i>	4.700	8.678	— 46 %
Aantal personenwagens. — <i>Nombres d'automobiles</i>	167.581	318.400	— 47 %
Aantal vrachtwagens. — <i>Nombre de camions</i>	38.716	156.000	— 75 %
Lengte van de spoorlijnen (km). — <i>Longueur des lignes ferrées (km)</i>	2.913	4.973	— 41 %
% geëlectriceerde lijnen. — <i>% des lignes électrifiées</i>	100	3,8	—
Aantal stations. — <i>Nombre de gares</i>	833	1.208	— 31 %
Aantal reizigers (in miljoenen). — <i>Nombre de voyageurs (en millions)</i>	203,5	226,7	— 10 %
Gemiddelde vervoerafstand (km). — <i>Distance moyenne de transport (km)</i>	29,7	33,2	— 11 %
Aantal reizigers/km (in miljoenen). — <i>Nombre de voyageurs-km (en millions)</i>	6.047,9	7.528	— 20 %
Ontvangst reizigers (in miljoenen B. fr.). — <i>Recette voyageurs (en millions fr. b.)</i>	3.483	3.418	+ 2 %
Gemiddelde ontvangst per reiziger/km (B. fr.). — <i>Recette moyenne au voyageur/km (fr. b.)</i>	0,576	0,454 (1) 0,366 (2)	+ 27 % + 57 %

(1) De Rijksbijdragen (665 miljoen frank) inbegrepen. — (1) *Y compris les interventions de l'Etat (665 millions de francs)*.

(2) De Rijksbijdragen (665 miljoen frank) niet inbegrepen. — (2) *Non compris les interventions de l'Etat (665 millions de francs)*.

RUBRIEKEN — RUBRIQUES	N.S. — N.S.	N.M.B.S. — S.N.C.B.	Vershil met de N.M.B.S. — Différence par rapport à la S.N.C.B.
Aantal ton goederen (in millioenen). — <i>Nombre de tonnes de marchandises (en millions)</i>	18.255	62.452	— 71 %
Gemiddelde vervoerafstand (km). — <i>Distance moyenne de transport (km)</i>	129,2	92,6	+ 36 %
Aantal ton/km (in millioenen). — <i>Nombre de tonnes/km (en millions)</i>	2.356	5.785	— 59 %
Ontvangst goederen (in millioenen B. fr.). — <i>Recette marchandises (en millions fr. b.)</i>	3.710	6.723,6	— 45 %
Gemiddelde ontvangst per ton/km (B. fr.) (volledige lasten). — <i>Recette moyenne à la tonne/km (fr. b.) (charges complètes.)</i>	1,551	1,013	+ 53 %
Aantal beamtten (op 31 December 1953). — <i>Nombre d'agents (au 31 décembre 1953)</i>	38.451	78.117	— 51 %
Personeelsuitgaven (in millioenen B. fr.). — <i>Dépense en personnel (en millions fr. b.)</i>	3.985	6.539,3	— 39 %
Gemiddelde uitgave per beamt (B. fr.). — <i>Dépense moyenne par agent (fr. b.)</i>	103.630	80.500	+ 29 %
Pensioenlasten (in millioenen B. fr.). — <i>Charges de pension (en millions fr. b.)</i>	974	2.605	— 63 %
Uitgaven voor drijfkracht (electriciteit en brandstoffen (in millioenen B. fr.). — <i>Dépense d'énergie (électricité et combustibles) (en millions fr. b.)</i>	401	1.297,2	— 69 %
Verkeerseenheden (in millioenen). — <i>Unité trafic (en millions)</i>	8.403,9	13.313	— 37 %
GEPUBLICEEERDE EXPLOITATIEREKENING. — <i>COMPTE D'EXPLOITATION PUBLIE.</i>			
Ontvangsten (in millioenen B. fr.). — <i>Recettes (en millions fr. b.)</i>	8.570	11.193,9	— 24 %
Uitgaven (in millioenen B. fr.). — <i>Dépenses (en millions fr. b.)</i>	6.168	11.220,9	— 45 %
Saldo (in millioenen B. fr.). — <i>Solde (en millions fr. b.)</i>	+ 2.402	— 27	—
Exploitatiecoëfficiënt (%). — <i>Coefficient d'exploitation (%)</i>	71,9	100,2	— 28 %
Ontvangst per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Recette par unité trafic (fr. b.)</i>	1,02	0,84 (1)	+ 21 %
Uitgaaf per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Dépense par unité trafic (fr. b.)</i>	0,73	0,79 (2)	+ 29 %
Financiële lasten (in millioenen B. fr.). — <i>Charges financières (en millions fr. b.)</i>	558	464	+ 20 %
Saldo van de winst- en verliesrekening (in millioenen B. fr.). — <i>Solde du compte de profits et pertes (en millions fr. b.)</i>	+ 101	— 491	—
Gecumuleerd saldo (in millioenen B. fr.). — <i>Solde cumulé (en millions fr. b.)</i>	—	— 1.640	—
UITGAVEN OP DE WINST- EN VERLIESREKENING (in plaats van op de exploitatierekening zoals bij de N.M.B.S.) (in millioenen B. fr.). — <i>DEPENSES PORTEES AU COMPTE DE PROFITS ET PERTES (au lieu du compte exploitation comme à la S.N.C.B.) (en millions fr. b.)</i>			
Afschrijvingen. — <i>Amortissements</i>	1.249	—	—

(1) De Rijksbijdragen (665 miljoen frank) inbegrepen. — (1) *Y compris les interventions de l'Etat (665 millions de francs).*(2) De Rijksbijdragen (665 miljoen frank) niet inbegrepen. — (2) *Non compris les interventions de l'Etat (665 millions de francs)*

RUBRIEKEN — RUBRIQUES	N.S. — N.S.	N.M.B.S. — S.N.C.B.	Vershil met de N.M.B.S. — Différence par rapport à la S.N.C.B.
Ontoereikendheid afschrijving (onderbouw) — <i>Insuffisance d'amortissement (infrastructure)</i>	229	—	—
Aanvullende pensioenuitgaven — <i>Dépenses complémentaires de pension</i>	538	—	—
VERBETERDE EXPLOITATIEREKENINGEN (met inbegrip van de evengenoemde afschrijvingen). — <i>COMPTES D'EXPLOITATION RECTIFIÉ (y compris les trois dépenses ci-dessus)</i> . .			
Ontvangsten (in millioenen B. fr.). — <i>Recettes (en millions fr. b.)</i> . .	8.570	11.193,9	— 24 %
Uitgaven (in millioenen B. fr.). — <i>Dépenses (en millions fr. b.)</i> . .	8.184	11.220,9	— 27 %
Saldo (in millioenen B. fr.). — <i>Solde (en millions fr. b.)</i>	+ 386	— 27	—
Exploitatiecoëfficiënt (%). — <i>Coefficient d'exploitation (%)</i>	95,5	100,2	—
Ontvangst per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Recette par unité trafic (fr. b.)</i>	1,02	0,84 (1)	+ 21 %
		0,79 (2)	+ 29 %
Uitgaaf per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Dépense par unité trafic (fr. b.)</i>	0,97	0,88	+ 10 %

Voornaamste vergelijkingspunten tussen de N.M.B.S.
en de Franse Spoorwegen (S.N.C.F.).

DIENSTJAAR 1953.

(De ontvangsten en uitgaven zijn omgerekend in
Belgische frank : 100 Fr. fr. = 14,25 Belgische fr.).

Principaux éléments de comparaison entre la S.N.C.B.
et les Chemins de fer Français (S.N.C.F.).

EXERCICE 1953.

(Les recettes et dépenses sont converties en
francs belges : 100 fr.f. = 14,25 fr. belges).

RUBRIEKEN — RUBRIQUES	N.M.F.S. — S.N.C.F.	N.M.B.S. — S.N.C.B.	Verhouding N.M.F.S. / N.M.B.S. — Rapport S.N.C.F. / S.N.C.B.
Bevolking (in millioenen). — <i>Importance de la population (millions)</i> .	42.600	8.678	4,9
Aantal personenwagens. — <i>Nombres d'automobiles</i>	1.162.000	318.400	3,6
Aantal vrachtwagens. — <i>Nombre de camions</i>	945.400	156.000	6,1
Lengte van de spoorlijnen (km). — <i>Longueur des lignes ferrées (km)</i> .	41.175	4.973	8,3
% geëlectriceerde lijnen. — <i>% des lignes électrifiées</i>	10,7	3,8	—
Aantal stations. — <i>Nombre de gares</i>	7.470	1.208	6,2
Aantal reizigers (in millioenen). — <i>Nombre de voyageurs (en millions)</i> .	496	226,7	2,2
Gemiddelde vervoerafstand (km). — <i>Distance moyenne de transport (km)</i>	52,2	33,2	1,6
Aantal reizigers/km (in millioenen). — <i>Nombre de voyageurs-km (en millions)</i> .	25.881	7.528	3,5
Ontvangst reizigers (in millioenen B. fr.). — <i>Recette voyageurs (en millions fr. b.)</i>	19.471	3.418	5,7
Gemiddelde ontvangst per reiziger/km (B. fr.). — <i>Recette moyenne au voyageur/km (fr. b.)</i> Totaal — <i>Total</i>	0,752	0,454	1,65
Zonder vergoeding — <i>Sans indemnité</i>	0,576	0,366	1,59

(1) De Rijksbijdragen (665 miljoen frank) inbegrepen. — (1) *Y compris les interventions de l'Etat (665 millions de francs)*.

(2) De Rijksbijdragen (665 miljoen frank) niet inbegrepen. — (2) *Non compris les interventions de l'Etat (665 millions de francs)*.

RUBRIEKEN — RUBRIQUES	N.M.F.S. — S.N.C.F.	N.M.B.S. — S.N.C.B.	Verhouding N.M.F.S. / N.M.B.S. — Rapport S.N.C.F. / S.N.C.B.
Aantal ton goederen (in millioenen). — <i>Nombre de tonnes de marchandises (en millions)</i>	163	62,4	2,6
Gemiddelde vervoerafstand (km). — <i>Distance moyenne de transport (km)</i>	248	92,6	2,7
Aantal ton/km (in millioenen). — <i>Nombre de tonnes/km (en millions)</i>	40.338	5.785	7,—
Ontvangst goederen (in millioenen B. fr.). — <i>Recette marchandises (en millions fr. b.)</i>	30.160	6.723,6	4,5
Gemiddelde ontvangst per ton/km (B. fr.) (volledige lasten). — <i>Recette moyenne à la tonne/km (fr. b.) (charges complètes)</i>	0,748	1.013	0,75
Aantal beampten (op 31 December 1953). — <i>Nombre d'agents (au 31 décembre 1953)</i>	397.647	78.117	5,1
Personeelsuitgaven (in millioenen B. fr.). — <i>Dépenses de personnel (en millions fr. b.)</i>	29.714	6.539,3	4,5
Gemiddelde uitgaaf per beampte (B. fr.). — <i>Dépense moyenne par agent (fr. b.)</i>	74.720	80.500	0,93
Pensioenlasten (in millioenen B. fr.). — <i>Charges de pension (en millions fr. b.)</i>	9.961	2.605	3,8
Uitgaven voor drijfkracht (electriciteit en brandstoffen) (in millioenen B. fr.). — <i>Dépense d'énergie (électricité et combustibles) (en millions fr. b.)</i>	5.884	1.297	4,5
Verkeerseenheden (in millioenen). — <i>Unité trafic (en millions)</i>	66.219	13.313	5,—
GEPUBLICEEERDE EXPLOITATIEREKENING. — COMPTE D'EXPLOITATION PUBLIE.			
Ontvangsten (in millioenen B. fr.). — <i>Recettes (en millions fr. b.)</i>	73.656	11.193,9	6,6
Uitgaven (in millioenen B. fr.). — <i>Dépenses (en millions fr. b.)</i>	80.411	11.220,9	7,2
Saldo (in millioenen B. fr.). — <i>Solde (en millions fr. b.)</i>	— 6.755 (1)	— 27,—	—
Exploitatiecoëfficiënt (%). — <i>Coefficient d'exploitation (%)</i>	109,3	100,2	1,09
Ontvangst per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Recette par unité trafic (fr. b.)</i>	1,11	0,84	1,32
Uitgaaf per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Dépense par unité trafic (fr. b.)</i>	1,21	0,88	1,37
Financiële lasten (in millioenen B. fr.). — <i>Charges financières (en millions fr. b.)</i>	2.065	464	4,5
Saldo van de winst- en verliesrekening (in millioenen B. fr.). — <i>Solde du compte de profits et pertes (en millions fr. b.)</i>	— 6.755 (1)	— 491	—
Gecumuleerd saldo (in millioenen B. fr.). — <i>Solde cumulé (en millions fr. b.)</i>	—	— 1.640	—
VERBETERDE EXPLOITATIEREKENINGEN (met inbegrip van de even genoemde afschrijvingen). — COMPTES D'EXPLOITATION (y compris les amortissements ci-dessus).			
Ontvangsten (in millioenen B. fr.). — <i>Recettes (en millions fr. b.)</i>	60.092	11.193,9	5,4
Uitgaven (in millioenen B. fr.). — <i>Dépenses (en millions fr. b.)</i>	73.700	11.220,9	6,6
Saldo (in millioenen B. fr.). — <i>Solde (en millions fr. b.)</i>	— 13.608	— 27,—	—
Exploitatiecoëfficiënt (%). — <i>Coefficient d'exploitation (%)</i>	122,6	100,2	1,22
Ontvangst per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Recette par unité trafic (fr. b.)</i>	0,90	0,84	1,07
Uitgaaf per verkeerseenheid (B. fr.). — <i>Dépense par unité trafic (fr. b.)</i>	1,11	0,88	1,26

(1) Gedekt door de Staat. — *Couvert par l'Etat.*

(2) De ontvangsten en uitgaven moesten bewerkt worden om ze vergelijkbaar te maken met die van de N.M.B.S. De S.N.C.F. boekt immers in « ontvangsten » 6.503 miljoen B. fr. die zij van de Staat ontvangt als infrastructuurkosten en boekt in « uitgaven » een retributie van 1.609 miljoen B. fr., die aan de Staat is verschuldigd wegens het gebruik van het spoor. Zij boekt eveneens de waarde van de vervoersbelasting als uitgave terwijl de N.M.B.S. ze als ontvangst aanmerkt. — *Les recettes et les dépenses ont dû être rectifiées pour les rendre comparables à celles de la S.N.C.B. En effet, la S.N.C.F. porte en « recettes » 6.503 millions de fr. b. que l'Etat lui verse pour charges d'infrastructure et porte en « dépenses » une redevance de 1.609 millions de fr. b., due à l'Etat pour usage de la voirie. Elle porte aussi la valeur de l'impôt sur les transports en dépense alors que la S.N.C.B. la porte en recettes.*

Toerisme.

Het Commissariaat voor toerisme werkt tot algemene voldoening.

Het vreemdelingenverkeer neemt toe, terwijl bekomen wordt dat ook in eigen land meer vakantie wordt doorgebracht.

In 1954 haalt, voor de eerste maal, de balans van het toerisme, welke zo lang en zo scherp naar de kant van het buitenland overhelde, het evenwicht. Van 1 October 1953 tot en met 30 September 1954 werden 9.866.000 overnachtingen geteld, tegen 9.022.000 in dezelfde periode van 1952-1953. De statistiek voor de eerste negen maanden van het jaar 1954 houdt geen rekening met de overnachtingen in de kuurinrichtingen noch in de kampeergelegenheden. De termen voor de vergelijkingen worden dus geenszins geschaad.

De stijging is 9,3 t. h. in vergelijking met de resultaten van 1952-1953.

De overnachtingen van Belgen namen toe tot 7.371.000 — tegen 6.858.000 in 1952-1953 (7,5 t. h. meer) en die van vreemdelingen tot 2.495.000 — tegen 2.164.000 (15 t. h. meer).

Percentsgewijze liep dus het aantal overnachtingen van vreemdelingen tweemaal zoveel op als het aantal overnachtingen van Belgen.

Deze resultaten zijn uiterst bevredigend en schijnen er op te wijzen dat België weer zijn plaats als toeristisch land veroverd.

Een zeer belangrijk vraagstuk wordt gevormd door het sociaal toerisme. Op grond van een accordé afgesloten tussen de h. Van Acker, toen minister van Vervoer, en de vakbonden, heeft de Regering besloten kredieten beschikbaar te stellen voor het oprichten van vacantiethuizen. Dit in ruil voor het afschaffen van het vervoer tegen verminderde prijs.

De h. Minister heeft van de Regering verkregen dat het voorzien crediet voor 1954 en 1955 werd verhoogd met 5 miljoen. Dit zal toelaten in sneller tempo te werken of op grotere schaal nieuwe methodes toe te passen. Een speciaal krediet werd ook voorzien ten einde tussen te komen voor de hotels die zich voor sociaal toerisme inrichten.

Een moeilijkheid is evenwel dat de vacaties genomen worden op een te korte tijd, voornamelijk gedurende de maanden Juli en Augustus. Gezocht moet worden naar middelen om de vacaties te spreiden over een langere tijd. Dit zou toelaten de uitbatingskosten te verminderen.

* * *

De Commissie stemt in met het verhogen der kredieten. Aangedrongen wordt om de publiciteit zo mogelijk nog beter te verzorgen. Zoals door de Minister werd medegedeeld in een vorige vergadering, brengt de publiciteit in het buitenland geld op.

Tourisme.

Le Commissariat au Tourisme fonctionne à la satisfaction générale.

L'afflux des étrangers augmente, alors que l'on constate que nos concitoyens passent de plus en plus leurs vacances en Belgique.

Pour la première fois, en 1954, la balance touristique de la Belgique, qui fut toujours largement déficitaire, est arrivée à un point d'équilibre. Du 1^{er} octobre 1953 au 30 septembre 1954, il a été enregistré 9.866.000 nuitées contre 9.022.000 pour la même période en 1952-1953. Les statistiques afférentes aux neuf premiers mois de l'année 1954 ne tiennent pas compte des nuitées totalisées dans les établissements de cure, ni sur les terrains de camping. Les termes de comparaison sont donc absolument valables.

La majoration est de 9,3 p. c. par rapport aux résultats de 1952-1953.

Les nuitées de Belges se sont élevées à 7.371.000 contre 6.858.000 en 1952-1953 (+ 7,5 p. c.) et celle des étrangers de 2.495.000 contre 2.164.000 (+ 15 p. c.).

Le pourcentage d'augmentation des nuitées d'étrangers est donc exactement le double de celui des nuitées belges.

Ces résultats sont très satisfaisants et semblent indiquer que la Belgique est en voie de conquérir sa place parmi les pays touristiques.

Un problème très important est celui du tourisme social. Sur la base d'un accord conclu entre M. Van Acker, alors Ministre des Transports, et les syndicats, le Gouvernement a décidé de prévoir des crédits pour l'installation de homes de vacances. Cette mesure est destinée à compenser la suppression des titres de transports à prix réduit.

Le Ministre a obtenu du Gouvernement que le crédit prévu pour 1954 et 1955 fût augmenté de 5 millions. Ceci permettra d'accélérer le rythme des interventions ou de généraliser l'application de méthodes nouvelles. D'autre part, un crédit spécial a été inscrit au budget dans le but d'aider les hôtels qui s'organisent en vue du tourisme social.

Il y a cependant une difficulté : c'est que la période consacrée aux vacances est trop brève et se limite pratiquement aux mois de juillet et d'août. Il convient de rechercher les moyens d'étaler les vacances sur une période plus longue, de façon à réduire les frais d'exploitation.

* * *

La Commission est d'accord pour augmenter les crédits. Un membre insiste pour que la publicité soit mieux soignée encore, si possible. Ainsi que le Ministre l'a déclaré au cours d'une réunion précédente, la publicité à l'étranger donne de bons résultats.

Het toerisme is in zekere zin een nieuwe nijverheid. Zij moet stelselmatig naar betere methodes zoeken. De hotelnijverheid moet trachten haar aandeel in deze propaganda te verhogen.

N. I. R.

De Minister wijst er op dat zich voor de radio de vraag stelt der frequentie-modulatie. Dit vraagstuk wordt grondig ingestudeerd. In de allereerste plaats zal dienen uitgemaakt of er één of meer zendstations zullen zijn. Geen enkele beslissing werd tot nu getroffen. Wat op dit punt verteld wordt is dan ook voorbarig.

* * *

Gevraagd wordt of het niet mogelijk is een betere coördinatie te brengen tussen de Franse en de Vlaamse uitzendingen.

Op eenzelfde avond, en nagenoeg op hetzelfde uur werden concerten uitgezonden van Salzburg en van Bayreuth. Het ene op de Vlaamse en het andere op de Franse zender.

De luisteraars, zowel in Wallonië als in Vlaanderen, worden aldus verplicht aan een concert, dat zij zouden willen volgen, te verzaken.

Gevraagd wordt of er nog hoop bestaat dat er een statuut voor de radio komt. Alle ministers, die elkaar hebben opgevolgd, hebben steeds verklaard dat het statuut nagenoeg klaar was en dat het weldra aan het Parlement zou voorgelegd worden. Tot nu toe is dit evenwel niet gebeurd.

De Minister verklaart dat hij in zijn houding inzake televisie niets moet veranderen. Wij zijn te vroeg vertrokken met het gevolg dat er nu moeilijkheden zijn. Dit belet niet dat de proefneming moet voortgezet worden. De kwaliteit der uitzendingen is goed.

De Minister wenst zich niet uit te spreken of de T.V. kan gebruikt worden voor publiciteit. Wel is hij van oordeel dat publiciteit in geen geval mag opgenomen worden met de gewone programma's. Een andere vraag is het te onderzoeken of het niet kan gebeuren op een speciale golfengte.

Uitzendposten functioneren te Brussel, Luik en Antwerpen. Om doelmatig de uitzendingen over het ganse land te spreiden, dienen vijf uitzenders voorzien. Zij zouden een oppervlakte beheersen van minstens 10 Ha. en met hun kabels zeer hinderend zijn voor het vliegwezen.

De Minister weidt dan uit over de toren, die hierna afzonderlijk wordt behandeld.

De tele-uitzendingen kosten zeer duur. Geen klein land is bij machte deze te dragen en de eventuele taks zal dit niet kunnen verhelpen. Er moet verstandhouding komen tussen de Europese landen. Dit is niet gemakkelijk, zelfs nu niet, waar er toch veel gesproken wordt over een Verenigd Europa. De oplossing kan gevonden worden langs de weg der Eurovisie.

Le tourisme est, en quelque sorte, une industrie nouvelle, qui doit s'efforcer à améliorer systématiquement ses méthodes. Il importe que l'industrie hôtelière s'attache à augmenter la part qu'elle prend dans cette propagande.

I. N. R.

Le Ministre signale qu'en ce qui concerne la radio, se pose la question de la modulation de fréquence. Ce problème fait l'objet d'une étude approfondie. En tout premier lieu, il y aura lieu de décider s'il faudra créer une ou plusieurs stations émettrices. Aucune décision n'a été prise jusqu'ici. Aussi les bruits répandus à ce sujet sont-ils prématurés.

* * *

Un membre demande si l'on ne pourrait arriver à une meilleure coordination des émissions françaises et flamandes.

Un soir, à peu près à la même heure, des concerts de Salzbourg et de Bayreuth furent retransmis, l'un sur l'onde flamande et l'autre sur l'onde française.

Tant en Wallonie qu'en Flandre, les auditeurs sont ainsi obligés de renoncer à un concert qu'ils voudraient écouter.

Il demande si l'on peut encore espérer que le statut de la radio sera un jour réalisé. Tous les ministres qui se sont succédé au Département ont déclaré que ce statut était presque au point et qu'il serait bientôt soumis au Parlement. Or, jusqu'à présent, cela n'a pas été fait.

Le Ministre déclare qu'il ne doit modifier en rien son attitude en ce qui concerne la télévision. Nous sommes partis trop tôt et c'est ce qui a provoqué les difficultés actuelles. Rien n'empêche pourtant que l'essai soit poursuivi. La qualité des émissions est satisfaisante.

Le Ministre ne désire pas se prononcer sur l'opportunité d'admettre des émissions publicitaires à la télévision. Mais il estime qu'en aucun cas, la publicité ne peut être incorporée dans les programmes ordinaires. D'autre part, on pourrait aussi examiner la possibilité de les faire passer sur une longueur d'onde spéciale.

Actuellement, des émetteurs fonctionnent à Bruxelles, à Liège et à Anvers. Pour répartir systématiquement les émissions sur l'ensemble du pays, il faudrait prévoir cinq postes. Ils occuperaient une superficie de 10 ha. au moins et, leurs câbles, constitueraient de graves dangers pour l'aviation.

Le Ministre s'étend alors sur la question de la tour, qui sera reprise plus loin.

Les émissions de télévision sont très onéreuses. Aucun petit pays n'est en mesure d'en supporter les frais et la taxe éventuelle ne suffira pas à les couvrir. Il faut que les pays européens s'entendent dans ce domaine. Cela n'est pas facile, même à l'époque actuelle où l'on parle tant d'une Europe-Union. La solution pourra être trouvée par la voie de l'Eurovision.

Op de vraag van een commissaris, waarom op de Franse zender de relais met Rijsel niet wordt gegeven, wordt geantwoord dat het overnemen van vreemde programma's met bijzonder grote moeilijkheden gepaard gaat. Het volledige, dus 100 % overnemen is uitgesloten, omdat de Belgische Staat van zijn prerogatieven, om toezicht uit te oefenen op de inhoud en kwaliteit, niet kan afzien. Men staat eveneens op het feit dat de vreemde mogendheden niet wensen hun volledig programma te zien overnemen. Daarnaast is het een feit dat in deze programma's gedeelten voorkomen die voor de Belgen niet het minste belang hebben.

Een andere niet te onderschatten moeilijkheid vormen de eisen der artisten. Zij staan er op dat bij overname bijkomende en dure vergoedingen worden betaald.

Gevraagd wordt of de proefnemingen van Rijsel niet hebben aangetoond dat door met hogere kracht uit te zenden ook de afstand voor het ontvangen wordt verhoogd. Mag hieruit niet besloten worden dat de sterkte der uitzendingen een even grote rol speelt als de hoogte ?

Hierop werd geantwoord dat de uitzendingen in hoge frequentie zich propageren zoals de optische golven. Dit wil zeggen dat ze de kromming van de aarde niet volgen. Om een punt van uit een uitzender te bereiken moet aldus dit punt binnen de horizon van de uitzender liggen. Uitzenden met hogere kracht kan dus slechts de receptie verbeteren in de oppervlakte die optisch bereikbaar is vanuit de zender. Om een grotere oppervlakte te bereiken moet men dus de uitzender hoger kunnen plaatsen.

De kleuren- T.V. is op punt. De kosten zijn evenwel nog groter. De gewone apparaten kunnen, mits toevoeging van een klein en goedkoop toestel, gebruikt worden. Komt er op dit punt geen verstandhouding en gaat elk land zijn eigen gang, dan worden de kosten 4 of 5 maal duurder.

Andere vragen rijzen zoals de T.V. op het grote scherm. Proeven gaven voldoening, maar grote belangen komen in het gedrang.

Een uitzendstation.

Bij de behandeling van de T.V. wijst de Minister er op dat naar het oordeel der specialisten in het centrum van het land, d.w.z. te Brussel, een uitzendingsstation zou moeten gevestigd worden.

Dit kan verwezenlijkt worden door voor de Wereldtentoonstelling van 1958 een toren te bouwen in spanbeton van 500 meter hoog. Op deze toren zou dan nog een stalen mast van 135 meter geplaatst worden, zodat de totale hoogte 635 meter zou bedragen.

Un membre ayant demandé pourquoi l'émetteur français ne donnait pas les relais depuis Lille, le Ministre déclare que la retransmission de programmes étrangers se heurte à de graves difficultés. La retransmission complète, c'est-à-dire à 100 %, est exclue parce que l'État belge ne peut renoncer à ses prérogatives en matière de contrôle du contenu et de la qualité des programmes. On se heurte également au fait que les puissances étrangères ne désirent pas que leurs programmes soient repris intégralement. De plus, il n'est pas douteux que ces programmes comprennent des parties qui n'offrent pas le moindre intérêt pour les Belges.

Une autre difficulté qu'il ne faut pas sous-estimer provient des exigences des artistes. Ils veulent absolument qu'en cas de retransmission, on leur paie de gros suppléments de rémunération.

Un membre demande si les essais de Lille n'ont pas démontré que, lorsqu'on augmente la puissance de l'émission, celle-ci peut être captée à une plus grande distance. Ne peut-on en déduire que la puissance des émissions importe tout autant que la hauteur ?

A cette question, il a été répondu que les émissions à haute fréquence se propagent comme les ondes optiques. Cela signifie qu'elles ne suivent pas la courbure de la terre. Pour atteindre un point déterminé à partir de l'émetteur, il faut que ce point soit situé à l'intérieur de l'horizon du poste émetteur. L'augmentation de la puissance d'émission ne peut donc améliorer la réception que dans la zone se trouvant à la portée optique de l'émetteur. Si l'on veut étendre la superficie, il est nécessaire d'installer l'émetteur à un endroit plus élevé.

La télévision en couleurs est au point, mais les frais en sont encore plus élevés. Pour la capter, on peut employer les appareils ordinaires, moyennant l'adjonction d'un petit dispositif peu onéreux. Si, dans ce domaine, aucune entente n'est réalisée et si chaque pays suit sa propre voie, les frais seront de 4 à 5 fois plus élevés.

D'autres questions se posent encore, par exemple celle de la télévision sur grand écran. Les essais ont donné satisfaction, mais il y a de grands intérêts en jeu.

Station émettrice.

Traitant de la télévision, le Ministre déclare que, de l'avis des spécialistes, il conviendrait d'établir une station émettrice unique au centre du pays, c'est-à-dire à Bruxelles.

Ceci peut être réalisé en construisant pour l'Exposition Universelle de 1958 une tour en béton précontraint de 500 mètres de haut. De plus, cette tour serait surmontée d'un mât d'acier de 135 mètres, portant la hauteur totale à 635 mètres.

De toren zou op de grond een diameter hebben van 100 meter. De kosten worden geraamd op 500 miljoen.

De voordelen van deze toren op het gebied der T.V. zijn aanzienlijk. Met een dergelijke hoogte bestaat de mogelijkheid met één uitzending het ganse grondgebied te bestrijken. De ondervinding met het station te Oaklahoma (U.S.A.) heeft uitgewezen dat een dergelijke toren een gebied bestrijkt met een straal van 200 miles, ongeveer 320 Km. De zekerheid bestaat daarmede dat T.V. uitzendingen overal in België in uitstekende voorwaarden zullen ontvangen worden.

Daarenboven doet men een belangrijke besparing wat betreft de kanalen die aan België toegewezen werden op de Conferentie te Stockholm. In het stelsel met vijf zenders worden deze allemaal in beslag genomen alhoewel in elke taalstreek slechts één programma kan verzorgd worden. Met de Toren integendeel zou men de vijf kanalen voor het ganse land kunnen gebruiken en also vijf verschillende programma's kunnen verzorgen. Dit wil zeggen dat, buiten de twee nationale programma's ook nog andere uitzendingen kunnen voorzien worden. Alzo ontstaat technisch de mogelijkheid de vreemde programma's uit te zenden in zoverre dat hiervoor de overeenkomsten afgesloten kunnen worden.

Door het aanbrengen van een speciale verlichting wordt deze toren door de vliegtuigen gezien van op een afstand van ongeveer 180 km. Bij mistig weder is de zichtbaarheid evenwel niet zo goed, maar dit punt zal binnen kort een bevredigende oplossing krijgen.

Deze toren zou voor vele andere doeleinden kunnen gebruikt worden : radio, radar, technische controle van radio en T.V. meteorologische dienst, dienst voor onderzoek van de atmosfeer, dienst voor de mobiele radio-telephonie, bestaande verbindings met binnen- en buitenland, radio-uitzendingen van gemoduleerde frequentie, enz. Daarenboven zou hij ontegensprekelijk een belangrijke toeristische aantrekkelijkheid vormen.

De T.V. uitzendpost te Dudelange (Luxemburg) krijgt een hoogte van 710 meter (toren 260 meter hoog, berg 450 meter). Saarbrücken wordt 700 meter hoog (toren 300 meter, berg. 400 meter).

Het overnemen van programma's zou in hoge mate vergemakkelijkt worden.

* *

Gevraagd wordt of dergelijke toren geen bestendig gevaar vormt voor de vlieghaven van Melsbroek. Bezwaren worden gemaakt tegen de hoge kosten, kritieken worden uitgebracht in verband met de culturele zelfstandigheid. Onder esthetisch oogpunt zal een dergelijke toren een monster worden.

Au sol, la tour aurait un diamètre de 100 mètres. Les frais sont estimés à 500 millions.

Du point de vue de la télévision, cette tour offrirait des avantages considérables. A pareille hauteur, il serait possible de desservir la totalité du territoire avec un seul émetteur. L'expérience du poste d'Oklahoma (Etats-Unis) a démontré qu'une tour de cette hauteur dessert un territoire dont le rayon est de 200 miles, soit 320 kilomètres environ. Il est donc certain que les émissions de la télévision seraient captées partout en Belgique dans d'excellentes conditions.

De plus, on réaliserait une économie considérable dans l'emploi des canaux qui ont été attribués à la Belgique par la Conférence de Stockholm. Avec le système des cinq émetteurs, ceux-ci seraient tous occupés et, dans chaque région linguistique, on ne pourrait cependant assurer qu'un seul programme. Par contre, la Tour permettrait d'employer chacun des cinq canaux pour l'ensemble du pays et, conséquemment, d'émettre cinq programmes différents. Ceci veut dire qu'en sus des deux programmes nationaux, on pourrait organiser d'autres émissions. De cette manière, la possibilité technique nous serait offerte d'émettre les programmes étrangers, pour autant que l'on parvienne à conclure les accords nécessaires.

Grâce à un éclairage spécial, la Tour serait visible pour les avions jusqu'à une distance d'environ 180 kilomètres. Toutefois, par temps brumeux, elle serait moins visible, mais cette difficulté recevra sous peu une solution satisfaisante.

La Tour pourrait avoir bien d'autres usages encore : radio, radar, contrôle technique de la radio et de la télévision, service météorologique, service d'étude de l'atmosphère, service de radio-téléphonie mobile, communications par ondes hertziennes avec l'intérieur du pays et avec l'étranger, émissions radiophoniques en fréquence modulée, etc. De plus, elle constituerait incontestablement une importante attraction touristique.

Le poste émetteur de télévision de Dudelange (Luxembourg) aura une hauteur de 710 mètres (hauteur de la tour : 260 mètres; niveau du sol : 450 mètres). Celui de Sarrebruck aura 700 mètres de hauteur (hauteur de la tour : 300 mètres; niveau du sol : 400 mètres).

La retransmission serait facilitée dans une large mesure.

* *

Un membre demande si pareille tour ne constituerait pas un danger permanent pour l'aéroport de Melsbroek. Des critiques se sont élevées contre l'ampleur des frais et contre le danger qu'elle présente pour l'autonomie culturelle. Du point de vue esthétique, la tour sera un monstre.

Kanttekeningen bij deze uiteenzetting.

In de allereerste plaats komt het er op aan deze zaak kalm en objectief te bekijken. Blijkt het dat deze hoge toren nodig is voor de T.V., dan komt de toren er toch met twee grote nadelen: *a)* België zal dan weer na de andere landen komen en *b)* het geld uitgegeven voor de regionale zenders kan dan als verloren kapitaal beschouwd worden. De technische vooruitgang kan tijdelijk tegengehouden worden maar is ten slotte niet te stuiten. De eerste reactie in dergelijke gevallen is steeds ongunstig. Had Eifel geluisterd naar de goede en welgemeende raadgevingen dan had hij nooit de Eiffeltoren gebouwd. Deze toren werd eveneens aangezien als een monster. Desondanks werd hij een succes en heeft hij reeds zeer belangrijke diensten bewezen.

De geraamde kosten: 500 miljoen, liggen inderdaad hoog. Het is evenwel nodig een zo volledig mogelijke balans op te maken. Tegenover deze uitgaven staan in de eerste plaats de ontvangsten. Geraamd wordt dat aan bezoeken gedurende de Tentoonstelling een ontvangst mag voorzien worden van 250 miljoen. Laat ons deze som terugbrengen tot 200 miljoen netto.

De toren zou dus nog 300 miljoen kosten. Tegenover deze uitgave dient gesteld de uitgaven voor het bouwen van de vijf voorziene zenders. Deze kosten worden geraamd op 125 miljoen, zodat de uitgave teruggebracht wordt op 175 miljoen. De uitgaven voor de technische uitrusting zullen lager zijn doordat slechts een post dient uitgerust in de plaats van vijf. Ook de uitgaven voor onderhoud en personeel zullen kleiner zijn.

De kwaliteit der uitzendingen zal beter zijn daar geen interferentie te vrezen is, wat met vijf zenders niet kan vermeden worden. In de plaats van twee kunnen vijf programma's uitgezonden worden.

De uitzendpost te Oklahoma staat tussen twee vliegvelden. Geen moeilijkheden worden gevreesd. Trouwens met vijf torens moeten vijf luchtcorridors voorzien worden, wat de zaak zeker niet gemakkelijker zal maken.

Wat het esthetisch uitzicht betreft moet in elk geval afgewacht worden wat de architecten er zullen van maken. Het geval dient gezien te worden in het kader der moderne techniek. De weerspiegeling van de ideeën van deze tijd strookt niet met de bestaande opvattingen. Het voorbeeld van de Eiffeltoren is treffend. Men kan deze constructie van staal ook lelijk vinden. De vraag is evenwel of de grondstof en de stand der techniek in die tijd een andere oplossing mogelijk maakten. Het was er Eifel hoofdzakelijk om te doen te bewijzen dat staal mogelijkheden bood, die tot dan niet ten volle werden gerealiseerd. Dit doel werd bereikt.

De culturele autonomie wordt volledig gehandhaafd. Het geldt hier een zuiver technisch probleem.

Observations concernant l'exposé qui précède.

En tout premier lieu, il s'agit de considérer cette affaire avec calme et objectivité. Si plus tard une tour de cette hauteur devait se révéler nécessaire à la télévision, elle serait construite, mais avec un double inconvénient: *a)* une fois de plus, la Belgique arriverait après les autres pays; *b)* l'argent dépensé pour les émetteurs régionaux pourrait, dans ce cas, être considéré comme perdu. Si le progrès technique peut être freiné temporairement, il est, en définitive, impossible de l'arrêter. En pareil cas, la première réaction est toujours défavorable. Si Eiffel avait écouté les conseils bien intentionnés qui lui étaient prodigués à l'époque, il n'aurait jamais bâti sa tour. Celle-ci aussi a été considérée comme un monstre. Malgré cela, elle a rencontré la faveur du public et a déjà rendu de très grands services.

Les frais, qu'on estime à 500 millions, sont en effet considérables. Il est cependant nécessaire d'établir un devis aussi complet que possible. Pour couvrir ces dépenses, il y a d'abord les recettes. On estime pouvoir escompter que les visites pendant l'Exposition fourniront une recette de 250 millions. Ramenons cette somme à 200 millions net.

La tour coûterait donc encore 300 millions. En face de cette dépense, il faut considérer celle que nécessiterait la construction des cinq émetteurs prévus. Ces frais sont estimés à 125 millions, de sorte que la dite dépense se réduit à 175 millions. Les frais d'équipement technique seront moins élevés du fait qu'il n'y aura à équiper qu'un poste au lieu de cinq. Les frais d'entretien et de personnel seront également moins importants.

La qualité des émissions sera meilleure, puisqu'il n'y aura plus lieu de craindre les interférences, qui sont inévitables lorsqu'on a cinq émetteurs. On pourra émettre cinq programmes au lieu de deux.

L'émetteur d'Oklahoma est situé entre deux champs d'aviation. Ceci ne donne lieu à aucune difficulté. D'ailleurs, avec cinq tours, il faut prévoir cinq corridors aériens, ce qui n'est certes pas de nature à faciliter les choses.

Quant à l'aspect esthétique, il faut de toute manière attendre que l'on sache ce que les architectes en feront. La construction doit être envisagée dans le cadre de la technique moderne. Les idées nouvelles ne s'expriment pas de la même façon que les conceptions traditionnelles. L'exemple de la tour Eiffel est frappant. On peut aussi trouver vilaine cette construction d'acier. La question est plutôt de savoir si la matière première utilisée et l'état de la technique à cette époque permettaient une autre solution. Pour Eiffel, il s'agissait avant tout de prouver que l'acier offrait des possibilités qui n'avaient pas encore été pleinement utilisées. Ce but fut atteint.

L'autonomie culturelle est intégralement sauvegardée. Il s'agit ici d'un problème purement tech-

De uitzenders van de radio zijn samengebracht te Overijse, zij geven programma's van Wallonië, Vlaanderen en de werelduitzendingen door. Het is de gezonde oplossing en ook de meest economische.

België is het land waar door Professor Magnel het spanbeton werd uitgewerkt en op punt gesteld. Waarom zou ons land deze gelegenheid niet te baat nemen om aan de wereld het bewijs te leveren van de hoge kwaliteiten van dit nieuwe materiaal ?

De h. Minister deelt nog mede dat een commissie van specialisten deze zaak vanuit alle oogpunten zal onderzoeken.

Op de vraag of parlementairen van deze commissie deel zullen uitmaken wordt geantwoord dat dit zeer moeilijk is. Deze commissie zal zich uitsluitend met technische en vrij ingewikkelde vraagstukken bezighouden.

De h. Minister belooft dat het verslag van deze commissie zal medegedeeld worden aan het Parlement. Volledige toelichtingen zullen gegeven worden.

De Voorzitter-Verslaggever,
A. DE BLOCK.

nique. Les émetteurs de la radio sont concentrés à Overijse. Ils donnent des programmes pour la Wallonie, pour la Flandre et pour les émissions mondiales. Cette solution est saine; elle est aussi la plus économique.

La Belgique est le pays où le professeur Magnel a élaboré et mis au point le béton précontraint. Pourquoi notre pays ne saisiserait-il pas cette occasion de prouver au monde les hautes qualités de ce nouveau matériau ?

Le Ministre déclare encore qu'une commission de spécialistes sera chargée d'examiner cette affaire sous tous ses aspects.

A la question de savoir si des parlementaires feront partie de cette commission, il répond que ce sera très difficile. Elle s'occupera exclusivement de problèmes techniques très complexes.

Le Ministre répond que le rapport de cette commission sera communiquée au Parlement. Des renseignements complets seront fournis.

Le Président-Rapporteur,
A. DE BLOCK.

Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuid Verbinding.

Kredieten voor 1954.

De uitgaven van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding (N.B.V.) waren voor het dienstjaar 1954 geraamd op 655.129.000 frank.

De op de Rijksbegroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven uitgetrokken kredieten voor het dienstjaar 1954 bedragen 600.000.000 frank; het verschil van 55.129.000 frank moet gedekt worden uit de eigen ontvangsten van de Dienst.

Bij brief van 21 Juni 1954 deelde de Minister van Verkeerswezen aan het N.B.V. mede dat het Begrotingscomité, ter vergadering van 19 dito, besloten had tot het blokkeren van een bedrag van 50 miljoen frank in mindering van het krediet groot 600.000.000 frank, dat voorkwam op artikel 465 van de Rijksbegroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1954 — Noord-Zuidverbinding.

Deze beslissing werd verklaard door de vertraging in de planning van de uitbetalingen van het Bureau tijdens het eerste halfjaar 1954.

De werkelijke uitgaven van het N.B.V. in 1954 bedroegen fr. 343.343.408,85.

De eigen ontvangsten van het N.B.V. voor hetzelfde dienstjaar beliepen fr. 32.155.042,11.

Zij vallen uiteen als volgt :

Beschikbaar saldo op vroegere kredieten per 1 Januari 1954	fr. 6.981.214,62
Ontvangsten van het Bureau	15.173.827,49
Overdracht van het Putteriefonds op de lopende rekening van de N.D.V. van de Begroting voor Orde	10.000.000,—
Totaal	fr. 32.155.042,11

Op 1 Januari 1955 bleef er een krediet groot fr. 238.811.633,26 beschikbaar, rekening gehouden met de eigen ontvangsten van het Bureau.

Het verschil tussen de gevraagde kredieten en de werkelijke uitgaven vloeit voort uit :

— in hoofdzaak, de vertraging bij de aanbesteding van sommige ondernemingen, o.m. wat betreft de werken van het N.B.V. : de afbraak van het oude station Brussel-Noord, en als gevolg daarvan, de bestrating van de onmiddellijke omgeving; de bouw van het tweede vak van de tramtunnel te Brussel-Zuid en van de autotunnel; het optrekken van het Postsorteergebouw te Brussel-Zuid, de voltooiing van de ruwbouw en de afwerking van het Ontvangstengebouw van Brussel-Noord, het leggen van nieuwe sporen en de uitrusting daarvan;

Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Crédits pour 1954.

Les dépenses de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi (O.N.J.) avaient été estimées à 655.129.000 francs pour l'exercice 1954.

Les crédits sollicités et prévus au budget des Recettes et Dépenses Extraordinaires de l'Etat pour l'exercice 1954 s'élèvent à 600.000.000 de francs, la différence de 55.129.000 francs devant être couverte par les recettes propres de l'Office.

Par lettre du 21 juin 1954, M. le Ministre des Communications a fait savoir à l'O.N.J. qu'au cours de sa séance du 19 *dit*o, le Comité du Budget avait décidé de bloquer un montant de 50 millions de francs à valoir sur le crédit de 600 millions de francs inscrit à l'article 465 du budget des Recettes et Dépenses Extraordinaires de l'Etat pour l'exercice 1954 — Jonction Nord-Midi.

Cette décision fut motivée par le retard enregistré dans le planning des décaissements de l'Office pendant le premier semestre 1954.

Les dépenses réelles, faites par l'O.N.J. en 1954 se sont élevées à fr. 343.343.408,85.

Les recettes propres à l'O.N.J. pour le même exercice se sont élevées à fr. 32.155.042,11.

Elles se décomposent comme suit :

Solde disponible sur crédits antérieurs au 1 ^{er} janvier 1954	fr. 6.981.214,62
Recettes de l'Office	15.173.827,49
Transfert du Fonds de la Putterie au compte courant de l'O.N.J. du budget Pour Ordre	10.000.000,—
Total	fr. 32.155.042,11

Au 1^{er} janvier 1955, il restait disponible un crédit de fr. 238.811.633,26, compte tenu des recettes propres de l'Office.

La différence entre les crédits sollicités et les dépenses réelles provient :

— en ordre principal, du retard intervenu dans la mise en adjudication de certaines entreprises, notamment, en ce qui concerne les travaux de l'O.N.J. : la démolition de l'ancienne gare de Bruxelles-Nord, et, par suite, l'aménagement de la voirie à ses abords, la construction du deuxième tronçon du tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi et du tunnel pour véhicules, en ce qui regarde les travaux gérés par la S.N.C.B. : la construction du Bâtiment du Tri Postal à Bruxelles-Midi, l'achèvement du gros-œuvre et le parachèvement du Bâtiment des recettes à Bruxelles-Nord, la pose des nouvelles voies et leurs équipements;

— in mindere mate, de vertraging in de vereffening van de rekeningen, ingevolge de ingewikkelde aard van de herziening van prijzen en lonen.

Werken uitgevoerd in 1954. — Stand van de aannemingen.

1. — WERKEN BEHEERD DOOR HET N.B.V.

Centrale Halte.

De algemene voltooiing en de uitrusting van de tweede toegang tot de Centrale Halte waren einde November 1954 klaar.

Alle werken ter voltooiing van het perron voor de verbinding Luchtterminus-Melsbroek waren einde 1954 klaar.

Enkele kleinere werken in de lokalen van de Centrale Halte werden uitgevoerd.

Tevens werd de bestelling van twee beeldhouwde motieven, een aan weerszijden van de hoofdingang van de Centrale Halte, aan beeldhouwer Leplae opgedragen. Die twee beeldhouwwerken roepen de herinnering op aan de gebouwen die door het N.B.V. werden afgebroken.

Congreshalte.

De werken (trappen, tuintjes, steunmuren) die de hoger gelegen straten (Pachecolaan) met de lager gelegen straten (Meiboomstraat) moeten verbinden, zijn voltooid.

De nieuwe straten, nl. de verlengde Sint-Laurentiusstraat en de verlengde Blekerijstraat (Meiboomstraat), zomede de verbinding daarvan met de Zandstraat en de Pachecolaan, zijn voltooid en in gebruik genomen.

Verschillende beeldhouwwerken op de gevels van de luchtverversingscentrale waren begin 1954 voltooid. Die beeldhouwwerken stellen voor : aan de voorgevel, door beeldhouwer Cantré, een symbolische synthese van het gehele land; aan de zijgevels, respectievelijk het tracé van de Noord-Zuidverbinding met een symbolische voorstelling van de wijken waar zij door loopt (beeldhouwer Dupont) en de spoorlijnen, met een uitbeelding van de typische industrieën van de steden en streken die aan deze lijnen liggen (beeldhouwer Delnest).

Plantentuin.

De nieuwe laan die door de Plantentuin loopt, werd voltooid en in gebruik genomen zodat de Verbindingslaan thans naar het Noorden doorloopt.

Voor de steunmuur van de Ginestestraat werd een aanbesteding uitgeschreven. Aldus zal die straat op dezelfde breedte kunnen gebracht worden als de onderkruising van de Plantenstraat.

— en ordre secondaire, des retards intervenus dans la liquidation des comptes, par suite de la complexité des opérations de revision des prix et salaires.

Travaux réalisés en 1954. — Etat d'avancement des entreprises.

1. — TRAVAUX GÉRÉS PAR L'O N. J.

Halte Centrale.

Le parachèvement général et l'équipement de l'accès complémentaire de la Halte Centrale étaient terminés fin novembre 1954.

Toutes les entreprises de parachèvement du quai destiné à la liaison Air-Terminus-Melsbroek étaient prêtes à fin 1954.

Quelques travaux supplémentaires dans les locaux de la Halte Centrale ont été effectués.

De même, la commande de deux motifs sculptés, un de chaque côté de l'entrée principale de la Halte Centrale a été passée au sculpteur Leplae. Ces deux sculptures rappellent le souvenir des immeubles démolis par la Jonction.

Halte Congrès.

Les ouvrages (escaliers, jardinets, murs de soutènement) destinés à relier la voirie haute (Boulevard Pachéco) à la voirie basse (rue du Meiboom) ont été achevés.

Les nouvelles voiries de la rue Saint-Laurent prolongée et de la rue de la Blanchisserie prolongée (rue du Meiboom) ainsi que leur raccord à la rue des Sables et au Boulevard Pachéco ont été achevés et mis en service.

Diverses sculptures des façades de la centrale de ventilation étaient terminées au début de 1954. Ces sculptures représentent, celle de la façade principale, œuvre du sculpteur Cantré, une synthèse symbolique de l'ensemble du pays; celles des façades latérales, respectivement le tracé de la Jonction Nord-Midi avec évocation symbolique des quartiers traversés (sculpteur Dupont), et les lignes ferroviaires avec rappel des industries caractéristiques des villes et régions touchées par ces lignes (sculpteur Delnest).

Jardin Botanique.

La nouvelle artère traversant le Jardin Botanique a été achevée et mise en service, assurant ainsi la continuité, vers le Nord, du Boulevard de la Jonction.

Le mur de soutènement de la rue Gineste a été mis en adjudication. Il permettra de porter cette rue à la même largeur que celle du passage inférieur de la rue des Plantes.

Lokalen onder de sporen te Brussel-Zuid.

Sinds begin 1954 zijn de lokalen van de vierhoek onder de sporen tussen de Zuidlaan en de Argonnestraat voorlopig betrokken door de sorteerdiensten van Brussel-Zuid en Brussel-Noord, en een gedeelte van de sorteedienst van Brussel-Centraal.

Deze diensten zullen de lokalen verlaten zodra de nieuwe sorteergebouwen van de Posterijen voltooid zijn.

De ruwbouw zomede een gedeelte van de voltooiing van de grote vierhoek onder de sporen tussen het nieuwe Zuidstation en de Argonnestraat zijn voltooid.

Het nieuwe tramstation, in de Overdekte Straat voor het nieuwe Ontvangstengebouw is klaar en zal in Juli 1954 gedeeltelijk in gebruik worden genomen.

Tramtunnel te Brussel-Zuid.

Het gedeelte van de tramtunnel tussen de Argonnestraat en de Poincarélaan, bestaande o. m. uit de afrit van de Jamarlaan, is sinds Mei 1954 voltooid. Met het tweede tunnelvak is in October 1954 aangevangen.

Bestrating te Brussel-Zuid.

De bestrating van de onderkruisingen van de Argonnestraat en de Overdekte Straat is voltooid. De nieuwe laan langs de viaduct, die aan de ingang van het station uitkomt, is sedert September 1954 voor het verkeer opengesteld.

2. — WERKEN ONDER BEHEER VAN DE N.M.B.S.

A. — *Brussel-Zuid.**Gebouwen en Kunstwerken.*

De ruwbouw van het administratiegebouw is voltooid. De verwarming en electriciteit zijn einde 1954 aanbesteed.

De voetgangerstunnel ter hoogte van de Theodore Verhaegenstraat kwam einde 1954 klaar.

Hij zal binnenkort in gebruik worden genomen, wanneer de verlichtingsinstallaties voltooid zijn.

Spoorweguitrusting.

De perrons van de sporen 1 tot 18 zijn voltooid en in gebruik genomen. Het perron van de sporen 19 en 20 worden gebruikt als doodlopend gedeelte, aan de zijde van de Verbinding.

Locaux sous voies de Bruxelles-Midi.

Depuis le début de 1954, les locaux du quadrilatère sous voies, compris entre le Boulevard du Midi et la rue d'Argonne, sont occupés à titre provisoire, par les services du Tri Postal de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord et par une partie du Tri Postal de Bruxelles-Central.

Cette occupation cessera au moment où les nouveaux bâtiments du Tri Postal seront terminés.

Les travaux du gros œuvre ainsi qu'une partie du parachèvement du grand quadrilatère sous voies compris entre la nouvelle gare du Midi et la rue d'Argonne sont terminés.

La nouvelle gare des tramways située dans la rue Couverte devant le nouveau bâtiment des recettes est achevée et a été partiellement mise en service en juillet 1954.

Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi.

Le tronçon de tunnel pour tramways compris entre la rue d'Argonne et le Boulevard Poincaré et comportant, notamment, la rampe d'accès du Boulevard Jamar est terminé depuis mai 1954. Les travaux du deuxième tronçon de tunnel ont commencé en octobre 1954.

Voirie à Bruxelles-Midi.

La voirie sous les passages inférieurs de la rue d'Argonne et de la rue Couverte a été achevée. Le nouveau Boulevard longeant le viaduc et aboutissant à l'entrée de la gare a été ouvert à la circulation en septembre 1954.

2. — TRAVAUX GÉRÉS PAR LA S.N.C.B.

A. — *Bruxelles-Midi.**Bâtiments et ouvrages d'art.*

Le gros œuvre du bâtiment administratif a été achevé. Les travaux de chauffage et d'électricité ont été adjugés fin 1954.

Le tunnel pour piétons au droit de la rue Théodore Verhaegen a été terminé fin 1954.

Il sera mis en service sous peu, après achèvement des installations d'éclairage.

Équipement ferroviaire.

Les quais des voies 1 à 18 sont entièrement terminés et en service.

Les quais des voies 19 et 20 sont exploités en cul de sac, côté Jonction.

B. — Brussel-Noord.**Gebouwen en Kunstwerken.**

De gangen onder de sporen zijn voltooid.

De brug over de Kwatrechtstraat, met inbegrip van de bestrating, is sinds einde 1954 voltooid en in gebruik genomen.

De ruwbouw van het middengedeelte en van de rechtere vleugel van het nieuwe ontvangstengebouw is einde 1954 voltooid.

De steunmuur die de sporen aan de kant van de Vooruitgangsstraat begrenst, is einde 1954 in aanbesteding gesteld.

Spoorweguitrusting.

Alle perrons zijn in gebruik. Einde 1954 moesten de sporen naar de rooster, in de richting van Schaarbeek, nog gelegd worden.

Kredieten voor 1955.

De uitgaven van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding worden op 445.963.000 frank geraamd.

De aangevraagde en op de begroting der buitengewone Ontvangsten en Uitgaven van de Staat voor het dienstjaar 1955 uitgetrokken kredieten bedragen 411 miljoen frank. Het verschil van 35 miljoen frank zal uit de eigen ontvangsten van het Bureau moeten gedekt worden.

Het is te verwachten dat op 31 December 1955 een even hoog kredietsaldo zal overblijven als op 31 December 1954 (238 miljoen frank).

Bij de uitwerking van de begrotingsramingen voor 1956 zal daarmede rekening gehouden worden.

Programma voor 1955.**1^o WERKEN ONDER BEHEER VAN HET N.B.V.**

— Voetgangerstunnel Kruidtuinlaan en aanleg van het Noordeinde van de onderkruising.

Aanleg van de Kruidtuin met inachtneming van de nieuwe kunstwerken (straten en tunnel).

In 1955 aan te besteden en te voltooien.

— Verbreding van de Ginestestraat en de Quatrechtstraat.

Dit werk is aan de gang en moet omstreeks midden 1955 klaar zijn.

— Slooping van het oude Noordstation en inrichting van voorlopige lokalen voor de diensten van de Groep Brussel en van P.T.T.

Deze werken moeten einde 1955 klaar zijn.

B. — Bruxelles-Nord.**Bâtiments et ouvrages d'art.**

Les couloirs sous voies sont terminés.

Le pont de la rue de Quatrecht, y compris la voirie a été achevé et mis en service fin 1954.

Le gros œuvre de la partie centrale et de l'aile droite du nouveau bâtiment des recettes a été terminé fin 1954.

Le mur de soutènement limitant les voies du côté de la rue du Progrès a été mis en adjudication fin 1954.

Équipement ferroviaire.

Tous les quais sont en service. Fin 1954, il restait les voies du gril, côté Schaarbeek.

Crédits de 1955.

Les dépenses de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi sont estimées à 445.963.000 francs.

Les crédits sollicités et prévus au budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de l'Etat pour l'exercice 1955 s'élèvent à 411 millions de francs. La différence de 35 millions de francs devra être couverte par les recettes propres de l'Office.

Il faut s'attendre à ce qu'il subsiste au 31 décembre 1955 un solde de crédit du même import qu'au 31 décembre 1954 (238 millions de francs).

Il en sera tenu compte lors de l'élaboration des prévisions budgétaires pour 1956.

Programme pour 1955.**1^o TRAVAUX GÉRÉS PAR L'O.N.J.**

— Passage pour piétons boulevard du Jardin Botanique et aménagement de la tête Nord du passage inférieur.

Réaménagement du Jardin Botanique en fonction des ouvrages nouveaux (voirie et tunnel qui le traversent).

A mettre en adjudication et à terminer en 1955.

— Elargissement de la rue Gineste et de la rue de Quatrecht.

Entreprise en cours, à terminer vers mi-1955.

— Démolition de l'ancienne gare du Nord et aménagement de locaux provisoires pour les services du Groupe de Bruxelles et des P.T.T.

A terminer fin 1955.

Bedoelde diensten zullen definitief naar Brussel-Zuid worden overgebracht zodra de administratiegebouwen, waarin ze moeten ondergebracht worden, af zijn.

— Voltooiing van de onderkruisingen aan de Brabantstraat en de Plantenstraat en stichting van een 2 verdiepingen hoog gebouw, dat de viaducles over de Brabantstraat en de Weidestraat met elkaar verbindt.

Omstreeks midden 1955 te beginnen en in 1956 te voltooien.

— Wijziging van de tramsporen en verbreding van de Vooruitgangstraat in het vooruitzicht van de ingebruikneming, omstreeks midden 1955, van de hal voor het publiek in het nieuw ontvangstengebouw.

— Het in goede staat brengen van de bestaande wegen en van de terreinen van het N.B.V. met het oog op de valorisatie — Rechttrekking van rooilijnen Magdalena-, Berg-, Heilige Geest-, Brabantstraat. In 1955 te voltooien.

— Voltooiing van de lokalen van de grote vierhoek onder de sporen tussen de Engeland- en de Argonnestraat, onder meer het autobusstation, een P.T.T.-gebouw, magazijnen, een lokaal ten gerieve van een Politiecommissariaat. Moeten einde 1955 klaar zijn.

— Autotunnel Fonsnylaan en onderkruising Frankrijkstraat, te Brussel-Zuid. Doel van deze werken is het verkeer van rijtuigen en voetgangersverkeer in de omgeving van het nieuwe station te vergemakkelijken. In 1955 aan te besteden en in 1956 te voltooien.

Tramtunnel te Brussel-Zuid.

Omvat een terminus-tunnelvak, twee afritten (M. Lemonnierlaan en Zuidlaan) en een reeks bouwwerken, die voor de aanleg van die tunnel zijn vereist, o. m. riolering, duikers, waterleidingen, enz. Deze belangrijke werken brengen mede dat het verkeer moet worden omgeleid, tramsporen verlegd en wijzigingen gebracht in de ondergrondse leidingen van overheidsdiensten. Dit werk is in October 1954 begonnen en moet einde 1957 klaar zijn.

Straten en parkeerplaatsen te Brussel-Zuid.

De geleidelijke voltooiing van de kunstwerken door het N.B.V. (tunnels, viaducten, enz.), alsmede de overwelfing van de Zenne maakt de verwezenlijking mogelijk van het definitieve straatnet, dat de toegang tot het station en het aanleggen van auto-parkings in de nabijheid van het station vergemakkelijkt.

Ces services seront transférés définitivement à Bruxelles-Midi dès que les bâtiments administratifs destinés à les recevoir seront achevés.

— Parachèvement des passages inférieurs de la rue de Brabant et de la rue des Plantes et construction d'un bâtiment à 2 étages raccordant les ponts de la rue de Brabant et de la rue de la Prairie.

A commencer vers mi- 1955 et à achever en 1956.

— Modifications aux voies de tramways et élargissement de la rue du Progrès, en prévision de la mise en service, vers mi-1955, du hall public du nouveau bâtiment des recettes.

— Mise en état des voiries existantes et des terrains de l'O.N.J. en vue de leur mise en valeur. — Rectification d'alignements rue de la Madeleine, de la Montagne, du Saint-Esprit, de Brabant. A terminer en 1955.

— Parachèvement des locaux du grand quadrilatère sous voies entre la rue d'Angleterre et la rue d'Argonne, comportant la gare d'autobus, un bâtiment des P.T.T., des magasins, un local à usage de Commissariat de Police. A terminer fin 1955.

— Tunnel pour véhicules Avenue Fonsny et passage souterrain rue de France, à Bruxelles-Midi. Ouvrages destinés à faciliter la circulation des véhicules et piétons aux abords de la nouvelle gare. A adjuger en 1955 et à terminer en 1956.

Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi.

Comportant un tronçon terminal de tunnel, deux rampes d'accès à celui-ci (boulevard M. Lemonnier, et boulevard du Midi) et un ensemble de constructions dont l'exécution est nécessitée par la réalisation de ce tunnel, comprenant égouts, syphons, canalisations de prise d'eau, etc. Ces importants travaux entraîneront des détournements de circulation, des déplacements de voies de tramways, et des modifications aux réseaux des canalisations souterraines des services publics. Ce travail commencé en octobre 1954 est à terminer pour fin 1957.

Voirie et parkings à Bruxelles-Midi.

L'achèvement progressif des ouvrages d'art par l'O.N.J. (tunnels, viaducs, etc.), ainsi que du voûtement de la Senne permet la réalisation des voiries définitives facilitant les accès à la gare et la création de zones de parcage automobile à proximité de celle-ci.

Voor 1955 is o.m. de verbinding van de Frankrijkstraat met het Baraplein en de inrichting van het station der buurtspoorwegen aan de Jamarlaan gepland.

Sorteergebouw van de Posterijen te Brussel-Zuid.

Dit zes verdiepingen hoge gebouw, dat een oppervlakte van 114 m × 25 m beslaat, zal aan de Fonsnylaan, langs de spoorweginstallaties komen te liggen. Een mechanische uitrusting voor het sorteren van de poststukken maakt deel uit van de aan te besteden werken.

Met de uitvoering van de ruwbouw zal in 1955 worden begonnen en de uitvoering wordt derwijze bestudeerd dat de gezamenlijke mechanisatie-installaties in 1958 klaar komen.

In de kredieten voor 1955 is een bedrag begrepen van 183,5 miljoen voor werken onder beheer van het N.B.V.

2. — WERKEN AAN DE STATIONS (onder beheer van de N.M.B.S.)

A) STATION BRUSSEL-NOORD.

Gebouwen en Kunstwerken.

De in 1955 uit te voeren werken betreffen hoofdzakelijk het grootste gedeelte der voltooiing van het nieuw ontvangstengebouw en het optrekken van een gebouw voor allerhande gebruik, die in 1956, moeten klaar zijn. Verder voorziet men de afwerking van de ondergrondse en van de steunmuren langs de spoorberm aan de kant van de Vooruitgangstraat.

Werken in verband met spoorweguitrusting.

Deze werken bestaan in het leggen van de sporen in de nabijheid van voornoemde kunstwerken en verder in seininrichtings- en electrificatiewerken, in verband daarmee uit te voeren.

Diverse uitrusting.

De voltooiing van het ontvangstengebouw impliceert het leggen van ondergrondse geleidingen voor verwarming op afstand, vanuit de verwarmingsinstallatie te Schaarbeek, evenals het plaatsen van installaties voor verlichting en televerbindingen.

Wat Brussel-Noord betreft, bedraagt het voor 1955 aangevraagde krediet 83 miljoen.

B) STATION BRUSSEL-ZUID.

Gebouwen en kunstwerken.

Het aangevraagd krediet bevat o. m. een belangrijke uitgave voor de voltooiing van het adminis-

On prévoit notamment pour 1955, la liaison de la rue de France à la place Bara et l'aménagement de la gare des vicinaux du boulevard Jamar.

Bâtiment pour le Tri Postal à Bruxelles-Midi.

Ce bâtiment, à six étages, occupant une superficie de 114 × 25 m sera situé à l'avenue Fonsny, en bordure des installations ferroviaires. Un équipement mécanique de la manutention du courrier fait partie des entreprises à adjuger.

L'exécution du gros œuvre du bâtiment commencera en 1955 et le planning de réalisation est étudié de façon à terminer l'ensemble des installations de mécanisation pour 1958.

Parmi les crédits sollicités pour 1955, une somme de 183,5 millions se rapporte aux travaux gérés par l'O.N.J.

2. — TRAVAUX AUX GARES. (gérés par la S.N.C.B.)

A) GARE DE BRUXELLES-NORD.

Bâtiments et ouvrages d'art.

Les travaux à exécuter en 1955 concernent, en ordre principal, la plus grande partie du parachèvement du nouveau bâtiment des recettes ainsi que la construction d'un bâtiment à usages divers qui doivent être achevés en 1956. Il est également prévu l'achèvement complet des passages inférieurs ainsi que des murs de soutènement bordant l'assiette ferroviaire du côté de la rue du Progrès.

Travaux d'équipement ferroviaire.

Ces travaux consistent dans la pose des voies à proximité des ouvrages d'art précités et des travaux de signalisation et d'électrification à exécuter en relation avec ceux-ci.

Équipements divers.

L'achèvement du bâtiment des recettes implique la pose en caniveaux de conduites de chauffage à distance, à partir de la chaufferie de Schaerbeek, ainsi que la réalisation d'installations d'éclairage et de télécommunications.

Le crédit sollicité pour 1955, pour ce qui concerne Bruxelles-Nord s'élève à 83 millions.

B) GARE DE BRUXELLES-MIDI.

Bâtiments et ouvrages d'art.

Le crédit demandé comporte une dépense importante pour le parachèvement du bâtiment adminis-

tratief gebouw, met inbegrip van verlichting, verwarming en drijfkracht, en voor de ruwbouw van het gebouw voor allerhande gebruik langs de Fonsnylaan.

Een steunmuur, die deel uitmaakt van het geraamte van het souterrain van het Postsorteerkantoor, zal in 1955 worden gebouwd, zodat 2 van de 3 laatste nog te leggen perronsporen zullen kunnen uitgerust worden — de derde is in de ruwbouw van dit gebouw opgenomen.

Werken in verband met spoorweguitrusting.

Deze werken omvatten het leggen van de 2 perronsporen en allerhande werken, o. m. een rangeernet, evenals in verband daarmee uit te voeren seininrichtings- en electrificatiewerken.

Diverse uitrusting.

O. m. ondergrondse leidingen voor voorverwarming en samengeperste lucht — waterleidingen en werken in verband met televerbindingen.

Op de begroting is 130 miljoen uitgetrokken voor de te Brussel-Zuid uit te voeren werken.

C) DE UITRUSTING VAN DE VERBINDING.

Deze vergt nog een bedrag van 5,5 miljoen voor het bijwerken van de nivellering der sporen, wat wegens verzakking nodig is, en voor de verdere sein- en electriciteitsinrichtingen.

Ten slotte is een bedrag van 2 miljoen uitgetrokken voor het oprichten van een nieuwe cabine te Schaarbeek.

De globale uitgave voor werken, in 1955 door de N.M.B.S. uit te voeren, bedraagt 220,5 miljoen.

Enkele belangrijke feiten.

Na verwezenlijking van dit program zal het mogelijk zijn :

1^o de 3 onderkruisingen aan de Koninginnelaan, de Paleizenstraat en de Groendreef in gebruik te nemen, zodat de scheidingsmuur wegvalt, die jaren lang tussen 2 gedeelten van Schaarbeek heeft gestaan.

Deze 3 werken zijn op 17 Februari 1955 begonnen;

2^o tegen einde 1955 het terrein vrij te maken waarop de vroegere ontvangstengebouwen van het Noordstation stonden. Daarbij rijst thans de vraag voor welk doel dat terrein zal moeten bestemd worden;

3^o in Mei 1955 de spoorverbinding tussen de Air terminus en de nationale luchthaven in te huldigen en op dezelfde datum het gespecialiseerd perron van de Centrale Halte, dat einde 1954 af was, in gebruik te nemen;

tratif y compris éclairage, chauffage et force motrice, et pour le gros œuvre du bâtiment à usages divers le long de l'avenue Fonsny.

Un mur de soutènement compris dans l'ossature des sous-sols du bâtiment du Tri postal sera construit en 1955 de manière à pouvoir équiper 2 des 3 dernières voies à quai restant à poser, la dernière étant englobée dans le gros œuvre de ce bâtiment.

Travaux d'équipement ferroviaire.

Ils comprennent la pose des 2 voies à quai et des travaux divers, notamment un faisceau de garage, de même que les travaux de signalisation et d'électrification à exécuter en relation avec ceux-ci.

Equipements divers.

Comportant caniveaux pour conduites de préchauffage et d'air comprimé — conduites d'eau et travaux de télécommunication.

Une somme de 130 millions figure au budget pour les travaux à réaliser à Bruxelles-Midi.

C) L'EQUIPEMENT DE LA JONCTION.

Il faudra encore une somme de 5,5 millions pour le rajustement du nivellement des voies nécessité par les tassements et pour les installations complémentaires de signalisation et d'électrification.

Enfin, il est prévu une somme de 2 millions pour les travaux d'établissement d'une nouvelle cabine à Schaarbeek.

La dépense globale pour travaux à exécuter par la S.N.C.B. en 1955 s'élève à 220,5 millions.

Quelques faits importants.

La réalisation de ce programme permettra :

1^o la mise en service des 3 passages inférieurs de l'avenue de la Reine, de la rue des Palais et de l'Allée Verte, supprimant ainsi la barrière existant depuis de nombreuses années entre 2 parties de l'agglomération de Schaarbeek.

La mise en chantier de ces 3 ouvrages a eu lieu le 17 février 1955.

2^o la libération pour fin 1955 du terrain occupé par les anciens bâtiments des recettes de la gare du Nord. La question de l'affectation à donner à ce terrain est ainsi posée;

3^o l'inauguration, en mai 1955, de la liaison ferroviaire entre l'Air terminus et l'Aéroport national et la mise en service à la même date, du quai spécialisé de la Halte Centrale dont le parachèvement était terminé fin 1954;

4^o omstreeks midden 1955 de nieuwe lokalen van het Pershuis, dat zijn voltooiing nadert, in te wijden. Zo zal het N.B.V. zijn verplichtingen zijn nagekomen tegenover de Belgische Persbond, die een gebouw krijgt aan de Grasmarkt, n^o 25-27, en aan de Kleine Boterstraat, n^o 4-6, ter vervanging van de voor dit organisme bestemde lokalen in de Centrale Halte;

5^o Het N.B.V. dat krachtens zijn statuten gerechtigd is de gronden die het bezit productief te maken, zal binnenkort overgaan tot de verkoop der langs de Verbindingslaan gelegen terreinen. Bijgevolg kan worden verwacht dat de wederopbouw langs deze brede verkeersweg weldra zal beginnen, wat zeer gelegen komt voor de Wereldtentoonstelling in 1958.

Gebouw der Centrale Halte. — Lokalen voor overheidsdiensten.

In het derde jaarlijkse activiteitsverslag van het N.B.V. (Parl. Stuk Kamer, zitting 1937-1938, n^o 32, blz. 25) werd volgende regeling voor het gebouw der Centrale Halte in het vooruitzicht gesteld :

1^o gebruik der spoorlokalen door de N.M.B.S. ;

2^o gebruik der andere lokalen door het Rijksbureau voor Handelszaken, het Koloniaal Bureau, de Belgisch-Luxemburgse Dienst voor Toerisme en het Pershuis.

De oprichtingskosten van het gebouw waren ten laste van het N.B.V., maar het gedeelte der uitgaven dat overeenstemde met de door voormelde diensten in gebruik genomen ruimte zou later aangerekend worden op de begrotingen van de Departementen waaronder die diensten ressorteerden. Aan het Pershuis zouden lokalen toegewezen worden in ruil voor de grond die bij de domeinwet van 1932 door de Staat aan dit organisme geschonken en later aan het N.B.V. afgegaan werd.

De vooruitzichten van 1937 werden niet verwezenlijkt. De N.M.B.S. heeft andere dan spoorwagelokalen in gebruik. Winkels werden aan particulieren verhuurd. Noch het Rijksbureau voor Handelszaken, noch het Koloniaal Bureau, noch het Pershuis hebben zich in de Centrale Halte gevestigd. Daarentegen werden er voorlopig de kantoren van het N.B.V. zelf en van het Bestuur van het Vervoer ingericht. Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme dat de Belgisch-Luxemburgse Dienst voor Toerisme opvolgde, heeft eveneens zijn kantoren naar het gebouw der Centrale Halte overgebracht.

Uit de praktijk is gebleken dat de verdeling van het Haltegebouw zeer moeilijk is en niet definitief kan geschieden vermits het N.B.V. en het Bestuur van het Vervoer er slechts voorlopig in ondergebracht zijn. Het is ook niet uitgesloten dat sommige door een bepaalde dienst gebruikte lokalen later aan een andere dienst overgelaten worden, enz.

4^o l'inauguration vers mi-1955 des nouveaux locaux de la Maison de la Presse dont le parachèvement touche à sa fin. L'O.N.J. aura ainsi rempli ses obligations vis-à-vis de l'Union Professionnelle de la Presse Belge qui recevra un immeuble situé 25-27, rue du Marché aux Herbes et n^o 4-6, Petite rue au Beurre, en remplacement des locaux qui lui étaient réservés à la Halte Centrale;

5^o L'O.N.J., habilité de par ses statuts, pour mettre en valeur des terrains de l'O.N.J. va procéder incessamment à la mise en vente des terrains situés le long du Boulevard de la Jonction. On peut ainsi espérer un démarrage de la reconstruction immobilière à front de cette large artère, ce qui est de bonne augure pour l'Exposition de 1958.

Bâtiment de la Halte Centrale. — Locaux pour services publics.

Le troisième rapport annuel d'activité de l'O.N.J. (Doc. Parl. Chambre, session de 1937-1938, n^o 32 p. 25) prévoyait le statut suivant pour le bâtiment de la Halte Centrale :

1^o occupation des locaux ferroviaires par la S.N.C.B. ;

2^o occupation des autres locaux par l'Office Commercial de l'Etat, l'Office Colonial, l'Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme et par la Maison de la Presse.

Le coût du bâtiment devait être supporté par l'O.N.J. mais la partie de la dépense correspondant aux services installés dans le bâtiment devait être imputée ultérieurement sur les budgets des Départements auxquels ressortissent ces services. La Maison de la Presse devait recevoir ses locaux en échange d'un terrain qui lui avait été accordé gratuitement par l'Etat par la loi domaniale de 1932 et qu'elle rétrocédait à l'O.N.J.

Les prévisions de 1937 ne se sont pas réalisées. La S.N.C.B. occupe d'autres locaux que les locaux ferroviaires. Des magasins ont été loués à des particuliers. L'Office Commercial de l'Etat, l'Office Colonial et la Maison de la Presse ne se sont pas installés à la Halte Centrale. Par contre, l'O.N.J. lui-même y a installé ses bureaux à titre provisoire, de même que l'Administration des Transports. Le Commissariat Général au Tourisme qui a succédé à l'Office Belgo-Luxembourgeois du Tourisme a également transféré ses bureaux dans le bâtiment de la Halte Centrale.

Il s'est révélé en pratique que la division de la propriété de la Halte est extrêmement malaisée et ne pourrait être réalisée à titre définitif, l'O.N.J. et l'Administration des Transports n'y étant installés qu'à titre provisoire. Il n'est pas impossible non plus que certains locaux, occupés par un service, soient cédés ultérieurement à un autre service, etc.

De problemen in verband met het gebruik en het onderhoud der gemeenschappelijke ruimten, de interpenetratie der lokalen, de water-, electriciteits- en gasvoorziening, de verwarming en het feit dat het gebouw in verbinding staat met de spoorweginstallaties hebben anderzijds doen besluiten dat het gehele gebouw aan de N.M.B.S. moest overgelaten worden.

De Centrale Halte zal aan de N.M.B.S. overgedragen worden zoals de Noord-Zuidverbinding en de andere bijhorende halten, op voorwaarde evenwel dat de Staatsdiensten er een kosteloos gebruiksrecht zullen op hebben. Deze diensten zouden slechts, onder bepaalde voorwaarden, bijdragen in de gemeenschappelijke kosten en de hun toegewezen kosten dragen.

De N.M.B.S. zou natuurlijk alle voordelen die het gebouw der Centrale Halte haar oplevert (gebruik van sommige lokalen door andere diensten dan die welke betrekking hebben op de werking van het station, huurgelden betaald door particulieren, parastatale instellingen, enz.) op het actief van de exploitatierekening der Verbinding moeten boeken.

3. RECHTVAARDIGING VAN DE VERLENGING VAN HET N.B.V.

In strijd met wat sommigen zouden kunnen menen, is de taak van het N.B.V. niet ten einde.

Wat de eigenlijke Verbinding betreft, blijft er nog de afwerking van de onder de sporen gelegen ruimten (autobusstations, winkels, enz.) te Brussel-Zuid en de afwerking der viaducten in de Brabantstraat en in de Plantenstraat te Brussel-Noord.

Onder de andere werken die rechtstreeks uit de aanleg der Verbinding voortvloeien, kunnen nog vermeld worden :

- de herinrichting van de Kruidtuin;
 - de afwerking van de doorgang onder de Kruidtuinlaan;
 - de inrichting van het stratennet in de omgeving van het Noord- en het Zuidstation.
- Krachtens zijn statuten is het N.B.V. belast met het productief maken der na de afwerking der Verbinding nog beschikbare gronden.

Dit vergt het uitvoeren van afbraakwerken, bestratingswerken, topographische opmetingen en verkavelingen.

Dat geldt o.m. voor de plaats van het vroegere Noordstation, de omliggende terreinen, de terreinen tussen de Centrale Halte, en de Kapellehalte, de terreinen tussen de Frankrijkstraat en het Baraplein, te Sint-Gillis.

In dit verband zij opgemerkt dat de straatwerken geen betrekking hebben op de Rijkswegen en derhalve niet tot de bevoegdheid van het Bestuur der Wegen behoren.

D'autre part, les problèmes que posent l'utilisation et l'entretien des parties communes, l'interpénétration des locaux, la fourniture d'eau, d'électricité et de gaz, le chauffage, et la circonstance que le bâtiment s'intègre dans les installations ferroviaires, sont à l'origine de la décision consistant à confier tout le bâtiment à la S.N.C.B.

Il sera procédé à la remise de la Halte Centrale à la S.N.C.B. au même titre que la Jonction Nord-Midi et les autres haltes qui en dépendent sous la condition, toutefois, que les services de l'Etat auront un droit d'occupation gratuit. Ces services interviendraient seulement dans les charges communes suivant des formules à convenir et supporteraient les charges qui leur sont propres.

La S.N.C.B. devrait évidemment porter à l'actif du compte d'exploitation de la Jonction les avantages qu'elle tire du bâtiment de la Halte Centrale (occupation de certains locaux par des services autres que ceux chargés du service de la gare proprement dite, loyers touchés de particuliers et d'organismes parastataux, etc.).

3. JUSTIFICATION DE LA PROLONGATION DE LA DURÉE DE L'O.N.J.

Contrairement à ce que certains pourraient croire, la mission de l'O.N.J. n'est pas terminée.

L'O.N.J. a encore à réaliser, pour ce qui concerne la Jonction proprement dite, le parachèvement des locaux sous voies (gare pour autobus, magasins, etc.) à Bruxelles-Midi et, aux abords de Bruxelles-Nord, le parachèvement des viaducs des rues de Brabant et des Plantes.

Comme autre travaux constituant une conséquence directe de la réalisation de la Jonction on peut citer :

- la remise en état du Jardin Botanique;
- l'achèvement du passage inférieur sous le boulevard du Jardin Botanique;
- l'aménagement de la voirie aux abords des gares du Nord et du Midi.

Statutairement, l'O.N.J. est chargé de la mise en valeur des terrains restant disponibles après exécution des travaux de la Jonction.

Cette mise en valeur nécessite la réalisation de travaux de démolition, de voirie, de levés topographiques et de lotissement.

Il en est ainsi, notamment, pour l'emplacement de l'ancienne gare du Nord, les terrains aux abords de celle-ci, les terrains avoisinant la Halte Centrale, et compris entre cette dernière et la Halte Chapelle, les terrains situés entre la rue de France et la place Bara à Saint-Gilles.

Il est à noter, à ce propos, que les travaux de voirie n'intéressent pas la grande voirie et ne sont donc pas de la compétence de l'Administration des Routes.

Onder andere belangrijke werken die binnen het kader van de statuten vallen, vermelden wij het sorteergebouw van de Posterijen en de tramtunnels te Brussel-Zuid.

In verband met het sorteergebouw, moet worden vermeld dat er sorteediensten bestonden in de vroegere ontvangstengebouwen te Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Daar die gebouwen ingevolge de Noord-Zuidverbinding verdwenen zijn en het Bestuur der Posterijen in die stations een gebruiksrecht heeft, was het N.B.V. verplicht andere lokalen in de plaats te bouwen. Daar het nieuwe gebouw verder langs de spoorweg zal liggen en in verbinding moet staan met de perron van het station, moest het door het N.B.V. en de N.M.B.S. samen in studie genomen en gebouwd worden, in overleg met het Bestuur der Posterijen.

De ervaring heeft geleerd dat het N.B.V., bij gebrek aan een voldoende ontwikkelde technische dienst bij het Bestuur der Posterijen en gelet op de moeilijkheid van de op te lossen problemen, volstrekt coördinerend moest optreden.

Het aanleggen van de tramtunnels te Brussel-Zuid werd bij ministeriële beslissing aan het N.B.V. toevertrouwd.

De werken werden in 1949 aangevat en de nodige kredieten kwamen van 1951 tot 1955 in de begrotingen voor. Het werk dat thans in uitvoering is omvat trouwens de gehele ruwbouw van tunnels en aanhorige werken die te Brussel-Zuid nog moeten gebouwd worden.

Wat de overige werken van de ondergrondse of bovengrondse verbinding betreft die aan het N.B.V. zouden worden opgedragen, heeft de ervaring geleerd dat het Nationaal Bureau bevoegd genoeg was om dergelijke werken tot een goed einde te brengen, en dus niet alleen maar als « brievenbus » te dienen.

* * *

Buiten haar technische taak, heeft het N.B.V. echter ook een omvangrijke administratieve en rekenplichtige opdracht te vervullen.

Het moet o.m. zorgen voor het opmaken van overeenkomsten met de Gemeentebesturen van Brussel, Sint-Gillis, Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node, de beschikbare terreinen te gelde maken, medewerken aan de bepaling van de stedenbouwkundige erfdienstbaarheden die voor de wederopbouw van panden aldaar moeten voorgeschreven worden, zorgen voor de vastheid van bediening ten behoeve van zijn tijdelijk personeel.

Het moet verder toezicht uitoefenen, niet alleen op zijn eigen ondernemingen, maar ook op die welke onder het beleid vallen van de N.M.B.S. en door het N.B.V. gefinancierd worden, alsmede

Comme autres entreprises importantes rentrant dans le cadre des statuts, il faut citer le bâtiment du Tri Postal et les tunnels pour tramways à Bruxelles-Midi.

Pour ce qui concerne le bâtiment du Tri Postal, il faut rappeler que des services de Tri existaient dans les anciens bâtiments des recettes de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. La disparition de ces bâtiments étant une conséquence de la Jonction et l'Administration des Postes jouissant d'un droit d'occupation dans ces gares, l'O.N.J. était tenu de construire des locaux en remplacement de ceux qui furent démolis. Le bâtiment nouveau à ériger se situant en bordure du chemin de fer et devant être en liaison avec les quais de la gare, il était nécessaire que son étude et sa construction soient faites conjointement par l'O.N.J. et la S.N.C.B. en collaboration avec l'Administration des Postes.

L'expérience a montré que vu l'absence d'un service technique suffisamment développé à l'Administration des Postes et la complexité des problèmes à résoudre, le rôle de coordination assumé par l'O.N.J. était indispensable.

La construction des tunnels pour tramways à Bruxelles-Midi a été confiée à l'O.N.J. par décision ministérielle.

Les travaux ont été entamés en 1949 et les crédits nécessaires ont figuré aux budgets de chacune des années 1951 à 1955. L'entreprise actuellement en cours couvre d'ailleurs l'entière du gros œuvre des tunnels et ouvrages connexes restant à construire à Bruxelles-Midi.

Pour ce qui concerne d'autres travaux de jonction souterraine ou à ciel ouvert qui viendraient à être confiés à l'O.N.J., il semble que l'expérience a démontré qu'il était suffisamment compétent pour mener à bien de telles entreprises sans se limiter à jouer le rôle de « boîte aux lettres ».

* * *

Mais indépendamment de sa mission technique, l'O.N.J. doit encore accomplir un travail administratif et comptable considérable.

Il a notamment à rédiger des conventions à conclure avec les administrations communales de Bruxelles, Saint-Gilles, Schaerbeek et Saint-Josse, réaliser les terrains disponibles, participer à la définition des servitudes urbanistiques à imposer à la reconstruction immobilière sur ces terrains, se préoccuper de la stabilisation de l'emploi de son personnel temporaire.

Il doit continuer à assumer le contrôle non seulement de ses entreprises, mais de celles gérées par la S.N.C.B. et financées par l'O.N.J. ainsi que des travaux exécutés en régie par les Services de

op de werken die door de Diensten van de N.M.B.S. in eigen beheer worden uitgevoerd. Daar de grote omvang van de werken uitgevoerd in een periode die door onvastheid van prijzen en lonen wordt gekenmerkt, is het toezicht op de rekeningen lastig en worden op de beheersrekeningen door het Rekenhof aanmerkingen gemaakt, verscheidene jaren na het afsluiten van een dienstjaar.

Nu is het N.B.V. verplicht aan de Staat een zeer duidelijke verantwoording van ontvangsten en uitgaven voor te leggen, wat slechts binnen een minimumtermijn van één jaar na de voltooiing der werken mogelijk is.

VRAAG.

Welke zijn de uitgaven van het N.B.V., respectievelijk voor werken in het algemeen en voor algemene onkosten? M.a.w., welk is het industrieel rendement van deze instelling?

ANTWOORD.

la S.N.C.B. Etant donné l'importance considérable des travaux effectués pendant une période caractérisée par l'instabilité des prix et salaires, le contrôle des décomptes est laborieux et les comptes de gestion donnent lieu à certaines remarques de la Cour des Comptes, que celle-ci introduit plusieurs années après la clôture d'un exercice.

Or l'O.N.J. se trouve dans l'obligation de remettre à l'Etat une situation comptable parfaitement nette et il n'est possible d'y arriver qu'endéans un délai minimum de un an après l'achèvement des entreprises.

QUESTION.

Quelles sont les dépenses effectuées par l'O.N.J. respectivement en matière de travaux en général et de frais généraux? En d'autres termes, quel est le rendement industriel de cet organisme?

RÉPONSE.

	(in duizendtallen frank) (en milliers de francs)	
	1953	1954
A. — VEREFFENDE FACTUREN. — <i>FACTURES LIQUIDEES</i> :		
Door het N.B.V. beheerde werken. — <i>Travaux gérés par l'O.N.J.</i>	270.947	102.021
Door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V. beheerde werken. — <i>Travaux gérés par la S.N.C.B. pour compte de l'O.N.J.</i>	314.849	209.202
B. — ALGEMENE KOSTEN. — <i>FRAIS GENERAUX</i> :		
1° N.B.V. — <i>O.N.J.</i> :		
a) Kosten van beheer van het Bureau. — <i>Frais de gestion de l'Office</i> :		
Personeel, Sociale Dienst, representatie- en verplaatsingskosten. — <i>Personnel, Service Social, indemnités, frais de représentation et de déplacement</i>	8.707	8.404
Lokalen en materieel (1). — <i>Locaux et matériel</i> (1)	814	1.314
Kantoorkosten. — <i>Frais de bureau</i>	427	422
Publicaties, propaganda, publiciteit. — <i>Publications, propagande, publicité</i>	15	96
Geschillen (2). — <i>Contentieux</i> (2)	345	171
Door derden verstrekte diensten (vervoer, verzekeringen). — <i>Prestations de tiers (transports, assurances)</i>	70	50

	(in duizendtallen frank) (en milliers de francs)	
	1953	1954
Stocks en verbruiksgoederen (3) (water, gas, electriciteit, verwarming). — <i>Stocks et produits de consommation</i> (3) (eau, gaz, électricité, chauffage)	184	203
Meubilair, machines, materieel, bibliotheek. — <i>Mobilier, machines, matériel, bibliothèque</i>	17	40
b) Uitgaven wegens door derden verstrekte technische adviezen en plans voor werken die door het N.B.V. beheerd worden (4). — <i>Dépenses pour avis techniques et plans payés à des tiers pour travaux gérés par l'O.N.J.</i> (4)	3.098	5.736
Totalen voor het N.B.V. — <i>Totaux pour l'O.N.J.</i>	13.677	16.436
2° N.M.B.S. — S.N.C.B. :		
a) Uitgaven wegens studiewerken, technische plans en administratieve werken in verband met door de N.M.B.S. beheerde ondernemingen. — <i>Dépenses pour travaux d'études, plans techniques et devoirs administratifs relatifs aux entreprises gérées par la S.N.C.B.</i> :		
aan de N.M.B.S. terugbetaald — <i>remboursées à la S.N.C.B.</i>	5.571	6.560
ten bate van derden — <i>payées à des tiers</i>	450	807
b) Algemene onkosten van de N.M.B.S. — <i>Frais généraux de la S.N.C.B.</i>	11.400	8.300
Totalen voor de N.M.B.S. — <i>Totaux pour la S.N.C.B.</i>	17.421	15.667
Samen. — <i>Ensemble</i>	21.098	32.103

OPMERKINGEN. — REMARQUES :

- (1) Onder deze rubriek werden opgenomen : de onderhoudskosten van de door het N.B.V. aan derden verhuurde gebouwen, alsmede het onderhoud der door het N.B.V. betrokken lokalen.
Sous cette rubrique, figurent les dépenses d'entretien des immeubles de l'O.N.J. loués à des tiers, ainsi que l'entretien des locaux occupés par l'O.N.J.
- (2) De post « Geschillen » omvat tevens de uitgaven in verband met de onroerende goederen van het Bureau.
Le poste « Contentieux » comprend aussi des dépenses relatives au patrimoine immobilier de l'Office.
- (3) Onder deze rubriek werden opgenomen : de uitgaven voor abonnementen op de watervoorziening en voor het supplementair waterverbruik in de per appartement verhuurde gebouwen. Deze uitgaven worden door de huurders vergoed.
Dans cette rubrique sont comprises les dépenses relatives aux abonnements à la distribution d'eau et aux consommations supplémentaires d'eau des immeubles loués par appartement. Ces dépenses sont remboursées par les locataires.
- (4) Voorts valt op te merken dat de betaling der honoraria niet samenvalt met de betaling van de ermede verband houdende werken.
Il est à noter, d'autre part, que l'époque du paiement des honoraires ne coïncide pas avec celle du paiement des travaux exécutés correspondants.

* *

De zaken kunnen volgens twee gezichtspunten beschouwd worden, naargelang men al dan niet van oordeel is dat de onder 2° van littera B opgenomen uitgaven moeten gevoegd worden bij het bedrag der door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V. beheerde werken (zoals dit het geval is met de gelijkaardige kosten der aannemers van de werken onder beheer an het N.B.V.)

In het eerste geval zou het verhoudingscijfer der algemene kosten van het N.B.V. zijn :

voor 1953 : 2,33 %
voor 1954 : 5,28 %

Il y a deux façons d'envisager les choses, soit que l'on considère que les dépenses figurant au 2° du littéra B ci-dessus doivent être incorporées dans le montant des travaux gérés par la S.N.C.B. pour compte de l'O.N.J. (comme le sont les frais correspondants des entrepreneurs pour les travaux gérés par l'O.N.J.) ou non.

Dans le premier cas, le taux des frais généraux de l'O.N.J. serait :

pour 1953 : 2,33 %
pour 1954 : 5,28 %

en in het tweede geval :

voor 1953 : 5,31 %
voor 1954 : 10,32 %

Opgemerkt moet worden dat het N.B.V. niet alleen werken uitvoert maar ook een omvangrijk onroerend patrimonium beheert. (Ontvangsten van huurgelden, publiciteit, enz., in 1953 : 3.657.595 fr. en in 1954 : 4.447.737 frank. — Verkoop van grond in 1953 : 24.776.000 frank en in 1954 : 4.901.227 fr.).

De kosten van beheer en de diverse uitgaven die geen betrekking hebben op werken en onder 1^o van littera B opgenomen werden, bedroegen in 1953, 1.500.000 frank en in 1954, 1.830.000 frank (benaderende cijfers). Na aftrek van deze sommen verminderen de verhoudingscijfers der algemene onkosten tot :

in het eerste bovenvermeld geval :

voor 1953 : 2,08 %
voor 1954 : 4,69 %

in het tweede bovenvermeld geval :

voor 1953 : 5,05 %
voor 1954 : 9,73 %

VRAAG

Hoe staat het met de overeenkomst N.M.B.S.-N.B.V. ? Moet het Parlement daarover uitspraak doen, en, zo ja, wanneer ?

ANTWOORD.

a) De exploitatie van de Noord-Zuidverbinding is geregeld in de op 2 Mei 1953 tussen de Staat, het N.B.V. en de N.M.B.S. gesloten overeenkomst.

Bij artikel 10 van deze overeenkomst werd een Commissie samengesteld uit :

twee vertegenwoordigers van de Staat,
twee vertegenwoordigers van de N.M.B.S.,
twee vertegenwoordigers van het N.B.V.

onder meer belast :

1^o met de voorbereiding van het wetsontwerp waarbij de Verbinding in het N.M.B.S.-net opgenomen wordt;

2^o met de voorbereiding van een overeenkomst waarin de voorwaarden van die opnemering bepaald worden.

Deze Commissie zal binnen afzienbare tijd haar werkzaamheden aanvangen. Vooraf zal een werkgroep, onder de leiding van de heer Directeur-Generaal van het Bestuur van het Vervoer ten behoeve van bedoelde Commissie een omstandig verslag opmaken betreffende de bedrijfsuitkomsten der Verbinding sinds October 1952.

et dans le second cas :

pour 1953 : 5,31 %
pour 1954 : 10,32 %

Il y a lieu de noter que l'O.N.J. n'exécute pas seulement des travaux, mais qu'il gère un patrimoine immobilier important. (Recettes de loyer, publicité, etc., en 1953 : 3.657.595 francs et en 1954 : 4.447.737 francs. — Ventes de terrains en 1953 : 24.776.500 francs et en 1954 : 4.901.227 francs).

Les frais de gestion et dépenses diverses étrangères aux travaux et inclus dans le 1^o du littera B, s'élèvent pour 1953 à 1.500.000 francs et pour 1954 à 1.830.000 francs (chiffres approximatifs). Déduction faite de ces sommes, les taux des frais généraux se réduisent à :

dans le premier cas précité :

pour 1953 à 2,08 %
pour 1954 à 4,69 %

dans le deuxième cas précité :

pour 1953 à 5,05 %
pour 1954 à 9,73 %

QUESTION

Où en est la convention S.N.C.B.-O.N.J. ? Le Parlement est-il appelé à se prononcer à ce sujet et dans l'affirmative, quand ?

RÉPONSE.

a) L'exploitation de la Jonction Nord-Midi est régie par la convention conclue le 2 mai 1953 entre l'État, l'O.N.J. et la S.N.C.B.

Cette convention prévoit à son article 10, la constitution d'une Commission comprenant :

deux représentants de l'État;
deux représentants de la S.N.C.B.;
deux représentants de l'O.N.J.,

qui a notamment pour mission :

1^o de préparer le texte du projet de loi qui doit incorporer la Jonction dans le réseau S.N.C.B.;

2^o de préparer le texte d'une convention fixant les conditions de cette incorporation.

Cette Commission doit commencer ses travaux à brève échéance. Au préalable, un groupe de travail fonctionnant sous la Direction de M. le Directeur général de l'Administration des Transports, établira, à l'intention de la dite Commission, un rapport circonstancié au sujet des résultats d'exploitation de la Jonction depuis octobre 1952.

Zodra de Commissie het voormelde wetsontwerp zal opgemaakt hebben, zal het aan de Minister van Verkeerswezen overgelegd worden met verzoek het bij het Parlement in te dienen.

b) Verdeling der kosten voor de verhoging van het Noord- en het Zuidstation.

Het door de N.M.B.S. te dragen aandeel in de kosten voor de verhoging van het Noord- en het Zuidstation waren aanvankelijk (in 1937) vastgesteld op één derde; dit derde zou beschouwd worden als inrichtingskosten die de N.M.B.S. had moeten doen, indien de Verbinding niet tot stand was gekomen; de overige 2/3 moesten ten laste van het N.B.V. komen.

In 1946 vroeg de N.M.B.S. een herziening van die verhoudingen en stelde volgende verdeling voor :

- 1/5 ten laste van de N.M.B.S.,
- 4/5 ten laste van de het N.B.V.

Dit voorstel van de Nationale Maatschappij werd door het Departement van Verkeerswezen niet aanvaard.

Ondermeer wegens het feit dat de N.M.B.S. tijdens de uitvoering der werken voorstellen tot modernisatie der stations indiende die in 1937 niet voorzien waren, werd een Commissie belast met de opdracht na te gaan welke door de Nationale Maatschappij aangevraagde modernisatiewerken geen verband hielden met de Noord-Zuidverbinding en dus ten laste van de N.M.B.S. moesten komen.

Bij brief d.d. 15 April 1954 zond het N.B.V. aan de Minister van Verkeerswezen het verslag van de Commissie belast met de vaststelling van de modernisatiekosten voor het Noord- en het Zuidstation.

Bij brief van 5 Januari 1955 betuigde de h. Minister zijn instemming met de conclusies van voormeld verslag.

Verder zond de h. Minister op 14 Februari 1955 aan het N.B.V. een voorstel van het Bestuur van het Vervoer aangaande de regeling van de kwestie van het door de N.M.B.S. te dragen aandeel in de kosten voor de verhoging van het Noord- en het Zuidstation.

Dit voorstel wordt thans door het N.B.V. onderzocht en een spoedige eindregeling kan in uitzicht worden gesteld.

c) Risico's in verband met de constructiefouten die na de overdracht der werken zouden aan het licht komen.

In artikel 7 der voorlopige overeenkomst wordt bepaald :

« Tijdens de duur dezer overeenkomst en onverminderd de latere wetsbepalingen, wijst de N.M.B.S. elke aansprakelijkheid af ingeval van schade of nadeel berokkend door de Verbinding of door de exploitatie ervan, zowel aan de boven of in de

Dès que la Commission aura établi le projet de loi dont question ci-dessus, celui-ci sera remis à M. le Ministre des Communications pour être soumis au Parlement.

b) Répartition des frais de relèvement des gares du Nord et du Midi.

La part d'intervention de la S.N.C.B. dans le coût de relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi a été fixée initialement (1937) à 1/3 de la dépense totale, ce 1/3 représentant les dépenses d'aménagement des dites gares que la S.N.C.B. aurait dû exposer dans l'hypothèse où la Jonction n'aurait pas été réalisée, les 2/3 restants étant pris en charge par l'O.N.J.

En 1946, la S.N.C.B. demanda la revision de ces bases et proposa comme formule de répartition nouvelle :

- 1/5^e à charge de la S.N.C.B.;
- 4/5^e à charge de l'O.N.J.

Cette proposition de la Société Nationale n'a pas été admise par le Département des Communications.

Compte tenu notamment de ce que la S.N.C.B. avait introduit au cours de l'exécution des travaux des propositions de modernisation des gares non prévues en 1937, une Commission a été chargée de déterminer les travaux de modernisation demandés par la Société Nationale, n'ayant aucun rapport avec la Jonction Nord-Midi et qui doivent venir à charge de la S.N.C.B.

Par lettre du 15 avril 1954, l'O.N.J. a transmis à M. le Ministre des Communications le rapport déposé par la Commission chargée d'établir le coût des modernisations des gares du Nord et du Midi.

Par lettre du 5 janvier 1955, M. le Ministre a marqué son accord sur les conclusions de ce rapport.

Par ailleurs, en date du 14 février 1955, M. le Ministre a fait parvenir à l'O.N.J., une proposition émanant de l'Administration des Transports tendant à régler la question de la part d'intervention de la S.N.C.B. dans le coût de relèvement des gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord.

Cette proposition fait actuellement l'objet d'un examen de la part de l'O.N.J. et il est à prévoir qu'une solution définitive interviendra à brève échéance.

c) Risques concernant les défauts de construction qui apparaîtraient après la cession des ouvrages.

L'article 7 de la Convention provisoire stipule que :

« Pendant la durée de la présente Convention et sans préjudice des dispositions légales à intervenir, la S.N.C.B. entend dégager complètement sa responsabilité en cas de dommages ou inconvénients occasionnés du fait de la Jonction ou de

nabijheid der tunnels en der stations gelegen gebouwen als aan de bewoners van die gebouwen of aan de aldaar aanwezige goederen, behoudens het geval van zware fout in hoofde der N.M.B.S. bij de exploitatie of bij de uitvoering van haar in deze overeenkomst bepaalde verplichtingen.

Het N.B.V. zal in de plaats van de N.M.B.S. treden bij alle geschillen die zouden kunnen ontstaan in de bij dit artikel beoogde gevallen en haar tegen elke veroordeling vrijwaren, behoudens zware fout. »

d) Andere eventuele vergoedingen of lasten voor volledige installaties van de Noord-Zuidverbinding.

Bij artikel 2 van voormelde Overeenkomst wordt bepaald dat het N.B.V. t. o. v. de N.M.B.S. alle lasten aanvaardt die voortspruiten uit een constructiefout in de installaties die het ter beschikking van de N.M.B.S. stelt en elke uit dien hoofde ontstane aansprakelijkheid opneemt.

Artikel 3 bepaalt dat indien de N.M.B.S. of het N.B.V. uitbreidingen, aanpassingen of wijzigingen in de werken zou willen brengen, het N.B.V., op zijn kosten en in gemeen overleg tussen partijen, met de uitvoering zal worden belast.

VRAAG.

Heeft men bij het opmaken van de ontwerp-overeenkomsten het aanvankelijk aanvaarde beginsel behouden, dat de N.M.B.S. kosteloos over de installaties van het N.B.V. zou beschikken ?

ANTWOORD.

Artikel 2 van de wet van 11 Juli 1935 tot oprichting van het N.B.V. bepaalt dat het Bureau gemachtigd is, de exploitatie van de Noord-Zuidverbinding aan de N.M.B.S. te verpachten; het maakt daartoe alle nodige akten op.

Het mag aan de exploitant van de Noord-Zuidverbinding alle of een gedeelte van de bij artikel 5 bepaalde weggelden afstaan; dit artikel 5 zegt dat het Bureau gemachtigd wordt de weggelden te innen, waarvan het bedrag bij koninklijk besluit wordt goedgekeurd.

De voorlopige Overeenkomst van 2 Mei 1953 bepaalt onder meer :

a) de N.M.B.S. heeft het kosteloze genot van de vaste installaties, die voor de exploitatie van de Noord-Zuidverbinding nodig zijn;

b) het N.B.V. staat aan de N.M.B.S. de volledige weggelden af, en gelast de N.M.B.S. deze te innen;

c) in afwachting dat een definitieve overeenkomst tot stand komt, financiert de N.M.B.S. de exploitatie van de Verbinding en maakt zij de rekening van ontvangsten en uitgaven op.

Het ontwerp van definitieve Overeenkomst en het wetsontwerp, waarbij de Verbinding in het net van de N.M.B.S. wordt ingeschakeld, zullen

l'exploitation de celle-ci, soit aux constructions situées au dessus ou aux abords des tunnels et des gares soit aux occupants de ces constructions ou aux biens qu'elles renferment, sauf le cas de faute lourde dans le chef de la S.N.C.B. dans l'exploitation ou dans l'exécution de ses obligations prévues à la présente Convention. L'O.N.J. prendra fait et cause pour la S.N.C.B. dans les contestations qui pourraient surgir dans les cas prévus au présent article et la garantira de toute condamnation, sauf cas de faute lourde. »

d) Autres charges ou indemnités éventuelles pour installations complètes de la Jonction Nord-Midi.

L'article 2 de la Convention précitée stipule que l'O.N.J. garantit la S.N.C.B. contre toutes charges résultant d'un vice de construction des installations qu'il met à la disposition de la S.N.C.B. et contre toute responsabilité de ce chef.

L'article 3 porte que, au cas où la S.N.C.B. ou l'O.N.J. désirerait apporter des extensions, retouches ou modifications aux ouvrages, celles-ci seront exécutées par l'O.N.J. et à ses frais et de commun accord des deux parties.

QUESTION.

Dans l'élaboration des projets de Convention, a-t-on maintenu le principe initial selon lequel la S.N.C.B. aurait l'usage gratuit des installations de l'O.N.J. ?

RÉPONSE.

L'article 2 de la loi du 11 juillet 1935 instituant l'O.N.J. stipule que l'Office est autorisé à affermer l'exploitation de la Jonction Nord-Midi à la S.N.C.B.; il passe à cet effet tous actes nécessaires.

Il peut rétrocéder à l'exploitant de la Jonction Nord-Midi tout ou partie des redevances de passage prévues à l'article 5, qui dit que l'Office est autorisé à percevoir des redevances de passage dont le montant est approuvé par arrêté royal.

La Convention provisoire du 2 mai 1953 stipule notamment que :

a) la S.N.C.B. a la jouissance gratuite des installations fixes nécessaires à l'exploitation de la Jonction Nord-Midi;

b) l'O.N.J. rétrocède à la S.N.C.B. la totalité des redevances de passage et charge la S.N.C.B. de les percevoir;

c) en attendant la conclusion d'une convention définitive, la S.N.C.B. financera l'exploitation de la Jonction et établira un compte des recettes et dépenses.

Le projet de Convention définitive et le projet de loi qui doit incorporer la Jonction dans le réseau de la S.N.C.B. confirmeront à la S.N.C.B.

bevestigen dat de N.M.B.S. het kosteloze genot heeft van de voor de exploitatie der Verbinding nodige installaties, op dezelfde wijze en voor dezelfde duur als de overige installaties van het spoorwegnet.

VRAAG.

Hoeveel zal het aanleggen van de speciale lijn Centraal Station-Melsbroek hebben gekost ? Welke zal de bijdrage van de Sabena zijn in de kosten van aanleg en van exploitatie ? Wie zal eventueel het bedrijfsverlies dragen ?

ANTWOORD.

a) Prijs voor het aanleggen van een extra-perron in de Centrale Halte :

1. Afbraak van de bestaande delen	7.660.000
2. Ruwbouw fr.	16.217.000
3. Afwerking	7.008.000
	Fr. 30.885.000

Dit zijn voorlopige cijfers (alle rekeningen zijn niet afgesloten), een aanzienlijke verhoging is niet te verwachten.

Het N.B.V. is, zonder verdere overwegingen, met het aanleggen van dit perron belast.

VRAAG.

Met welke bijzondere opdrachten is het N.B.V. buiten het bouwen van de Noord-Zuidverbinding belast ? (b. v. Postsortering, enz.) Welke bedragen zijn hiervan toegewezen aan architecten en andere technische adviseurs, die niet tot de Administratie behoren ?

ANTWOORD.

Behalve met het bouwen van de Noord-Zuidverbinding, heeft het N.B.V. de volgende bijzondere opdrachten gekregen, die niet buiten het raam van zijn statuten vallen :

1^o Studie en oprichting van een gebouw voor Postsortering en van de electro-mechanische uitrusting.

2^o Aanlegwerken in de onmiddellijke omgeving der stations, het bouwen van tunnels voor trams en voertuigen te Brussel-Zuid,

3^o Bouwen aan de Centrale Halte van een bijkomend perron van « Air Terminus ».

Hiervoor zullen aan architecten en andere technische adviseurs de volgende bedragen worden uitgekeerd :

Voor Postsorteringcentrum :

a) aan architecten Brussel-Zuid . . fr.	3.500.000
b) aan studie bureau, voor gewapend beton	2.100.000
c) aan studie bureau voor verwarming en luchtverversing	1.300.000
d) aan studie bureau voor elektrische en electro-mechanische uitrusting . .	8.410.000

la jouissance gratuite des installations de la Jonction nécessaires à l'exploitation, au même titre et pour la même durée que les autres installations du réseau ferré.

QUESTION.

Qu'aura coûté l'installation de la ligne spéciale gare Centrale-Melsbroek ? Quelle sera la part d'intervention de la Sabena dans les frais d'établissement et dans les frais d'exploitation ? Qui couvrira éventuellement les pertes d'exploitation ?

RÉPONSE.

a) Coût de la construction d'un quai supplémentaire à la Halte Centrale :

1. Démolition des parties existantes fr.	7.660.000
2. Construction du gros-œuvre . .	16.217.000
3. Parachèvement	7.008.000
	Fr. 30.885.000

Il s'agit d'un chiffre provisoire (tous les comptes n'étant pas clôturés), mais qui ne subira pas d'augmentation importante.

L'O.N.J. a été chargé de la construction de ce quai sans autres considérations.

QUESTION.

Quelles sont les missions spéciales dont l'O.N.J. a été chargé en dehors de la création de la Jonction Nord-Midi ? (par exemple Tri Postal, etc.) Quels sont les montants qui, de ce fait, ont été alloués aux architectes et à d'autres conseillers techniques ne faisant pas partie de l'Administration ?

RÉPONSE.

En dehors de la création de la Jonction Nord-Midi, l'O.N.J. a été chargé des missions spéciales ci-après, qui ne sortent pas du cadre de ses statuts :

1^o L'étude et la construction d'un bâtiment pour le Tri Postal ainsi que de son équipement de manutention électro-mécanique.

2^o Dans le cadre des aménagements des abords des gares, la construction de tunnels pour tramways et véhicules à Bruxelles-Midi.

3^o L'aménagement à la Halte Centrale d'un quai supplémentaire destiné à desservir l'« Air Terminus ».

Les sommes qui seront allouées de ce fait, aux architectes et autres conseillers techniques sont les suivantes :

Pour le Tri Postal :

a) aux architectes de Bruxelles-Midi fr.	3.500.000
b) au bureau d'études du béton armé.	2.100.000
c) au bureau d'études du chauffage et du conditionnement d'air . . .	1.300.000
d) au bureau d'études des équipements électriques et électro-mécaniques .	8.410.000

Voor tunnels voor voertuigen en trams :

a) aan architecten	fr. 500.000
b) aan ingenieur-adviseur voor de verlichting	70.000

Voor bijkomend perron :

aan architect	fr. 420.000
-------------------------	-------------

VRAAG.

Welke zijn de cijfers van het verkeer in de onderscheidene stations van de Noord-Zuidverbinding, vergeleken met de cijfers vóór de inbedrijfneming van de thans werkende stations.

ANTWOORD.

Een telling van het reizigersverkeer in de stations van Brussel die bij de inbedrijfneming van de Verbinding waren betrokken, is in 1952 verricht, met de volgende resultaten :

Brussel-Noord	83.200 reizigers	
	(aankomst en vertrek samen)	
Brussel-Zuid	96.000	id.
Groendreef	9.800	id.
Schaerbeek	11.500	id.
Totaal	200.500	id.

De jongste telling van het verkeer is in November 1954 uitgevoerd.

De toen opgenomen cijfers geven :

Brussel-Noord	54.750
Brussel-Zuid	90.000
Centrale Halte	58.000
Congreshalte	4.500
Halte Kapellekerk	1.300
Schaerbeek	9.700
Totaal.	218.250

Telling op 15 Maart 1955.

Schaerbeek :	aankomst	4.345	
	vertrek	3.815	
			8.160
Brussel-Noord :	aankomst	23.987	
	vertrek	24.395	
			48.382
Brussel-Congres :	aankomst	2.634	
	vertrek	1.739	
			4.373
Brussel-Centraal :	aankomst	30.729	
	vertrek	27.524	
			58.253

Pour les tunnels pour véhicules et pour tramways :

a) aux architectes	fr. 500.000
b) à l'ingénieur-conseil en éclairage	70.000

Pour le quai supplémentaire :

à l'architecte	fr. 420.000
--------------------------	-------------

QUESTION.

Quels sont les chiffres du trafic des différentes gares de la Jonction Nord-Midi comparés à ceux relevés avant l'ouverture des gares actuellement en service ?

RÉPONSE.

Un recensement du trafic dans les gares de Bruxelles intéressées par la mise en exploitation de la Jonction a été fait en 1952.

Il a donné les résultats suivants :

Bruxelles-Nord	83.200 voyageurs	
	(arrivée et départ cumulés)	
Bruxelles-Midi	96.000	id.
Allée Verte	9.800	id.
Schaerbeek	11.500	id.
Total	200.500	id.

Le dernier recensement du trafic a été fait en novembre 1954.

Les chiffres relevés à cette date sont les suivants :

Bruxelles-Nord	54.750
Bruxelles-Midi	90.000
Halte Centrale	58.000
Halte Congrès	4.500
Halte Chapelle	1.300
Schaerbeek	9.700
Total.	218.250

Recensement fait le 15 mars 1955.

Schaerbeek :	arrivée	4.345	
	départ	3.815	
			8.160
Bruxelles-Nord :	arrivée	23.987	
	départ	24.325	
			48.382
Bruxelles-Congrès :	arrivée	2.634	
	départ	1.759	
			4.373
Bruxelles-Central :	arrivée	30.729	
	départ	27.524	
			58.253

R. T. T.*Programma van de Regie inzake modernisering van het net en automatisering van de intercommunale netten.*

Om de automatische interlokale verbindingen mogelijk te maken, heeft men de netten moeten groeperen in zones (er zijn er 41). Rationeel gezien had men dienen te beginnen met de automatisering van de zonecentra, waarin speciale toevoerinstallaties van de automatische oproepen voorzien moeten worden. En dit om twee redenen :

1^o het zonecentrum is het belangrijkste net van de zone;

2^o wanneer het uitgerust is, kunnen de telefonisten van de handcentrales van de zone toegang krijgen tot de automatische interlokale apparatuur en talrijke verbindingen tot stand brengen *zonder wederoproep*.

Dit programma is in het gedrang gekomen en zelfs grondig gestoord door drie prioritaire factoren :

1^o de wederopbouw van de geteisterde netten die van zelfsprekend geautomatiseerd werden;

2^o de vernieuwing van talrijke handcentrales, die op hun verzadigingspunt waren en niet konden worden uitgebreid. Daar ook heeft men, in het nieuwe gebouw, meteen de automatisering doorgevoerd;

3^o de noodzakelijke uitbreiding van de bestaande automatische centrales, waar het aantal abonnementen zeer sterk toenam.

Bovendien zijn al de moderniseringsontwerpen die de Regie heeft ingediend vier jaar uitgesteld als gevolg van de streng doorgevoerde besparingspolitiek.

Einde 1954 waren er :

628 netten, waarvan 221 automatische;

582.500 abonnementen, waarvan 445.190 automatische (76,5 %);

29 automatische zonecentra; 2 ervan zullen binnen 4 maanden geautomatiseerd zijn. Totaal 31 op 41.

53 % van het totale interlokale verkeer wordt afgewikkeld over volledig automatische interlokale netten, waarmee de abonnees eenvoudig met behulp van de kiesschijf in verbinding komen. Bovendien wordt 31 % van het verkeer zonder wederoproep verwerkt over de handcentrales, die in automatische verbinding staan met de zonecentra. In totaal verloopt 84 % van het interlokale verkeer zonder wederoproep en derhalve zonder wachttijd.

De opheffing van de beperkingen die tot dusverre aan de uitvoering van het programma waren gesteld, maakt het mogelijk de volgende moderniseringsstadia te voorzien :

1955 : in hoofdzaak bestemd aan het inlopen van de achterstand inzake gebouwen, eerste nood-

R. T. T.*Programme de la Régie en matière de modernisation du réseau et instauration de l'interurbain automatique.*

Pour rendre possible la sélection automatique interurbaine il a fallu grouper les réseaux en zones (il y en a 41). Un programme rationnel aurait envisagé de réaliser en premier lieu l'automatisation des centres de zones où sont à prévoir les appareillages spéciaux d'acheminement des appels automatiques. Et ce pour deux raisons :

1^o le centre de zone constitue le réseau le plus important de la zone ;

2^o lorsqu'il est équipé, les opératrices des bureaux manuels de la zone peuvent avoir accès à l'appareillage interurbain automatique et donner *sans rappel* de nombreuses communications.

La réalisation de ce programme a été contrarié, et même bouleversé, par trois facteurs prioritaires :

1^o reconstruction des réseaux sinistrés qui ont, bien entendu, été automatisés d'emblée;

2^o renouvellement de nombreux bureaux manuels arrivés à saturation et non susceptibles d'extension. Là encore, on a, dans le bâtiment nouveau, installé d'emblée l'automatique;

3^o extensions indispensables dans les bureaux automatiques existants où affluaient les abonnés.

En outre, une politique de stricte économie a fait refouler, pendant quatre ans, tous les projets de modernisation introduits par la Régie.

A la fin de 1954, il y avait :

628 réseaux dont 221 automatiques;

582.500 abonnés dont 445.190 automatiques (76,5%);

29 centres de zone automatisés; 2 le seront avant quatre mois. Total 31 sur 41.

53 % du trafic interurbain total se fait par les réseaux disposant de l'inter automatique intégral et dont les abonnés s'appellent entr'eux par le seul usage du disque. Il s'y ajoute 31 % de trafic écoulé sans rappel par les opératrices des bureaux manuels en liaison automatique avec les centres de zone. Au total 84 % du trafic inter est écoulé sans rappel, donc sans délai.

La levée des restrictions qui, jusqu'ici ont entravé la réalisation du programme permet d'envisager les phases suivantes de modernisation :

1955 : consacré surtout à combler le retard en matière de bâtiments, première phase obligatoire

Voor het intercommunale net doet zij een beroep op de modernste en zuinigste techniek : die van de multiplexkabels waarover tot 60 verbindingen tegelijk kunnen verlopen.

De modernisering van de telegrafie wordt in versneld tempo voortgezet, door het veralgemeend gebruik van de verredrukker. Het algemeen uitrustingsplan voorziet in 15 automatische centralen waarvan er 12 in dienst zijn. De zogenoemde « snelle » toestellen zoals het Hughes- en het Baudottoestel, zijn volledig verdwenen, terwijl het Morse-toestel weldra nog alleen in de radiotelegrafie gebruikt zal worden. De telegraaflijnen worden geleidelijk vervangen door « harmonische bundels » die tot 24 telegrammen tegelijk per kabelpaar kunnen verwerken.

De automatische telegraafcentrales zijn verbonden met de telegraafkantoren en met de abonnees van de telexdienst, die tot nog toe slechts ten getale van 530 zijn, maar die een steeds drukker verkeer met de buurlanden onderhouden.

Financiën : Einde 1952 bevond de Regie van T. T. zich voor een sinds 1945 gecumuleerd tekort van 325 miljoen. In het jaar 1953 werd voor het eerst winst gemaakt (62 miljoen of 2,3 % van de ontvangsten).

De winst voor 1954 wordt geraamd op 125 miljoen (4 % van de ontvangsten), waardoor het tekort tot circa 138 miljoen zal worden verminderd welk bedrag einde 1955 kan aangezuiverd zijn.

Dan moet nog het wettelijk reservefonds van 250 miljoen worden aangelegd.

VRAAG

De prijs van de internationale telegrammen is hoger in België dan in het buitenland. Aldus telefoneren zekere nijveraars hun telegrammen aan Amsterdam van waar zij nm. naar het verre Oosten worden doorgeseind tegen een prijs die gevoelig lager is dan het Belgisch tarief.

ANTWOORD.

1. De prijs van de internationale telegrammen is niet hoger in België dan in de overgrote meerderheid van de andere Europese landen (zoals Frankrijk, Duitsland, Italië, Zwitserland, enz.).

Slechts twee landen maken uitzondering : Groot-Brittannië en Nederland en dan nog alleen voor bepaalde verbindingen.

Zowel ten overstaan van de R.T.T. als van de gebruikers zijn deze ongelijkheden te betreuren.

Zij vloeien voort uit het feit dat de beheren van telegraaf van die twee landen, buiten de internationale reglementen om en ten nadele van hun financieel evenwicht, hun tarieven niet hebben aangepast aan het goud-aequivalent van hun munt en daarenboven zijn overgegaan, zonder inachtneming van de algemene toestand der telegrafie, tot soms overdreven tariefverlagingen.

A l'interurbain, elle fait appel à la technique la plus moderne et la plus économique : celle des câbles multiplex qui permet d'acheminer jusqu'à 60 communications simultanées par paire.

En télégraphie, la modernisation se poursuit à un rythme accéléré par généralisation de l'usage du téléimprimeur. Le plan d'équipement général prévoit 15 centrales automatiques dont 12 sont en service. Les appareils dits « rapides » tels que Hughes et Baudot, ont complètement disparu et l'appareil Morse ne subsistera bientôt plus qu'en radiotélégraphie. Aux lignes télégraphiques se substituent progressivement des « faisceaux harmoniques » acheminant simultanément jusqu'à 24 télégrammes par paire de câble.

Aux centrales télégraphiques automatiques sont raccordés à la fois les bureaux télégraphiques et les abonnés au service télex qui ne sont encore que 530 mais dont le trafic avec les pays voisins croît rapidement.

Finances : A la fin de 1952, la Régie des T. T. se trouvait en présence d'un déficit, cumulé depuis 1945, de 325 millions. L'année 1953 fut la première année bénéficiaire (62 millions ou 2,3 % des recettes).

Le bénéfice escompté pour 1954 est de l'ordre de 125 millions (4 % des recettes) ce qui ramènera le déficit à quelque 138 millions, susceptible d'être apuré à fin 1955.

Il restera alors à constituer le fonds de réserve légal de 250 millions.

QUESTION

Le prix des télégrammes internationaux est plus élevé en Belgique qu'à l'étranger. C'est ainsi que certains industriels téléphonent leurs télégrammes à Amsterdam, d'où ils sont transmis en Extrême-Orient à un prix sensiblement inférieur au tarif belge.

RÉPONSE.

1. Le prix des télégrammes internationaux n'est pas plus élevé en Belgique que dans la grande majorité des autres pays européens (France, Allemagne, Italie, Suisse, etc.).

Seuls deux pays font exception, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, et encore ceci ne s'applique-t-il qu'à certaines communications.

Ces différences sont regrettables, tant du point de vue de la R.T.T. que de celui des usagers.

Elles sont dues au fait que, par dérogation aux règlements internationaux et au détriment de leur équilibre financier, les administrations des télégraphes de ces deux pays n'ont pas adapté leurs tarifs à l'équivalent-or de leur monnaie et qu'en outre, sans tenir compte de la situation générale en matière de télégraphie, ils ont appliqué des réductions de tarif parfois excessives.

Aldus heeft Groot-Brittannië sedert 1933 het goud-aequivalent in zake heffing van telegraaf-taksen prijs gegeven. Door een overeenkomst, afgesloten op de Bermuden in 1945, hebben de landen van het Gemenebest en de U.S.A., niet alleen de goudfrank door de dollar en het pond sterling vervangen voor de vaststelling van hun telegraaf-taksen, maar ook een eenvormige verminderde taks toegepast op de onderling gewisselde berichten.

Ten slotte, in 1947, heeft Nederland het aanbod van Groot-Brittannië, om zich bij die overeenkomst aan te sluiten, aanvaard, maar alleen voor wat betreft de betrekkingen met het Gemenebest.

Die maatregelen werden aan de beheren van deze landen opgelegd, onder de drang van de noodwendigheden van de economische prijzenpolitiek van hun Regeringen.

Het past er bij te voegen dat deze landen er toe gedwongen waren een politiek van laag prijzenpeil te volgen, onder de invloed van de muntontwaardingen en de economische gevolgen van de oorlog 1940-1945.

In deze voorwaarden is de ongelijkheid tussen de prijs van de telegrammen in België en Nederland uit te leggen op dezelfde wijze als al de andere economische ongelijkheden die tussen beide landen bestaan zoals deze in zake lonen, huishuren, sociale lasten, voedingswaren en talrijke producten.

2. Ingevolge het terzake door Groot-Brittannië en Nederland ingenomen standpunt, zullen wij altijd rekening moeten houden met de mogelijkheid van het ontsnappen van een deel van het nationaal telegraafverkeer, dat kan getelefoneerd worden of per telex overgeseind, of nog per vliegtuig naar deze landen kan worden overgebracht.

Deze handelwijzen zijn door de internationale overeenkomsten verboden doch heel moeilijk te ontdekken. Deze gevallen zijn evenwel uitzonderlijk en hun invloed staat niet in verhouding met het verlies van ontvangsten dat zou veroorzaakt worden door het gelijkstellen van onze tarieven met deze van voormelde landen.

3. *Besluiten.*

a) De R.T.T. is van oordeel een gezonde politiek te hebben gevolgd wanneer zij, na de bevrijding heeft gemeend zich te moeten houden aan het goud-aequivalent voor het vaststellen der taksen en zich te onthouden toe te treden tot het akkoord van de Bermuden, aangezien alle Europese landen trouwens op dezelfde manier hebben gehandeld.

Het verlies van de telegraafexploitatie is nog altijd belangrijk (69 miljoen voor 1953). Een gelijkstelling met Groot-Brittannië of Nederland zou een belangrijk gebrek aan inkomsten teweeg brengen, minstens 5 miljoen alleen voor de R.T.T., d. w. z. zonder rekening te houden met het Congolees beheer dat praktisch in de maatregel dient betrokken. Bovendien zou dit gebrek aan inkomsten de rentabiliteit van onze rechtstreekse internationale radioelectrische verbindingen in gevaar

Ainsi, la Grande-Bretagne a abandonné depuis 1933 l'équivalent-or en ce qui concerne la perception des taxes télégraphiques. Par l'accord conclu aux Bermudes en 1945, les pays du Commonwealth et les Etats-Unis d'Amérique ont non seulement remplacer le franc-or par le dollar et par la livre sterling pour la détermination de leurs taxes télégraphiques, mais ils ont en outre instauré une taxe réduite uniforme sur les communications échangées entre ces deux groupes de pays.

Enfin, en 1947, les Pays-Bas ont accepté l'offre de la Grande-Bretagne d'adhérer à cet accord, mais uniquement en ce qui concerne leurs rapports avec le Commonwealth.

Ces mesures ont été imposées aux administrations desdits pays sous la pression des nécessités de la politique économique des prix appliquée par leurs Gouvernements.

Il convient d'ajouter que ces pays ont été contraints de suivre une politique de bas niveau des prix par suite de dévaluations et des conséquences économiques de la guerre 1940-1945.

Dans ces conditions, la disparité entre le prix des télégrammes en Belgique et aux Pays-Bas s'explique de la même manière que toutes les autres disparités d'ordre économique que l'on constate entre les deux pays, et notamment en matière de salaires, de loyers, de charges sociales et de prix des denrées alimentaires et de nombreux produits.

2. Etant donné le point de vue adopté à cet égard par la Grande-Bretagne et par les Pays-Bas, nous devons toujours tenir compte de la possibilité d'évasion d'une partie des communications télégraphiques nationales, qui peuvent être téléphonées ou transmises par télex ou encore acheminées par avion vers ces pays.

Ces procédés sont interdits par les accords internationaux, mais il est très difficile de les dépister. Les cas de l'espèce sont cependant exceptionnels et leur incidence est minime, comparativement à la perte de recettes qui résulterait de l'adaptation de nos tarifs à ceux des pays précités.

3. *Conclusions.*

a) La R.T.T. estime avoir suivi une politique saine lorsque, après la libération, elle a cru devoir s'en tenir à l'équivalent-or pour la fixation des taxes et s'abstenir d'adhérer à l'accord des Bermudes, tous les pays d'Europe ayant d'ailleurs agi de la même façon.

La perte subie par l'exploitation des télégraphes est encore importante (69 millions pour 1953). Si l'on adaptait la situation à celle qui prévaut en Grande-Bretagne ou aux Pays-Bas, les recettes accuseraient un recul important, lequel se chiffrerait au moins à 5 millions rien que pour la R.T.T., c'est-à-dire sans tenir compte de l'Administration congolaise, qui doit pratiquement être englobée dans la mesure envisagée. De plus, cette moins-value pourrait compromettre la rentabilité de nos com-

kunnen brengen en de enige tak van het telegraafverkeer, welke nog enige winst oplevert, in verlies stellen.

b) Het Internationaal Raadgevend Telegraafcomité dat in 1948 te Brussel vergaderde, had een ontwerp van wereld-telegraaf-tarief ter studie gelegd. De Internationale Conferentie van Parijs (1949) heeft dit vraagstuk niet opgelost. Maar het blijft gesteld en er mag worden aangenomen dat nieuwe tarifeerstelsels zullen worden onderzocht tijdens de eerstkomende internationale administratieve telegraaf- en telefoonconferentie die in 1957 moet plaats vinden. Deze laatste alleen zal in staat zijn de toestand werkelijk op te klaren en de basis te leggen van een hervorming die toelaten zal een einde te maken aan een stand van zaken die zowel voor de beheren als voor de gebruikers nadelig is.

c) Ten slotte moet worden aangestipt dat, fel gehekd voor hun houding, de afgevaardigden van Groot-Brittannië op de Conferentie van Parijs (1949) een geleidelijke terugkeer van hun land tot het goud-aequivalent hebben laten doorschemeren.

VRAAG.

Welke zijn de juiste cijfers betreffende de evolutie van het gewestelijk, intercommunaal en internationaal verkeer sedert de oorlog ?

ANTWOORD.

Evolutie van het telefoonverkeer :

munications radioélectriques internationales directes et rendre déficitaire la seule branche de l'exploitation de la télégraphie qui se solde encore par un léger boni.

b) Le Comité Consultatif International des Télégraphes, qui s'est réuni en 1948 à Bruxelles, avait mis à l'étude un projet de tarif télégraphique mondial. La Conférence Internationale de Paris (1949) n'a pas résolu le problème. Mais celui-ci reste posé et l'on peut admettre que de nouveaux systèmes de tarification seront étudiés au cours de la prochaine conférence administrative internationale des T.T. qui doit avoir lieu en 1957. Seule elle pourra éclaircir réellement la situation et poser les bases d'une réforme qui permettra de mettre fin à un état de choses aussi préjudiciable aux administrations qu'aux usagers.

c) Enfin, il convient de noter que, vivement critiqués en raison de leur attitude, les délégués de la Grande-Bretagne à la Conférence de Paris (1949) ont laissé entendre que leur pays en reviendrait progressivement à l'équivalent-or.

QUESTION.

Quels sont les chiffres exacts concernant l'évolution des communications interurbaines et internationales depuis la guerre ?

RÉPONSE.

Evolution des communications téléphoniques :

Jaren — Années	Gewestelijk — Communications régionales	Intercommunaal — Communications interurbaines	Internationaal — Communications internationales
1945	270.519.041	18.026.752	203.189
1946	329.067.327	37.639.221	1.566.632
1947	357.129.907	48.138.957	2.668.399
1948	369.677.976	56.730.668	3.391.701
1949 (*)	392.384.578	50.948.739	3.849.063
1950	420.525.737	56.022.456	4.419.756
1951	433.226.510	59.995.884	4.727.228
1952	433.824.008	63.156.876	4.797.400
1953	443.954.583	67.124.722	5.194.432
1954	464.292.621	73.367.932	5.787.387

(*) Ingevolge het invoeren van het eenvormig tarief in de grote zones van 1 Februari af, omvorming van 10 miljoen intercommunale verbindingen in gewestelijke verbindingen.

Par suite de l'instauration, à partir du 1^{er} février, du tarif uniforme dans les grandes zones, 10 millions de communications interurbaines se sont trouvées transformées en communications régionales.

VRAAG.

Welke zijn de cijfers die betrekking hebben op de gewone en luxetelegrammen in binnenlandse dienst, op de telegrammen in internationale dienst en op Telex sedert de oorlog ?

ANTWOORD.

1. Verkeer en ontvangsten van het binnenlands telegraafverkeer : Tabel I.

2. Verkeer en ontvangsten van het internationaal telegraafverkeer : Tabel II.

3. Algemeen verkeer en ontvangsten van de telegraaf : Tabel III.

4. Verkeer en ontvangsten van de Telexdienst : Tabel IV.

QUESTION.

Quels sont les chiffres relatifs aux télégrammes ordinaires et aux télégrammes de luxe en service intérieur, aux télégrammes en service international et au télex depuis la guerre ?

RÉPONSE.

1. Trafic et recettes des communications télégraphiques intérieures : Tableau I.

2. Trafic et recettes des communications télégraphiques internationales : Tableau II.

3. Trafic général et recettes du télégraphe : Tableau III.

4. Trafic et recettes du service Télex - Tableau IV.

TABEL I. — TABLEAU I.

Verkeer en ontvangsten van het Binnenlands telegraafverkeer.

Trafic et recettes des Communications télégraphiques intérieures.

Jaar — Année	Aantal telegrammen — Nombre de télégrammes				Ontvangsten — Recettes
	Gewone — Ordinaires	Luxetelegrammen — Télégrammes de luxe	Telefoon oproepberichten — Avis d'appel téléphonique	Totaal — Total	
1945	2.687.946 (1)	1.783.412	44.208	4.515.566	34.075.714,07
1946	3.813.681 (1)	2.695.496	80.756	6.589.933	54.710.265,90
1947	3.224.971 (1)	2.874.838	91.833	6.191.642	58.548.314,19 (2)
1948	2.517.176	2.971.881	93.443	5.582.500	56.068.596,70
1949	2.123.152	2.800.999	96.000	5.020.151	71.325.912,90 (3)
1950	1.982.414	2.811.939	95.598	4.889.951	68.971.911,20
1951	1.748.116	2.774.530	91.844	4.614.490	78.311.113,70 (4)
1952	1.590.987	2.746.585	87.719	4.425.219	80.538.136,20
1953	1.439.095	2.774.804	85.545	4.299.444	78.313.364,90
1954	1.328.852	2.806.134	85.386	4.220.372	78.743.857,25

(1) De aangroei van het verkeer is hoofdzakelijk te wijten aan de enorme vernielingen welke het telefoonnet onderging en aan de materiële moeilijkheden die de Regie ontmoette om deze schade te herstellen.
L'accroissement du trafic est dû principalement aux destructions énormes que le réseau téléphonique a subies et aux difficultés matérielles auxquelles la Régie a dû faire face pour réparer ces dommages.

(2) Verhoging van het tarief op 1-3-1947. — *Augmentation du tarif le 1-3-47.*

(3) Verhoging van het tarief op 1-2-49. — *Augmentation du tarif le 1-2-49.*

(4) Verhoging van het tarief op 1-6-51. — *Augmentation du tarif le 1-6-51.*

TABEL II. — TABLEAU II.

**Verkeer en ontvangsten van de Internationale Telegraphie.
Tarif et recettes de la Télégraphie Internationale.**

Jaar <i>Année</i>	Bij vertrek <i>Au départ</i>		Bij aankomst <i>A l'arrivée</i>		Ontvangsten <i>Recettes</i>	In transit <i>En transit</i>		Totaal aantal telegrammen <i>Nombre total de télégrammes</i>	Totale ontvangsten <i>Total des recettes</i>
	Aantal gewone telegrammen <i>Nombre de télégrammes ordinaires</i>	Aantal luxe telegrammen <i>Nombre de télégrammes de luxe</i>	Aantal gewone telegrammen <i>Nombre de télégrammes ordinaires</i>	Aantal luxe telegrammen <i>Nombre de télégrammes de luxe</i>		Aantal telegrammen <i>Nombre de télégrammes</i>	Ontvangsten <i>Recettes</i>		
1945	390.019	91	408.735	—	31.823.146,87	30.592	873.978,70	829.437	32.697.125,57
1946	1.191.490	747	1.256.184	—	76.216.877,48	360.921	4.402.397,30	2.809.342	80.619.274,78
1947	1.493.405	12.805	1.650.959	—	94.384.507,27	546.229	7.823.872,84	3.693.398	102.208.380,11
1948	1.403.130	2.384	1.563.755	—	90.342.396,22	731.295	10.719.722,44	3.710.564	101.062.118,66
1949	1.385.141	14.873	1.530.850	6.609	98.456.747,23	882.299	11.295.407,12	3.819.772	99.752.154,35
1950	1.450.920	16.639	1.618.834	6.356	105.567.962,75	979.109	16.556.278,60	4.071.858	122.124.241,35
1951	1.434.322	16.537	1.617.484	7.006	110.508.421,14	1.013.070	17.378.734,70	4.088.419	127.887.155,84
1952	1.925.650	20.983	1.464.560	9.024	102.300.937,63	880.865	15.405.043,55	3.701.082	117.705.981,18
1953	1.332.771	22.451	1.459.846	10.525	100.972.663,85	888.959	14.834.322,42	3.709.052	115.806.986,27
1954	1.281.881	25.525	1.430.966	12.409	98.101.376,89	839.132	14.265.400,95	3.589.913	112.366.777,84

TABEL III. — TABLEAU III.

Algemeen Verkeer en Ontvangsten van de Telegraaf.

Trafic Général et Recettes des Télégraphes.

Jaar. — Année	Totaal aantal telegrammen	Totale ontvangsten
	— Nombre total de télégrammes	— Total des recettes
1945	5.345.003	66.772.839,64
1946	9.399.275	135.329.540,68
1947	9.885.040	160.756.694,30
1948	9.293.064	157.130.715,36
1949	8.839.923	171.078.067,25
1950	8.961.809	191.096.152,55
1951	8.702.909	206.198.269,54
1952	8.126.373	198.244.117,38
1953	8.008.496	194.120.351,17
1954	7.810.285	191.110.635,09

TABEL IV. — TABLEAU IV.

Evolutie van de Telex-Dienst van 1948 tot 1954.

Evolution du Service Telex de 1948 à 1954.

Jaartal — Année	Aantal — Nombre			Verkeer — Communications		Ontvangsten (in B.F.) — Recettes (en F.B.)		
	abonnenten — d'abonnés	centrales — de centrales	internationale standen — de positions internation.	binnenland — intérieures (1)	buitenland — internation. (2)	Verbindingen — Communicat.	Abonnement. — Abonnements	Totalen — Totaux
1948	14	1	1	19.692	290.428	716.061	288.650	1.004.711
1949	27	2	1	34.653	451.805	1.239.310	592.272	1.831.582
1950	102	2	3	116.443	794.369	2.833.080	2.470.699	5.303.779
1951	183	2	5	114.528	1.557.818	5.537.367	4.460.110	9.997.477
1952	299	5	8	137.065	2.433.443	9.005.735	7.407.066	16.412.801
1953	389	6	9	274.407	3.604.075	15.545.847	10.648.599	26.204.446
1954	505	10	19	459.013	4.426.401	20.441.772	13.037.189	33.478.961

(1) In eenheden, een eenheid stemt overeen met 3 minuten locale verbinding of 1 minuut interlokale verbinding.
En unités, une unité correspondant à 3 minutes pour les communications locales et à 1 minute pour les communications intercommunales.

(2) In minuten.
En minutes.

VRAAG.

Welke is, in procenten van de opbrengsten uitgedrukt, de verhouding van de financiële lasten en de afschrijvingen sedert de oorlog tot op heden? Kan worden voorzien wat deze lasten in de komende jaren zullen worden?

ANTWOORD.

Bijgaande tabel geeft de procenten van deze lasten tegenover de ontvangsten sedert de oorlog. Uit de gegevens van deze tabel blijkt, dat het procent van deze lasten in de komende jaren ongeveer zal gelijk blijven, aannemende dat de nieuwe ontvangsten, die van de automatisering kunnen worden verwacht, de bijkomende lasten zullen dekken.

QUESTION.

Quel a été le pourcentage par rapport aux recettes des charges financières et des amortissements, depuis la guerre jusqu'à ce jour? Est-il possible de prévoir l'évolution de ces charges au cours des prochaines années?

RÉPONSE.

Le tableau ci-joint indique les pourcentages accusés par ces charges par rapport aux recettes depuis la guerre. Les données de ce tableau montrent que le pourcentage de ces charges restera à peu près identique pendant les prochaines années, si l'on admet que les nouvelles recettes que l'automatisation permet d'escompter couvriront les charges supplémentaires.

Procenten der financiële en nijverheidslasten ten overstaan van de ontvangsten.

Pourcentages des charges financières et industrielles par rapport aux recettes.

JAREN — ANNEES	Ontvangsten (in millioenen) — Recettes (en millions)	Financiële lasten (in millioenen) — Charges financières (en millions)	%	Nijverheids- afschrijvingen (in millioenen) — Amortissements industriels (en millions)	%	Totaal % van de financiële en nijver- heidslasten — Total en % des charges financières et industrielles
1945	640	118	18,4	112	17,5	35,9
1946	1.004	123	12,2	111	11,5	23,7
1947	1.319	153	11,6	110	8,3	19,9
1948	1.464	221	15,1	133	9,1	24,2
1949	1.797	320	17,8	230	12,8	30,6
1950	1.956	419	21,4	295	15,1	36,5
1951	2.286	476	20,8	383	16,8	37,6
1952	2.545	548	21,5	415	16,3	37,8
1953	2.680	601	22,4	434	16,2	38,6
1954	2.850	623	21,9	472	16,6	38,5
1955 Begroting Budget	2.855	728	25,5	506	17,7	43,2
RAMINGEN PREVISIONS						
1956	3.000	730	24,3	541	18,3	42,6
1957	3.125	765	24,4	576	18,4	42,8
1958	3.250	800	24,6	611	18,8	43,4
1959	3.400	840	24,7	646	19,0	43,7

VRAAG

Welk is het ritme van de ontwikkeling der telex-stelsels ?

Is de gevraagde prijs geen beletsel tegen een vlugge uitbreiding van dit verkeersmiddel ?

ANTWOORD.

1. De abonnementsprijs is noodzakelijkerwijze tamelijk hoog wegens het feit dat het toestel kostelijk is, een veelvuldig onderhoud en een periodieke herziening vergt en ten slotte dat de abonnent een geleiding in beslag neemt welke, in de huidige stand van ontwikkeling van het telex-net, betrekkelijk lang is.

2. De cijfers van bijgaande tabel wijzen op een zodanige aangroei dat mag worden geoordeeld dat de prijs van het telexabonnement tot nog toe geen beletsel heeft uitgemaakt voor de snelle ontwikkeling van deze dienst.

3. Trouwens, de taxe van een internationale Europese telexverbinding, 50 % lager zijnde dan deze van een telefoonverbinding van dezelfde duur, stelt het de abonnent in de mogelijkheid vrij spoedig de prijs van het abonnement terug te winnen zodra hij een zeker verkeer te wisselen heeft. Aldus herwint een abonnent, die vroeger slechts twee internationale telefoonverbindingen per dag in een bepaalde betrekking had, reeds de prijs van zijn abonnement met ze te vervangen door telexverbindingen, die bovendien nog het voordeel hebben de berichten te enregistreren.

VRAAG.

1. Welk zal in West-Vlaanderen het automatiseringsritme zijn, inzonderheid in het zuidelijk gedeelte ?

2. Waarom gebeurt de automatisering van Ieper niet gelijktijdig met deze van Roeselare ?

ANTWOORD.

1. Het zuiden van West-Vlaanderen wordt door de vier telefoonzones : Kortrijk, Roeselare, Veurne en Ieper bediend.

De hierbijgevoegde lijst n° 1 duidt de verschillende fases aan van uitvoering der overblijvende werken in de netten van deze streek.

Lijst n° 2 duidt de reeds geautomatiseerde centrales aan alsmede de waarschijnlijke voltooiingsdatum van de automatisering van andere netten.

2. De automatisering van de zonecentra van het land dient noodzakelijk verdeeld over verschillende dienstjaren, gezien enerzijds, de credieten en ander-

QUESTION

Quel est le rythme de développement du service télex ?

Le prix demandé ne met-il pas obstacle à l'extension rapide de ce moyen de communication ?

RÉPONSE.

1. Le prix de l'abonnement est forcément assez élevé en raison du coût de l'appareil, lequel requiert un entretien fréquent et des révisions périodiques et aussi du fait que dans l'état actuel du développement du réseau télex, le raccordement de l'abonné s'étend sur une longueur relativement considérable.

2. Les chiffres du tableau ci-joint révèlent un accroissement tel que l'on peut estimer que le prix de l'abonnement télex n'a pas empêché jusqu'ici le développement rapide de ce service.

3. Par ailleurs, la taxe d'une communication télex en service international européen étant de 50 % inférieure à celle d'une communication téléphonique de même durée, l'abonné est en mesure de récupérer assez rapidement le prix de l'abonnement dès lors qu'il a un certain nombre de communications à échanger. C'est ainsi que l'abonné qui, auparavant, n'avait que deux communications téléphoniques internationales par jour dans une relation déterminée, recouvre déjà le prix de son abonnement en les remplaçant par des communications télex, qui, de surcroît, ont l'avantage d'enregistrer les messages.

QUESTION.

1. Quel sera le rythme de l'automatisation, notamment dans la partie sud ?

2. Pourquoi ne procède-t-on pas simultanément à l'automatisation d'Ypres et de Roulers ?

RÉPONSE.

1. Le sud de la Flandre Occidentale est desservi par quatre zones téléphoniques, à savoir : Courtrai, Roulers, Furnes et Ypres.

La liste n° 1 ci-jointe indique les diverses phases d'exécution des travaux restant à effectuer dans les réseaux de cette région.

La liste n° 2 énumère les centrales automatisées, ainsi que la date probable à laquelle sera achevée l'automatisation d'autres réseaux.

2. L'automatisation des centres de zone du pays doit nécessairement être répartie sur plusieurs exercices, eu égard aux crédits disponibles, d'autre

zijds, de technische uitvoeringsmogelijkheden beperkt zijn. Alzo zal het zonecentrum Roeselare bij de 100 miljoen kosten.

De modernisering van het net Roeselare is veel dringender dan deze van het net Ieper, welke niettemin volgens het opgemaakte plan in 1958 aangevangen wordt.

LIJST N° 1.

Verschillende phases van uitvoering.

<i>Gebouwen.</i>		<i>Automatische Centrales.</i>	
1955	De Panne Roeselare Tielt Veurne	1956	De Panne Roeselare Veurne
1956	Diksmuide Komen Moeskroen Poperinge	1957	Diksmuide Komen Moeskroen Poperinge Tielt
1957	Anzegem Avelgem Dottenijs Helkijn Izegem Ledegem Meulebeke Moorslede Oostrozebeke Pittem Ploegsteert Vichte	1958	Avelgem Dottenijs Izegem Meulebeke Moorslede Vichte
1958	Ardooi Elverdinge Handzame Ieper Kommel Koekelare Langemark Leisele Lichtervelde Lo Merkem Oostvleteren Ruisselede Staden Watou Wingene Zwevezele		

part, et aux possibilités techniques d'exécution, d'autre part. Le centre de zone de Roulers, par exemple, coûtera environ 100 millions.

La modernisation du réseau de Roulers est plus urgente que celle du réseau d'Ypres, laquelle sera toutefois entamée en 1958, conformément au plan établi.

LISTE N° 1.

Diverses phases d'exécution.

<i>Bâtiments.</i>		<i>Centrales automatiques.</i>	
1955	La Panne Roulers Tielt Furnes	1956	La Panne Roulers Furnes
1956	Dixmude Comines Mouscron Poperinge	1957	Dixmude Comines Mouscron Poperinge Tielt
1957	Anzegem Avelgem Dottignies Helchin Izegem Ledegem Meulebeke Moorslede Oostrozebeke Pittem Ploegsteert Vichte	1958	Avelgem Dottignies Izegem Meulebeke Moorslede Vichte
1958	Ardooi Elverdinge Handzame Ypres Kommel Koekelare Langemark Leisele Lichtervelde Lo Merkem Oostvleteren Ruisselede Staden Watou Wingene Zwevezele		

LIJST N° 2.

A. Reeds geautomatiseerde centrales.

De Panne
Geluvelde
Harelbeke
Hooglede
Keiem
Koksijde
Kortrijk
Menen
Moorslede
Nieuwpoort
Pervijze
Roesbrugge
Waregem
Wevelgem
Zwevegem

B. Waarschijnlijke voltooiingsdatum van de automatisering van andere centrales.

Avelgem	1959
De Panne	1958
Diksmuide	1958
Dottenijs	1959
Izegem	1959
Komen	1958
Meulebeke	1959
Moeskroen	1958
Moorslede	1959
Roeselare	1958
Tielt	1958
Veurne	1958
Vichte	1959

De Verslaggever,
J. VINOIS.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

* * *

De Regie van de Luchtwegen.

De begroting van de Regie der Luchtwegen bedroeg voor 1954 de som van 487.459.000 frank die als volgt kan onderverdeeld worden :

1° Opbrengsten voortvloeiend uit de uitoefening van de statutaire opdracht fr.	66.570.000
2° Financiële patrimoniumontvangsten	250.000
3° Tussenkomen van de Staat-, provincie- en gemeenten	420.729.000
Fr.	487.549.000

LISTE N° 2.

A. Centrales automatisées.

La Panne
Geluvelde
Harelbeke
Hooglede
Keiem
Koksijde
Courtrai
Menin
Moorslede
Nieuport
Pervijze
Roesbrugge
Waregem
Wevelgem
Zwevegem

B. Date probable d'achèvement de l'automatisation d'autres centrales.

Avelgem	1959
La Panne	1958
Dixmude	1958
Dottignies	1959
Izegem	1959
Comines	1958
Meulebeke	1959
Mouscron	1958
Moorslede	1959
Roulers	1958
Tielt	1958
Furnes	1958
Vichte	1959

Le Rapporteur,
J. VINOIS.

Le Président,
A. DE BLOCK.

* * *

La Régie des Voies Aériennes.

Le budget de la Régie des Voies Aériennes pour 1954 atteignait la somme de 487.459.000 francs, qui se décompose comme suit :

1° Produits résultant de l'exercice de la mission statutaire fr.	66.570.000
2° Recettes financières patrimoniales	250.000
3° Intervention de l'Etat, des provinces et des communes	420.729.000
Fr.	487.549.000

Voor 1955 bedraagt de begroting 475.989.000 frank onderverdeeld als volgt :

1° Opbrengsten voortvloeiend uit de uitoefening van de statutaire opdracht fr.	80.675.000
2° Financiële patrimoniumontvangsten	225.000
3° Tussenkost van de Staat, de provincien en gemeenten	395.089.000
Fr.	475.989.000
	=====

Uit de uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen zou blijken dat het brandblusmateriaal in de vlieghaven ontoereikend zou zijn en de nodige kredieten zullen moeten uitgetrokken worden om dit te verhelpen.

Jaarlijks worden ongeveer 440.000 passagiers geboekt. De vooruitzichten voor het jaar 1958 laten er 800.000 à 1.000.000 voorzien, getal dat natuurlijk nadien terug zal dalen, doch een groot deel kan gerecupereerd worden voor de toekomst indien onze haven aan al de hedendaagse vereisten zal voldoen.

Een commissie van bevoegde technici is voorzien. De Sabena heeft maketten laten maken en alles laat voorzien dat eveneens de plans tegen de maand October gereed komen en nog dit jaar de werken kunnen aangevangen worden opdat onze vlieghavens aan de gestelde eisen zouden voldoen.

Een nieuwe luchthaven zal te Melsbroek gebouwd worden waar thans de loodsen van de Sabena staan.

De verbinding van het Centraal Station met de luchthaven van Melsbroek zal, zonder verdere tegenwoord, dit jaar in de maand Mei klaar komen.

De vlieghaven van Oostende neemt steeds groter uitbreiding en alhoewel, gezien de geringe oppervlakte van ons grondgebied onze krachtsinspanningen vooral moeten geconcentreerd worden op de luchthaven van Melsbroek, die haar internationaal karakter moet behouden en dezelfde faciliteiten moet kunnen bieden als de luchthavens van onze burens, zijn er voldoende redenen om deze secundaire haven uit te breiden derwijze dat zij vliegtuigen van intercontinentale lijnen kan ontvangen.

In de andere luchthavens is de trafiek miniem.

Gent is nog slechts een luchthaven voor toerisme, Deurne werd te zeer ingebouwd en veiligheidsmaatregelen moeten hier dringend genomen worden. Antwerpen zal beter met heliëpters worden bediend.

De Heliëhaven op de Groendreef te Brussel zal volstaan doch het is nog niet uitgemaakt of het hier een private uitbating zal worden.

Voorzichtigheid is geboden want het verkeer per heliëpters zal worden voorbijgestreefd wanneer de grote Europa-expressen zullen ingelegd worden. Deze zullen voorzeker de rechtstreekse concurrenten van de heliëpters worden; men voorziet dat de afstand Brussel-Parijs in circa 2 u. 37 minuten zal worden afgelegd.

Pour 1955, le budget s'élève à un montant de 475.989.000 francs, somme qui se subdivise comme suit :

1° Produits résultant de l'exercice de la mission statutaire fr.	80.675.000
2° Recettes financières patrimoniales	225.000
3° Intervention de l'Etat, des provinces et des communes	395.089.000
Fr.	475.989.000
	=====

Il semblerait résulter de l'exposé du Ministre des Communications que le matériel d'extinction de l'aéroport est insuffisant et qu'il faudra prévoir les crédits nécessaires pour remédier à cet état de choses.

On enregistre annuellement environ 440.000 passagers. Les prévisions pour l'année 1958 permettent d'en attendre 800.000 à 1.000.000, nombre qui, évidemment, diminuera par la suite; cependant, une grande partie pourra être récupérée pour l'avenir si notre aéroport répond à toutes les exigences modernes.

La création d'une commission de techniciens compétents est prévue. La Sabena a fait établir des maquettes et tout permet de prévoir que les plans seront également prêts pour le mois d'octobre et, que cette année encore, les travaux pourront commencer pour que nos aéroports remplissent toutes les conditions requises.

Un nouvel aéroport sera construit à Melsbroek à l'endroit réservé actuellement aux pilotes de la Sabena.

La liaison entre la Gare Centrale et l'aéroport de Melsbroek sera achevée, sauf obstacle nouveau, au mois de mai de cette année.

L'aérodrome d'Ostende s'étend de plus en plus et, bien que nos efforts doivent, étant donné la superficie réduite de notre territoire, se concentrer avant tout sur l'aéroport de Melsbroek, qui doit garder son caractère international et être en mesure d'offrir les mêmes facilités que les aéroports de nos voisins, il existe des raisons suffisantes d'agrandir cet aéroport secondaire en sorte qu'il puisse recevoir les avions des lignes intercontinentales.

Le trafic des autres aérodromes est minime.

Gand ne possède encore qu'un aérodrome de tourisme; celui de Deurne est trop entouré de bâtiments et il est urgent d'y prendre des mesures de sécurité. Quant à celui d'Anvers, il sera mieux desservi par heliëptère.

L'héliport de l'Allée Verte à Bruxelles sera suffisant, mais il n'a pas encore été décidé s'il sera exploité par une société privée.

La circonspection s'impose, car le transport par heliëptère sera dépassé lorsque les grands express européens auront été mis en service. Il est certain que ceux-ci concurrenceront directement les heliëptères; on prévoit que la distance Bruxelles-Paris sera couverte en 2 heures 37 minutes environ.

Het staat vast dat de Sabena-vloot voor circa 60 t. h. zal moeten vernieuwd worden wil zij gelijken tred houden met het buitenland; het is bewezen dat de vliegtuigen met ontploffingsmotoren weldra zullen afgedaan hebben. De vervanging zal een groot bedrijfskapitaal vergen en zal met schijven dienen te gebeuren.

De raming der uitgave bedraagt circa 1 milliard 600.000.000 frank; deze zal moeten gedragen worden voor 50 t. h. door de Staat en 50 t. h. door de Maatschappij.

Men zal nochtans met voorzichtigheid dienen te werk te gaan en rekening te houden met de ondervindingen in het buitenland.

De Regie van de Luchtwegen bouwt voor de Sabena een reeks nieuwe gebouwen. De Sabena kan hierover beschikken tegen de betaling van een huurgeld.

De Regie der Luchtwegen bouwt eveneens werkplaatsen voor de Sabca die insgelijks tegen een huurgeld worden ter beschikking gesteld, doch al deze werkplaatsen zijn in Wallonië gelegen en het ware wenselijk dat, in de toekomst, dergelijke werkplaatsen ook in Vlaanderen zouden worden opgericht.

De Verslaggever,
G. A. GOOSSENS.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

*
**

De begroting 1954 werd met 10 stemmen en 8 onthoudingen, die van 1955 met 10 tegen 8 stemmen aangenomen.

De vier verslagen werden met algemene stemmen goedgekeurd.

Il est avéré qu'il faudra renouveler environ 60 p. c. de la flotte aérienne de la Sabena si l'on ne veut pas se laisser distancer par l'étranger; il n'est pas douteux que les avions à moteur à explosion disparaîtront bientôt. Leur remplacement exigera une mise de fonds considérable et devra se faire par tranches.

La dépense est estimée à environ 1.600.000.000 de francs; elle devra être supportée pour 50 p. c. par l'Etat et pour 50 p. c. par la Société.

Il importera cependant de procéder avec circonspection et de tenir compte de l'expérience acquise à l'étranger.

La Régie des Voies Aériennes construit pour la Sabena une série de nouveaux bâtiments. La Sabena pourra en disposer moyennant le paiement d'une location.

La Régie des Voies Aériennes construit aussi des ateliers pour la Sabca; celle-ci en disposera également moyennant le paiement d'une location. Tous ces ateliers sont situés en Wallonie et il serait souhaitable qu'à l'avenir, des ateliers de l'espèce soient également créés dans les régions flamandes.

Le Rapporteur,
G. A. GOOSSENS.

Le Président,
A. DE BLOCK.

*
**

Le projet de budget pour l'exercice 1954 a été adopté par 10 voix et 8 abstentions, celui de 1955 par 10 voix contre 8.

Les quatre rapports ont été approuvés à l'unanimité.

INHOUDSTAFEL.

SOMMAIRE.

	Bladz.		Pages.
De evolutie der begrotingscijfers	2	Evolution des chiffres budgétaires	2
Evolutie van het personeel	3	Evolution des effectifs	3
De Posterijen	3	Administration des Postes	3
Drukkerijen	8	Imprimeries	8
De Marine	8	La Marine	8
Vragen en antwoorden	10	Questions et réponses	10
Het Luchtverkeer	13	Les Transports aériens	13
De Sabena	14	La Sabena	14
Het Baanvervoer	15	Les Transports routiers	15
Vragen en antwoorden	16	Questions et réponses	16
De N.M.B.S.	26	La S.N.C.B.	26
Vragen en antwoorden	30	Questions et réponses	30
Toerisme	45	Tourisme	45
N.I.R.	46	I.N.R.	46
Vragen en antwoorden	46	Questions et réponses	46
Nationaal Bureau voor de Voltooing van de Noord-Zuid- Verbinding	51	Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord- Midi	51
Vragen en antwoorden	61	Questions et réponses	61
R.T.T.	69	R.T.T.	69
Vragen en antwoorden	71	Questions et réponses	71
De Regie van de Luchtwegen	80	La Régie des Voies aériennes	80