

Chambre des Représentants

SESSION 1955-1956.

15 FÉVRIER 1956.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1956.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

PAR M. GELDOF.

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission des Communications de la Chambre a consacré quatre séances à l'examen du budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1956.

La première séance et une partie de la deuxième ont été consacrées à un exposé du Ministre des Communications.

Il débuta par un commentaire sur les augmentations et diminutions de crédits telles qu'elles apparaissent au projet de budget pour 1956. (Voir à ce sujet les discussions de la Commission Sénatoriale des Communications, Doc. Sénat, n° 30, 1955-1956.)

Marine.

Les résultats d'exploitation de la ligne Ostende-Douvres sont particulièrement encourageants. En plus de la comptabilité budgétaire habituelle, l'administration tient une comptabilité industrielle, ce qui permet de dresser un bilan comme pour une Exploitation commerciale. Ce bilan se clôture, depuis plusieurs années, par un boni appréciable. (53 millions en 1954 — 67 millions en 1955).

Ceci a justifié la mise en chantier d'une série d'unités nouvelles dont la Commission a déjà eu connaissance. En outre, l'Administration obtiendra vraisemblablement, dans

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Parisis, Tanghe, Van Acker (Benoît), Vergels, Verhamme. — Castel, Cugnon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Namèche, Peiffer, Rommée, Thys, Van Winghe. — Becquevort, Demuyter.

Voir :

4-XVI (1955-1956) :

— N° 1 : Budget transmis par le Sénat.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1955-1956.

15 FEBRUARI 1956.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1956.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER GELDOF.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Commissie voor het Verkeerswezen van de Kamer wijdde vier vergaderingen aan het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1956.

De eerste vergadering alsook een gedeelte van de tweede werden in beslag genomen door een uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen.

Deze uiteenzetting werd ingeleid met een nadere verklaring van de kredietverhogingen en -verminderingen zoals zij voorkomen in het ontwerp van begroting voor 1956. (Zie dienaangaande de besprekingen in de Senaatscommissie van Verkeerswezen, Stuk Senaat, n° 30, 1955-1956.)

Zeewezen.

De bedrijfsresultaten van de lijn Oostende-Dover zijn bijzonder bemoedigend. Naast de gewone begrotingscomptabiliteit wordt door het bestuur en nijverheidscomptabiliteit bijgehouden, waardoor het mogelijk is een balans op te maken zoals voor een handelsbedrijf. Deze balans sluit sedert ettelijke jaren met een belangrijk saldo. (53 miljoen in 1954 — 67 miljoen in 1955).

Dit bilijkt het op stapel zetten van een reeks nieuwe eenheden, waarover de Commissie reeds werd ingelicht. Bovendien zal het Bestuur waarschijnlijk binnen een

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Parisis, Tanghe, Van Acker (Benoît), Vergels, Verhamme. — Castel, Cugnon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Namèche, Peiffer, Rommée, Thys, Van Winghe. — Becquevort, Demuyter.

Zie :

4-XVI (1955-1956) :

— N° 1 : Begroting overgemaakt door de Senaat.

un avenir très rapproché, l'autorisation de construire un deuxième auto-carry.

Avant d'en arriver là, on a examiné de très près le problème du transport des automobiles entre l'Angleterre et le Continent. Il est démontré qu'un nouveau auto-carry sera bientôt indispensable. Même avec l'appoint du transport aérien, sa rentabilité sera assurée.

Les autorités anglaises ont construit à Douvres un nouveau port spécialement aménagé pour le débarquement des voitures automobiles; alors que l'ancien port est plutôt spécialisé en vue du débarquement des passagers ordinaires. Cet état de choses incite à croire que, dans un avenir rapproché, le débarquement des voitures automobiles ne pourra plus se faire qu'à titre exceptionnel dans l'ancien port de Douvres et que, par voie de conséquence, le transport des automobiles devra obligatoirement se faire par car-ferry. La mise en ligne d'une deuxième de ces unités permettra d'assurer ces transports toute l'année durant.

Une nouvelle tranche de travaux est envisagée au cours de l'année 1956, en ce qui concerne l'aménagement d'un dock flottant à Ostende.

Le problème du cabotage a retenu tout particulièrement l'attention de l'Administration. La Commission spéciale chargée de son étude a déposé son rapport. Celui-ci conclut à une série de mesures qui, dans un avenir rapproché, seront soumises à l'appréciation du Gouvernement par le truchement du Comité Ministériel de Coordination Économique.

En ce qui concerne la marine marchande proprement dite, on assiste actuellement à un heureux phénomène d'accroissement du tonnage.

On vient de constituer un petit groupe de travail comprenant des fonctionnaires des Départements des Communications et des Affaires Économiques, auquel seront adjoints des délégués de l'Union des Armateurs et qui sera chargé de l'examen des mesures à prendre, dès à présent, en vue de faire face à la modification de la qualité des minerais employés en sidérurgie. Bientôt, en effet, il faudra avoir recours aux minerais sahariens, ce qui provoquera une modification complète dans le mode d'approvisionnement de nos usines. Le minerai arrivant par bateau à Anvers devra être transporté au moyen de trains à marchandises lourds, dotés d'une rotation très rapide. Il faudra donc envisager la mise en chantier de bateaux spécialement aménagés ainsi que la construction de wagons-bennes à grande capacité.

Dans le domaine de la construction navale, pour la première fois, nos chantiers ont été sollicités en vue du lancement d'un tanker de 35.000 tonnes. Malheureusement, les coulisses existantes ne sont pas suffisamment grandes et les chantiers devraient consentir une immobilisation de quelque 35 millions de francs à cette fin.

La solution de ce problème est extrêmement importante pour l'avenir du port pétrolier d'Anvers. En effet, si nous voulons attirer chez nous les tankers étrangers de 30 ou 35.000 tonnes, il faudra que nous payions d'exemple. L'arrivée à Anvers de bâtiments de ce tonnage pose d'ailleurs un problème de pilotage sur lequel l'Administration s'est penchée et qui a déjà eu une solution provisoire.

En accord avec les Hollandais, un système de radar sera mis sur pied afin que ces grandes navires accèdent en toute sécurité à notre port national.

Postes.

L'activité postale connaît une extension incessante, mais on peut dire avec fierté que l'administration y fait face sans la moindre difficulté. Tout le monde aura remarqué, notamment, que l'expédition de la correspondance a été

zeer nabije toekomst machtiging bekomen om een tweede auto-carry te bouwen.

Eerst heeft men echter het probleem van het vervoer van motorrijtuigen tussen Engeland en het vasteland grondig onderzocht. Het bleek dat er weldra een nieuwe auto-carry zal nodig zijn. Zelfs met de hulp van het luchtvervoer is de rentabiliteit er van verzekerd.

De Britse overheid heeft te Dover een nieuwe haven gebouwd, die speciaal is ingericht voor de ontschepping van motorrijtuigen; de vroegere haven is veeleer toegerust voor de ontschepping van gewone passagiers. Die toestand wekt de indruk dat de ontschepping van auto's in de oude haven van Dover weldra slechts bij uitzondering zal gebeuren en dat het vervoer van auto's derhalve zal moeten geschieden per car-ferry. Het inleggen van een tweede van die eenheden zal het mogelijk maken dat vervoer het gehele jaar door te handhaven.

De uitvoering van een nieuwe reeks werken in het jaar 1956 wordt overwogen, in verband met de aanleg van een drijvend dok te Oostende.

Het Bestuur heeft zich speciaal beziggehouden met het probleem van de kustvaart. De bijzondere Commissie die met de studie van dat vraagstuk was belast heeft haar verslag ingediend. Zij beveelt een reeks maatregelen aan, die weldra aan de Regering ter beoordeling zullen worden voorgelegd, door toedoen van het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie.

Op het gebied van de eigenlijke koopvaardij stelt men thans het verheugend verschijnsel vast dat de tonnemaat aangroeit.

Er werd zo pas een kleine arbeidsgroep opgericht, bestaande uit ambtenaren van de Departementen van Verkeerswezen en Economische Zaken, bijgestaan door afgevaardigden van het Redersverbond, die belast is met het onderzoek van de maatregelen die onmiddellijk dienen te worden genomen met inachtname van de kwaliteitswijziging der in de metaalnijverheid gebruikte ertsen. Men zal immers weldra moeten gebruik maken van erts uit de Sahara, wat een volledige ommekeer in de wijze van bevoorrading van onze fabrieken zal teweegbrengen. Het erts zal per schip te Antwerpen toekomen en zal per zware goederentreinen met een zeer hoge rotatiesnelheid moeten vervoerd worden. Derhalve zal men moeten denken aan het bouwen van speciaal uitgeruste schepen en van kipwagens met grote capaciteit.

Op het gebied van de scheepsbouw werden onze scheepstimmerwerven voor de eerste maal aangezocht om een tankschip van 35.000 ton te bouwen. Jammer genoeg zijn de slagbedden niet groot genoeg en zouden de werven daartoe ongeveer 35 miljoen frank moeten vastleggen.

De oplossing van dat probleem is uiterst belangrijk voor de toekomst van de Antwerpse petroleumhaven. Willen wij inderdaad de buitenlandse tankers van 30 of 35.000 ton aantrekken, dan moeten wij het goede voorbeeld geven. De aankomst te Antwerpen van schepen van die tonnemaat stelt trouwens een loodsprobleem dat de aandacht van het bestuur gaande houdt en waarvoor reeds een voorlopige oplossing werd gevonden.

In overleg met de Hollanders, zal een radar-systeem worden opgericht, opdat die grote schepen onze nationale haven in alle veiligheid zouden kunnen bereiken.

Posterijen.

De activiteit der Posterijen neemt een voortdurende uitbreiding, maar men kan er zich op beroemen dat het bestuur hieraan zonder de minste moeilijkheid het hoofd weet te bieden. Zo zal iedereen opgemerkt hebben dat de

faite sans aucun retard pendant les journées surchargées de la nouvelle année. C'est là un fait unique dans les annales de la Poste.

En ce qui concerne le bureau central de Tri-Postal, qui sera ouvert au début de 1958 à Bruxelles-Midi, toutes les commandes ont été passées. Notre industrie nationale aura l'occasion de monter à cet endroit un bureau comme il n'en existe guère de par le monde.

L'on a déjà annoncé antérieurement qu'une Commission de la Productivité fonctionne à l'Administration des Postes. Elle a déjà préconisé de nombreuses améliorations de service. Certaines sont déjà en application. D'autres ne sont encore qu'au stade expérimental. Quoi qu'il en soit, cette Commission, dans laquelle siègent les délégués des organisations syndicales, a largement démontré sa raison d'être. Ses travaux portent actuellement sur la rationalisation des méthodes, l'introduction de la mécanographie dans divers services, l'emploi de machines électroniques pour l'Office des Chèques Postaux, etc... Ces rationalisations devront cependant être effectuées avec prudence de façon à ne pas mettre en danger le bon fonctionnement de l'Administration. Les économies de personnel qui, sans doute, pourront être réalisées grâce à ces nouvelles méthodes, seront introduites de telle façon que les droits acquis soient respectés.

En ce qui concerne l'Office des Chèques Postaux, on examine actuellement l'éventualité d'un service des retraits à vue, tel qu'il existe à Bruxelles, Anvers et Liège, dans d'autres villes de province, telles que Gand et Charleroi.

Enfin, l'Administration continue les pourparlers avec le département des Travaux Publics en vue de la reprise du service des bâtiments postaux.

Transport.

Il est souhaitable que des contacts plus étendus s'établissent entre les diverses administrations en vue d'assurer une meilleure coordination des problèmes de la circulation. En effet, l'amélioration des routes n'amène pas une diminution suffisante du nombre d'accidents. Le Gouvernement vient de prendre de grandes décisions en ce qui concerne les travaux routiers à effectuer; il est temps qu'il se penche davantage sur le problème de la sécurité routière.

A cet effet, il faudrait charger un seul fonctionnaire de la coordination de toutes les mesures à prendre. Ce fonctionnaire aurait compétence, non seulement au Ministère des Communications, mais également à l'Intérieur, aux Travaux Publics, à la Défense Nationale et à la Justice. Les moyens les plus modernes devraient être mis à la disposition de la police de la route qui ne devrait pas circuler uniquement à motocyclette, mais également en voiture automobile. On pourrait même les mettre en service en civil.

Le problème du permis de conduire fait couler beaucoup d'encre. Il ne faut pas croire que sa solution sera de nature à écarter toutes les difficultés. Loin de là. Mais le fait de le retirer en cas d'infraction, pourrait contribuer à accroître la prudence des conducteurs. On peut se demander s'il faut l'accorder sans examen. Il est quasi impossible d'agir autrement. On pourrait songer à appliquer un système identique à celui qui est mis en vigueur aux Pays-Bas pour les vélos-moteur. Il faut cependant ne pas perdre de vue que la Belgique a souscrit aux accords internationaux prévoyant que pour 1960, les permis de conduire internationaux devront être délivrés après examen. Il faut étudier le problème et prendre les mesures qui s'imposent.

Il faudra aussi prendre certaines mesures en vue de limiter raisonnablement la vitesse des véhicules.

bestelling der briefwisseling generlei vertraging heeft ondergaan tijdens de drukke Nieuwjaarsdagen. Dit is een unicum in de geschiedenis der Posterijen.

Wat het centraal sorteerbureau betreft, dat begin 1958 te Brussel-Zuid in dienst zal worden genomen, werden alle bestellingen gedaan. De nijverheid van ons Land zal de gelegenheid hebben aldaar een bureau op te richten zoals er weinig ter wereld bestaan.

Vroeger werd reeds aangekondigd dat een Commissie voor de Productiviteit bij het Bestuur der Posterijen werkzaam is. Ze heeft reeds tal van verbeteringen in de dienst voorgesteld. Sommige ervan worden reeds toegepast. Andere zijn nog in het stadium der proefnemingen. In elk geval heeft deze Commissie, waarin afgevaardigden, van de vakverenigingen zetelen, haar bestaan ruim gerechtvaardigd. Thans hebben haar werkzaamheden betrekking op de rationalisatie van de methodes, de toepassing der mechanographie in de diverse diensten, het gebruik van elektronische machines in de Dienst der Postchecks, enz... Deze rationalisaties zullen evenwel omzichtig moeten gebeuren, zodat ze de goede gang van de Posterijen niet in gevaar brengen. De vermindering van het aantal personeelsleden, die wellicht daaruit zal volgen, zal met inachtneming van de verworven rechten toegepast worden.

Voor de Dienst der Postchecks wordt thans de mogelijkheid overwogen om opvragingsdiensten op zicht, zoals er te Brussel, Antwerpen en Luik bestaan, ook te Gent en te Charleroi op te richten.

Ten slotte zet het Bestuur de besprekingen met het Departement van Openbare Werken voort met het oog op de overname van de dienst der postgebouwen.

Vervoer.

Het is wenselijk dat ruimere contacten zouden tot stand komen tussen de diverse administraties om tot een betere coördinatie van de verkeersvraagstukken te komen. De verbetering van het wegnnet gaat inderdaad niet gepaard met een voldoende vermindering van het aantal ongevallen. De Regering heeft zopas belangrijke beslissingen getroffen inzake de uit te voeren wegwerken; het is tijd dat zij meer aandacht gaat besteden aan het vraagstuk van de verkeersveiligheid.

Te dien einde zou een enkele ambtenaar moeten belast worden met de coördinatie van alle nodige maatregelen. Deze ambtenaar zou niet alleen in het Ministerie van Verkeerswezen bevoegd zijn maar ook in de Ministeries van Binnenlandse Zaken, Openbare Werken, Landsverdediging en Justitie. De verkeerspolitie zou over de meest moderne middelen moeten beschikken en niet alleen per moto maar ook per auto rijden. Ze zouden zelfs in burger kunnen gekleed gaan.

De kwestie van het rijbewijs doet heel wat inkt vloeien. Men denke echter niet dat de oplossing van dat probleem alle moeilijkheden zal uit de weg ruimen. Maar wel zal het afnemen van het rijbewijs, in geval van inbreuk, misschien wat meer voorzichtigheid bij de bestuurders tot gevolg hebben. Men kan zich afvragen of het zonder examen moet worden verleend. Het is nagenoeg onmogelijk het anders te doen. Men zou de toepassing kunnen overwegen van een zelfde regeling als in Nederland voor de bromfietsen geldt. Men verlieze evenwel niet uit het oog dat België de internationale overeenkomsten heeft goedgekeurd, waarbij wordt bepaald dat tegen 1960 de internationale rijbewijzen na examen moeten worden afgegeven. Men moet het probleem onderzoeken en de nodige maatregelen nemen.

Verder zullen bepaalde maatregelen moeten getroffen worden om de snelheid der voertuigen op redelijke wijze te beperken.

Enfin on connaît le programme de construction des autoroutes tel qu'il est envisagé par le Ministère des Travaux Publics, mais on ne peut oublier les cyclistes et les utilisateurs du vélo-moteur. À leur intention il faut construire des voies cyclables séparées; un programme est à l'étude à ce sujet.

Tourisme.

L'année 1955 a été une année record en matière de tourisme. Il faut en trouver la cause, non seulement dans les circonstances atmosphériques, dans l'effort incessant du Commissariat Général au Tourisme, mais encore dans l'attitude compréhensive de la plupart des hôteliers belges. Comme on le sait, les crédits pour le tourisme ont pu encore être augmentés en 1956. C'est ainsi que, à côté des subsides destinés à l'équipement touristique dans la région d'Ardenne et Meuse, on a prévu des subsides nouveaux en vue d'aider les autres provinces dans leur effort de rééquipement. L'attribution de ces subsides nouveaux se fera selon la même formule que celle qui a été mise en vigueur lors de la création du Comité Ardenne-Meuse, c'est-à-dire avec la collaboration des Gouverneurs de province et des fédérations provinciales de tourisme.

S. N. C. B.

Un commissaire s'étonnant de ce que M. De Vos, Directeur Général de la S. N. C. B., aurait dit au cours de l'exposé qu'il a fait devant la Commission Sénatoriale des Communications, qu'il regrettait que les chemins de fer soient soumis aux obligations d'un service public, le Ministre répond qu'il laisse aux fonctionnaires le plus de liberté possible. Il estime que les divergences d'opinion doivent pouvoir s'exprimer librement. Il croit en conséquence qu'il n'avait pas à intervenir lorsque le Directeur Général a fait cette déclaration.

L'année 1955 se clôturera par un léger boni. Il ne faut pas, pour autant, crier victoire. Ceci ne met pas fin aux difficultés. Un gros effort a été fait par la Direction des Chemins de fer, mais ainsi qu'on a eu l'occasion de le souligner devant l'autre assemblée, ces bons résultats sont dus également au « boom » économique et au régime de basses eaux dont a souffert le Rhin en 1955.

L'amélioration est due également dans une certaine mesure à l'accroissement de l'autorité et de la liberté d'action accordées à la Direction dans la conclusion des contrats commerciaux et aux améliorations techniques qui ont été introduites dans l'exploitation.

Il faut être très prudent dans l'appréciation des statistiques. L'Administration des Ponts et Chaussées a voulu faire état de celles-ci pour prouver que les investissements dans les canaux sont rentables. On ne peut pas dire que les chemins de fer perdent leur tonnage au profit de la voie d'eau. Les statistiques sont établies sur une base tout à fait différente, et celles des chemins de fer sont certainement plus proches de la vérité que celles de la voie d'eau. Les conclusions que l'on a tirées des chiffres pour 1954 sont renversées par les chiffres de 1955.

Les chemins de fer, outre l'accroissement du trafic marchandise, ont pu enregistrer également un accroissement important du trafic voyageur. Jusqu'à présent, le rail s'adressait presque uniquement à la classe laborieuse. Depuis les améliorations techniques que l'on sait, une clientèle nouvelle s'est adressée au rail.

Men kent ten slotte het program inzake de aanleg van autoswegen, zoals het Ministerie van Openbare Werken dat denkt uit te voeren, maar daarbij mag men de fietsers en de bromfietzers niet over het hoofd zien. Er moeten voor hen afzonderlijke fietspaden worden aangelegd; een desbetreffend program ligt ter studie.

Toerisme.

1955 was voor het toeristenverkeer een recordjaar. Dit ligt niet enkel aan de gunstige weersgesteldheid en de onverdroten inspanning van het Commissariaat-Generaal voor het Toerisme, maar ook aan de tegemoetkomende houding van de meeste Belgische hotelhouders. Zoals bekend, konden de kredieten voor het toerisme nog worden verhoogd in 1956. Zo werd, benevens de toelagen voor het toeristisch apparaat in de Ardennen en de Maasstreek, voorzien in nieuwe toelagen om de andere provincies te steunen in hun streven naar vernieuwing van hun toeristisch apparaat. Bij het verlenen van die nieuwe toelagen zal dezelfde formule worden toegepast als bij de oprichting van het « Comité Ardenne-Meuse », hetgeen betekent dat de Provinciegouverneurs en de provinciale verenigingen voor toerisme er hun medewerking zullen aan verlenen.

N. M. B. S.

Een commissielid spreekt er zijn verwondering over uit dat de heer De Vos, directeur-generaal van de N.M.B.S., in de loop van zijn uiteenzetting voor de Senaatscommissie van Verkeerswezen zou gezegd hebben te betreuren dat de spoorwegen onder de verplichtingen van een overheidsdienst vallen, waarop de Minister antwoordt dat hij de ambtenaren zo vrij mogelijk laat. Naar zijn oordeel moeten de meningsverschillen vrij kunnen worden geuit. Dienvolgens is hij van mening dat hij zich beter afzijdig hield toen de directeur-generaal bedoelde verklaring aflegde.

Het jaar 1955 zal met een licht saldo worden afgesloten. Dit is echter geen reden om victorie te kraaien. Wij zijn daardoor nog niet aan het einde van onze moeilijkheden. De directie van de spoorwegen heeft een grote inspanning gedaan, maar, zoals men er in de andere Vergadering heeft op gewezen, zijn die mooie resultaten voor een deel ook toe te schrijven aan de economische boom en aan de lage waterstand van de Rijn in 1955.

Verder is de verbetering ook enigszins toe te schrijven aan het feit dat de directie meer gezag en grotere vrijheid van handelen kreeg bij het sluiten van handelsovereenkomsten, alsmede aan de technische verbeteringen, welke in de exploitatie zijn ingevoerd.

Men dient zeer omzichtig te zijn bij de beoordeling van de statistieken. Het Bestuur van Bruggen en Wegen heeft zich van deze statistieken willen bedienen om te bewijzen dat de kanaalinvesterings winstgevend zijn. Er mag niet worden gezegd dat de spoorwegen hun tonnemaat zien afnemen ten gunste van de waterwegen. De statistieken worden opgemaakt op een volkomen verschillende grondslag en deze betreffende spoorweg zijn zeker dichter bij de waarheid dan die over de waterwegen. De uit de cijfers voor 1954 afgeleide gevolgtrekkingen worden teniet gedaan door de cijfers betreffende 1955.

Buiten een verhoging van het goederenverkeer hebben de spoorwegen ook een belangrijke verhoging van het reizigersverkeer geboekt. Totnogtoe stelde de spoorweg slechts belang in de arbeidende klasse. Sedert de bekende technische verbeteringen, heeft de spoorweg nieuwe klanten gevonden.

Du point de vue international, des accords ont été conclus entre les différentes compagnies européennes pour lancer des express internationaux. Grâce au confort et à la sécurité, il sera possible de récupérer une importante clientèle et les transports que l'on effectuera seront incontestablement rémunérateurs.

En vue de faire face à ces accords, nous avons besoin de trois rames de wagons internationaux ainsi que d'une rame de réserve. Ces voitures auraient très bien pu être construites à l'étranger, sans que nous ayons eu à décaisser quoi que ce soit. Mais c'eût été un dangereux précédent, tant pour l'industrie belge que pour notre bon renom à l'étranger.

Le Directeur Général de la S. N. C. B. s'est rendu à l'Exposition de Chicago. Les nouveaux trains légers américains y ont fait sensation, mais quand on compare ces derniers aux réalisations européennes, et notamment allemandes, il faut bien constater que cette dernière production dépasse de loin les prototypes américains. Ceci a amené la S. N. C. B. à négocier avec les constructeurs allemands et elle a obtenu l'autorisation de construire en Belgique quatre super-Saphirs.

En matière de chemins de fer, une autre question se pose : faut-il accorder la préférence à l'électrification ou à la dieselisation ? Cela dépend essentiellement de la cadence des convois.

On examine actuellement la possibilité de prolonger la ligne de Liège jusqu'à Cologne. Du même coup, le problème Liège-Verviers serait résolu. Mais, pour cela, il faut résoudre le problème épineux du courant électrique à employer.

Notre système est basé sur le 3.000 V. Les Allemands emploient du 25.000 V. Il faudra en conséquence trouver un moyen d'entente.

On a dit également qu'il était impossible de faire circuler des trains lourds sur les lignes alimentées au moyen du 3.000 V. Or, l'expérience a prouvé que ceci est très possible.

Certains techniciens se sont consacrés à l'étude d'une locomotive qui pourrait employer n'importe quel courant. On comprend aisément que, si la solution à cette question était trouvée, un progrès considérable serait réalisé. En tout cas, il faut s'armer de patience dans ce domaine.

Si l'on électrifie la ligne Liège-Cologne, il faudra également le faire pour la ligne Liège-Namur. Notre réseau sera ainsi complet.

Pour l'électrification de Namur-Luxembourg, certaines difficultés se sont présentées parce que la Députation Permanente de la province de Namur refusait l'autorisation de faire franchir la Meuse par des câbles à haute tension. Heureusement, le Ministre des Affaires Economiques a pris en temps utile un arrêté d'autorisation, sinon il eût fallu retarder considérablement la mise en service de la ligne électrique en question et tout le gain réalisé par rapport au planning des travaux aurait été perdu.

La livraison du nouveau matériel, qui a été fortement amélioré au cours des essais, a commencé depuis peu. On peut constater que chaque fois que du nouveau matériel est pris en service, on regagne une clientèle importante mais chaque fois aussi les services sont débordés. On peut dire, d'ailleurs, que notre nouvelle voiture est supérieure à celle qui a été construite à l'étranger. Sans doute y aura-t-il encore quelques améliorations à exécuter, mais, en règle générale, c'est une réussite à tous les points de vue.

En ce qui concerne la fourniture de wagons, le cahier des charges a été lancé. On pourra ainsi commencer le renouvellement de ce parc qui a fortement vieilli. On effectue également des études en vue de la construction d'une

In internationaal opzicht werden tussen de Europese spoorwegmaatschappijen overeenkomsten gesloten voor het inleggen van internationale sneltreinen. Dank zij het comfort en de veiligheid zal het mogelijk zijn een belangrijke groep reizigers terug te winnen en het vervoer zal ongetwijfeld lonend zijn.

Om deze overeenkomsten na te komen, hebben wij 3 stelen internationale wagens alsook een reserve-stel nodig. Deze rijtuigen had men evengoed in het buitenland kunnen laten bouwen, zonder dat wij ook maar iets hadden moeten uitgeven. Doch dit ware een gevaarlijk precedent geweest, zowel voor de Belgische nijverheid als voor onze goede faam in het buitenland.

De Directeur-generaal van de N. M. B. S. heeft zich naar de tentoonstelling van Chicago begeven. De nieuwe lichte Amerikaanse treinen hebben er ophef gemaakt. Wanneer men deze echter met de Europese prestaties en o. m. met de Duitse vergelijkt, dan moet men vaststellen dat laatstgenoemde productie de Amerikaanse modellen ver overtreft. Dit heeft de N. M. B. S. er toe bewogen met de Duitse constructeurs te onderhandelen, en zij verkreeg de vergunning om in België 4 super-Saphirs te bouwen.

Inzake spoorwegen stelt zich een andere vraag : moet men de voorkeur geven aan de elektrische of aan de dieseltractie ? Dat hangt vooral af van het tempo der spoortreinen.

Men onderzoekt thans de mogelijkheid om de spoorlijn naar Luik tot Keulen te verlengen. Zo zou tevens het probleem van de lijn Luik-Verviers opgelost zijn. Daartoe moet echter het netelige vraagstuk van de aan te wenden elektrische stroom worden opgelost.

Ons systeem berust op 3.000 V. De Duitsers gebruiken 25.000 V. Er moet derhalve een middel worden gevonden om tot overeenstemming te komen.

Men heeft eveneens gezegd dat het niet mogelijk is zware treinen te laten rijden op lijnen met een spanning van 3.000 V. Uit de ondervinding is echter gebleken dat dit heel goed mogelijk is.

Sommige technici hebben zich bezig gehouden met de studie van een locomotief, die op om het even welke stroom zou kunnen rijden. Het valt licht te begrijpen dat, indien men de oplossing van dat probleem mocht vinden, een reusachtige vooruitgang zou worden gemaakt. Hoe't ook van zij, op dat gebied moeten wij geduld oefenen.

Indien men de lijn Luik-Keulen electrificeert, dan moet dat ook voor de lijn Luik-Namen gebeuren. Aldus zal ons net volledig zijn.

Bij de electrificering van Namen-Luxembourg hebben zich moeilijkheden voorgedaan, omdat de Bestendige Deputatie van de provincie Namen weigerde haar instemming te verlenen om hoogspanningskabels over de Maas te leggen. Gelukkig heeft de Minister van Economische Zaken tijdig een machtigingsbesluit genomen, anders zou de opening van bedoelde elektrische lijn aanzienlijke vertraging hebben ondergaan en zou de tijdwinst die ten opzichte van de planning der werken werd geboekt teloor gegaan zijn.

Met de levering van het nieuwe materieel, dat tijdens de proefnemingen aanzienlijk werd verbeterd, werd onlangs een aanvang genomen. Er werd vastgesteld dat men, bij elke aanwending van nieuw materieel, een belangrijke groep reizigers terugwint; telkens worden de diensten overstelpt. Het mag trouwens gezegd worden dat onze nieuwe wagens beter zijn dan die welke in het buitenland worden gebouwd. Weliswaar moeten er nog enkele verbeteringen worden aangebracht, maar doorgaans mogen zij in alle opzichten geslaagd heten.

Wat het leveren van wagens betreft, werd het bestek bekendgemaakt. Zodoende kan een aanvang worden gemaakt met de vernieuwing van het wagenpark, dat erg verouderd is. Er worden eveneens studiën gedaan met het

locomotive qui pourrait fonctionner aussi bien grâce à l'alimentation à l'huile lourde que par l'alimentation électrique. Une telle locomotive rendrait des services appréciables.

Grâce aux pourparlers qui ont été entamés dès l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, les prix prévus aux contrats de fourniture d'électricité ont pu être réduits de 12 %.

Lorsque la ligne Namur-Luxembourg sera en service, cela représentera, pour l'ensemble du réseau, une économie annuelle de plus ou moins 35 millions de francs. Il ne faut pas s'arrêter en si bon chemin.

La modernisation des gares de triage demande également une attention particulière. Aux Etats-Unis des essais intéressants ont été faits. On étudie l'adaptation d'un système électronique à certaines grandes gares belges et notamment au port d'Anvers.

Les locomotives Diesel-électrique donnent de bons résultats, mais il faudra voir à l'expérience si elles resteront en état aussi longtemps que les locomotives électriques. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les moteurs électriques sont les plus robustes; certains tramways ont plus de quarante ans d'âge et leurs moteurs sont encore excellents.

La Société continue à se préoccuper du problème de la suppression de certaines lignes dont le trafic est déficitaire. Il importe d'être très prudent dans ce domaine. On peut se demander s'il ne faudrait pas envisager la création d'un matériel mixte qui pourrait circuler aussi bien sur la route que sur les voies, à aménager spécialement en remplacement de certaines lignes actuelles. En Allemagne, à Wuppertal notamment, il semble qu'on ait fait des essais intéressants à ce sujet. Comme on le voit, l'importance des problèmes à résoudre à la S. N. C. B. se renouvelle constamment.

Radio et Télévision.

Le Département a été contraint de reprendre entièrement la radio mondiale. Précédemment celle-ci était subsidiée par les Ministères des Colonies et des Affaires Etrangères. Comme nos crédits n'ont été que légèrement augmentés, il a fallu faire des coupes sombres dans les programmes. C'est une erreur, car la radio mondiale a certainement un rôle à jouer dans notre propagande économique et culturelle. Des efforts seront faits pour en revenir à une situation plus normale.

Il y a actuellement quelque 2.130.000 détenteurs de poste de radio-diffusion. A l'administration on estime qu'en outre environ 200.000 postes n'ont pas été déclarés. Elle a entrepris une action en vue de les déceler. Il existe actuellement des appareils relativement simples pour opérer leur détection.

Certains Parlementaires se sont étonnés de ce que les crédits pour la télévision étaient encore augmentés. Ceci s'explique cependant facilement, par l'augmentation du nombre d'heures d'émission. D'autre part, il faut s'attendre à une augmentation de dépense en raison de la participation obligatoire aux frais de plateau, lorsqu'il s'agit de relais de l'étranger.

On estime qu'actuellement le nombre de postes de T.V. en usage dans le pays, est d'environ 50.000. Ce chiffre pourrait être doublé aisément, si entre autres, les pourparlers qui sont encore en cours avec l'U. R. S. B. F. A. continuaient à évoluer favorablement.

La presse a annoncé que la B. B. C. consentait au relais de certains programmes par la Télévision flamande. C'est là une heureuse nouvelle qui permettra notamment de

oog op het bouwen van een locomotief die zowel met stookolie als met electriciteit zou kunnen aangedreven worden. Een dergelijke locomotief zou uitstekende diensten bewijzen.

Ingevolge de besprekingen die, sedert de huidige Regering aan het bewind kwam, werden aangevat, konden de prijzen bepaald in de electriciteitsleveringscontracten, met 12 % worden verlaagd.

Eens de lijn Namen-Luxemburg in dienst gesteld, zal dit voor het ganse net een jaarlijkse besparing van circa 35 miljoen frank opleveren. We mogen het daarbij niet laten.

De modernisatie der rangeerstations vergt eveneens een bijzondere aandacht. In de Verenigde Staten werden belangrijke proefnemingen gedaan. De aanwending van een electronisch systeem in sommige grote Belgische stations en, onder meer, aan de haven van Antwerpen wordt bestudeerd.

De dieselelectrische locomotieven leveren goede resultaten op maar de ondervinding moet uitwijzen of ze zo lang zullen meegaan als de elektrische locomotieven. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat de elektrische motoren sterker zijn; sommige trams zijn meer dan 40 jaar oud en hun motoren zijn nog in beste staat.

Het vraagstuk van de afschaffing van sommige lijnen met deficitair verkeer houdt steeds de aandacht van de Maatschappij gaande. Op dit gebied moet men zeer voorzichtig tewerk gaan. De vraag kan worden gesteld of men niet het gebruik van gemengd materieel moet overwegen dat zowel op de baan als op de sporen zou kunnen rijden, dit ter vervanging van sommige huidige lijnen. In dit verband schijnt men te Wuppertal, in Duitsland, belangwekkende proefnemingen te hebben gedaan. Zoals men ziet wordt de N. M. B. S. steeds voor nieuwe moeilijke problemen gesteld.

Radio en Televisie.

Het Departement werd ertoe verplicht de werelduitzendingen volledig over te nemen. Vroeger werden deze uitzendingen gesubsidieerd door de Ministeries van Koloniën en van Buitenlandse Zaken. Daar onze kredieten slechts weinig werden verhoogd, moesten de programma's zeer worden besnoeid. Dit is verkeerd, want de werelduitzendingen hebben ongetwijfeld een rol te vervullen bij onze economische en culturele propaganda. Inspanningen zullen worden gedaan om weer tot een meer normale toestand te komen.

Er zijn thans zowat 2.130.000 houders van radiotoestellen. Op het Bestuur is men de mening toegedaan dat bovendien circa 200.000 toestellen niet zijn aangegeven. Het bestuur heeft een actie op touw gezet om deze te ontdekken. Er bestaan thans betrekkelijk eenvoudige toestellen om ze op te sporen.

Sommige Parlementsleden hebben er zich over verwonderd dat de kredieten voor de televisie nog werden verhoogd. Dit is nochtans gemakkelijk te verklaren door de verhoging van het aantal zenduren. Anderzijds moet men zich aan een uitgavenvermeerdering verwachten wegens de verplichte bijdrage in de plateau-onkosten, wanneer het relais uit het buitenland betreft.

Thans wordt het aantal in het land gebruikte T. V.-toestellen geraamd op ongeveer 50.000. Dit cijfer zou nog gemakkelijk kunnen worden verdubbeld indien, onder meer de besprekingen die met de Belgische Voetbalbond worden gevoerd, verder een gunstig verloop mochten hebben.

In de pers werd aangekondigd dat de B. B. C. bereid is sommige programma's door de Vlaamse televisie te laten relayeren. Dit is een verheugend nieuws waardoor het onder

supprimer la relâche du lundi. Nous enverrons un speaker sur place pour commenter les programmes en néerlandais.

En ce qui concerne l'intervention dans les frais de plateau pour les programmes pris en relais de Paris, il faut souligner que les syndicats des artistes exigeaient un cachet supplémentaire de 100 %. Cette prétention était exorbitante. Après de longs pourparlers la majoration à payer par la télévision belge a été fixée à 40 %. Ceci pose évidemment un gros problème budgétaire mais il n'y a pas moyen de résoudre le problème d'une autre façon.

Certaines communautés régionales ont exigé la construction de studios de télévision parfaitement équipés, dans plusieurs villes de province. Il faut bien se rendre compte qu'une telle exigence est impossible à satisfaire, étant donné les investissements excessifs que cela suppose. Cependant, le principe de la décentralisation doit être appliqué dans toute la mesure du possible. Une solution élégante consiste dans l'équipement de certaines salles de province (Liège, Anvers, Charleroi, Namur, Gand), en vue de la captation en direct de certains spectacles qui pourraient y être organisés.

Les techniciens de l'I. N. R. sont en rapport avec les administrations compétentes à Bruxelles, Charleroi, Liège et Anvers.

Les studios de la Place Eugène Flagey sont extrêmement à l'étroit. Plusieurs propositions ont été avancées. On veut notamment construire des studios sur un emplacement appartenant à l'I. N. R. à côté des bâtiments actuels de la place Flagey. Cependant, la superficie dont on peut disposer à cet endroit, est beaucoup trop petite et le problème serait loin d'être résolu. On pourrait également louer des studios dans le privé et gagner ainsi 3 ou 4 ans, en attendant l'évolution définitive de cette technique nouvelle. La télévision flamande pourrait être aménagée dans ces studios loués, tandis que la télévision française aurait la disposition de tous les studios actuellement existants.

La technique en matière de télévision évolue un rythme accéléré. C'est ainsi que les Américains viennent de mettre au point, un système de relais automatiques, très bon marché, qui permet de suppléer dans de bonnes conditions à certaines insuffisances locales. Ce système permet aussi de résoudre bien des difficultés.

Aviation.

La SABENA annonce que son bilan sera en équilibre en 1955. Il ne sera cependant pas liquidé de dividendes.

La loi d'aide financière à la Sabena que le Parlement a adoptée à la fin de la dernière session, est arrivée à un très heureux moment. Elle a permis de financer tout le programme de renouvellement du matériel volant au moment précis où une décision devait être prise sans aucun retard.

Lorsque l'on a songé à créer une société « Eurofinair » sur le modèle d'Eurofima, société qui aurait eu pour but de mettre en pool non seulement le matériel des compagnies européennes mais encore leur fabrication, les producteurs américains ont réagi immédiatement.

La Sabena a pu saisir l'occasion et a passé commande pour 9 DC. 7; 12 « Convair » 440, 8 Sikorsky S. 58 et 4 Boeing.

Dans le domaine du choix des appareils, la Sabena a eu toute liberté; elle a pris ses responsabilités en écartant les turbo-propulseurs du type DC 8.

Ces divers appareils seront livrés d'ici 1959.

meur mogelijk wordt ook 's maandags uit te zenden. Wij zullen een speaker ter plaatse zenden om in het Nederlands commentaar te leveren op de programma's.

Wat de tegemoetkoming in de plateau-kosten betreft voor de programma's die uit Parijs worden gerelayerd dient te worden aangestipt dat de vakverenigingen der kunstenaars een extra-cachet van 100 % eisten. Die aanspraak was buitensporig. Na lange onderhandelingen werd de verhoging ten laste van de Belgische Televisie vastgesteld op 40 %. Daardoor ontstaat er natuurlijk een ernstig begrotingsprobleem, maar het vraagstuk kan niet anders worden opgelost.

Sommige gewestelijke gemeenschappen hebben de oprichting geëist van volledig uitgeruste studio's in verschillende provinciesteden. Men moet toch inzien dat aan een dergelijke eis niet kan worden voldaan, wegens de buitensporige investeringen die daarmee gemoeid zijn. Het beginsel van de decentralisatie moet echter worden toegepast voor zover dit mogelijk is. Een elegante oplossing ligt in het uitrusten van bepaalde zalen in de provincie (Luik, Antwerpen, Charleroi, Namen, Gent) ten einde sommige vertoningen die aldaar worden ingericht rechtstreeks te kunnen opvangen.

De technici van het N. I. R. zijn in betrekking met de bevoegde besturen te Brussel, Charleroi, Luik en Antwerpen.

De studio's van het Flageyplein zijn veel te klein. Er werden verschillende voorstellen gedaan. Men wil o. m. studio's bouwen op een grond die aan het N.I.R. toebehoort, naast de huidige gebouwen van het Flageyplein. De oppervlakte van dat terrein is echter veel te klein en het probleem zou derhalve niet opgelost zijn. Men zou eveneens studio's bij particulieren kunnen huren. Zodoende zou men 3 of 5 jaar winnen, in afwachting van de definitieve evolutie van die nieuwe techniek. De Vlaamse televisie zou in die gehuurde studio's kunnen ondergebracht worden, terwijl de Franse televisie over de thans bestaande studio's zou beschikken.

De televisietechniek verandert voortdurend. De Amerikanen, b. v., hebben een systeem van automatische relais uitgewerkt dat zeer goedkoop is en waarmee men in bevredigende omstandigheden sommige plaatselijke tekorten kan verhelpen. Bovendien kunnen met dat systeem heel wat moeilijkheden worden opgelost.

Vliegwezen.

De SABENA kondigt aan dat haar balans in 1955 zal sluiten. Er zullen echter geen dividendën worden uitgekeerd.

De wet tot de financiële hulpverlening aan de Sabena die het Parlement op het einde van de vorige zitting heeft goedgekeurd kwam zeer gelegen. Zij heeft het mogelijk gemaakt het gehele programma voor de vernieuwing van het vliegend materieel te financieren, juist op het ogenblik toen er zonder enig uitsel een beslissing moest worden genomen.

Toen er sprake was van de oprichting van een « Eurofinair », naar het voorbeeld van Eurofima, een maatschappij waarvan het doel zou geweest zijn het materieel en de fabricage van de Europese maatschappijen in een pool samen te brengen, hebben de Amerikaanse producenten onmiddellijk gereageerd.

De Sabena heeft van die gelegenheid gebruik gemaakt en een bestelling gedaan van 9 DC 7, 12 « Convair » 440, 8 Sikorsky S 58 en 4 Boeing.

Wat de keuze van de toestellen betreft werd de Sabena volledig vrij gelaten. Zij heeft haar verantwoordelijkheid op zich genomen en de schroefturbinevliegtuigen van het DC 8-type geweerd.

Die verschillende toestellen zullen van nu tot 1959 worden geleverd.

R. V. A.

L'agrandissement de l'aérodrome d'Ostende a été décidé en vue de faire face au trafic important qui y aboutit pendant la saison balnéaire.

L'aérodrome de Saint-Hubert a été complètement aménagé en vue d'y fixer le centre national de vol à voile. Certains bâtiments annexes seront encore construits au cours de l'exercice 1956.

Enfin, les plans définitifs de l'aéroport national de Melsbroek ont été arrêtés. On pourra lancer les cahiers des charges dans un avenir rapproché et les travaux seront entamés au début de l'été 1956. Tout sera mis en œuvre pour que l'aéroport soit mis à la disposition du public au printemps de 1958, seuls quelques bâtiments administratifs qui n'auront aucun rapport avec le service du trafic, devront être construits ultérieurement.

R. T. T.

On estime que les recettes d'exploitation de la R. T. T. s'élèveront à 3.392.000.000 fr. en 1956 contre 3.083.000 en 1955. La Régie prévoit un boni, qu'il n'est toutefois pas possible d'évaluer à l'heure actuelle. Au cours de l'année 1955, il lui aura été possible de combler les déficits accumulés depuis 1945. En effet, au cours de cette année, le bénéfice a été de l'ordre de 150.000.000 de francs. Il aura même été possible de verser un montant de 12.000.000 comme première tranche en vue de la reconstitution du fonds légal de réserve. Si ce boni a pu être réalisé, c'est grâce au téléphone; l'exploitation du télégraphe laisse par contre régulièrement un déficit important qui est dû aux tarifs trop bas qui sont en vigueur.

Ainsi qu'on l'a annoncé à plusieurs reprises déjà, les travaux d'automatisation ont été activés au maximum des possibilités. Toutes les commandes ont été passées. De nombreux bâtiments sont en construction. C'est ainsi qu'on prévoit à la préfiguration du budget 1956 un montant de 356.000.000 pour l'acquisition de terrains et la construction de bâtiments; 84.000.000 pour les câbles interurbains, internationaux et les installations sous-marines; 353.000.000 pour les câbles locaux; 82.000.000 pour les câbles de jonction; 582.000.000 pour l'installation de bureaux centraux téléphoniques.

Du point de vue automatisation, nous franchirons cette année une étape extrêmement importante. En effet, pour la première fois dans l'histoire du téléphone, il sera possible d'appeler directement à partir de Bruxelles, un abonné de Paris, sans passer par une centrale. Cela pourra être réalisé grâce aux tarificateurs qui sont employés par la R. T. T. Par contre, si un abonné bruxellois veut appeler directement son correspondant à Paris, le contraire ne serait pas possible, parce que le système de tarification français est moins perfectionné.

Au début d'avril, nous aurons ainsi une liaison Bruxelles-Paris qui sera étendue progressivement à Bruxelles-Lille, puis de Liège, Anvers, Gand et Charleroi, vers Paris et Lille. On espère également pouvoir automatiser dans des délais très rapprochés, les relations de Bruxelles et Anvers vers Amsterdam, Rotterdam et La Haye, et plus tard vers le Luxembourg, la Suisse, et certaines villes allemandes.

En ce qui concerne la modernisation du réseau, une grande révolution s'accomplit actuellement à la suite de la mise en service des transistors. Une petite centrale expérimentale sera montée afin d'expérimenter ce nouveau système sur le réseau belge.

Le personnel de la R. T. T. doit ainsi consentir con-

R. L. W.

Besloten werd de luchthaven Oostende te vergroten met het oog op het drukke verkeer aldaar tijdens het badseizoen.

De luchthaven te St-Hubert werd volledig ingericht om er een nationaal centrum voor zweefvliegen te vestigen. Tijdens het dienstjaar 1956 zullen nog enkele bijgebouwen worden opgetrokken.

Ten slotte zijn de definitieve plans van de nationale luchthaven van Melsbroek vastgelegd. Binnen afzienbare tijd zullen de bestekken uitkomen; de werken zullen in het begin van de zomer 1956 worden aangevat. Alles zal in het werk worden gesteld om de luchthaven in het voorjaar van 1958 voor het publiek toegankelijk te maken; alleen enkele administratieve gebouwen, die geen verband houden met de dienst van het verkeer, zullen later moeten worden gebouwd.

R. T. T.

De bedrijfsontvangsten van de R. T. T. worden op 3.392.000.000 frank geraamd voor 1956, tegen 3.083.000.000 in 1955. De Regie verwacht een saldo waarvan het bedrag echter op dit ogenblik nog niet kan worden geraamd. In de loop van het jaar 1955 was zij in staat de sedert 1945 opgehoopte tekorten aan te zuiveren. Tijdens dat jaar immers boekte zij een winst van 150.000.000 frank. Het was haar zelfs mogelijk een bedrag van 12.000.000 frank te storten als eerste bijdrage met het oog op de vestiging van een nieuw wettelijk reservefonds. Dit saldo werd verkregen dank zij de telefoon; de exploitatie van de telegraaf daarentegen sluit geregeld met een aanzienlijk tekort, te wijten aan het feit dat de geldende tarieven te laag zijn.

Zoals herhaaldelijk werd aangekondigd, wordt de automatisatie met de meeste spoed doorgevoerd. Al bestellingen zijn gedaan. Talrijke gebouwen zijn in opbouw. Zo komt in de prefiguratie van de begroting voor 1956 een bedrag van 356.000.000 frank voor, bestemd voor de aankoop van gronden en het oprichten van gebouwen; 84.000.000 frank voor de tussenstedelijke en de internationale kabels alsmede voor de onderzeese installaties; 353.000.000 frank voor de plaatselijke kabels; 82.000.000 frank voor de verbindingskabels; 582.000.000 frank voor de oprichting van centrale telefoonkantoren.

Inzake automatisatie zullen we dit jaar een uiterst belangrijk stadium bereiken. Het zal immers voor het eerst in de geschiedenis van de telefoon mogelijk zijn vanuit Brussel rechtstreeks een abonnee te Parijs op te bellen zonder bemiddeling van een centrale. Dit zal mogelijk zijn dank zij de door de R. T. T. gebruikte tarificateurs. Daarentegen, indien een abonnee uit Brussel rechtstreeks Parijs wil opbellen, zou het tegenovergestelde niet mogelijk zijn omdat het Frans tarificatiesysteem niet zo geperfectioneerd is.

Begin april zullen we aldus een verbinding Brussel-Parijs hebben, die geleidelijk zal uitgebreid worden tot Brussel-Rijsel, vervolgens vanuit Luik, Antwerpen, Gent en Charleroi naar Parijs en Rijsel. Gehoopt wordt dat binnen zeer korte tijd automatische verbindingen zullen kunnen tot stand komen vanuit Brussel en Antwerpen naar Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage en later naar Luxemburg, Zwitserland en sommige Duitse steden.

Wat de modernisatie van het net betreft is er een grote ommekeer aan de gang ingevolge de aanwending van transistors. Een kleine experimentele centrale zal worden opgericht om het nieuwe systeem op het Belgisch net te beproeven.

Daardoor moet het R. T. T.-personeel voortdurend bij-

stamment des efforts supplémentaires pour rester au courant des techniques les plus modernes. Il faut lui rendre hommage.

Si le télégraphe est en déficit constant, le Télex, par contre, prend une extension énorme. La Compagnie Bell Téléphone belge a réalisé, pour le compte de la Hollande, un système de liaison automatique avec plusieurs pays. De ce fait, le Télex prend aux Pays-Bas une extension extraordinaire. Notre Régie étudie actuellement l'éventualité de la mise en service d'un système identique.

Le retard que nous avons dans ce domaine provient de ce qu'avant la guerre les usines belges ne fabriquaient pas ce matériel et que nous étions par conséquent tributaires de l'étranger. Il faut combler le retard qui en résulte.

Les dispositions ont été prises pour installer un nouveau bâtiment central pour les Télex dans un endroit proche de la rue de la Paille. Cette localisation sera de nature à limiter considérablement les frais d'aménagement de cette centrale, qui viendra ainsi heureusement remplacer le bâtiment de la rue Fossé aux Loups, où l'on ne peut plus accorder la moindre extension aux services.

La Commission de Rationalisation, qui a été installée au sein de la R. T. T., s'occupe, tout comme à la Poste, de l'examen de toute une série de problèmes qui seront de nature à améliorer le rendement de la R. T. T. Elle examine notamment le problème de la motorisation des brigades. D'autre part, il existe sur le marché de nombreux appareils qui pourraient être employés pour faciliter la tâche du personnel et augmenter son efficacité.

La R. T. T. a pu constater que certains abonnés veulent éviter le paiement de la taxe de reprise à l'occasion d'un changement de domicile. Ceci donne lieu à certaines difficultés, outre les indiscretions qui peuvent en découler. Un contrôle sérieux sera mis sur pied.

Un autre problème est posé par l'extension du nombre d'appareils à usage privé, qui ne figurent pas à l'indicateur du téléphone. Ceci provoque un manque à gagner pour la R. T. T. et on songe à lever une taxe spéciale.

Enfin, la R. T. T. essaye d'activer, dans toute la mesure du possible, le raccordement des nouveaux abonnés. On songe à modifier quelque peu la composition des brigades, de façon à confier à des ouvriers spécialisés dans le placement des travaux à faire à l'intérieur des maisons.

O. N. J.

Le programme de travail de l'Office peut être résumé comme suit :

a) construction et aménagement du bâtiment du Tri-Postal à Bruxelles-Midi (celui-ci pourra entrer en service en 1958);

b) urbanisation des abords des gares du Midi, du Nord et Centrale (notamment achèvement des tunnels pour tramways aux abords de la gare du Midi, en accord avec les Travaux Publics, et de la voirie dans les environs de l'Albertine).

En ce qui concerne la construction d'un tunnel pour tramways à la gare du Nord, le point de vue défendu par le Département peut se résumer comme suit :

Les travaux envisagés par le fonds des routes ne peuvent empêcher ultérieurement la réalisation d'un tunnel

komende inspanningen doen om op de hoogte te blijven van de modernste technieken. Aldus maakt het zich zeer verdienstelijk.

Terwijl de telegrafie voortdurend tekorten boekt, breidt het Telex-verkeer zich geweldig uit. De Belgische Bell Telefoonmaatschappij heeft voor rekening van Nederland een systeem van automatische verbinding met verscheidene landen tot stand gebracht. Dientengevolge nemen de Telexverbindingen in Nederland buitengewone uitbreiding. Onze Regie onderzoekt thans de mogelijkheid een soortgelijk systeem in werking te stellen.

Onze achterstand op dit terrein ligt hieraan dat de Belgische fabrieken vóór de oorlog dergelijk materieel niet fabriceerden, zodat wij van het buitenland afhankelijk waren. De daruit ontstane achterstand moet worden ingelopen.

Het nodige werd gedaan om op een plaats dicht bij de Strostraat een nieuw centraal Telexgebouw te vestigen. Door die plaats te kiezen kan heel wat uitgespaard worden op de kosten van inrichting van die centrale, welke aldus op gelukkige wijze het gebouw aan de Wolvengracht zal komen vervangen, waar het volstrekt onmogelijk is de diensten nog enige uitbreiding te geven.

De Commissie voor rationalisatie, bij de R. T. T. ingesteld, heeft, net als bij de Post, het onderzoek ter hand genomen van een hele reeks problemen, die er toe zullen leiden het rendement van de R. T. T. te verbeteren. Zij is onder meer bezig met het onderzoek van het motoriseren van de brigades. Anderzijds zijn er talrijke apparaten op de markt, die gebruikt zouden kunnen worden om de taak van het personeel te vergemakkelijken en zijn efficiency op te voeren.

De R. T. T. heeft vastgesteld dat sommige abonnees pogen te ontsnappen aan de betaling van de overnemings-taxe bij verandering van woonplaats. Dit geeft aanleiding tot allerlei moeilijkheden, buiten de indiscreties die er het gevolg kunnen van zijn. Er zal worden gezorgd voor een degelijke controle.

Een ander probleem rijst naar aanleiding van het toenemend aantal toestellen voor privé-gebruik, die niet in de telefoongids zijn opgenomen. Dit betekent een winstderving voor de R. T. T., en de heffing van een speciaal recht wordt dan ook overwogen.

Ten slotte tracht de R. T. T. de aansluiting van nieuwe abonnees voor zover het mogelijk is, te bespoedigen. Er wordt aan gedacht de samenstelling van de ploegen enigszins te wijzigen, en de werken binnenshuis aan installatie-specialisten toe te vertrouwen.

N. B. V.

Het werkprogramma van het Bureau kan als volgt worden samengevat :

a) bouw en inrichting van het Postsorteringsgebouw te Brussel-Zuid (dit gebouw zal in gebruik kunnen genomen worden in 1958);

b) stedenbouwkundige aanleg van de omgeving van het Centraal, het Noord- en het Zuidstation (o.m. de voltooiing van de tunnels voor trams nabij het Zuidstation, in overleg met Openbare Werken, en de wegwerken rond de Albertina).

Wat het graven van een tunnel voor trams nabij het Noordstation betreft, kan het standpunt dat door het Departement wordt voorgestaan als volgt worden samengevat :

De door het wegfonds voorgenomen werken mogen later het bouwen van een tunnel voor trams op die plaats

pour tramways à cet endroit. Il faut par conséquent qu'on préserve l'avenir à cet effet. Un tunnel pour tramways sera construit par le fonds des routes en dessous du tunnel pour véhicules. Le Département a posé la condition de l'achèvement de ces travaux avant l'Exposition 1958. Des engagements formels ont été pris à cet égard.

Comme suite à l'exposé de M. le Ministre, de nombreuses questions, dont bon nombre étaient écrites, ont été posées par plusieurs Commissaires.

Ces questions et les réponses qui y ont été réservées sont reprises en annexe. Certaines réponses ont été adressées directement aux intervenants.

Le présent projet de loi a été approuvé par 11 voix contre 8. Le présent rapport a été adopté à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,

J. GELDOF

Le Président,

F. BRUNFAUT.

niet in de weg staan. Bijgevolg moet met het oog daarop de toekomst gevrijwaard worden. Het wegefonds zal onder de tunnel voor voertuigen een tunnel voor trams doen bouwen. Het Departement heeft als voorwaarde gesteld dat die werken vóór de Tentoonstelling in 1958 klaar moeten zijn. Er werden, wat dit betreft, stellige verbintenissen aangegaan.

In aansluiting met de uiteenzetting van de heer Minister, werden talrijke, meestal schriftelijke vragen door verscheidene leden van de Commissie gesteld.

Deze vragen worden met de antwoorden opgenomen als bijlage. Sommige antwoorden werden rechtstreeks aan de leden gezonden.

Dit wetsontwerp werd aangenomen met 11 tegen 8 stemmen. Dit verslag werd eenparig door de aanwezige leden goedgekeurd.

De Verslaggever,

J. GELDOF

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

QUESTIONS ET REPONSES.

Marine.

QUESTION :

Un commissaire estime qu'en ce qui concerne la Marine Marchande, celle-ci a plutôt besoin de détaxations et de mesures fiscales préférentielles que de crédits.

Le Gouvernement peut-il prendre des mesures dans ce sens ?

RÉPONSE :

En 1954, des démarches ont été faites auprès du Ministre des Finances dans le sens d'une extension des exonérations fiscales en faveur de la Marine Marchande, notamment à l'occasion de la discussion du projet de loi n° 56 du 1^{er} juin 1954 devenu la loi du 1^{er} juillet 1954 concernant les exonérations fiscales en vue de promouvoir les investissements productifs (Moniteur du 4 juillet 1954). Tenant compte de l'économie générale de cette loi, les investissements dans les navires marchands n'ont pu être soumis à l'empire de cette loi.

En ce qui concerne la taxe de transmission une circulaire du 30 avril 1954 a fait connaître des précisions en faveur de la marine marchande.

Toutefois, dans le but d'examiner la possibilité d'un appui plus conséquent à cette branche de l'économie belge, il a été demandé en date du 14 janvier 1956 à l'Union des Armateurs de me remettre une note circonstanciée sur la matière et de faire des suggestions constructives.

On ne manquera pas d'étudier cet exposé avec la meilleure attention en vue de pouvoir examiner dans quelle mesure une intervention auprès du Ministre des Finances pourrait efficacement être faite.

Je voudrais ajouter que d'autres mesures d'assainissement seront soumises incessamment au C.M.C.E., mesures qui sont également d'un autre ordre que le soutien par voie de crédit (non-récupération des subsides 1934-1937, diminution des intérêts sur avances accordées par le Ministre des Finances, prime de navigation).

QUESTION :

Selon un article de presse, le cargo « Yser » serait à la chaîne depuis de nombreux mois. Malgré cela, il serait question d'en construire un second.

Ne pourrait-on pas plutôt essayer de vendre ce cargo à une compagnie privée ?

RÉPONSE :

Le cargo « Yser » a été construit comme navire auxiliaire des paquebots de la ligne Ostende-Douvres, pour assurer spécialement le transport de marchandises, tout comme le car-ferry « Prinses Joséphine Charlotte » constitue l'auxiliaire pour le transport de véhicules accompagnés.

Les horaires serrés que les paquebots sont tenus de respecter comme l'étroitesse des installations de l'Admiralty Pier à Douvres où doivent accoster les navires de la ligne Ostende-Douvres font que le trafic des automobiles et des marchandises constitue une gêne à la régularité du trafic des voyageurs. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle une grande partie du trafic des automobiles a dû être dirigée sur l'« Eastern Dock » ce qui a nécessité la mise en ligne de bateaux spéciaux (car-ferrys).

Vu l'accroissement constant du trafic voyageurs, on peut craindre qu'une mesure analogue soit prochainement prise pour les marchandises et à ce moment la ligne Ostende-Douvres sera heureuse de disposer régulièrement du cargo « Yser ». En attendant ce dernier bateau est mis en ligne lorsque la quantité des marchandises à transporter dépasse la capacité des paquebots à passagers ou met en danger la régularité de la ligne.

Il n'est pas question de construire un deuxième cargo pour la ligne Ostende-Douvres.

Navigation intérieure.

QUESTION :

1) Un Commissaire souhaite qu'il soit accordé plus d'impérat à l'Administration de la Navigation intérieure, à l'Office régulateur de

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

Zeewezen.

VRAAG :

Wat de Koopvaardij betreft, is een lid de mening toegedaan dat ze meer nood heeft aan detaxatie en aan fiscale voorkeurnaatregelen, dan aan kredieten.

Kan de regering in deze zin geen reglementatie treffen ?

ANTWOORD :

Reeds in 1954 werden stappen gedaan bij de Minister van Financiën om op de weg van fiscale opheffingen ten voordele van de koopvaardij verder te gaan, nl. bij de bespreking van het wetsontwerp n° 56 dd. 1 juni 1954 dat nadien de wet is geworden van 1 juli 1954 tot fiscale opheffingen ten einde productieve investeringen te begunstigen (Belgisch Staatsblad van 4 juli 1954). De investeringen in koopvaardij-schepen konden er niet worden ondergebracht, gelet op de algemene economie van die wet.

Ook wat betreft de overdrachtaks werd bij circulaire van 30 april 1954 nadere precisering gegeven ten voordele van de koopvaardij.

Ten einde echter de mogelijkheid van verdere hulp aan deze tak van de Belgische economie op fiscaal gebied te onderzoeken, werd de Belgische Redersvereniging op 14 januari 1956 verzocht een omstandige nota over de kwestie op te stellen met toevoeging van constructieve suggesties.

Men zal niet nalaten deze uiteenzetting met de meeste aandacht te bestuderen om na te gaan in hoeverre een efficiënte tussenkomst op dit gebied bij de Minister van Financiën kan worden bepleit.

Er weze aan toegevoegd dat eerstdaags andere hulpmiddelen ter sanering zullen voorgelegd worden aan de ministeriële Commissie voor Economische Samenwerking die evenmin op het plan van de krediet-verleningen bewegen (kijtschelding subsidies 1934-1937, verlaging interest van verleende voorschotten van het Ministerie van Financiën, navigatiepremie).

VRAAG :

Volgens een persartikel zou het vrachtschip « IJzer » sinds lange maanden aan de ketting gelegd zijn. Desniettemin zou er sprake van zijn een tweede te bouwen.

Zou er veeleer niet kunnen getracht worden dat vrachtschip aan een private maatschappij te verkopen ?

ANTWOORD :

Het vrachtschip « IJzer » werd als hulpvaartuig van de pakketboten der lijn Oostende-Dover gebouwd, speciaal om goederen te vervoeren, zoals de car-ferry « Prinses Joséphine Charlotte » het hulpvaartuig is voor het vervoer van begeleide voertuigen.

Door de scherpe dienstregeling die de pakketboten moeten volgen, evenals door de engheid van de installaties van de Admiralty Pier te Dover, waar de schepen van de lijn Oostende-Dover moeten aanleggen, is het verkeer van motorvoertuigen en goederen hinderlijk voor de regelmaat van het reizigersverkeer. Het is trouwens om die reden dat een groot gedeelte van het autoverkeer naar het « Eastern Dock » is moeten verwezen worden, zodat het noodzakelijk werd speciale schepen (car-ferrys) in de vaart te brengen.

Gelet op het gestadig toenemen van het reizigersverkeer, valt er voor te vrezen dat binnenkort een dergelijke maatregel voor de goederen zal genomen worden en, op dat ogenblik, zal het voor de lijn Oostende-Dover een goede zaak zijn geregeld over het vrachtschip « IJzer » te kunnen beschikken. In afwachting wordt dit schip in de vaart gebracht wanneer de hoeveelheid te vervoeren goederen groter is dan de capaciteit van de pakketboten voor passagiers of de regelmaat van de lijn in gevaar brengt.

Er is geen sprake van een tweede vrachtschip voor de lijn Oostende-Dover te bouwen.

Binnenscheepvaart.

VRAAG :

Een Commissaris wenst dat er meer belang zou gehecht worden aan de Administratie voor de Binnenscheepvaart, de Dienst voor de regeling

la Navigation intérieure et au Groupement belge du Remorquage. Le rapport devrait contenir un exposé de la situation juridique de ces organes administratifs.

Il rappelle que la Centrale Belge de la Navigation intérieure fut instaurée par l'occupant en septembre 1940. Elle est un des rares services maintenus en vie après la libération. D'après lui, son statut ne s'appuie pas sur un texte légal. Il est d'avis que les dépenses du service (il s'agit vraisemblablement de l'O.R.N.I.) sont trop élevées. Le cadre ne répond pas aux besoins.

2) D'après le même membre, le secteur de la navigation intérieure souffre d'un surinvestissement. Le service compétent commet une erreur, dans les circonstances actuelles, en étendant davantage la motorisation.

3) En outre, le même commissaire demande que soit examinée la possibilité de créer un bateau-école pour la navigation intérieure. Actuellement, de nombreux bateaux sont immobilisés, à défaut de personnel compétent.

RÉPONSE :

1) a) La Centrale belge de la Navigation intérieure à laquelle il est fait allusion a été en effet créée par arrêté du Secrétaire Général du Ministère des Travaux publics du 20 septembre 1940.

Cet organisme a été déclaré nul par arrêté-loi de Londres du 5 mai 1944 et a été effectivement dissous à la libération du territoire.

b) A l'instar de ce qui existe depuis avant la guerre déjà en Allemagne, en France et aux Pays-Bas deux organismes de droit public ont été créés par arrêtés-lois du 12 décembre 1944. Ces organismes sont l'Office régulateur de la Navigation intérieure et le Groupement belge du Remorquage; leur statut juridique est précisé dans les dispositions légales précitées.

c) Le cadre de l'Office régulateur de la Navigation intérieure (145 personnes) fait en ce moment même l'objet d'un examen au sein du Conseil de consultation syndicale. Ce cadre est estimé trop étiqué.

2) L'expérience des dernières années et particulièrement la situation que l'on connaît depuis l'été 1955 se caractérisant par une pénurie chronique de matériel fluvial non seulement en Belgique mais dans toute l'Europe occidentale semble démontrer qu'il n'y a pas suréquipement de la flotte fluviale belge.

La gravité de la pénurie de moyens de transport a été ces derniers temps telle, que la Conférence Européenne des Ministres des Transports a estimé devoir se saisir d'urgence de ce problème en vue de déterminer quels sont les investissements nouveaux en matériel de transport qu'il se recommande d'effectuer.

La motorisation poussée de la flotte fluviale belge répond à la nécessité de suivre le progrès technique. Cette motorisation doit permettre aux bateliers belges qui, pour près des deux tiers de leur activité exécutent du trafic international en concurrence avec les flottes étrangères, de maintenir leur capacité compétitive.

3) La question de la création d'un école flottante pour enfants de bateliers sera étudiée en collaboration avec le Ministre de l'Instruction Publique. Il est à noter que l'Ecole provinciale de Batellerie de Bruxelles dispose déjà d'un bateau-école.

Le maintien des jeunes bateliers dans la profession postule d'une manière impérative la modernisation du matériel.

QUESTION :

Est-il exact que la C.E.C.A. aurait demandé de mettre fin à l'intervention de l'O.R.E. en matière du trafic Rhin-Belgique par voies fluviales ?

RÉPONSE :

Il est exact que la Haute Autorité de la C.E.C.A. a interpellé le Gouvernement belge (Ministère des Affaires Economiques) au sujet de l'intervention de l'Office de Récupération Economique (O.R.E.) en ce qui concerne l'importation par voie fluviale des charbons allemands.

Avant toute décision, cette question devra encore faire l'objet de pourparlers entre la Haute Autorité et les instances belges compétentes en vue de sauvegarder, dans toute la mesure du possible, les intérêts de notre navigation rhénane.

der Binnenvaart en Belgische Sleepvaartgroepering. Het verslag zou een uiteenzetting moeten bevatten wat betreft de juridische toestand van deze administratieve vertakkingen.

Hij herinnert dat de Centrale dienst voor de Binnenscheepvaart in september 1940 door de bezetter werd gesticht. Hij is één van de zeldzame diensten die na de bevrijding in het leven gehouden werden. Volgens hem, berust het statuut er van op geen wettelijke tekst. Hij is de mening toegedaan dat de uitgaven van de dienst (het gaat hier waarschijnlijk om de D.R.B.) te hoog zijn. Het kader beantwoordt niet aan de behoeften.

2) Volgens zelfde lid, lijdt de sector van de Binnenscheepvaart voor het ogenblik aan overinvestering. De bevoegde dienst begaat een vergissing met de motorisatie in de huidige omstandigheden nog meer uit te breiden.

3) Verder spreekt zelfde lid de wens uit dat zou onderzocht worden of het niet mogelijk is, een schoolschip voor de binnenscheepvaart te stichten. Vele schepen liggen thans aan wal bij gebrek aan bevoegd personeel.

ANTWOORD :

1) a) De Belgische Binnenvaartcentrale, waarop gezinspeeld wordt, werd inderdaad opgericht bij besluit van de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare Werken van 20 September 1940.

Dit organisme werd nietig verklaard bij besluitwet van Londen van 5 mei 1944 en werd effectief ontbonden bij de bevrijding van het grondgebied.

b) In navolging van wat reeds sedert vóór de oorlog in Duitsland, Frankrijk en Nederland bestaat, werden bij de besluitwetten van 12 december 1944 twee publiekrechtelijke organismen opgericht. Deze organismen zijn de Dienst voor Regeling der Binnenvaart en de Belgische Sleepvaartgroepering; hun juridisch statuut wordt in de voornoemde wettelijke bepalingen nader omschreven.

c) Het kader van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (145 personen) is op dit ogenblik juist het voorwerp van onderzoek in de schoot van de Syndicale Raad van Advies. Dit kader wordt te eng geacht.

2) De ervaring van de jongste jaren, in het bijzonder de toestand die sedert de Zomer 1955 heerst en gekenmerkt is door een chronisch tekort aan binnenschepen, niet alleen in België maar in heel West-Europa, schijnt aan te tonen dat er geen overinvestering in de Belgische binnenvloot is.

De ernst van het tekort aan vervoermiddelen was de jongste tijd zodanig, dat de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer gemeend heeft deze aangelegenheid dringend ter hand te moeten nemen om vast te stellen welke nieuwe investeringen in vervoermaterieel moeten worden aanbevolen.

De doorgedreven motorisering van de Belgische binnenvloot beantwoordt aan de noodzaak om op het peil van de technische vooruitgang te blijven. Deze motorisering moet de Belgische schippers, wier activiteit zich voor de twee derden op het internationaal verkeer richt, in mededinging met vreemde vloeten, toelaten hun concurrentienmogelijkheden te handhaven.

3) De kwestie van de oprichting van een vlottende school voor kinderen van schippers zal bestudeerd worden in samenwerking met het Ministerie van Openbaar Onderwijs. Er dient opgemerkt te worden, dat de Provinciale schippersschool te Brussel reeds over een schoolschip beschikt.

Het behoud van de jonge schippers in het beroep stelt onafwendbaar de modernisering van het materieel voorop.

VRAAG :

Is het waar dat de C.E.C.A. gevraagd zou hebben een einde te maken aan de tussenkomst van de O.R.E. inzake het verkeer Rijn-België per binnenvaarten ?

ANTWOORD :

Het is juist dat de Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal de Belgische Regering (Minister van Economische Zaken) geïnterpelleerd heeft over de tussenkomst van de Dienst voor economische Recuperatie (O.R.E.) wat betreft de invoer per binnenschip van Duitse kolen.

Vooraleer enige beslissing getroffen wordt zal deze kwestie nog moeten besproken worden tussen de Hoge Autoriteit en de bevoegde Belgische overheden, ten einde zoveel mogelijk de belangen van onze Rijnvaart te vrijwaren.

QUESTION :

Ne partageant pas l'avis émis par un commissaire qui estime que la motorisation de la navigation intérieure devrait être freinée et croyant au contraire qu'elle devrait être encouragée, un membre souhaite cependant que cette motorisation soit accordée à ceux qui sont déjà dans la profession et non pas à ceux se trouvant en dehors. Qu'en pense Monsieur le Ministre ?

RÉPONSE :

L'administration partage l'avis émis que la motorisation de la flotte fluviale belge répond à une nécessité et doit être encouragée. Dans tous les pays de l'Europe occidentale on constate le même processus de motorisation des bateaux de navigation intérieure.

QUESTION :

La réglementation de service de la navigation intérieure a été établie par un arrêté-loi. Elle n'a pas encore reçu jusqu'ici la consécration parlementaire. Cette législation ne devrait-elle pas être adaptée et améliorée ?

RÉPONSE :

L'Office régulateur de la Navigation intérieure a été créé par un arrêté-loi du 12 décembre 1944. Il est possible que l'évolution de la situation et des arrangements internationaux conduisent le Gouvernement à proposer au Parlement des modifications à son statut, notamment en ce qui concerne sa compétence éventuelle pour certains trafics transfrontières.

QUESTION :

Sous le Gouvernement précédent, des aumôniers ont été désignés pour exécuter l'œuvre sociale auprès des bateliers. Ces aumôniers restent-ils maintenus ? Il est incontestable que ces aumôniers ont rendu beaucoup de services.

RÉPONSE :

A la suite d'une réorganisation du service social de la batellerie qui fonctionnera sur des bases nouvelles et en étroite collaboration avec la profession, j'ai décidé de renoncer aux services des deux aumôniers en fonction.

Régie des Télégraphes et Téléphones.

QUESTION :

Dans le budget pour 1955 il était prévu dans les recettes sous l'article 9 un montant de 20 millions à titre de quote-part du Trésor dans les charges résultant du programme des travaux exécutés par la R.T.T. en vue de la résorption du chômage.

Pareil poste n'est plus prévu dans le budget de 1956.

M. le Ministre pourrait-il dire :

a) si le Trésor a liquidé à la Régie le montant prévu pour 1955. Dans la négative, pour quelles raisons cela n'a-t-il pas été fait ?

b) pour quels motifs une telle intervention n'est plus inscrite dans le budget de 1956 ?

Il s'agit en effet d'empêcher que sous l'une ou l'autre forme camouflée des subsides non justifiés soient alloués à la R.T.T., car il ne peut être perdu de vue que si la Régie accélère ses investissements, les recettes augmenteront en conséquence, notamment à la suite des automatisations.

RÉPONSE :

Le crédit de 20 millions représentait les charges financières et industrielles qui devaient résulter pour la Régie du programme supplémentaire de travaux à exécuter en 1955 à la demande du Gouvernement en vue de la résorption du chômage.

La Régie a décidé, entretemps, d'accélérer elle-même son programme de modernisation. Dans ces conditions, les travaux prévus en vue de la résorption du chômage se confondaient avec ceux du programme propre à la Régie. Dès lors, l'intervention de l'Etat dans les charges financières et industrielles du programme supplémentaire ne se justifiait plus.

VRAAG :

Het niet eens zijnde met de mening door een commissaris uitgebracht die meent dat de motorisatie van de Binnenscheepvaart moet geremd worden, maar integendeel denkend dat ze dient aangemoedigd, wenst een lid dat deze motorisatie zou toegestaan worden aan diegene die reeds in het bedrijf zijn en niet aan buitenstaanders. Wat denkt de Heer Minister hierover ?

ANTWOORD :

Het bestuur deelt de uitgebrachte mening, volgens welke de motorisatie van de Belgische binnenvloot aan een behoefte beantwoordt en moet aangemoedigd worden. In alle landen van West-Europa stelt men hetzelfde proces van motorisatie van de binnenschepen vast.

VRAAG :

De dienstregeling van de Binnenscheepvaart wordt vastgesteld door een besluitwet die tot hertoe de parlementaire bekrachtiging nog niet heeft ontvangen. Zou deze wetgeving niet moeten aangepast en verbeterd worden ?

ANTWOORD :

De Dienst voor Regeling der Binnenvaart werd opgericht bij een besluitwet van 12 december 1944. Het is mogelijk, dat de evolutie van de toestand en van de internationale overeenkomsten de Regering er zal toe brengen, een wijziging van zijn statuut aan het Parlement voor te stellen, voornamelijk wat betreft zijn bevoegdheid voor sommige takken van het grensoverschrijdend verkeer.

VRAAG :

Tijdens de vorige Regering werden aalmoezeniers aangeduid om het sociaal werk bij de schippers uit te voeren. Blijven deze aalmoezeniers behouden ? Zullen ze vervangen worden door een burgerlijke sociale dienst ? Niemand zal ontkennen dat deze aalmoezeniers veel diensten bewezen.

ANTWOORD :

Ingevolge een reorganisatie van de sociale dienst van de schipperij, die op nieuwe grondslag en in nauwe samenwerking met het bedrijf zal functioneren, heb ik besloten te verzaken aan de diensten van de twee aalmoezeniers.

Regie van Telegraaf en Telefoon.

VRAAG :

In de begroting voor 1955 werd in de ontvangsten, onder artikel 9 een bedrag van 20 miljoen uitgetrokken als aandeel van de Schatkist in de lasten voortvloeiende uit het programma der werken uitgevoerd door de R.T.T. met het oog op de werkloosheidsopslorping.

Dergelijke post komt niet meer voor in de begroting voor 1956.

Kan de heer Minister mij zeggen :

a) of de Schatkist het bedrag, ingeschreven voor 1955, vereffend heeft. Zo neen, om welke redenen zulks niet gebeurd is ?

b) om welke redenen zulke tussenkomst niet meer voorkomt in de begroting voor 1956 ?

Het komt er immers op aan te beletten dat onder een of andere verdoken wijze niet gerechtvaardigde subsidies aan de R.T.T. zouden toegekend worden, daar niet uit het oog mag verloren worden dat wanneer de Regie haar investeringen versnelt, haar ontvangsten ook vergroten nl. als gevolg van de automatisaties.

ANTWOORD :

Het krediet van 20 miljoen vertegenwoordigde de financiële en industriële lasten die voor de Regie moesten voortvloeien uit het bijkomend programma der werken uit te voeren in 1955 op vraag van de Regering en met het oog op de opslorping van de werkloosheid.

De Regie heeft intussen beslist zelf haar modernisatieprogramma te bespoedigen. In die omstandigheden zouden de werken voorzien met het oog op de opslorping van de werkloosheid ineenvloeien met die van het eigen Regie-programma. Derhalve rechtvaardigde zich de tussenkomst van de Staat niet meer in de financiële en industriële lasten van het bijkomend programma.

Le Trésor n'a donc rien liquidé à la Régie sur le crédit de 20 millions prévu à l'article 9, Recettes du budget R. T. T. de 1955.

L'inscription d'un crédit similaire en 1956 était sans objet.

Pour le surplus, aucun subside n'est alloué par l'Etat à la Régie.

QUESTION :

Un Commissaire soulève la question de la politique de nominations. M. le Ministre, dans une réponse faite précédemment, parle d'allégation toute gratuite en matière de nominations irrégulières. Cependant à la R. T. T. et spécialement dans le monde des fonctionnaires, on est profondément déçu et méfiant à propos de la politique de nominations du Ministre des Communications.

Ces derniers mois une série de nominations au grade de directeur au moins, ont été faites, qui ont donné lieu à de très nombreux dépassements injustifiés, les fonctionnaires qui en ont bénéficié ayant l'unique mérite d'appartenir au Cabinet du Ministre ou d'être affiliés au P. S. B. ou à la C. G. S. P.

1) M. le Ministre pourrait-il dire s'il est exact que deux nominations au grade de directeur qui ont été faites quelques mois auparavant ont été rapportées; le motif serait que des erreurs de procédure très graves avaient été commises, notamment à l'égard de fonctionnaires évincés sans leur laisser l'occasion de défendre leurs intérêts, d'ailleurs très légitimes. S'il est exact qu'on a voulu empêcher ainsi que l'action intentée par ces fonctionnaires auprès du Conseil d'Etat, poursuive son cours normal ? Est-il exact aussi que le Ministre a recommencé la procédure de nomination immédiatement après qu'il eût confirmé à nouveau ces nominations tant critiquées ?

2) Combien de nominations au grade de directeur ou à un grade supérieur ont été faites à la R. T. T. depuis son arrivée au département ?

a) combien de ces nominations ont été faites hors cadre ou à titre personnel ?

b) parmi les fonctionnaires qui ont bénéficié de ces nominations, combien y en a-t-il qui comptent dans les cadres un emploi inférieur à celui auquel leur nomination devrait correspondre ?

c) combien de ces nominations ont été faites sur avis conforme du Conseil d'Administration de la Régie T. T. ?

d) pour chacune de ces nominations, combien de fonctionnaires étaient classés, au point de vue ancienneté, avant les bénéficiaires des nominations ?

RÉPONSE :

1) Il est exact que deux nominations au grade de directeur ont été rapportées par le Ministre et que la procédure de nomination a dû être recommencée. Mais il est faux de dire que la faute en incombait au Ministre. En effet, la question n'est pas propre aux deux cas invoqués, mais elle concerne la procédure des nominations en général. Elle se serait tout aussi bien posée dans le passé, si dans un recours au Conseil d'Etat, un requérant avait soulevé les mêmes moyens d'annulation.

La dite décision est consécutive à un avis du Service juridique du département duquel il résulte que la Régie n'appliquait pas convenablement le règlement en matière de nomination de fonctionnaires, du fait que tous les candidats écartés n'étaient pas informés, mais uniquement ceux qui précédaient au classement le candidat proposé par le Conseil d'Administration.

Cette lacune devait nécessairement entacher l'acte de nomination, quel que soit du reste le candidat promu, le classement n'étant, en effet, qu'un des éléments d'appréciation.

Il était dès lors indiqué de la réparer, sans attendre la décision du Conseil d'Etat, et de faire recommencer la procédure qui a permis de tenir compte, pour les nouvelles nominations, des intérêts de chaque candidat.

Après examen du dossier ainsi complété, le choix s'est porté sur les deux fonctionnaires en cause.

2) Il a été procédé à 18 nominations aux grades considérés :

- a) nominations hors cadre ou à titre personnel : 4;
- b) fonctionnaires qui occupent un emploi inférieur : 3;
- c) décisions conformes à l'avis du Conseil d'Administration : 8;
- d) nombre de fonctionnaires classés au point de vue de l'ancienneté avant les bénéficiaires des nominations :

De Schatkist heeft dus niets vereteld... aan de Regie op het krediet van 20 miljoen ingeschreven onder artikel 9. Ontvangsten van de begroting R. T. T. van 1955.

De inschrijving van een gelijkaardig krediet op de begroting voor 1956 heeft geen doel.

Voor het overige werd geen enkele subsidie door de Staat aan de Regie toegekend.

VRAAG :

Een commissaris werpt de vraag op van de benoemingsprocedure.

In een vorig antwoord spreekt de Minister van loutere en ongegronde beweringen ter zake van onregelmatige benoemingen. Nochtans is er in de R. T. T. en inzonderheid in de ambtenaarskringen een grote ontgoocheling en mistrouwen aangaande de benoemingspolitiek van de Minister van Verkeerswezen.

Vernomen werd dat in de laatste maanden een hele reeks benoemingen tot de graad minstens van directeur werden gedaan, die aanleiding hebben gegeven tot zeer talrijke onverantwoorde voorbijstrevingen, daar de ambtenaren die hiervan genoten hebben voor enige verdienste hebben dat zij behoren tot het kabinet van de Minister ofwel aangesloten zijn bij de B. S. P. of bij A. C. O. D.

Zou de heer Minister willen zeggen :

1) of het juist is dat twee benoemingen tot de graad van directeur die enkele maanden voordien gedaan werden, ingetrokken werden; de reden zou zijn dat zeer erge missingen in de procedure begaan werden namelijk t.o.v. van de verdrongen ambtenaren die geen gelegenheid zouden gekregen hebben hun overigens zeer wettige belangen te verdedigen. Of het juist is dat men also heeft willen beletten dat de actie ingezet door die ambtenaren bij de Raad van State haar normaal verloop zou hebben ? Is het juist dat de Minister onmiddellijk de benoemingsprocedure deed hervatten en dat die zo zeer betwiste benoemingen opnieuw bevestigd werden ?

2) Hoeveel benoemingen tot de graad van directeur of hoger gedaan werden bij de Regie T. T. sinds hij op het departement aangekomen is ?

a) hoeveel van die benoemingen werden gedaan buiten kader of ten persoonlijksten titel ?

b) onder de ambtenaren die genoten hebben van die benoemingen, hoeveel zijn er die in de kaders een lager ambt bezetten dan dit waarmee hun benoemingen zouden moeten overeenstemmen ?

c) hoeveel van de benoemingen werden doorgevoerd op eensluidend advies van de Raad van Beheer van de Regie T. T. ?

d) hoeveel ambtenaren waren voor elk van die benoemingen gerangschikt naar de anciënniteitsorde vóór hen die van die benoemingen genieten ?

ANTWOORD :

1) Het is juist dat twee benoemingen tot de graad van directeur ingetrokken werden en dat de benoemingsprocedure hervat werd. Maar het is verkeerd te zeggen dat de fout op de Minister rust. Inderdaad de kwestie is niet eigen aan de twee opgeworpen gevallen, doch zij betreft de benoemingsprocedure in 't algemeen. Zij zou zich evengoed in het verleden gesteld hebben indien in een verhaal bij de Raad van State een verzoeker dezelfde middelen tot nietigverklaring zou aangehaald hebben.

De gezegde beslissing is het gevolg van een advies van de Juridische Dienst van het Departement en waaruit blijkt dat de Regie het reglement inzake benoemingen van ambtenaren niet behoorlijk toepaste wegens het feit dat alle verdrongen kandidaten niet werden ingelicht, doch alleen die welke in de anciënniteitsorde aan de door de Raad van Beheer voorgedragen kandidaat voorafgingen.

Wegens die leemte moest de benoemingsakte noodzakelijkerwijze nietig zijn wie de benoemde kandidaat ook weze, vermits de rangorde enkel een der beoordelingselementen is.

Het was dan ook aangewezen haar te herstellen zonder de uitspraak van de Raad van State af te wachten en de benoemingsprocedure hiervan te vatten die toegelaten heeft voor de nieuwe benoemingen rekening te houden met de belangen van iedere kandidaat.

Na onderzoek van het aldus aangevulde dossier is de keuze op de twee betrokken kandidaten gevallen :

2) Er werd overgegaan tot 18 benoemingen tot de beschouwde graden :

- a) benoemingen buiten kader of ten persoonlijksten titel : 4;
- b) ambtenaren die een lager ambt bezetten : 3;
- c) beslissing eensluidend met het advies van de Raad van Beheer : 8;
- d) aantal ambtenaren gerangschikt naar gelang van de anciënniteit vóór hen die genieten van de benoemingen :

au grade de directeur (dans l'ordre des nominations) : 0, 6, 2, 15, 10, 12, 0, 82 (1), 6;
 au grade de directeur d'Administration : 1 et 3;
 au grade d'ingénieur-architecte en chef-directeur : 1;
 au grade d'ingénieur en chef-directeur : 3 et 1;
 au grade d'ingénieur en chef directeur d'Administration : 2, 0 et 0;
 au grade d'inspecteur général : 0.

A remarquer que ces renseignements n'ont pas beaucoup de signification : d'une part, tous les fonctionnaires plus anciens ne sont pas candidats; d'autre part, le classement par ancienneté ne constitue qu'un des éléments d'appréciation, les nominations ayant lieu au choix; enfin, le Conseil d'Administration n'a qu'une compétence d'avis, la décision appartenant au Ministre.

QUESTION :

A propos de dépenses du Cabinet ministériel, un membre désire avoir des éclaircissements au sujet du cas particulier d'un fonctionnaire de la Régie des T.T., attaché actuellement au Cabinet de M. le Ministre. Notre collègue, M. Behogne, qui ne fait pas partie de la commission des communications, a posé le 27 novembre 1955 sous le n° 27 une question parlementaire à ce sujet. A cette question, il a été répondu par le Ministre dans le bulletin du 13 décembre dernier, mais d'une façon fort évasive et insuffisante.

Il s'agissait d'une rétroactivité injustifiée de plusieurs années qui a été attachée à la nomination dont a bénéficié ce fonctionnaire. Cette mesure aurait eu pour effet de payer à ce fonctionnaire plus de 130.000 francs d'arriérés de traitement.

Dans la réponse, on joue sur les mots; là, par exemple, où il est déclaré qu'il est inexact que la personne visée ait refusé un emploi à plusieurs reprises. La vérité est qu'il y a eu refus de rejoindre la résidence où il devait exercer l'emploi nouveau. S'il n'a pas refusé à plusieurs reprises il a tout au moins refusé une fois, ce qui comporte exactement les mêmes conséquences, tout au moins pour l'affaire qui nous occupe. Ce refus qui ne peut être attribué qu'à des raisons de convenances personnelles, a d'ailleurs été constaté par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 2657. Les constatations faites par le Conseil d'Etat sont certainement exactes.

On joue encore sur les mots, là où l'on prétend qu'il est inexact qu'une question tendant à régler le cas personnel de ce fonctionnaire ait été soumise au Comité de Consultation Syndicale.

Sans doute, cette question fut-elle soumise sous une forme générale, mais tout le monde en connaissait le but caché, bien qu'aucune preuve ne peut être fournie.

Toujours est-il que cette question fut soumise, mais on n'a pas voulu le dire.

Dans ces conditions, le membre pose à nouveau la question de M. Behogne et insiste vivement pour qu'il soit répondu sur chaque point d'une façon claire et précise, pour lui permettre de comparer les réponses avec les éléments qu'il possède.

Voici ces questions :

Question I relative :

- 1) à une proposition ministérielle à discuter par le Comité de Consultation Syndicale;
- 2) aux motifs qui étaient à la base de cette proposition;
- 3) à l'accord ou au rejet par le Comité précité;
- 4) à la décision finale prise par le Ministre.

Question II relative au nombre de fonctionnaires dépassés par la mesure contestée.

Question III relative à la dépense supplémentaire à supporter par la Régie :

- a) pour la période qui se termine à fin 1955;
- b) pour la période 1956-1960 dans l'hypothèse que ce fonctionnaire n'obtiendrait pas de nouvelles promotions et dans l'hypothèse où il serait nommé directeur en 1956.

Question IV relative au montant des indemnités allouées à ce fonctionnaire pour 1955, du fait qu'il est attaché au Cabinet ministériel.

RÉPONSE :

Le Ministre ne peut que confirmer au sujet de cette question la réponse donnée à M. Behogne.

- (1) Avis conforme du Conseil d'Administration.

tot de graad van directeur (in de orde der benoemingen) : 0, 6, 2, 15, 10, 12, 0, 82 (1) en 6;
 tot de graad van directeur van administratie : 1 en 3;
 tot de graad van Hoofdingenieur-architect-directeur : 1;
 tot de graad van Hoofdingenieur-directeur : 3 en 1;
 tot de graad van Hoofdingenieur-directeur van administratie : 2, 0 en 0;
 tot de graad van inspecteur-generaal : 0.

Op te merken dat die inlichtingen niet veel betekenen : enerzijds zijn alle oudere ambtenaren geen candidaat; anderzijds is de rangorde per ancienniteit enkel één der beoordelingselementen, daar de benoemingen op keuze gebeuren; eindelijk heeft de Raad van Beheer enkel een adviserende bevoegdheid vermits de beslissing bij de Minister ligt.

VRAAG :

In verband met de uitgaven voor het ministerieel kabinet, vraagt een lid ophelderingen omtrent een particuliere toestand van een ambtenaar van de R. T. T., momenteel gehecht aan het Kabinet van de Minister.

Onze collega, de heer Behogne, die geen deel uitmaakt van de Commissie voor het verkeerswezen, heeft op 27 november 1955 onder n° 27 een parlementaire vraag dienaangaande gesteld. Op die vraag werd geantwoord door de Minister in het bulletin van 13 december jl., maar op een ontwijkende en onvoldoende wijze.

Het ging om een ongewettigde terugwerkende kracht van verschillende jaren die verbonden werd aan de benoeming waarvan die ambtenaar genoten heeft. Die maatregel zou voor gevolg gehad hebben dat aan de ambtenaar meer dan 130.000 frank weddeachterstallen betaald werden.

In het antwoord speelt men op de woorden; daar bv. waar verklaard wordt dat het onjuist is dat de bedoelde persoon herhaaldelijk een benoeming zou geweigerd hebben. De waarheid is dat er weigering geweest is om de standplaats te vervolgen die aangewezen werd om het nieuwe ambt uit te oefenen. Zo hij niet herhaaldelijk geweigerd heeft, heeft hij ten minste toch eenmaal geweigerd, wat tot identieke gevolgen leidt, ten minste voor de zaak die ons bezig houdt. Die weigering die enkel aan persoonlijke aangelegenheden kan toegeschreven worden, werd ten andere vastgesteld door de Raad van State in zijn arrest n° 2657. De door de Raad van State gedane vaststellingen zijn zeker juist.

Men speelt nog op de woorden daar waar beweerd wordt dat het onjuist is dat een zaak strekkende tot de regeling van het persoonlijk geval van die ambtenaar voorgelegd werd aan de Syndicale Raad van Advies.

Zeker werd die kwestie voorgelegd onder een algemene vorm, maar iedereen kende het verholen doel, hoewel geen enkel bewijs kan geleverd worden.

Feit is dat de zaak voorgelegd werd, maar men heeft het niet willen zeggen.

In die voorwaarden, stelt het lid opnieuw de vraag van de heer Behogne en dringt ten eerste aan opdat op elk punt op een klare en preciese wijze zou geantwoord worden, ten einde hem toe te laten de antwoorden te vergelijken met de in zijn bezit zijnde elementen.

Ziehier deze vragen :

Vraag I betreffende :

- 1) een ministerieel voorstel in de Syndicale Raad van Advies te bespreken;
- 2) de redenen die aan de basis van dit voorstel lagen;
- 3) het akkoord of de verwerping door voornoemde Raad;
- 4) de uiteindelijke beslissing door de Minister getroffen.

Vraag II, betreffende het aantal ambtenaren voorbijgestreefd ingevolge de betwiste maatregel;

Vraag III, betreffende de bijkomende uitgaven te dragen door de Regie :

- a) voor de periode die afgesloten wordt einde 1955;
- b) voor de periode 1956-1960 in de veronderstelling dat die ambtenaar geen nieuwe bevordering zou bekomen, en in de veronderstelling dat hij in 1956 tot directeur zou benoemd worden.

Vraag IV betreffende het bedrag van de vergoedingen toegekend aan die ambtenaar voor 1955, uit hoofde van zijn detachering bij het Ministerieel Kabinet.

ANTWOORD :

De Minister kan enkel het antwoord bevestigen omtrent die vraag verstrekt aan M. Behogne.

- (1) Eensluidend met het advies van de Raad van Beheer.

Néanmoins, il est précisé une nouvelle fois que la décision envisagée, prise après un examen objectif, répare un préjudice causé par une application inéquitable des règles administratives. En outre, il est absolument inexact qu'une question tendant à régler un cas personnel ait été soumise à l'avis du Comité de Consultation Syndicale. Il est présumé qu'il est fait ici allusion à une étude qui avait pour but de rechercher, pour l'avenir, une formule qui aurait permis de réduire le nombre très élevé de mutations qui se produisent à la Régie des T. T. à l'occasion de chaque travail d'avancement.

Le fonctionnaire visé, dont la conduite pendant toute la guerre fut brillante, a repris le rang de classement qu'il aurait toujours dû occuper. Le Ministre use, en ce faisant, du pouvoir d'appréciation qui ne peut lui être contesté.

Pour le surplus, il n'est pas dans nos traditions de publier des renseignements concernant les revenus personnels d'un agent.

Administration des Postes.

QUESTION :

Le personnel des postes se plaint amèrement de ne pouvoir, généralement, obtenir ses congés et ses repos réglementaires quand il le désire.

Monsieur le Ministre voudrait-il faire connaître, par Directions Régionales le nombre

- a) de congés;
- b) de repos;

restant à accorder au personnel facteurs, employés et fonctionnaires au 31 décembre 1955 et constituant le reliquat de 1955 ?

RÉPONSE :

1) Le 2 avril 1955 et le 7 juillet 1955, l'Administration des Postes a été priée de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les congés soient régulièrement accordés et les repos de compensation octroyés dans les délais réglementaires, à tous les membres du personnel de la Poste.

2) Au 31 décembre 1955, malgré les mesures prises, il restait à accorder :

1) au personnel fonctionnaires et employés :

- a) 22.487 jours de congé;
- b) 41.227 jours de repos de compensation.

2) au personnel facteurs :

- a) 26.636 jours de congé;
 - b) 131.873 jours de repos de compensation.
- se répartissant comme suit

Région ou Service	Fonctionnaires et employés		Facteurs	
	Congés	Repos	Congés	Repos
Office des chèques postaux	1.115	11.796	—	—
1 ^{re} Région	2.520	4.515	5.755	9.625
2 ^{de} Région	1.013	2.353	656	12.950
3 ^{de} Région	1.386	2.984	594	14.904
4 ^{de} Région	1.229	2.552	1.380	16.118
5 ^{de} Région	840	2.066	971	10.839
6 ^{de} Région	3.611	3.484	3.204	14.718
7 ^{de} Région	1.383	2.040	2.068	9.461
8 ^{de} Région	3.813	2.202	6.781	12.031
9 ^{de} Région	3.320	3.497	1.236	15.127
10 ^{de} Région	466	1.402	1.356	7.872
11 ^{de} Région	833	1.258	1.066	5.055
Direction-Bruxelles X	958	1.078	1.569	3.173
Totaux :	22.487	41.227	26.636	131.873

3) Ces chiffres représentent, en moyenne, 2 jours de congé et 7 jours de repos par agent.

Niettemmin preciseerd hij andermaal dat de besproken beslissing, genomen na een objectief onderzoek, een nadeel herstelt berokkend door een onbillijke toepassing van de administratieve regelen. Bovendien is het absoluut onjuist dat een zaak strekkende tot de regeling van een persoonlijk geval voorgelegd werd aan de Syndicale Raad van Advies. Hij veronderstelt dat hier wordt gezinspeeld op een studie die tot doel had voor de toekomst een formule te vinden die zou toegelaten hebben de zeer talrijke overplaatsingen te beperken die zich bij de Regie T. T. bij elk bevorderingswerk voordoen.

De bedoelde ambtenaar wiens houding tijdens de ganse oorlog schitterend was heeft de rangorde hernomen die hij steeds had moeten innemen. De Minister heeft also gebruik gemaakt van de beoordelingsmacht die hem niet kan betwist worden.

Verder ligt het niet in onze tradities inlichtingen te publiceren aangaande de persoonlijke inkomsten van een personeelslid.

Bestuur der Posterijen.

VRAAG :

Het personeel der Posterijen beklagt er zich bitter over dat het zijn verlof en zijn reglementaire rustdagen over 't algemeen niet kan bekomen als het zulks wenst.

Zou de Heer Minister willen doen kennen, per gewestelijke directie, hoeveel :

- a) verlofdagen;
- b) rustdagen :

op 31 december 1955 nog moesten toegestaan worden aan het brievenbestellers-, beampten- en ambtenarenpersoneel als overschot van 1955 ?

ANTWOORD :

1) Op 2 april 1955 en 7 juli 1955, werd het Bestuur der Posterijen verzocht al de vereiste maatregelen te treffen opdat de verlofdagen regelmatig en de vergeldende rustdagen in de reglementaire termijnen zouden toegekend worden aan al de personeelsleden van de Posterijen.

2) Op 31 december 1955 moesten nog toegestaan worden :

1) aan het ambtenaren- en beamptenpersoneel :

- a) 22.487 dagen verlof;
- b) 41.227 compensatierustdagen.

2) aan het bestellerspersoneel :

- a) 26.636 dagen verlof;
 - b) 131.873 compensatierustdagen.
- onderverdeeld als volgt :

Gewest of dienst	Ambtenaren en beampten		Bestellers	
	Verlofdagen	Rustdagen	Verlofdagen	Rustdagen
Bestuur der Postchecks	1.115	11.796	—	—
1 ^{ste} Gewest	2.520	4.515	5.755	9.625
2 ^{de} Gewest	1.013	2.353	656	12.950
3 ^{de} Gewest	1.386	2.984	594	14.904
4 ^{de} Gewest	1.229	2.552	1.380	16.118
5 ^{de} Gewest	840	2.066	971	10.839
6 ^{de} Gewest	3.611	3.484	3.204	14.718
7 ^{de} Gewest	1.383	2.040	2.068	9.461
8 ^{de} Gewest	3.813	2.202	6.781	12.031
9 ^{de} Gewest	3.320	3.497	1.236	15.127
10 ^{de} Gewest	466	1.402	1.356	7.872
11 ^{de} Gewest	833	1.258	1.066	5.055
Directie Brussel X	958	1.078	1.569	3.173
Totalen :	22.487	41.227	26.636	131.873

3) Deze cijfers vertegenwoordigen, gemiddeld, 2 verlof- en 7 rustdagen per agent.

4) A ce propos, il convient de rappeler :

a) que pour la première fois en 1955 un régime plus favorable de congés a été appliqué;

b) que les repos de compensation proviennent en ordre principal de l'exécution du service les dimanches et jours fériés et durant les périodes de Noël et Nouvel-An, particulièrement laborieuses pour les agents des Postes.

QUESTION :

M. le Ministre voudrait-il faire connaître si la Ville de Namur peut espérer posséder pour 1958, des bureaux de postes dignes d'un grand centre touristique.

Il y a deux bureaux de poste à Namur : l'un est insalubre; l'autre est installé dans un bazar alors que, pour celui-ci, les Domaines ont mis à la disposition des postes, un terrain situé en bonne place ?

Si la poste n'est pas responsable de cette carence, qui est responsable ?

Quelles mesures compte prendre M. le Ministre pour faire cesser cette situation que seul, le « lymphatisme » bien connu des Namurois peut tolérer ?

RÉPONSE :

Namur 1 (Station).

Le Département des Travaux Publics a fait procéder le 24 juin 1955 à l'adjudication des travaux relatifs à l'agrandissement de ce bureau. Cette entreprise a fait l'objet d'une réadjudication en date du 2 septembre 1955.

Actuellement, ces travaux sont en cours d'exécution; on peut donc admettre qu'ils seront terminés avant 1958.

Namur 2.

La reconstruction de ce bureau est prévue sur l'emplacement qui lui est destiné, depuis 1951, à l'avenue Golenvaux.

Le programme de cette construction a été transmis en juin 1954 au Département des Travaux Publics, seul qualifié pour l'érection du nouveau bâtiment et, à cette fin, un crédit de 2.000.000 de francs avait été inscrit au budget « Dommages de guerre » de l'exercice 1955.

Les rappels adressés par l'Administration des Postes à ce Département en février et juillet 1954, sont restés sans suite.

Le 12 janvier courant, M. le Ministre a attiré à nouveau l'attention de son collègue des Travaux Publics et de la Reconstruction sur l'urgence que présentait la réalisation de cette entreprise et a insisté notamment pour qu'elle soit mise en adjudication au début de cette année.

QUESTION :

Dans son exposé devant la Commission Sénatoriale des Communications, M. le Ministre, d'une part, a déclaré que le trafic des postes augmentait sans cesse et, d'autre part, a répondu par la négative à la question de savoir si l'on y prévoit des recrutements de personnel.

En ceci, il y a ajouté qu'il y a, toutefois, deux exceptions qui se justifient par le rétablissement de services techniques et le recrutement d'agents temporaires en raison de « l'extension prise par certains quartiers ».

De l'avis du commissaire, ces extensions de quartiers sont « définitives ». Elles postulent donc des recrutements définitifs.

Pourrait-on savoir pourquoi, dès lors, l'on se borne à recruter des temporaires au lieu de procéder réglementairement, c'est-à-dire, par voie de concours ?

RÉPONSE :

L'Administration des Postes se voit dans la nécessité, pour faire face à ses obligations, de recruter des auxiliaires-facteurs qui assurent des services incomplets et intermittents.

Ces auxiliaires-facteurs ont accès à la fonction de facteur par la voie de concours qui sont organisés dans le cadre du Statut des agents de l'Etat, par le Secrétariat Permanent de Recrutement.

Les lauréats de ces épreuves ainsi que les agents qui sont issus des mesures de régularisation suffisent amplement pour alimenter le cadre de facteurs pendant une longue période.

4) Desaan gaande dient herinnerd :

a) dat voor de eerste maal in 1955 een ginsuyet verlofstelsel werd toegepast;

b) dat de vergeldende rustdagen vooral voortvloeiën uit de uitvoering van de dienst op de zon- en feestdagen en gedurende de Kerstmis- en Nieuwjaarsperiodes die voor de agenten der Posterijen bijzonder hard zijn.

VRAAG :

Zou de heer Minister mij willen zeggen of de Stad Namen er mag op rekenen, in 1958, over postkantoren te beschikken die dit groot toeristisch centrum waardig zullen zijn.

Te Namen bestaan twee postkantoren : het ene is ongezond; het andere is ingericht in een warenhuis niettegenstaande de Domeinen, voor dit kantoor, een goed gelegen bouwgrond ter beschikking van de Posterijen hebben gesteld.

Indien de Posterijen niet verantwoordelijk zijn voor deze tekortkoming, wie is dan verantwoordelijk ?

Welke maatregelen denkt de Heer Minister te nemen om een einde te maken aan die toestand, die alleen door het welbekende lijdzzaamheid der Namenaren wordt geduld ?

ANTWOORD :

Namen 1 (Station).

Het Departement van Openbare Werken is tot de aanbesteding der vergrotingswerken van dit kantoor overgegaan op 24 juni 1955. Een heraanbesteding had plaats op 2 september 1955.

Deze werken zijn voor 't ogenblik in uitvoering; men mag dus aannemen dat ze vóór 1958 zullen beëindigd zijn.

Namen 2.

De heropbouw van dit kantoor wordt op de sinds 1951 daartoe bestemde plaats, op de Golenvauxlaan, voorzien.

In juni 1954 werd het programma van deze opbouw aan het Departement van Openbare Werken overgemaakt, dat alleen bevoegd is het nieuw kantoor op te richten, en, tot dit doel, werd een krediet van 2.000.000 frank op de begroting van « Oorlogsschade » van het dienstjaar 1955, ingeschreven.

De door het Bestuur der Posterijen in februari en juli 1954 aan dit Departement gestuurde herinneringsnota's, bleven zonder gevolg.

Op 12 januari heeft de Heer Minister opnieuw de aandacht van zijn collega van Openbare Werken en Wederopbouw op het dringend karakter van deze onderneming gevestigd en heeft er o.a. op aangedrongen opdat zij in het begin van dit jaar in aanbesteding zou worden gegeven.

VRAAG :

In zijn uiteenzetting voor de Senaatscommissie van Verkeerswezen, heeft de Heer Minister enerzijds gezegd dat het postverkeer voortdurend vermeerdeerde en anderzijds ontkennend geantwoord op de vraag te weten of men er personeelsaanwervingen voorzag.

Hij heeft daar nochtans aan toegevoegd dat twee uitzonderingen zich rechtvaardigen ingevolge het heroprichten van technische diensten en de aanwerving van tijdelijken wegens de « uitbreiding genomen door sommige wijken ».

Naar ons bescheiden meening zijn die wijkuitbreidingen van « blijvende aard ». Zij vergen dus definitieve aanwervingen.

Mag men derhalve weten waarom men zich beperkt tot de aanwerving van tijdelijken in plaats van reglementair te werk te gaan, d.w.z. door middel van vergelijkende examens ?

ANTWOORD :

Om aan zijn verplichtingen het hoofd te bieden ziet het Bestuur der Posterijen zich verplicht hulpbrievenbestellers aan te werven die onvolledige en intermitterende diensten verrichten.

Die hulpbrievenbestellers hebben toegang tot de functie van brievenbesteller ingevolge vergelijkende examens die door het Vast Wervingssecretariaat binnen het kader van het Statuut van het Rijks-personeel worden ingericht.

De laureaten van die examens alsmede de ingevolge de regularisatiemaatregelen benoemde personeelsleden volstaan ruimschoots om het kader van de brievenbestellers gedurende een lange periode aan te vullen.

QUESTION :

Aucun concours de recrutement d'employés n'a été organisé à l'inter-vention du Secrétariat Permanent de Recrutement depuis la guerre.

Depuis lors, de nombreux agents sont ou bien décédés, ou ont été mis à la retraite.

Il est incontestable que les mesures de régularisation prises en faveur des temporaires ou des agents inférieurs réunissant les conditions voulues, n'ont pas eu pour effet de combler toutes les vacances.

La preuve en est que l'Administration des postes recrute sans cesse des employés auxiliaires.

M. le Ministre voudrait-il faire connaître les raisons de ces procédés et pourquoi des concours ne sont pas organisés par le Secrétariat Permanent de Recrutement ?

RÉPONSE :

L'effectif actuel de l'Administration des postes se présente comme suit :

	Cadre	Effec- tif	Vacances d'emplois	Emplois vacants dans les grades supérieurs	Total des vacances
Rédacteur	768	532	236	88	324
Commis	4.277	4.032	245	40 (percepteurs de 4 ^e classe)	285

Les vacances d'emploi mentionnées à la dernière colonne du tableau ci-dessus sont susceptibles d'être comblées par les lauréats des concours d'accession actuellement en cours et prévus à l'article 8 de l'arrêté royal du 25 novembre 1953 portant des mesures exceptionnelles de nomination à titre définitif dans les administrations de l'Etat et à l'article 7 de l'arrêté royal du 8 février 1954 relatif à la régularisation de certains auxiliaires de l'Administration des Postes.

En conséquence, et à défaut de connaître les résultats des épreuves précitées, il n'est pas possible de déterminer dès à présent le nombre d'emplois qui resteront éventuellement vacants ni d'être fixé sur la nécessité d'organiser un concours statutaire d'admission aux grades de commis et de rédacteur.

D'autre part, le recrutement d'auxiliaires-employés doit nécessairement se poursuivre pour :

- 1) assurer les nombreux services à vacations incomplètes;
- 2) remplacer les auxiliaires démissionnaires, ceux qui sont nommés au grade de commis ou ceux qui accomplissent leur terme de milice;
- 3) satisfaire aux besoins croissants du service — nouveaux postes, non encore repris au cadre organique — et assurer les missions de renfort aux échéances.

Pour le surplus, et ainsi que le rappelle le rapport du Secrétaire Permanent au Gouvernement pour l'année 1954 (*Moniteur Belge*, n° 27, du 27 janvier 1956), la décision d'interdire tout recrutement de nouveaux agents définitifs ou temporaires, prise par M. le Premier Ministre Van Houtte le 30 avril 1952 a été maintenue par le Gouvernement actuel. En conséquence, il n'est donné suite aux demandes de recrutement qu'après décision expresse de M. le Premier Ministre.

QUESTION :

Depuis que les bâtiments des postes sont du ressort du Ministère des Travaux Publics, des crédits pour constructions neuves sont à la disposition de ce Département.

M. le Ministre voudrait-il nous fixer :

- 1) sur l'importance des crédits à effectuer à de nouvelles constructions de bureaux de poste, en 1954 et en 1955 ?
- 2) sur le montant des crédits dépensés à ces fins, pour chacun des exercices 1954 et 1955 ?
- 3) sur la destination donnée à ceux des crédits qui n'ont pas été utilisés aux fins prévues, durant les années de référence ?

VRAAG :

Geen enkel vergelijkend examen voor aanwerving van beambten is sedert de oorlog door bemiddeling van het Vast Wervingssecretariaat ingericht geworden.

Sedertdien zijn talrijke personeelsleden overleden ofwel op rust gesteld geworden.

Het staat onbetwistbaar vast dat al de regularisatiemaatregelen genomen ten gunste van de tijdelijken of van de lagere personeelsleden die aan de gestelde eisen voldoen, niet in al de vacatures hebben kunnen voorzien.

Het bewijs hiervan is gelegen in het feit dat het Bestuur der Posterijen voortdurend hulpbeambten aanwerft.

Gelieve de heer Minister te zeggen om welke redenen also gehandeld wordt en waarom geen vergelijkende examens door het Vast Wervingssecretariaat ingericht worden.

ANTWOORD :

Het huidig effectief van het Bestuur der Posterijen ziet er uit als volgt :

	Kader	Effec- tief	Open- staande plaatsen	Openstaande plaatsen in de hogere graden	Totaal der openstaande plaatsen
Opsteller	768	532	236	88	324
Klerk	4.277	4.032	245	40 (ontvangers 4 ^e klasse)	285

De in de laatste kolom van de tabel hiervoren vermelde openstaande betrekkingen kunnen worden ingenomen door de laureaten van de vergelijkende overgangsexamens die thans afgenomen worden en voorzien zijn bij artikel 8 van het koninklijk besluit van 25 november 1953 houdende uitzonderlijke maatregelen tot benoeming in vast verband in de Rijksbesturen, alsmede bij artikel 7 van het koninklijk besluit van 8 februari 1954 betreffende de regularisatie van sommige hulpkrachten van het Bestuur der Posterijen.

Aangezien de resultaten van die examens nog niet bekend zijn, is het dan ook niet mogelijk nu reeds het aantal betrekkingen te bepalen die eventueel zullen vacant blijven of uit te maken of het noodzakelijk is een statutair vergelijkend examen voor toelating tot de graden van klerk en opsteller in te richten.

Aan de andere kant moet de aanwerving van hulpbeambten volstrekt worden voortgezet om :

- 1) de menigvuldige diensten met onvolledige vacaties uit te voeren;
- 2) te voorzien in de vervangings van de ontslagnemende hulpkrachten, van die welke tot klerk benoemd worden of hun militieplicht vervullen;
- 3) in de toenemende behoeften van de dienst — nieuwe, nog niet in het organiek kader opgenomen posten — te voorzien en op de vervaldagen als versterking op te treden.

Voor het overige, en zoals er aan herinnerd wordt in het door de Vaste Secretaris bij de Regering uitgebracht verslag voor het jaar 1954 (*Belgisch Staatsblad*, n° 27, van 27 Januari 1956), werd de door de heer Eerste-Minister Van Houtte op 30 april 1952 genomen beslissing, waarbij alle aanwerving van nieuwe vaste of tijdelijke personeelsleden verboden werd, door de huidige Regering gehandhaafd. Dienvolgens wordt op de aanvragen om aanwerving slechts ingegaan na uitdrukkelijke beslissing van de heer Eerste-Minister.

VRAAG :

Sinds de postgebouwen onder het Ministerie van Openbare Werken ressorteren, staan kredieten voor nieuwe gebouwen ter beschikking van dat Departement.

Gelieve de Heer Minister ons kenpis te geven :

- 1) van het bedrag van de kredieten voor het bouwen van nieuwe postkantoren in 1954 en 1955 ?
- 2) van het bedrag van de tot dat doel aangewende kredieten, voor ieder van de dienstjaren 1954 en 1955 ?
- 3) van de bestemming gegeven aan die kredieten welke gedurende voormelde jaren niet voor de voorgeschreven doeleinden werden aangewend ?

RÉPONSE :

1) Pour les exercices budgétaires 1954 et 1955, il a été alloué en vue de l'érection de bâtiment des postes (constructions nouvelles et agrandissements) 21.000.000 de francs pour 1954 et 29.000.000 de francs pour 1955.

2) Les crédits dépensés à ces fins (nouvelles constructions et agrandissements) sont respectivement de 14.099.000 francs en 1954 et de 28.345.000 francs en 1955.

3) a) 1954.

Le reliquat des crédits alloués sur l'exercice de 1954 soit 6.901.000 fr. (21.000.000 de francs — 14.099.000 francs) a été utilisé de la façon suivante :

I. — 6.297.000 francs pour l'achat de terrains, d'immeubles et pour l'aménagement de bureaux (gros entretien, chauffage central, chambres-fortes, etc.);

II. — le solde de 604.000 francs n'a pas été utilisé et est tombé en annulation.

b) 1955.

Outre la somme de 28.345.000 francs visée ci-dessus, un montant de 7.222.000 francs a été dépensé pour l'achat d'immeubles, terrains, etc., à charge de l'article 502/3/A réservé aux acquisitions d'immeubles pour tous les départements.

R. V. A.

QUESTION :

Il est demandé à M. le Ministre de donner des renseignements au sujet des difficultés qui se sont produites avec le personnel Radar.

Est-il exact que certains agents sont passés à l'I.N.R. du fait qu'ils y bénéficient d'un traitement plus élevé?

Combien d'agents fonctionnent à ce service?

Quels sont leurs barèmes?

RÉPONSE :

1) Ce personnel doit être hautement qualifié, les besoins de l'industrie privée et de la télévision sont grands et les agents qualifiés rares.

2) Un premier électricien-radio employé au radar de surveillance de Melsbroek (barème 72.000-108.000) a réussi en 1954 l'examen de technicien à l'I.N.R. (barème 85.600-145.600) et a quitté la R.V.A. le 30 juin 1955 par démission pour entrer au Service de la Télévision de l'I.N.R.

Un premier électricien-radio employé au radar de surveillance de Melsbroek (barème 72.000-108.000) a quitté la R.V.A. en 1955 pour faire une carrière coloniale.

3) Le cadre de la R.V.A., qui date de 1947, ne contient aucun effectif pour la maintenance des radars de Melsbroek.

Une commission indépendante de la Régie a estimé que le strict minimum du personnel nécessaire était de 8 techniciens radar et 4 premiers-électriciens radar.

Le personnel en service actuellement comprend 1 technicien radar (barème 76.000-136.000) et 3 premiers-électriciens radio, ff. techniciens radio.

Le personnel complémentaire sera engagé incessamment.

QUESTION :

Où en est-on avec les plans de l'aérogare?

Il a été promis de communiquer ces plans à la Commission et de fixer cette dernière au sujet des intentions du Ministre. Jusqu'à présent rien n'a été fait à ce sujet et ceci inquiète le membre d'autant plus qu'il a appris qu les plans originaux ont été complètement remaniés.

RÉPONSE :

Le plan du projet de l'aérogare nouvelle tel qu'il sera conçu définitivement est en préparation. L'esquisse générale a déjà été adoptée.

Je ne manquerai pas de la communiquer le plus tôt possible aux membres de la Commission avec tous les commentaires nécessaires.

ANTWOORD :

1) Voor de begrotingsjaren 1954 en 1955 werd, met het oog op het optrekken van postgebouwen (nieuwe gebouwen en vergrotingen), 21.000.000 frank voor 1954 en 29.000.000 frank voor 1955 uitgetrokken.

2) De tot dat doel (nieuwe gebouwen en vergrotingen) aangewende kredieten bedroegen respectievelijk 14.099.000 frank in 1954 en 28.345.000 frank in 1955.

3) a) 1954.

Het overschot van de voor het dienstjaar 1954 uitgetrokken kredieten, zegge 6.901.000 frank (21.000.000 frank — 14.099.000 frank) werd aangewend op de volgende wijze :

I. — 6.297.000 frank voor het aankopen van grond en gebouwen en voor het inrichten van kantoren (gewoon onderhoud, centrale verwarming, kluizen, enz.);

II. — het saldo, 604.000 frank, werd niet aangewend en werd vernietigd.

b) 1955.

Benevens de som van 28.345.000 frank, waarvan hierboven sprake, werd een bedrag van 7.222.000 frank uitgegeven voor de aankoop van gebouwen, grond, enz. ten laste van artikel 502/3/A, voorbehouden voor aankopen van gebouwen voor al de departementen.

R. L. W.

VRAAG :

Zou de heer Minister uitleg willen verschaffen wat betreft de moeilijkheden die zich voordeden met het radarpersoneel.

Is het waar dat sommige bedienden overgegaan zijn naar het N.I.R. omdat ze er een hogere bezoldiging genieten?

Hoeveel personeelsleden worden er in deze dienst gebruikt?

Wat zijn hun barema's?

ANTWOORD :

1) De scholing van bewust personeel moet zeer hoog zijn; de behoeften van de privaatsnijverheid en van de televisie zijn groot en het aantal geschoolde krachten zeldzaam.

2) Een eerste radioelektricien, tewerkgesteld aan de toezichtsradar van Melsbroek (weddeschaal 72.000-108.000), is in 1954 geslaagd voor het examen van technicus bij het N.I.R. (weddeschaal 85.600-145.600) en heeft op 30 juni 1955 zijn ontslag bij de R.L.W. gegeven om naar de Televisie-diensten van het N.I.R. over te gaan.

Een eerste radioelektricien, tewerkgesteld aan de toezichtsradar van Melsbroek (weddeschaal 72.000-108.000), heeft de R.L.W. in 1955 verlaten voor een koloniale loopbaan.

3) Het kader van de R.L.W., dat van 1947 dateert, behelst geen enkel effectief voor het onderhoud van de radartoestellen te Melsbroek.

Een Commissie welke onafhankelijk stond van de R.L.W., heeft het strikt minimum aan nodige krachten geraamd op 8 radartechnici en 4 eerste radar-elektriciens.

Het thans tewerk gesteld personeel omvat: 1 radiotechnicus (weddeschaal 76.000-136.000); 3 eerste radioelektriciens, die als waarnemend radiotechnicus fungeren.

Het aanvullend personeel zal eerlang worden aangeworven.

VRAAG :

Hoe staat het met de plans van de Luchthaven?

Er werd beloofd dat de Commissie zou inzage krijgen van de plans en de inzichten van de Minister. Dat werd nog niet gedaan en dit verontrust het lid, aangezien hij vernomen heeft dat de oorspronkelijke plans helemaal vernieuwd werden.

ANTWOORD :

Het plan van het ontwerp van het nieuwe luchtstation zoals het definitief zal worden opgevat, is in voorbereiding. De algemene schets werd reeds aangenomen.

Ik zal niet nalaten deze zodra mogelijk aan de Commissieleden ter inzage te geven, met de nodige toelichting.

Radio et Télévision.

QUESTION :

On a lu avec beaucoup d'intérêt le rapport du Sénat concernant la « Tour » et on est surpris d'apprendre par les conclusions que le Ministre a l'intention de créer une nouvelle commission consultative. Y a-t-il donc des éléments nouveaux qui n'avaient pas été examinés par la première commission et quels sont éventuellement ces éléments ?

RÉPONSE :

Le Gouvernement précédent avait créé, pour une durée de trois ans, une commission technique de la télévision. On songe, les 3 années en question étant révolues, à recréer une nouvelle commission du même type.

QUESTION :

Le Gouvernement a-t-il pris une décision concernant la construction de la Tour comme la presse l'a annoncé ? Après lecture du rapport du Sénat beaucoup d'éléments plaident en faveur de la construction.

RÉPONSE :

Le Gouvernement a pris une décision de principe en faveur de la construction de la Tour. La décision définitive est subordonnée aux conclusions que présenteront les experts étrangers appelés récemment en consultation.

QUESTION :

Le Ministre a-t-il pris une décision concernant la taxe sur la T. V. ? Quel en est le montant ? Combien rapportera-t-elle ? Comment sera-t-il possible de déceler les téléspectateurs qui n'auraient pas payé leur taxe ?

RÉPONSE :

La décision concernant une taxe sur la T. V. n'a pas encore été prise. Il existe des appareils permettant de déceler les récepteurs de télévision en fonctionnement.

QUESTION :

Le Ministre a-t-il l'intention de doter la T. V. d'une administration autonome ? La conséquence n'en serait-elle pas une augmentation des frais ? Quels sont les arguments justifiant cette séparation ?

RÉPONSE :

Le Parlement décidera de la solution à donner à cette question lors de l'examen du nouveau statut de l'I. N. R.

QUESTION :

Le Statut actuel de l'I. N. R. date de juin 1930. Tous les ministres et quelques membres du Parlement ont déjà déposé un nouveau Statut de l'I. N. R. sans que ces projets aient jamais été discutés publiquement au Parlement. Toutefois le Statut actuel est périmé. Le Ministre ne croit-il pas le moment arrivé pour prendre une initiative dans ce domaine ?

RÉPONSE :

Le Ministre a l'intention de déposer au moment opportun un projet de loi concernant le nouveau statut de l'I. N. R.

Radio en Televisie.

VRAAG :

Men heeft met veel belangstelling het verslag van de Senaat gelezen, met betrekking tot de « Toren » en men is verrast in de conclusies te lezen dat de Minister een nieuwe Commissie in het leven ging roepen om een advies uit te brengen. Zijn er dan nieuwe elementen die door de eerste Commissie niet konden onderzocht worden ? Welke zijn eventueel deze elementen ?

ANTWOORD :

De vorige Regering had, voor drie jaar, een technische commissie voor de Televisie gesticht. Men denkt er aan, gezien deze drie jaar verlopen zijn, een nieuwe commissie van hetzelfde type in het leven te roepen.

VRAAG :

Heeft de Regering een beslissing getroffen inzake het oprichten van de « Toren », zoals de pers aangekondigd heeft ? Na lezing van het verslag van de Senaat, pleiten vele elementen ten voordele van deze oprichting.

ANTWOORD :

De Regering heeft een principiële beslissing ten voordele van de oprichting van de toren getroffen. De definitieve beslissing hangt af van de conclusies die zullen voorgelegd worden door de vreemde experten die onlangs werden geraadpleegd.

VRAAG :

Heeft de Minister een beslissing getroffen inzake de Televisietaks ? Hoeveel is het bedrag er van ? Wat zal ze opbrengen ? Hoe kan men de Televisiekijkers ontdekken die hun taks niet betalen ?

ANTWOORD :

De beslissing inzake de T. V.-taks werd nog niet getroffen. Er bestaan toestellen waarmee het mogelijk is de televisiekijkers te ontdekken als zij in werking zijn.

VRAAG :

Heeft de Minister het inzicht van de Televisie een autonoom bestuur te maken ? Kunnen hierdoor de onkosten niet verhogen ? Welke zijn de argumenten die deze splitsing verantwoorden ?

ANTWOORD :

Het Parlement zal beslissen over de oplossing die aan deze vraag zal gegeven worden tijdens de bespreking van het nieuw statuut van het N. I. R.

VRAAG :

Het huidige statuut van het N. I. R. bestaat van in juni 1930. Alle Ministers en sommige Parlementsleden hebben reeds een nieuw statuut van het N. I. R. neergelegd. Maar deze ontwerpen hebben het nooit tot een openbare bespreking in het Parlement gebracht. Het huidige statuut is nochtans verouderd. Meent de Minister niet dat het ogenblik aangebroken is om op dit gebied iets te doen ?

ANTWOORD :

De Minister heeft het inzicht te gepasten tijde een wetsontwerp over het Statuut van het N. I. R. bij het Parlement in te dienen.

S. N. C. B.

QUESTION :

Un commissaire a appris par les journaux qu'une commission spéciale de fonctionnaires serait chargée d'exercer un contrôle spécial sur la S. N. C. B. en vue de vérifier si la législation en matière de contrôle des parastataux est respectée.

Il exprime le désir de voir confier ce contrôle non pas à des fonctionnaires, mais au collège des commissaires de la S. N. C. B.

RÉPONSE :

L'application de la loi sur le contrôle de certaines institutions d'utilité publique appartient au pouvoir exécutif. Dès lors, il est logique qu'un Comité ministériel restreint ait été constitué en vue d'examiner les problèmes spéciaux soulevés par cette loi en ce qui concerne la S. N. C. B.

Il s'agit en l'occurrence d'un domaine qui échappe à la mission de surveillance confiée au Collège des Commissaires.

Je me permets en outre d'attirer l'attention de l'honorable membre sur le fait que ces Commissaires sont nommés, trois par la Chambre des Représentants et trois par le Sénat, de sorte qu'ils ne dépendent nullement du pouvoir exécutif.

QUESTION :

Le Ministre a dit que la Société serait en boni en 1955. Cela n'est-il pas simplement dû au fait que les subsides ont été augmentés ?

D'après le budget le montant de l'intervention de l'État est passé de 150 millions à 221 millions.

N'est-ce pas là la raison pour laquelle on enregistre actuellement un boni ?

RÉPONSE :

En effet, il a déjà été fait état du boni de l'exploitation de 1955, mais plus particulièrement en fonction du fait que ce boni a permis de porter la dotation de renouvellement au montant usuel de 1.020 millions alors que, par souci de l'équilibre financier indispensable du compte d'exploitation, la dotation en question avait dû être ramenée à 500 millions dans les prévisions initiales en ce qui concerne le budget de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges pour 1955.

Le Parlement a d'ailleurs été mis au courant de cet état de choses antérieur.

L'octroi de subsides par l'État est totalement étranger à l'évolution favorable des résultats d'exploitation que la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a pu enregistrer en 1955. L'augmentation de l'intervention de l'État, qui a été portée de 150 à 221 millions, est d'ailleurs un élément qui ne figure qu'aux prévisions budgétaires pour 1956 et est uniquement destinée à compenser les dépenses supplémentaires en matière de charges du personnel, qui doivent normalement être supportées par l'État.

QUESTION :

Depuis trois ans figure au budget un montant de 350 millions comme intervention dans les pensions des agents qui étaient au service de l'État avant 1926. Le nombre d'ayants droit ne change-t-il donc jamais, puisque ce montant reste toujours le même ?

RÉPONSE :

Cette question serait parfaitement fondée si le montant de 350 millions correspondait aux dépenses réelles afférentes aux pensions payées aux agents mis à la retraite avant le 1^{er} septembre 1926 ou repris de l'État à cette date et qui sont considérés comme étant en surnombre par rapport à l'effectif normal indispensable à l'exploitation des chemins de fer.

Or le montant en question est de beaucoup inférieur à la dépense réelle et n'est donc nullement influencé par les variations du nombre d'ayants droit.

N. M. B. S.

VRAAG :

Een commissaris heeft vernomen langs de pers dat een speciale commissie van ambtenaars er zou mede belast zijn, een bijzondere controle uit te oefenen op de N. M. B. S. om na te gaan of de wetgeving inzake controle der parastatale instellingen geëerbiedigd wordt.

Hij spreekt de wens uit dat dit vraagstuk zou toevertrouwd worden niet aan ambtenaars, maar wel aan het college van commissarissen van de N. M. B. S.

ANTWOORD :

De toepassing van de wet betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut behoort aan de uitvoerende macht. Dienvolgens is het logisch dat een beperkt ministerieel Comité werd gevormd om de speciale vraagstukken te onderzoeken die deze wet, wat de N. M. B. S. betreft, doet oprijzen.

Het gaat in dit geval om een gebied dat ontsnapt aan de aan het College van Commissarissen toevertrouwde taak van toezicht.

Moge ik overigens de aandacht van het achtbaar lid vestigen op het feit dat deze Commissarissen benoemd worden, drie door de Kamer der Volksvertegenwoordigers en drie door de Senaat, zodat zij dus geenszins van de uitvoerende macht afhankelijk zijn.

VRAAG :

De Minister heeft gezegd dat de Maatschappij een boni zal boeken in 1955. Komt dat niet eenvoudig door het feit dat de toelagen verhoogd werden ?

Men vindt in de begroting dat het bedrag van de tussenkomst van de Staat gestegen is van 150 miljoen tot 221 miljoen.

Is het niet daarom dat er nu een boni is ?

ANTWOORD :

Er werd inderdaad reeds gewag gemaakt van het batig resultaat van de exploitatie van 1955, maar dan vooral in functie van het feit dat dit resultaat het mogelijk heeft gemaakt de dotatie voor vernieuwing te brengen tot het gebruikelijke bedrag van 1.020 miljoen, terwijl, om wille van het noodzakelijk financieel evenwicht van de exploitatierekening, bedoelde dotatie moest ingekrompen worden tot 500 miljoen in de oorspronkelijke ramingen van de begroting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor 1955.

Het Parlement werd trouwens van deze vroegere stand van zaken op de hoogte gebracht.

Het toekennen van Staatstoelagen is volkomen vreemd aan de gunstige evolutie van de bedrijfsuitkomsten die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in 1955 heeft mogen boeken. Trouwens de verhoging van de Staatstussenkomst van 150 tot 221 miljoen is een element dat men slechts terugvindt in de begrotingsramingen voor 1956 en strekt alleen tot compensatie van bijkomende uitgaven aan personeelslasten, die normaal door de Staat dienen gedragen.

VRAAG :

Sedert drie jaar ziet men in de begroting een bedrag van 350 miljoen staan als tussenkomst voor de pensioenen van de agenten die vóór 1926 in dienst waren van de Staat. Wordt het aantal rechthebbenden dan niet gewijzigd aangezien dit bedrag altijd hetzelfde blijft ?

ANTWOORD :

Deze vraag zou volkomen gegrond zijn indien het bedrag van 350 miljoen overeenstemde met de werkelijke uitgaven aan pensioenen voor het personeel op rust gesteld vóór 1 September 1926 of op dezelfde datum overgenomen van de Staat en dat aangezien wordt als overtoollig ten overstaan van een normaal, voor de exploitatie van de spoorwegen, noodzakelijk effectief.

Welnu bedoeld bedrag ligt verre beneden deze werkelijke uitgave en wordt dan ook in geen deele beïnvloed door de wijzigingen die zich in het aantal rechthebbenden voordoen.

QUESTION :

Un commissaire s'inquiète de la situation d'une certaine partie du personnel de la S.N.C.B. repris de l'Etat. Ces agents prétendent avoir été lésés et le Conseil d'Etat leur a donné raison. Certains d'entre eux assignent maintenant la Société en Conseil de Prud'hommes. Les sommes qu'ils revendiquent semblent importantes.

Combient d'agents sont dans le cas ?

Quel sera le montant de la dépense supplémentaire ?

RÉPONSE :

Un arrêt rendu le 14 juillet dernier par le Conseil d'Etat annule l'acte de la S.N.C.B. intitulé « Avis 96 P de décembre 1951 » modifiant les rémunérations du personnel statutaire à partir du 1^{er} janvier 1951 et plus spécialement les dispositions de cet acte établissant les barèmes 206, 207 et 209 intéressant principalement les sous-commissaires de surveillance, les commissaires de surveillance et les chefs de bureau.

Cet arrêt soulève des problèmes assez complexes dont la mise au point n'est pas encore terminée. L'étude est en cours et sera activement poursuivie de façon à arriver à une solution à brève échéance.

Le nombre d'agents intéressés dans la réforme et le montant de la dépense supplémentaire qui en résultera dépendent des conclusions de cette étude.

Ces renseignements seront fournis dès que possible.

QUESTION :

Par une série d'arrêts rendu le 14 juillet 1955 le Conseil d'Etat a annulé le statut pécuniaire établi par la S. N. en 1951 pour son personnel.

De sorte que les agents de la plus grande entreprise du pays se trouvent sans barèmes légaux de rémunération depuis six mois.

Les considérants des arrêts du Conseil d'Etat dénoncent le peu de respect qu'apportent les dirigeants de la S.N. aux droits acquis de son personnel.

Plaise à M. le Ministre de nous informer :

- 1) des fonctionnaires de la S.N. responsables de cette situation;
- 2) des mesures envisagées pour l'élaboration du nouveau statut pécuniaire conforme au respect des droits acquis du personnel intéressé.

RÉPONSE :

1) Aucun fonctionnaire de la Société n'est responsable de cette situation.

2) L'étude de cette question est activement poursuivie.

QUESTION :

N'est-il pas possible d'obtenir des Services Sociaux de la S.N.C.B. le remboursement des médicaments dans les traitements coûteux ?

RÉPONSE :

La Caisse des Œuvres Sociales de la S.N.C.B. prend à sa charge le coût intégral de toutes les spécialités, quel qu'en soit le prix, prescrites par le médecin traitant, sous déduction d'une part d'intervention de 20 francs de l'affilié.

En cas d'hospitalisation dans un établissement agréé, les médicaments sont payés intégralement par la même caisse.

Dans les traitements coûteux des interventions très larges, allant jusqu'à la délivrance gratuite, sont prévues.

QUESTION :

M. le Ministre nous a signalé dernièrement que les émanations de gaz des autobus au mazout pouvaient être la cause, suivant l'avis de certaines personnalités médicales anglaises, de maladies sérieuses des appareils digestifs.

VRAAG :

Een commissaris maakt zich bezorgd om de toestand van een bepaald gedeelte van het door de Staat overgenomen personeel der N.M.B.S. Die personeelsleden beweren benadeeld te zijn geworden en de Raad van State heeft hun gelijk gegeven. Sommige onder hen dagvaarden thans de Maatschappij voor het Arbeidsgerecht. De door hen gevorderde bedragen schijnen hoog te zijn.

Hoeveel personeelsleden zijn in dat geval ?

Hoeveel zal de bijkomende uitgave bedragen ?

ANTWOORD :

Een op 14 juli ll. door de Raad van State gewezen arrest vernietigt de akte van de N.M.B.S., getiteld « Bericht 96 P van december 1951 », waarbij de bezoldigingen van het statutair personeel vanaf 1 januari 1951 worden gewijzigd, en meer in het bijzonder de bepalingen van die akte waarbij de weddeschalen 206, 207 en 209, die voornamelijk de ondertoezichtscommissarissen, de toezichtcommissarissen en de bureauchefs betreffen, worden vastgesteld.

Dat arrest doet tamelijk ingewikkelde problemen rijzen die nog niet opgelost zijn. De studie er van is aan de gang en zal ijverig voortgezet worden ten einde binnenkort een oplossing te vinden.

Het aantal bij de hervorming betrokken personeelsleden en het bedrag van de bijkomende uitgave, die er zal uit voortvloeien, hangen af van de conclusiën van die studie.

Die inlichtingen zullen zodra mogelijk verstrekt worden.

VRAAG :

Door een reeks op 14 juli 1955 gewezen arresten, heeft de Raad van State de bezoldigingsregeling teniet gedaan welke door de N.M. in 1951 voor haar personeel werd vastgesteld, zodat het personeel van 's lands grootste onderneming zich sedert zes maanden zonder wettelijke bezoldigingsschalen bevindt.

In de consideransen van de arresten van de Raad van State wordt de geringe eerbied aan de kaak gesteld welke de leiders van de N.M. voor de verworven rechten van haar personeel betonen.

Gelieve de heer Minister ons te zeggen :

1) welke ambtenaren van de N.M. verantwoordelijk zijn voor die toestand;

2) welke maatregelen overwogen worden voor het opmaken van de nieuwe bezoldigingsregeling die met de verworven rechten van het betrokken personeel rekening houdt ?

ANTWOORD :

1) Geen enkel ambtenaar van de Maatschappij is verantwoordelijk voor die toestand.

2) Deze kwestie wordt met bekwame spoed bestudeerd.

VRAAG :

Is het niet mogelijk van de Sociale Diensten van de N.M.B.S. de terugbetaling van de geneesmiddelen te bekomen in geval van kostbare behandeling ?

ANTWOORD :

De Kas voor Sociale Werken van de N.M.B.S. neemt de kosten van al de door de behandelde geneesheer voorgeschreven specialiteiten, welke ook de prijs zij, integraal te haren laste, onder aftrek van een deelneming van 20 frank in de kosten door de aangeslotene.

In geval van opneming in een erkende inrichting, worden de geneesmiddelen integraal betaald door dezelfde Kas.

Voor de kostbare behandelingen zijn zeer ruime tussenkomsten voorzien, die zelfs tot de kosteloze afgifte gaan.

VRAAG :

De Heer Minister heeft ons onlangs gewezen op het feit dat, volgens sommige Engelse medische personaliteiten, de gasuitwasemingen van de op mazout rijdende autobussen de oorzaak konden zijn van ernstige ziekten van de spijsverteringsorganen.

Avec les locomotives « Diesel », nous avons des centaines d'agents qui sont en contact journalier avec le mazout et avec les émanations de ce gaz.

Des autorités de la S. N. C. B. se sont penchées sur ce problème. Les chemins de fer vicinaux sont aussi intéressés, comme l'Armée d'ailleurs.

Pourriez-vous me faire savoir s'il entre dans vos intentions ou dans les intentions des autorités de la dite S. N. de faire étudier ce problème par les Commissions des maladies professionnelles ?

RÉPONSE :

En effet, il a été signalé dernièrement que les gaz d'échappement des véhicules mus par des moteurs Diesel pouvaient être la cause de maladies sérieuses des appareils digestifs et respiratoires.

Cette affirmation était notamment basée sur une résolution votée par la « British Medical Association » contre la décision du « London Transport Board » de remplacer, dans les faubourgs de Londres 1800 trolleybus par des autobus Diesel et attirant l'attention des autorités responsables sur le danger que cela représentait.

Il a, en effet, été démontré que les gaz d'échappement des moteurs Diesel peuvent contenir un agent cancérigène, le benzo-pyrène. Cet hydrocarbure se rencontre principalement dans les gaz d'échappement des moteurs lorsque ceux-ci sont mal réglés. Or, les locomotives Diesel de la S. N. C. B. sont confiées à des spécialistes et sont l'objet de soins très attentifs de la part du personnel d'entretien et de conduite. D'autre part, leur alimentation est réglée automatiquement par le débit d'une génératrice électrique en fonction de la charge remorquée, ce qui n'est pas le cas pour les véhicules routiers.

Les gaz d'échappement des locomotives Diesel contiennent donc fort peu de benzopyrène et, en cours de route, la dilution immédiate dans l'atmosphère est sans aucun effet nocif. Autre chose en est des émanations des véhicules routiers dans les villes dont l'atmosphère est déjà souvent polluée par d'autres gaz industriels.

En ce qui concerne les remises et les ateliers de la S. N. C. B., à l'intérieur desquels le fonctionnement des moteurs Diesel est inévitable, la Société Nationale a étudié le problème de l'évacuation des gaz d'échappement et commencera incessamment l'exécution des travaux indispensables, réduisant ainsi à très peu de chose, les effets nocifs de ces gaz.

Dans ces conditions, il n'y a pas lieu d'envisager d'autres mesures en ce qui concerne la S. N. C. B.

QUESTION :

L'atelier central de Malines compte trois classes d'apprentissage. Par contre, celui de Salzinnes n'en compte qu'une seule.

Quelle est la raison de ce déséquilibre ?

La Société ne songe-t-elle pas à créer une classe supplémentaire à Salzinnes ?

RÉPONSE :

L'écolage des apprentis de Malines et de Salzinnes comporte trois années d'études.

La Société n'ayant pas recruté d'apprentis en 1954, ces deux centres ne comptent actuellement chacun que deux années d'études.

Les élèves sont répartis en deux classes à Malines comme à Salzinnes.

L'enseignement est identique dans les deux centres.

Il n'y a donc pas de déséquilibre entre ces écoles d'apprentissage.

QUESTION :

Depuis quatre mois et demi, on travaille à la construction d'un escalator à Anvers-Central. Combien de temps cela durera-t-il encore ?

RÉPONSE :

Les travaux de construction civile sont pratiquement exécutés.

La livraison des escaliers roulants est prévue pour le 15 février courant.

Le montage en sera effectué immédiatement, de sorte que la mise en service aura sans doute lieu au début du mois de mars.

Met de dieselocomotieven hebben wij honderden personeelsleden die dagelijks in contact zijn met mazout en met de uitwasemingen daarvan.

Autoriteiten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen houden zich met dit probleem bezig. De buurtspoorwegen, zoals het leger, trouwens, zijn er ook bij betrokken.

Zou U mij kunnen zeggen of het in uw bedoeling of in de bedoeling van de autoriteiten van voormelde N. M. ligt dat probleem door de Commissie voor beroepsziekten te doen bestuderen ?

ANTWOORD :

Ik heb er inderdaad onlangs op gewezen dat de uitlaatgassen van door middel van Dieselmotoren gedreven voertuigen de oorzaak konden zijn van ernstige ziekten der spijsverterings- en ademhalingsorganen.

Die bewering was inzonderheid gegrond op een door de « British Medical Association » aangenomen resolutie tegen de beslissing van de « London Transport Board » in de voorsteden van Londen 1800 trolleybussen door dieselautobussen te vervangen en waarbij de aandacht van de verantwoordelijke autoriteiten gevestigd werd op het gevaar dat die vervanging vertegenwoordigde.

Het is inderdaad bewezen geworden dat de uitlaatgassen van de dieselmotoren een kankerverwekkend agens, het benzopyreen, kunnen bevatten. Die koolwaterstof wordt voornamelijk aangetroffen in de uitlaatgassen van slecht geregelde motoren. De dieselocomotieven van de N. M. B. S. zijn echter in handen van specialisten en worden zeer nauwgezet verzorgd door het onderhouds- en bedieningspersoneel. Aan de andere kant wordt hun voeding automatisch geregeld door de dynamo waarvan het afgeven van vermogen functie is van de gesleepte vracht, hetgeen niet het geval is voor de wegvoertuigen.

De uitlaatgassen van de dieselocomotieven bevatten dus zeer weinig benzopyreen en onderweg is de onmiddellijke verdunning in de lucht zonder enige schadelijke uitwerking. Anders is het gesteld met de uitwasemingen van de wegvoertuigen in de steden waar de lucht reeds vaak verontreinigd is door andere industriële gassen.

Voor de loodsen en de werkplaatsen van de N. M. B. S. waar de werking van de dieselmotoren onvermijdelijk is, heeft de Nationale Maatschappij het probleem van de afvoer der uitlaatgassen bestudeerd en zij zal binnenkort de uitvoering van de onontbeerlijke werken aanvangen zodat die gassen bijna geen schadelijke uitwerking meer zullen hebben.

In die omstandigheden is het niet nodig andere maatregelen voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen onder 't oog te nemen.

VRAAG :

De hoofdwerkplaats Mechelen telt drie opleidingsklassen. Die te Salzinnes, integendeel, telt slechts één klas.

Welke is de reden van deze onevenwichtige toestand ?

Is de Maatschappij niet voornemens te Salzinnes een klas meer op te richten ?

ANTWOORD :

De opleiding van de leerlingen te Mechelen en te Salzinnes omvat drie studiejaren.

Daar de Maatschappij in 1954 geen leerlingen aangeworven heeft, telt elk van deze twee centra thans slechts twee studiejaren.

De leerlingen zijn over twee klassen verdeeld, zowel te Mechelen als te Salzinnes.

In beide centra is het onderwijs identiek.

Er bestaat dus geen onevenwicht tussen deze opleidingsscholen.

VRAAG :

Sedert vier maanden en half werkt men in Antwerpen-Centraal aan het bouwen van een roltrap. Hoe lang gaat dat nog duren ?

ANTWOORD :

De werken van burgerlijke bouwkunde zijn practisch beëindigd. De levering van de roltrappen wordt verwacht tegen 15 dezer.

De montage zal onmiddellijk volgen, zodat de indienststelling mag verwacht worden voor begin maart a.s.

QUESTION :

Le Ministre voudrait-il faire connaître les accidents qui sont survenus sur les lignes où est instauré le système de la section ouverte, au point de vue signalisation; il s'agit des lignes :

Bruxelles-Ostende;
Bruxelles-Liège;
Bruxelles-Charleroi;
Bruxelles-Ottignies.

Quel est le lieu et la date de chacun des accidents ainsi que le nombre de blessés et de tués, y compris les agents de la S.N.C.B.

RÉPONSE :

Les lignes électrifiées Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Liège, Bruxelles-Charleroi et Bruxelles-Ottignies ne sont pas entièrement exploitées selon le système de block à sections ouvertes.

Le régime du block permissif à sections ouvertes n'a été instauré que sur des tronçons de lignes équipés du block automatique sur lesquels les signaux sont manœuvrés par le train lui-même. Dans ce système de signalisation, lorsque le machiniste rencontre un signal fermé, il ne peut le franchir qu'après avoir rempli un formulaire (ordre de dépassement) et avoir ainsi marqué un temps d'arrêt devant le signal. Il doit toutefois respecter la marche à vue avec vitesse limitée à 20 km/h au maximum et ne peut reprendre sa vitesse normale qu'après avoir franchi le premier signal ouvert rencontré.

En ce qui concerne le détail des accidents survenus, il sera répondu ultérieurement à l'honorable membre.

QUESTION :

Des subsides seraient attribués aux Services Sociaux de la S.N.C.B. que s'intéressent aux sports.

N'y aurait-il pas lieu qu'ils interviennent plus efficacement en faveur des malades et des situations spéciales des familles nécessiteuses ?

RÉPONSE :

Les ressources de la Caisse des Oeuvres Sociales de la S.N.C.B. sont essentiellement affectées au service de la Sécurité Sociale.

Conformément aux statuts et règlements établis en collaboration avec les organisations reconnues de personnel, les dépenses à engager en matière de solidarité sociale (aide aux familles nécessiteuses, home, cantines, loisirs du personnel) sont fixées annuellement dans le cadre d'un budget arrêté de commun accord avec les dites organisations.

QUESTION :

Il a été question de la suppression des lignes 56 et 57. Un membre est heureux d'apprendre que ce point a été retiré de l'ordre du jour du Conseil d'Administration.

Il demande au Ministre de s'efforcer d'améliorer les relations ferroviaires pénétrant à la gare du Nord par la section Jette-Bruxelles.

En cause des relations lentes, 11 à 12.000 personnes sont obligées de consacrer 4 à 5 heures par jour à leurs déplacements vers la capitale et ce pour une distance de 35 km.

Lorsqu'auparavant il posa la même question il lui fut répondu que la cause se trouvait dans la surcharge de la section Jette-Bruxelles.

A son avis, il n'y a dès lors qu'une solution, notamment la pose d'une voie supplémentaire. Ne serait-ce pas la bonne solution ?

RÉPONSE :

Aucune décision n'a été prise à ce sujet par le Conseil d'Administration de la S.N.C.B.

Le problème de la surcharge de la section Jette-Bruxelles a déjà fait l'objet d'une étude il y a plusieurs années. Les plans pour la mise à quatre voies de cette section existent. La situation a déjà subi une amélioration du fait de l'exploitation électrique de la ligne Alost-Denderleeuw-Bruxelles (Midi) qui facilite le transport d'une grande partie de la clientèle vers la capitale. La situation est toutefois encore susceptible d'amélioration. La mise à quatre voies de la section Jette-Bruxelles demeure souhaitable. Jusqu'à ce jour il y a été sursis en raison de la situation financière difficile et de l'existence d'autres problèmes plus urgents.

VRAAG :

Zou de Minister willen mededelen welke ongevallen zich hebben voorgedaan op de lijnen waarop, wat de seininrichting betreft, het systeem van de open sectie wordt toegepast; bedoeld zijn de lijnen :

Brussel-Oostende;
Brussel-Luik;
Brussel-Charleroi;
Brussel-Ottignies.

Welke is de plaats en de datum van elk van die ongevallen alsmede het aantal doden en gekwetsten, met inbegrip van de leden van het personeel der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

ANTWOORD :

De geëlectriceerde lijnen Brussel-Oostende, Brussel-Luik, Brussel-Charleroi en Brussel-Ottignies worden niet geheel volgens het blok-systeem met open secties geëxploiteerd.

Het permissief blok-systeem met open secties werd slechts ingevoerd op met het automatisch blok-systeem uitgeruste baanvakken waarop de seinen door de trein zelf bediend worden. Bij dat seinstelsel mag de machinist, wanneer hij een onveilig staand sein aantreft, dit slechts voorbijrijden na een formulier (bevel tot voorbijrijden) te hebben ingevuld en aldus een tijd lang vóór het sein te hebben gestopt. Hij moet evenwel op zicht rijden met een snelheid van ten hoogste 20 km/u en mag eerst weer met de normale snelheid rijden nadat hij het eerste op veilig staand sein, dat hij ontmoet, is voorbijgereden.

Wat de omstandige opgave van de ongevallen betreft, hierover zal later aan het achtbaar lid geantwoord worden.

VRAAG :

Toelagen zouden aan de Sociale Diensten van de N.M.B.S. die belang stellen in de sport, toegekend worden.

Ware het niet beter dat zij doeltreffender zouden tussenbeide komen ten gunste van de zieken en de speciale toestanden van de behoeftige gezinnen ?

ANTWOORD :

De inkomsten van de Kas voor Sociale Werken der N.M.B.S. zijn hoofdzakelijk bestemd voor de dienst van de Maatschappelijke Zekerheid.

Overeenkomstig de statuten en de in samenwerking met de erkende personeelsorganisaties vastgestelde reglementen, werden de inzake maatschappelijke solidariteit (hulp aan de behoeftige gezinnen, home, kantines, vrije tijd van het personeel) te verrichten uitgaven jaarlijks bepaald binnen het kader van een in gemeen overleg met die organisaties opgemaakte begroting.

VRAAG :

Er is sprake geweest van de afschaffing van de lijnen 56 en 57. Een lid is gelukkig te vernemen dat dit punt van de agenda van de Beheerraad van de N.M.B.S. werd afgevoerd.

Hij vraagt aan de Minister zich in te spannen om de spoorverbindingen die over de sector Jette-Brussel het Noordstation binnen rijden te verbeteren.

Door de trage verbindingen, zijn 11.000 à 12.000 mensen verplicht 4 à 5 uur per dag te besteden aan hun verplaatsingen naar de hoofdstad en dit voor een afstand van 35 km.

Als hij vroeger dezelfde vraag stelde, werd hem geantwoord dat de oorzaak lag in het feit van de overbelasting van het baanvak Jette-Brussel.

Volgens hem is er dan maar één oplossing, nl. een bijkomend spoor aan te leggen. Is dat niet de goede oplossing ?

ANTWOORD :

Geen enkele beslissing werd desbetreffend door de Beheerraad van de N.M.B.S. genomen.

Het probleem der overbelasting van de sectie Jette-Brussel werd reeds verscheidene jaren geleden bestudeerd. De plans voor het vervierdubbelen van deze sectie bestaan. Een verbetering van de toestand spruit reeds voort uit het electrisch exploiteren van Aalst-Denderleeuw-Brussel (Zuid), dat het vervoer naar de hoofdstad van een groot gedeelte van de reizigers vergemakkelijkt. De toestand is echter nog vatbaar voor verbetering. Het vervierdubbelen van de sectie Jette-Brussel blijft wenselijk. Het wordt voornamelijk uitgesteld omwille van de moeilijke financiële toestand en het bestaan van andere meer dringende problemen.

QUESTION :

Un Commissaire demande que les relations ferroviaires Turnhout-Anvers soient mieux soignées. Beaucoup d'ouvriers de la région de Turnhout qui doivent commencer leur travail vers 8 heures, sont à Anvers une heure trop tôt. La relation par vicinal exige une heure et demie pour une quarantaine de kilomètres et est au surplus surchargée.

RÉPONSE :

La clientèle de Turnhout dispose aux heures matinales de deux communications ferroviaires pour se rendre à Anvers, à savoir :

3307 Turnhout D. 5 h. 20
Anvers C. A. 7 h. 13

3466 Turnhout D. 6 h. 42
Herentals A. 7 h. 12

3323 Herentals D. 7 h. 22
Anvers C. A. 8 h. 10

Ce service répond aux besoins de la plupart des voyageurs.

D'autre part, le nombre de voyageurs au départ de Turnhout est absolument insuffisant pour justifier la mise en circulation d'un train supplémentaire. Les trains d'ouvriers en question embarquent dans les différentes gares intermédiaires un nombre considérable de voyageurs occupés à Anvers.

En raison du fait que la ligne de la Société Nationale des Chemins de fer belges fait un crochet via Herentals, la concurrence avec la ligne de tramway électrique établie en ligne droite, n'est pas possible.

La clientèle intéressée dispose d'un tramway électrique toutes les 30 minutes, avec voyages supplémentaires aux heures de pointe.

QUESTION :

Monsieur le Ministre a parlé d'une réduction de 12 % sur le coût de l'électricité comme force motrice à la S. N. C. B. Pourrais-je savoir pour quelle année et par rapport à quelle année cette réduction aurait lieu ?

RÉPONSE :

Les économies résultant de l'application des nouveaux contrats de fourniture d'énergie électrique à haute tension seront réalisées dès l'exercice 1955.

La réduction de dépenses dont il s'agit a lieu par rapport aux années précédentes.

QUESTION :

Le personnel des autorails se plaint de ce que les compartiments à bagages de ce matériel sont vraiment trop exigus; il est difficile d'y accepter à la fois des vélos et des bagages; de plus ils ne sont pas chauffés. N'y aurait-il pas lieu de prévoir leur amélioration et particulièrement aux nouvelles constructions ?

RÉPONSE :

Pour le transport des bagages et des vélos, les nouveaux autorails constituent une amélioration par rapport aux anciens qu'ils remplacent et qui, eux, ne comportaient pas de compartiment à bagages.

Cependant, ces nouveaux engins étant appelés essentiellement à se substituer aux trains vapeur des lignes non rentables, il a fallu limiter les dimensions du compartiment à bagages aux fins d'offrir le maximum de places.

La S. N. C. B. n'a pas connaissance de plaintes au sujet du chauffage des compartiments à bagages des autorails. D'ailleurs dans ces engins, la gaine d'échappement du moteur traverse ce compartiment et y maintient en toutes circonstances une température suffisante.

Je présume dès lors que l'honorable membre fait allusion au chauffage des compartiments à bagages des automotrices, celui-ci ayant donné lieu à des plaintes fondées du personnel. Ce problème est en voie de solution; les automotrices non encore équipées le seront progressivement au fur et à mesure de la fourniture des appareillages commandés.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt dat de spoorverbindingen Turnhout-Antwerpen beter zouden verzorgd worden. Veel arbeiders uit het Turnhoutse, die rond 8 uur hun werk moeten aanvangen, zijn één uur te vroeg te Antwerpen. De Buurtspoorverbinding vraagt anderhalf uur voor een veertigtal kilometers en is daarenboven overlast.

ANTWOORD :

De reizigers uit Turnhout beschikken in de vroege morgenuren over twee treinverbindingen om zich naar Antwerpen te begeven, namelijk :

3307 Turnhout V. 5 u. 20
Antwerpen C. A. 7 u. 13

3466 Turnhout V. 6 u. 42
Herentals A. 7 u. 12

3323 Herentals V. 7 u. 22
Antwerpen C. A. 8 u. 10

Deze dienst beantwoordt aan de behoeften van het merendeel der reizigers.

Overigens is het aantal reizigers uit Turnhout volstrekt onvoldoende om een bijkomende trein te wettigen. De betrokken werklidentreinen nemen in de verscheidene tussenstations een aanzienlijk aantal in Antwerpen tewerkgestelde reizigers op.

Wegens het feit dat de spoorlijn van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een omweg via Herentals maakt is de concurrentie met de in rechte lijn aangelegde elektrische tramlijn niet mogelijk.

De betrokken reizigers beschikken over een elektrische tram om de 30 minuten, met bijkomende ritten op de spitsuren.

VRAAG :

De heer Minister heeft gesproken van een vermindering van 12 % op de prijs van de electriciteit als drijfkracht bij de N. M. B. S. Zou hij mij kunnen zeggen voor welk jaar en ten aanzien van welk jaar deze vermindering zal geschieden ?

ANTWOORD :

De bezuinigen uit hoofde van de toepassing van de nieuwe contracten voor levering van elektrische drijfkracht met hoge spanning zullen vanaf het dienstjaar 1955 verwezenlijkt worden.

De inkrimping van de uitgaven is bedoeld ten opzichte van de vorige jaren.

VRAAG :

Het personeel van de railauto's klaagt over het feit dat bij dat materieel de bagageruimte werkelijk te klein is; fietsen en reisgoederen kunnen er moeilijk tegelijkertijd worden in opgenomen; bovendien is de bagageruimte niet verwarmd. Zou hierin geen verbetering moeten gebracht worden en vooral bij de nieuwe constructies ?

ANTWOORD :

Wat het vervoer van bagage en fietsen betreft, zijn de nieuwe railauto's verbeterd ten opzichte van de oude die zij vervangen en waarin geen bagageruimte bestond.

Daar die nieuwe rijtuigen echter uitsluitend bestemd zijn om de stoomtreinen van de niet renderende lijnen te vervangen, moesten de afmetingen van de bagageruimte worden beperkt, opdat er een zo groot mogelijk aantal plaatsen zouden beschikbaar zijn.

De N. M. B. S. heeft geen klachten ontvangen betreffende de verwarming van de bagageruimte der railauto's. In die rijtuigen loopt de uitlaatpijp van de motor trouwens door, waarin zij in alle omstandigheden een voldoende temperatuur onderhoudt.

Ik vermoed dan ook dat het achtbaar lid de verwarming van de bagageruimten der automotrices bedoelt, daar deze tot gegronde klachten van het personeel aanleiding heeft gegeven. Dat probleem nadert thans zijn oplossing; de automotrices die nog niet uitgerust zijn zullen het geleidelijk worden naarmate de bestelde toestellen worden geleverd.

QUESTION :

Monsieur le Ministre a dit que la S.N.C.B. serait en léger boni; pourrait-on déjà être fixé sur le montant?

RÉPONSE :

Le résultat définitif de 1955 n'est pas encore établi. Je me réfère au surplus à ma réponse à la question posée par un autre membre.

QUESTION :

Où en est la question de renouvellement et de modernisation du matériel de transports?

RÉPONSE :

C'est au renouvellement du matériel de transport que la S.N.C.B. consacre la part la plus importante des capitaux dont elle peut disposer. Dans les dernières années, autorails, locomotives Diesel et électriques, automotrices et voitures sont sortis des ateliers à un rythme inusité pour rattraper les destructions et le retard de renouvellement dus à la guerre.

Après exécution des commandes en cours, il restera à construire un millier de voitures métalliques pour remplacer les voitures en bois encore en service. La solution du problème du financement d'une première tranche de fournitures dépend de l'issue des pourparlers déjà engagés à ce sujet.

QUESTION :

La population de Nivelles, qui est en augmentation depuis l'électrification de la ligne Bruxelles-Midi — Charleroi, demande s'il n'est pas possible que quelques trains ayant leur terminus à Braine-l'Alleud continuent jusque Nivelles, le stationnement à Braine-l'Alleud étant suffisant pour effectuer ce trajet?

RÉPONSE :

S'il est vrai qu'aux heures creuses, les automotrices stationnent à Braine-l'Alleud durant 36 minutes, aux heures de pointe elles y sont réutilisées 6 minutes après leur arrivée, ce qui, de manière générale, rend impossible, sans extension de matériel et de personnel, le prolongement vers Nivelles (Est) de trains omnibus cadencés.

Aux heures creuses, ce prolongement est possible, mais est dépourvu de tout intérêt, le nombre de voyageurs de Nivelles pour les gares situées entre Braine-l'Alleud et Bruxelles auxquels il pourrait profiter en leur évitant un changement de trains et une attente à Braine-l'Alleud, étant insignifiant.

Néanmoins, les cas intéressants pour les usagers de Nivelles ont été retenus par les services compétents de la Société Nationale. Dans cet ordre d'idées, certains trains ont été prolongés jusque Nivelles tandis que d'autres ont été établis au départ de cette dernière gare.

QUESTION :

Ne sera-t-il pas possible, dans l'avenir, d'obtenir des trains (autorails) de la ligne 147 vers Bruxelles par Gembloux — certains trains ayant un grand nombre de voyageurs à destination de Bruxelles?

RÉPONSE :

Le programme d'avenir pour l'exploitation de la ligne 147 prévoit la desserte de cette ligne par des autorails accouplables en relation avec les trains électriques de la ligne 36, à Landen, et de la ligne 161, à Gembloux.

QUESTION :

La S.N.C.B. exploite actuellement plusieurs lignes en tout ou en partie au moyen d'autobus; la mise en circulation d'autobus augmente continuellement.

VRAAG :

De Heer Minister heeft gezegd dat de N.M.B.S. een kleine winst zou boeken; zou men reeds mogen weten hoeveel?

ANTWOORD :

Het definitief resultaat van 1955 is nog niet vastgesteld. Ik verwijs bovendien naar mijn antwoord op de vraag gesteld door een ander lid.

VRAAG :

Hoe ver staat het met de kwestie van de vernieuwing en de modernisering van het vervoermaterieel?

ANTWOORD :

Het is aan de vernieuwing van het vervoermaterieel dat de N.M.B.S. het grootste deel besteedt van de kapitalen waarover zij kan beschikken. In de jongste jaren zijn railauto's, Diesel- en elektrische locomotieven, automotrices en rijtuigen in een ongewoon snel tempo uit de werkplaatsen gekomen ten einde de aan de oorlog te wijten vernielingen en vertraging in de vernieuwing in te halen.

Nadat de geplaatste bestellingen zullen zijn uitgevoerd, zullen er nog een duizendtal metalen rijtuigen moeten worden gebouwd om de nog in dienst zijnde houten rijtuigen te vervangen. De oplossing van het probleem van de financiering van een eerste reeks leveringen hangt af van de uitslag van de reeds ter zake aangeknoopte onderhandelingen.

VRAAG :

De bevolking van Nijvel die sedert de electrificatie van de lijn Brussel-Zuid — Charleroi toeneemt, vraagt of sommige treinen, die Eigenbrakel als eindstation hebben, niet tot Nijvel zouden kunnen doorrijden, aangezien de wachttijd te Eigenbrakel voldoende is om dit traject af te leggen?

ANTWOORD :

Al is het waar dat op de slappe uren de automotrices te Eigenbrakel 36 minuten lang blijven stoppen, op de drukke uren vertrekken zij echter opnieuw 6 minuten na hun aankomst, zodat het in het algemeen zonder uitbreiding van materieel en personeel onmogelijk is de gecadenceerde omnibustreinen tot Nijvel (Oost) te laten doorrijden.

Op de slappe uren is die verlenging mogelijk, doch van alle belang ontbreekt, daar het aantal reizigers uit Nijvel voor de tussen Eigenbrakel en Brussel gelegen stations, die er baat zouden kunnen bij hebben door te Eigenbrakel niet meer te moeten overstappen of wachten, onbeduidend is.

De gevallen die voor de gebruikers uit Nijvel interessant zijn, werden niettemin door de bevoegde diensten der Nationale Maatschappij in aanmerking genomen. Wat dit betreft, heeft men sommige treinen tot Nijvel laten doorrijden, terwijl men er andere van uit dat station heeft laten vertrekken.

VRAAG :

Zal het in de toekomst niet mogelijk zijn treinen (railauto's) van de lijn 147 via Gembloux naar Brussel te laten rijden — gezien sommige van deze treinen een groot aantal reizigers met bestemming naar Brussel vervoeren?

ANTWOORD :

Het toekomstprogramma voor de exploitatie van de lijn 147 voorziet de bediening van die lijn door koppelbare railauto's met aansluiting, te Landen, op de elektrische treinen van de lijn 36 en te Gembloux, op die van de lijn 161.

VRAAG :

Door de N.M.B.S. worden thans verscheidene lijnen geheel of gedeeltelijk geëxploiteerd door middel van autobussen; er worden steeds meer en meer autobussen in het verkeer gebracht.

Je dois vous signaler que le personnel est loin d'être satisfait; il est recruté hors cadre ou hors statut pour pouvoir être assujéti à la Sécurité Sociale.

Il ne bénéficie d'aucun des avantages accordés au personnel de la S.N.C.B.

Je vous demande de bien vouloir examiner avec bienveillance la situation de ces agents.

RÉPONSE :

La simplification de l'exploitation de certaines lignes de chemin de fer a posé pour la S.N.C.B. le problème de l'organisation de services d'autobus de substitution.

Pour assurer le meilleur rendement à ces services d'autobus, il a été reconnu indispensable que leur exploitation en régie puisse se réaliser dans les mêmes conditions que celles dans lesquelles se trouve la concurrence.

La situation faite par la S.N.C.B. à ses conducteurs et receveurs découle de cet impératif.

Par ailleurs, le régime prévu pour ce personnel en matière de rémunération, de prestations, etc. est conforme à celui arrêté par la Commission Paritaire Nationale du Transport.

Il va de soi que la S.N.C.B. appliquerait aussi à son personnel d'autobus les décisions nouvelles qui seraient prises, à l'avenir, par la dite Commission Paritaire.

QUESTION :

Depuis que la S.N.C.B. utilise des autobus, certains tronçons de routes sont utilisés en même temps par la S.N.C.B. et par les Vicinaux.

Il serait désirable dans l'intérêt de la clientèle que les deux sociétés se mettent d'accord tant pour l'embarquement que pour la descente aux arrêts prévus sur ces parcours.

RÉPONSE :

Il est de règle lors de l'organisation d'un service d'autobus appelé à utiliser en partie l'itinéraire d'un autre service d'autobus, de prévoir une défense de trafic sur le parcours commun ou la fixation d'un tarif prohibitif.

De telles mesures sont prises en vue de sauvegarder les droits acquis du premier exploitant. Cependant dans toute la mesure du possible les accords tendant à supprimer ces entraves, sont réalisés par les deux Sociétés de chemins de fer.

QUESTION :

Concernant la ligne 154 Namur-Dinant-Givet, on parle, dans certains milieux, du remplacement des trains par des bus entre Dinant et Givet.

Un membre demande, au contraire, le rétablissement de la relation directe Bruxelles-Namur-Dinant-Givet-Charleville-Paris. Pourquoi actuellement aucun train de Namur à Givet ne donne correspondance aux trains de Givet vers Charleville? On pourrait croire que certains ont cherché le moyen d'empêcher les voyageurs qui se rendent en France d'utiliser la ligne Namur-Givet. Est-ce peut-être pour favoriser certaines sociétés d'autocars qui font le service Bruxelles-Côte d'Azur?

A la page 368 de l'indicateur se trouve une réclame pour le transport par chemin de fer. Le rail est en pleine rénovation dans tous les pays du monde; tenez-vous au courant en lisant « Rail et Traction ».

D'après les déclarations du Ministre, la Société Nationale allait augmenter le nombre de trains européens entre la France et la Hollande; créer 11 trains super-saphir entre l'Allemagne et la Belgique, des liaisons très rapides entre Paris-Amsterdam-Ostende-Cologne, etc... Ne croyez-vous pas qu'il serait dès à présent nécessaire, en prévision de 1958, de rétablir une relation directe Bruxelles-Namur-Dinant-Givet et les lignes de l'ancienne Compagnie de l'Est Français.

La ligne Namur-Givet se trouve dans un cadre touristique de tout premier ordre. Il serait souhaitable d'intervenir auprès des Chemins de Fer français à l'effet de rétablir au moins une communication directe entre Paris-Est et Bruxelles par la Haute-Meuse. Même sans l'électrification, la ligne Givet-Namur est à même d'assurer un service assez rapide.

Il existait dans le temps un train Paris-Dinant-Château d'Ardenne-Grotte de Han.

Il n'y a pas bien longtemps il y avait Charleville-Bruxelles et même Nancy-Bruxelles via Charleville-Givet-Dinant.

Ik moet U er op wijzen dat het personeel verre van tevreden is; het wordt buiten kader of buiten statuut aangeworven om het aan de Maatschappelijke Zekerheid te kunnen onderwerpen.

Het geniet niet van één van de voordelen die aan het personeel der N.M.B.S. verleend worden.

Ik verzoek U de toestand van die personeelsleden met welwillendheid te willen onderzoeken.

ANTWOORD :

De vereenvoudiging van de exploitatie van sommige spoorweglijnen heeft voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen het probleem van de inrichting van vervangingsautobusdiensten doen rijzen.

Om aan die autobusdiensten het beste rendement te verzekeren, werd het onontbeerlijk erkend dat hun exploitatie in eigen beheer moet kunnen geschieden, in dezelfde voorwaarden als die waarin de concurrentie zich bevindt.

De toestand, waarin de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen haar autobestuurders en -ontvangers geplaatst heeft, vloeit voort uit dat imperatief.

Aan de andere kant is het voor dat personeel voorzien regime inzake bezoldiging, prestaties, enz. in overeenstemming met het door de Nationale Paritaire Commissie van het Vervoer vastgesteld regime.

Het spreekt vanzelf dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de nieuwe beslissingen, die later door voormeld Paritair Comité mochten genomen worden, ook op haar autobuspersoneel zou toepassen.

VRAAG :

Sinds de N.M.B.S. autobussen gebruikt, worden sommige wegvakken én door de N.M.B.S. én door de Buurtspoorwegen bereden.

Het ware in het belang van de reizigers wenselijk dat beide maatschappijen in gemeen overleg maatregelen namen zowel voor het instappen als voor het uitstappen aan de op die trajecten voorziene halten.

ANTWOORD :

Het is regel bij de inrichting van een autobusdienst, die gedeeltelijk de reisroute van een andere autobusdienst moet volgen, het verkeer op het gemeenschappelijk traject te verbieden of een prohibitief tarief vast te stellen.

Gelijke maatregelen worden genomen om de verworven rechten van de eerste exploitant te vrijwaren. Nochtans worden, voor zover dit mogelijk is, akkoorden tot opheffing van die belemmeringen door de twee spoorwegmaatschappijen gesloten.

VRAAG :

Betreffende de lijn 154 Namen-Dinant-Givet is in sommige milieus sprake van het vervangen van de treinen door autobussen tussen Dinant en Givet.

Een lid vraagt dat de directe verbinding Brussel-Namen-Dinant-Givet-Charleville-Parijs opnieuw tot stand zou komen. Waarom geeft thans geen enkele trein van Namen naar Givet aansluiting op de treinen van Givet naar Charleville? Men zou geneigd zijn te geloven dat sommigen een middel gezocht hebben om de reizigers voor Frankrijk te beletten van de lijn Namen-Givet gebruik te maken. Is het misschien om sommige autocar maatschappijen, die de dienst Brussel-Franse Riviera exploiteren, te begunstigen?

Op bladzijde 368 van de Reisgids is nochtans een reclame voor het vervoer per spoorweg. In al de landen van de wereld worden de spoorwegen volop verjongd; houd U op de hoogte door « Rail et Traction » te lezen.

Luidens een verklaring van de Minister, zou de Nationale Maatschappij het aantal Europese treinen tussen Frankrijk en Nederland verhogen, 11 supersaffier-treinen tussen Duitsland en België inleggen, voor zeer snelle verbindingen tussen Parijs-Amsterdam-Oostende-Keulen zorgen, enz... Denkt de Minister niet dat het, met het oog op 1958, nu reeds zou noodzakelijk zijn opnieuw een directe verbinding Brussel-Namen-Dinant-Givet en de lijnen van de vroegere « Compagnie de l'Est Français » tot stand te brengen?

De lijn Namen-Givet is in een toeristische streek van allereerste gehalte gelegen. Het ware wenselijk bij de Franse Spoorwegen stappen te doen om ten minste één directe verbinding tussen Parijs-Oost en Brussel over de Boven-Maas te herstellen. Zelfs zonder electrificatie is een tamelijk snelle dienst mogelijk op de lijn Givet-Namen.

Vroeger bestond er een trein Parijs-Dinant-Château d'Ardenne-Grotten van Han.

Nog niet lang geleden bestond de verbinding Charleville-Brussel en zelfs Nancy-Brussel via Charleville-Givet-Dinant.

Charleville est du reste un nœud ferroviaire reliant Paris et tout l'Est français et la Suisse. Les principales localités françaises situées sur les lignes Paris-Strasbourg et Paris-Metz sont reliées par fer à la gare de Charleville.

Le membre demande au Ministre de bien vouloir intervenir auprès de la S.N.C.F. pour qu'avec notre Société Nationale cette question soit mise à l'étude à très bref délai.

RÉPONSE :

Le remplacement des trains par des autobus entre Dinant et Givet n'est pas envisagé.

Trois trains Namur-Givet assurent une correspondance intéressante avec des trains Givet-Charleville et deux relations convenables existent en sens inverse.

La question des relations Bruxelles-Namur-Dinant-Charleville-Paris sera examinée de concert avec les services compétents de la S.N.C.F.

QUESTION :

La S.N.C.B. a remplacé les trains omnibus par des autobus entre Deinze et Waregem. De ce fait les voyageurs rencontrent de grandes difficultés, surtout aux heures de pointe. Il arrive fréquemment que les autobus sont surchargés de 25 à 35 voyageurs. Ne pourrait-on améliorer cet état de choses ?

RÉPONSE :

A la suite d'une enquête sur place, une série de mesures ont été prises en vue de désencombrer les trajets sur lesquels les surcharges ont été constatées.

Comme mesures principales signalons : des dédoublements supplémentaires aux heures de pointe, des départs supplémentaires et des adaptations aux heures de départ. Elles ont été mises en application à partir du 6 février 1956.

QUESTION :

Dans les trains Gand-Bruxelles, des places sont réservées aux Parlementaires. Ces places réservées sont régulièrement occupées par d'autres voyageurs, alors qu'il reste encore des places libres. Les gardes ne peuvent-ils veiller à ce que ces places demeurent réellement libres ? Si cela n'est pas possible, pourquoi ne pas supprimer tout simplement la réservation ?

RÉPONSE :

Les services de la S.N.C.B. sont en possession d'instructions précises en vertu desquelles les places réservées, dans certains trains, à MM. les Parlementaires, doivent obligatoirement rester à la disposition de ces derniers jusqu'après le départ des trains de la gare où ils s'embarquent généralement.

Le personnel des trains a pour mission de veiller à la stricte application de cette disposition: il s'est vu rappeler ses obligations en la matière.

QUESTION :

Quelles sont les intentions de la S.N.C.B. en ce qui concerne la gare d'Anvers-Est ? Il s'agit ici d'une gare internationale où de nombreux voyageurs étrangers débarquent pour visiter la ville d'Anvers. Ce nombre augmentera encore notablement pendant l'année de l'exposition 1958.

La gare même et ses abords se trouvent dans un état pitoyable. N'envisage-t-on pas d'y apporter des améliorations pour 1958 ?

RÉPONSE :

Le bâtiment des recettes existant doit être démoli, pour faire place au prolongement de la Plantin-Moretuslei. Un bâtiment moderne sera construit avant l'exposition de 1958. La construction de la nouvelle gare forme un tout avec les travaux relatifs au prolongement de la Plantin-Moretuslei. On prévoit que ces travaux seront entamés dans le courant de la seconde moitié de 1956.

Charleville is trouwens een spoorwegknooppunt dat Parijs en gans het Oosten van Frankrijk met Zwitserland verbindt. De voornaamste op de lijnen Parijs-Straatsburg en Parijs-Metz gelegen Franse gemeenten zijn per spoor verbonden met het station Charleville.

Het lid verzoekt derhalve de Minister bij de S.N.C.F. wel te willen tussenbeide komen opdat zij, met onze Nationale Maatschappij, deze kwestie binnen zeer korte tijd zou in studie nemen.

ANTWOORD :

Er wordt niet aan gedacht de treinen door autobussen te vervangen tussen Dinant en Givet.

Drie treinen Namen-Givet zorgen voor een interessante aansluiting op de treinen Givet-Charleville en twee behoorlijke verbindingen bestaan in tegengestelde richting.

De kwestie van de verbindingen Brussel-Namen-Dinant-Charleville-Parijs zal in overleg met de bevoegde diensten van de S.N.C.F. onderzocht worden.

VRAAG :

De N.M.B.S. heeft de omnibustreinen tussen Deinze en Waregem vervangen door autobussen. De reizigers hebben het dienstengevolg zeer moeilijk, bijzonder op de spitsuren. Het komt vaak voor dat de autobussen met 25 tot 35 reizigers overladen zijn. Kan er geen verbetering gebracht worden in deze toestand ?

ANTWOORD :

Ingevolge een onderzoek ter plaatse werd een reeks maatregelen getroffen om de ritten, waarop de overbeladingen waren vastgesteld, te ontlasten.

Als bijzonderste maatregelen wezen vermeld : het inleggen, op de spitsuren, van bijkomende ondubbelingen, nieuwe ritten en aanpassingen aan de vertrekuren. Ze werden ingevoerd van 6 februari 1956 af.

VRAAG :

In de treinen Gent-Brussel, worden plaatsen voorbehouden voor Parlementsleden. Deze voorbehouden plaatsen worden regelmatig ingenomen door andere reizigers, ofschoon er nog vrije plaatsen overblijven. Kunnen de treinwachters er niet voor zorgen dat deze plaatsen werkelijk vrij blijven ? Indien het niet mogelijk is, dat men dan liever eenvoudig de reservering afschaft.

ANTWOORD :

De diensten van de N.M.B.S. zijn in het bezit van nauwkeurige onderrichtingen naar luid waarvan de plaatsen, die in sommige treinen voor de Heren Parlementairen worden gereserveerd, verplicht ter beschikking van deze laatsten moeten blijven tot na het vertrek van de treinen uit het station waar zij normaal instappen.

Het treinpersoneel heeft opdracht de stipte toepassing van deze beschikking te verzekeren; het treinpersoneel werd aan zijn verplichtingen terzake herinnerd.

VRAAG :

Welke zijn de inzichten van de N.M.B.S. wat betreft het Oost-Station te Antwerpen ? Het betreft hier een internationaal station, waar vele vreemde reizigers uitstappen om de stad Antwerpen te bezoeken. Dit aantal zal nog aanzienlijk aangroeiën tijdens het tentoonstellingsjaar 1958.

Het station zelf en de omgeving ervan, verkeren in een erbarmelijke toestand. Is men niet van plan hier verbeteringen tegen 1958 aan te brengen ?

ANTWOORD :

Het bestaand stationsgebouw moet gesloopt worden, om plaats te maken voor de te verlengen Plantin-Moretuslei. Een modern gebouw zal opgericht worden vóór de tentoonstelling van 1958. De constructie van het nieuw station vormt een geheel met de werken die betrekking hebben op de verlenging van de Plantin-Moretuslei. Naar verluidt zullen deze werken in de loop van het 2^e halfjaar 1956 aangevangen worden.

QUESTION :

Un membre est d'avis que nombre de difficultés de la S.N.C.B. sont la conséquence de lacunes dans la loi et de contradictions entre la loi et le statut. Le Gouvernement et la S.N.C.B. ne pensent-ils pas qu'il serait opportun de revoir les statuts et la loi ?

RÉPONSE :

L'expérience que j'ai acquise personnellement m'a convaincu de ce que les dispositions légales régissant l'activité de la S.N.C.B. ne répondent plus aux exigences d'une exploitation industrielle du réseau.

J'ai déjà pris l'initiative d'une étude d'ensemble tendant à la revision des dispositions de la loi de 1891 sur le contrat des transports ainsi que de certaines dispositions de la loi organique de la S.N.C.B. et de l'arrêté royal portant fixation de ses statuts.

QUESTION :

En 1955, lors des séances de la Commission, des questions relatives au passage à niveau de Nivelles-Est et au passage à niveau n° 19 à Bois de Nivelles, ont été posées. Il a été répondu que leur suppression était à l'étude. Où en est cette question actuellement ? Quel est l'état d'avancement des travaux ?

De même, on a dit que le passage à niveau de Couillet-Montignies serait supprimé dès que les crédits pour l'électrification de la ligne Charleroi-Namur seraient votés. Où en est cette question ?

RÉPONSE :

Les travaux en vue de l'aménagement de la voirie de détournement pour circulation locale seront entamés dès que la S.N.C.B. disposera de tous les terrains nécessaires. Les dernières prises de possession s'opéreront dans le courant du mois d'août prochain.

Toutefois, le passage à niveau ne pourra être supprimé que lorsque l'Administration des Ponts et Chaussées aura réalisé la voirie de la nouvelle route de contournement pour grand trafic. L'ouvrage d'art à la traversée du chemin de fer pour ce grand contournement et la plate-forme de la route sont exécutés depuis plusieurs années.

Bois de Nivelles.

Les travaux de construction de l'ouvrage d'art pour la suppression du passage à niveau seront mis en adjudication dans le courant du mois de mai prochain.

Couillet-Montignies.

Conformément à un accord intervenu entre le Département des Travaux Publics et la S.N.C.B., les travaux en vue de la suppression du passage à niveau de la gare de Couillet-Montignies seront étudiés par l'Administration des Ponts et Chaussées.

QUESTION :

Les lignes téléphoniques en usage sur le réseau ferré sont toujours aériennes. Ceci provoque en hiver de nombreux incidents qui ont leur répercussion sur la régularité et la sécurité du trafic. Pourquoi la S.N.C.B. n'a-t-elle pas recours à des lignes souterraines ?

RÉPONSE :

Le programme de modernisation du réseau comprend notamment le remplacement des lignes téléphoniques aériennes par des câbles souterrains.

Vu le coût élevé de ces travaux, ceux-ci sont limités aux lignes principales, où l'importance du trafic justifie la dépense correspondante.

La réalisation de ce programme a été assurée jusqu'ici sur les lignes électrifiées et s'est accompagnée de l'amélioration du rendement des liaisons téléphoniques par la pupinisation des câbles posés.

Les travaux sont actuellement en cours entre Namur et Arlon en vue de l'électrification de l'ensemble de la ligne Bruxelles-Arlon dont la mise en service est prévue pour le mois d'octobre 1956.

Des travaux analogues seront entrepris également sur la ligne d'Anvers à Essen, de Namur à Charleroi et de Bruxelles à Hal.

VRAAG :

Een lid is de mening toegedaan dat vele moeilijkheden van de N.M.B.S. het gevolg zijn van de leemten die voorkomen in de wet en van de tegenstrijdigheden tussen de wet en het statuut. Denkt de Regering en de N.M.B.S. niet dat wenselijk zou zijn de statuten en de wet te herzien.

ANTWOORD :

De ondervinding die ik persoonlijk heb opgedaan, brengt mij tot de overtuiging dat de wettelijke beschikkingen waarbij de activiteit van de N.M.B.S. geregeld wordt, niet meer aangepast zijn aan de eisen van een industriële exploitatie van het net.

Ik heb reeds het initiatief genomen tot een gezamenlijke studie die ertoe strekt, de bepalingen van de wet van 1891 op de vervoerovereenkomst alsook sommige bepalingen van de organieke wet van de N.M.B.S. en van het koninklijk besluit tot vaststelling van haar statuut, te herzien.

VRAAG :

In 1955, op de vergaderingen van de Commissie, werden vragen gesteld betreffende de overweg van Nivelles-Est en de overweg n° 19 te Bois-de-Nivelles. Er werd geantwoord dat hun afschaffing ter studie lag. Hoever staat deze zaak thans ? Hoever zijn de werken gevorderd ?

Ook zegde men dat de overweg van Couillet-Montignies zou afgeschaft worden zodra de kredieten voor de electrificatie der lijn Charleroi-Namen zouden gestemd zijn. Hoever staat het met deze kwestie ?

ANTWOORD :

De werken met het oog op het aanleggen van de omleidingswegen voor het plaatselijk verkeer, zullen worden aangevat zodra de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over al de nodige gronden zal beschikken. De laatste inbezittingen zullen in de loop van de maand augustus eerstkomend plaats hebben.

De overweg zal evenwel maar kunnen opgeheven worden wanneer het Bestuur van Bruggen en Wegen de nieuwe omleidingsweg voor groot verkeer in orde zal gebracht hebben. Het kunstwerk over de spoorweg voor die grote omleiding en de bedding van de weg zijn sedert verscheidene jaren uitgevoerd.

Bois de Nivelles.

De werken voor het bouwen van het kunstwerk voor de opheffing van de overweg zullen in de loop der maand mei eerstkomend aanbesteed worden.

Couillet-Montignies.

Overeenkomstig een tussen het Departement van Openbare Werken en de N.M.B.S. gesloten akkoord zullen de werken met het oog op de opheffing van de overweg aan het station Couillet-Montignies door het Bestuur van Bruggen en Wegen in studie genomen worden.

VRAAG :

De op het spoorwegnet in gebruik zijnde telefoonlijnen zijn nog steeds luchtlijnen. Zulks is aanleiding in de winter tot tal van storingen die hun weerslag hebben op de regelmatigheid en de veiligheid van het verkeer.

Waarom neemt de N.M.B.S. haar toevlucht niet tot ondergrondse leidingen ?

ANTWOORD :

Het programma voor modernisering van het net omvat inzonderheid de vervanging van de bovengrondse telefoonlijnen door ondergrondse kabels.

Wegens de hoge kosten van die werken, worden deze beperkt tot de hoofdlijnen, waar de belangrijkheid van het verkeer de desbetreffende uitgave rechtvaardigt.

Dat programma is tot nu toe uitgevoerd op de geëlectriceerde lijnen en dit ging gepaard met een verbetering van het rendement der telefoonverbindingen door de pupinisation van de gelegde kabels.

Thans worden de werken tussen Namen en Aarlen uitgevoerd met het oog op de electrificatie van gans de lijn Brussel-Aarlen, waarvan de indienststelling voor de maand oktober 1956 voorzien is.

Gelijkaardige werken zullen ook worden ondernomen op de lijnen Antwerpen-Essen, Namen-Charleroi en Brussel-Halle.

QUESTION :

De nombreux agents ont été utilisés comme « temporaires » parfois pendant de longues années et dans des conditions ne répondant pas à la définition statutaire de l'agent temporaire, soit que l'agent occupait un poste définitif, soit qu'il occupait un poste abusivement considéré comme temporaire.

Sur la demande du Ministre, la Commission Paritaire Nationale s'est intéressée à cette question lors d'une séance du 3 juillet 1954.

Un commissaire voudrait savoir où en est cette question et ce que compte faire la S.N.C.B. pour la validation des services prestés comme « temporaire », soit pour l'établissement de la carrière administrative, soit au point de vue de la pension de ces agents ?

RÉPONSE :

Cette question fait actuellement l'objet d'une étude.

Il n'est pas possible de préjuger, dès maintenant, des décisions qui en résulteront.

QUESTION :

La réglementation établie à la S.N. conformément aux dispositions légales en la matière, publiée par un ordre général portant le n° 13, est continuellement transgressée.

Les prestations dépassant la durée maximum légale sont incalculables faute d'agents en nombre suffisant; les services nocturnes se multiplient sans compensation aucune et bouleversent les alternements de services normaux: les repos toujours davantage différés ne sont plus accordés dans les limites prescrites et ne comportent plus le minimum d'heure requis.

Le personnel roulant dépasse fréquemment la durée maximum de 10 heures par jour. Des agents travaillant en équipes successives présentent souvent 12, 14, 16 et parfois 24 heures en une seule vacation.

Les organisations syndicales réclament depuis des années la revision de l'O.G. mentionné ci-avant.

Un membre demande au Ministre de faire savoir :

1) les mesures qu'il compte prendre pour imposer aux dirigeants de la S.N. le respect des prescriptions légales concernant la durée du travail de ses agents;

2) les motifs qui empêchent la S.N. de procéder à la revision de l'O.G. 13.

RÉPONSE :

Les dispositions relatives à la durée du travail et qui font l'objet de l'Ordre Général n° 13 de 1929 sont appliquées d'une façon rigoureuse à la Société Nationale des Chemins de fer Belges. Le respect de ce règlement retient constamment l'attention de la Société.

Les limites de travail ne sont dépassées uniquement que dans les cas de force majeure ou de nécessité imprévue, autorisée d'ailleurs par la législation en la matière et dans le cadre des dispositions réglementaires.

La S.N.C.B. exploite un service d'utilité publique qui doit fonctionner d'une façon ininterrompue. C'est pour ce motif que l'article 8 de la loi du 14 juin 1921 prévoyant que la journée du travail doit être comprise entre 6 heures du matin et 8 heures du soir ne lui est pas applicable.

Par ailleurs, conformément aux dispositions réglementaires, les prestations de nuit sont réparties d'une manière égale entre tous les agents d'une même catégorie.

Les repos sont accordés dans les conditions prévues par la réglementation et comportent toujours le minimum d'heures requis.

Tout repos ajourné est restitué dans le plus bref délai possible.

Il arrive exceptionnellement qu'un agent doive travailler au delà de la limite légale de 10 heures, par suite de l'absence inopinée d'un agent.

Ce cas revêt un caractère de force majeure et est prévu par la loi. Il est toutefois à remarquer que tout est mis en œuvre en vue de remplacer l'agent absent.

Aucune prestation prévue dans le roulement du personnel des trains ne dépasse 10 heures.

Il se peut, toutefois, que par suite de retard du train, la prestation maximum de 10 heures soit dépassée.

Le personnel a cependant la faculté de solliciter son remplacement au cas où il ne pourrait atteindre son point d'attache, le terminus du train ou le premier dépôt-relais sans dépasser la prestation maximum de 10 heures.

Les agents de surveillance ont pour obligation de donner suite aux demandes de remplacement à moins qu'il n'y ait cas de force majeure ou de nécessité imprévue.

La revision de l'O.G. 13 de 1929 est en cours.

VRAAG :

Talrijke personeelsleden werden gebezigd als « tijdelijken » en zulks soms gedurende lange jaren en in omstandigheden die niet beantwoorden aan de statutaire bepaling van de tijdelijken, hetzij het personeelslid een definitieve plaats innam, hetzij hij een plaats bekleedde die ten onrechte als tijdelijk beschouwd wordt.

Op verzoek van de Minister heeft het Nationaal Paritair Comité zich op een vergadering van 3 juli 1954 met die kwestie beziggehouden.

Een commissielid wenst te weten hoever het met die kwestie staat en wat de N.M.B.S. denkt te doen voor het geldigmaken van de als « tijdelijken » gepresteerde diensten, hetzij voor het opmaken van de administratieve loopbaan, hetzij met het oog op het pensioen van die personeelsleden ?

ANTWOORD :

Die kwestie wordt thans bestudeerd.

Het is niet mogelijk nu reeds vooruit te lopen op de beslissingen waartoe die studie zal aanleiding geven.

VRAAG :

De bij algemene order n° 13 bekendgemaakte en overeenkomstig de wetbepalingen terzake bij de N.M. vastgestelde reglementering, wordt voortdurend overtreden.

Overtalrijke prestaties overschrijden de wettelijke maximumduur bij gebrek aan voldoende personeel; de nachtdiensten vermeerderen zonder enige compensatie en sturen de normale dienstbeurten in de war; de steeds langer uitgestelde rusttijden worden niet meer toegestaan binnen de voorgeschreven termijnen en zijn niet meer van het vereiste minimum aantal uren.

Het rijdend personeel overschrijdt dikwijls de maximumduur van 10 uren per dag. Sommige personeelsleden die in opeenvolgende ploegen werken presteren dikwijls 12, 14, 16 en soms 24 uren in één enkele vacatie.

De syndicale organisaties vragen sedert jaren de herziening van de hiervoren vermelde A. Or.

Een lid vraagt aan de Minister mede te delen :

1) welke maatregelen hij denkt te nemen om de leiders van de N.M. te verplichten de wettelijke voorschriften inzake de arbeidsduur van het personeel in acht te nemen;

2) welke redenen de N.M. beletten de A. Or. n° 13 te herzien.

ANTWOORD :

De bepalingen betreffende de arbeidsduur die het voorwerp uitmaken van de Algemene Order n° 13 van 1929 worden bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen stipt toegepast. De inachtneming van dit reglement heeft voortdurend de aandacht van de Maatschappij.

De arbeidspijken worden enkel overschreden in geval van overmacht of van onvoorziene noodwendigheden, zoals ten andere bij de wetgeving terzake is toegelaten, en binnen het kader van de reglementsbepalingen.

De N.M.B.S. exploiteert een dienst van algemeen nut die ononderbroken moet werken. Het is om die reden dat artikel 8 van de wet van 14 juni 1921, bij hetwelk voorgeschreven is dat de arbeidsdag moet begrepen zijn tussen 6 uur 's morgens en 8 uur 's avonds, op haar niet toepasselijk is.

Anderzijds worden overeenkomstig de reglementsbepalingen de nachtprestaties op gelijke wijze over al de personeelsleden van een zelfde categorie verdeeld.

De rusttijden worden onder de door de reglementering voorgeschreven voorwaarden toegestaan en omvatten altijd het vereiste minimum aantal uren.

Ieder uitgestelde rusttijd wordt zo spoedig mogelijk verleend.

Bij uitzondering gebeurt het dat een personeelslid boven de wettelijke duur van 10 uren moet werken ingevolge de onverwachte afwezigheid van een personeelslid.

Dit is een bij de wet voorzien geval van overmacht. Er valt echter op te merken dat alles in het werk gesteld wordt om het afwezig personeelslid te vervangen.

Bij de beurtregeling van het treinpersoneel is geen enkele prestatie van meer dan tien uren voorzien.

Het kan nochtans gebeuren dat ingevolge vertraging van de trein, de maximumduur van 10 uren overschreden wordt.

Het personeel heeft nochtans het recht te vragen om vervangen te worden ingeval het zijn standplaats, het eindpunt van de trein of de eerste aflosplaats niet kan bereiken zonder de maximumduur van 10 uren te overschrijden.

Het toezichtspersoneel heeft tot plicht aan de verzoeken om vervangen te worden gevolg te geven, behalve in geval van overmacht of van onvoorziene noodwendigheid.

Met de herziening van de A. Or. 13 van 1929 is een aanvang gemaakt.

QUESTION :

Ne pourrait-on faire un essai d'accélération sur la ligne 132 ?

On a démontré qu'actuellement les convois ne marchent pas plus vite qu'il y a 60 ans.

Ce n'est qu'à ce compte-là que les Chemins de fer regagneront de la clientèle.

RÉPONSE :

Le programme d'avenir de la S.N.C.B. prévoit la desserte de la ligne 132 par des autorails doubles accouplables entre eux qui permettront une accélération du service.

QUESTION :

Quelle sera la situation des agents repris par la S.N.C.B. à la Compagnie de Chimay ?

Quelle sera leur situation notamment au point de vue des pensions ?

RÉPONSE :

Actuellement, les agents de la Compagnie de Chimay sont utilisés provisoirement par la S.N.C.B.

Les projets de convention en vue de régler la reprise des lignes de Chimay et de leur intégration dans le réseau de la S.N.C.B. sont soumis au Gouvernement pour approbation, préalablement au dépôt d'un projet de loi de ratification.

QUESTION :

Les abonnements scolaires doivent être payés trimestriellement et d'avance.

Ne peut-on envisager un paiement mensuel comme pour les abonnements ordinaires ?

Les élèves des écoles techniques peuvent eux payer hebdomadairement.

Ce serait là une mesure de démocratisation très importante pour les familles modestes.

RÉPONSE :

La question de la création d'un abonnement scolaire à paiements mensuels exige une étude, qui aura à tenir compte notamment du fait que la durée trimestrielle et annale des cours ne correspond pas à un nombre exact de mois.

La S.N.C.B. fera connaître le résultat de cette étude aussitôt que possible.

QUESTION :

Le Ministre a annoncé qu'il fallait agir avec prudence dans le domaine de la suppression des lignes secondaires.

En effet, la S.N.C.B. a supprimé des lignes dans l'Entre Sambre et Meuse et remplacé par des lignes d'autobus. La voirie qui n'a pas été construite en prévision d'une circulation d'autobus se détériore rapidement et provoque ainsi des dépenses supplémentaires aux communes intéressées.

Va-t-on supprimer les lignes Mariembourg-Vireux et Mariembourg-Chimay ? Pour les usagers, il n'y aura pas d'avantage. L'état actuel des routes ne permet pas en effet une exploitation confortable et rapide.

RÉPONSE :

L'article 67 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 (Police de la Circulation Routière) fixe à 19 tonnes le poids maximum autorisé des véhicules à deux essieux admis à circuler sur les routes belges avec un maximum par essieu de 13 tonnes. Les autobus utilisés par la S.N.C.B. atteignent un poids total de 15 tonnes dont 9 tonnes sur l'essieu arrière et 6 tonnes sur l'essieu avant, chiffres nettement inférieurs à ceux fixés par l'arrêté royal.

Il appert de ces chiffres que les véhicules de la S.N.C.B. sont moins lourds que beaucoup de véhicules automobiles affectés au transport des marchandises.

Il n'est pas question de supprimer actuellement les trains de voyageurs sur les sections Mariembourg-Vireux et Mariembourg-Chimay. L'état de la route entre Mariembourg et Chimay ne permet pas d'envisager la création d'un service d'autobus.

VRAAG :

Is het niet mogelijk op de lijn 132 een proefneming te doen om de snelheid op te voeren ?

Bewezen werd dat de treinen thans niet sneller rijden dan vóór 60 jaar.

Het is slechts door opvoering van de snelheid dat de spoorwegen reizigers zullen bijwinnen.

ANTWOORD :

Het programma van de N.M.B.S. voor de toekomst voorziet de bediening van de lijn 132 door onderling aaneenkoppelbare dubbele railauto's die de versnelling van de dienst in de hand zullen werken.

VRAAG :

Welke zal de toestand zijn van het door de N.M.B.S. overgenomen personeel van de « Compagnie de Chimay » ?

Welk zal hun toestand zijn bijzonder inzake pensioen ?

ANTWOORD :

Het personeel van de « Compagnie de Chimay » wordt thans voorlopig gebezigd door de N.M.B.S.

De opgemaakte ontwerpen van overeenkomst tot regeling van de overname van de lijnen van Chimay en van hun integratie in het net van de N.M.B.S. zijn de Regering ter goedkeuring voorgelegd vooraf een wetsontwerp tot bekrachtiging in te dienen.

VRAAG :

De schoolabonnementen moeten driemaandelijks en bij voorbaat betaald worden.

Kan geen maandelijkse betaling overwogen worden zoals voor de gewone abonnementen ?

De leerlingen van de technische scholen mogen wel wekelijks betalen.

Dit ware voor de gezinnen met bescheiden inkomen een zeer belangrijke democratische maatregel.

ANTWOORD :

De kwestie van de invoering van een schoolabonnement met maandelijkse betalingen vergt een studie, waarbij bijzonder rekening dient gehouden met het feit dat de driemaandelijks en jaarlijkse duur van de cursussen niet overeenstemt met een juist aantal maanden.

De N.M.B.S. zal de uitslag van die studie zodra mogelijk doen kennen.

VRAAG :

De Minister heeft verklaard dat inzake opheffing van secundaire lijnen met omzichtigheid diende te werk gegaan. Inderdaad, de N.M.B.S. heeft in het land tussen Sambre en Maas lijnen opgeheven en door autobuslijnen vervangen. De wegen, die niet in het vooruitzicht van een autobusverkeer werden aangelegd, zijn spoedig beschadigd en geven aldus aanleiding tot bijkomende uitgaven voor de betrokken gemeenten.

Gaat men de lijnen Mariembourg-Vireux en Mariembourg-Chimay opheffen. De gebruikers zullen er geen voordeel bij hebben. De huidige staat van de wegen laat inderdaad geen comfortabele en snelle exploitatie toe.

ANTWOORD :

Artikel 67 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 (Politie van het Wegverkeer) bepaalt dat het hoogste toegelaten gewicht 19 ton bedraagt voor de tweecassige voertuigen die de Belgische wegen moeten berijden, met een hoogste gewicht van 13 ton per as. De door de N.M.B.S. gebruikte autobussen bereiken een totaal gewicht van 15 ton, waarvan 9 ton op de achteras en 6 ton op de vooras, cijfers heel wat lager dan die vastgesteld bij het koninklijk besluit.

Uit deze cijfers blijkt dat de voertuigen van de N.M.B.S. minder zwaar zijn dan veel motorvoertuigen die voor het goederenverkeer gebezigd worden.

Er is thans geen sprake van de reizigerstreinen op de baanvakken Mariembourg-Vireux en Mariembourg-Chimay op te heffen. Wegens de staat van de weg tussen Mariembourg en Chimay kan er niet aan gedacht worden een autobusdienst in te richten.

Transports urbains et routiers.

QUESTION :

1) Le matériel de transports des villes d'Anvers et de Gand sera-t-il amélioré incessamment ?

2) M. le Ministre ne croit-il pas prendre des mesures pour mettre fin à des situations provisoires qui durent maintenant depuis assez longtemps et tranquilliser ainsi des centaines d'agents des tramways d'Anvers qui connaîtraient enfin une situation stable ?

RÉPONSE :

1) L'amélioration du matériel des services de transports en commun des villes d'Anvers et de Gand constitue un problème qui n'est pas perdu de vue. Le rythme des améliorations possibles dépend essentiellement des moyens financiers qui peuvent y être affectés.

2) Les situations provisoires incriminées ne doivent pas inquiéter le personnel étant donné que, d'ores et déjà, il est acquis que les organismes définitifs appelés à se substituer aux régimes de gestion provisoire auront à reprendre le personnel aux conditions générales de travail et de pension existantes.

QUESTION :

Sera-t-il fait quelque chose pour moderniser le matériel des tramways actuels de Bruxelles ?

Le matériel qui est déjà actuellement insuffisant, semble-t-il, pour satisfaire à nos besoins, sera-t-il augmenté et modernisé pour les touristes qui s'amèneront dans notre Pays en 1958 ?

RÉPONSE :

En prévision de l'exposition de 1958 la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles fait dès à présent de gros efforts pour augmenter et moderniser son parc de matériel roulant. C'est ainsi notamment que la fourniture de 60 autobus, actuellement en commande, se fera incessamment. Il en est de même en ce qui concerne un lot de 30 voitures du type P.C.C.

Une nouvelle tranche de 25 voitures tramways du même type est venue s'ajouter au programme et des pourparlers sont en cours en vue d'une commande supplémentaire de 50 voitures identiques.

QUESTION :

Un commissaire a appris que la ligne de tramways 42, Anvers-Ranst-Brochem, sera remplacée dans le courant de l'année par un service d'autobus. En principe il ne s'oppose pas à ce remplacement, mais il estime que la route de l'Etat Anvers-Herentals, qui sera empruntée par cette ligne d'autobus, est particulièrement dangereuse et que par conséquent la ligne sera exploitée dans de très mauvaises conditions.

Dès lors il demande de surseoir au remplacement de la ligne de tramways par des autobus, jusqu'au moment où la route de l'Etat Anvers-Herentals sera renouvelée.

RÉPONSE :

En 1954, la Société Nationale des chemins de fer vicinaux a déjà sollicité une autorisation provisoire en vue d'exploiter, en remplacement de la ligne vicinale électrique Anvers-Brochem, un service public d'autobus dans la relation Anvers-Ranst-Brochem-Zandhoven-Oostmalle, avec plusieurs embranchements.

La réforme de structure envisagée est approuvée par la plupart des actionnaires de la dite ligne vicinale; d'autre part, du point de vue économique il n'y a pratiquement aucun inconvénient à ce que la mesure en question soit réalisée.

Néanmoins l'autorisation demandée n'a pas encore été délivrée et en tout cas il sera tenu compte des objections formulées par l'honorable membre en ce qui concerne la voirie.

Stedelijk vervoer en wegvervoer.

VRAAG :

1) Zal het vervoermaterieel in de steden Antwerpen en Gent eerlang verbeterd worden ?

2) Is de heer Minister niet voornemens maatregelen te nemen om een eind te maken aan voorlopige toestanden die nu reeds lang genoeg duren en aldus honderden leden van het Antwerps trampersoneel, die eindelijk een vaste toestand zouden kennen, gerust te stellen ?

ANTWOORD :

1) De verbetering van het materieel van de diensten voor gemeenschappelijk vervoer van de steden Antwerpen en Gent is een probleem dat niet uit het oog verloren wordt. Het ritme van de mogelijke verbeteringen hangt hoofdzakelijk af van de geldmiddelen die er voor kunnen aangewend worden.

2) De aangeklaagde voorlopige toestanden behoeven het personeel niet te verontrusten, aangezien nu reeds vaststaat, dat de definitieve organismen, die de regimes van voorlopig beheer zullen vervangen, het personeel tegen de bestaande algemene arbeids- en pensioenvoorwaarden zullen moeten overnemen.

VRAAG :

Zal er iets gedaan worden om het materieel van de huidige Brusselse trams te moderniseren ?

Zal het materieel dat nu reeds ontoereikend schijnt om in de behoeften te voorzien, vermeerderd en gemoderniseerd worden met het oog op de toeristen die in 1958 naar ons land zullen komen ?

ANTWOORD :

In het vooruitzicht van de tentoonstelling van 1958 doet de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel thans reeds een grote krachtsinspanning om haar park van rijdend materieel te vermeerderen en te moderniseren. Zo zullen namelijk 60 thans in bestelling zijnde autobussen, evenals een partij van 30 rijtuigen van het type P.C.C. eerlang geleverd worden.

Het programma werd uitgebreid met een nieuwe partij van 25 tramrijtuigen van hetzelfde type en onderhandelingen zijn aan de gang met het oog op een bijkomende bestelling van 50 identieke rijtuigen.

VRAAG :

Een commissielid heeft vernomen dat de tramlijn 42, Antwerpen-Ranst-Brochem, in de loop van het jaar zal vervangen worden door een autobusdienst. Principieel komt hij tegen deze vervanging niet op, maar hij is de mening toegedaan dat de Staatsbaan Antwerpen-Herentals, die door deze autobuslijn zal gebruikt worden, bijzonder gevaarlijk is en aldus de lijn in zeer slechte voorwaarden zal uitgebaat worden.

Hij vraagt dientengevolge, dat de vervanging van de tramlijn door autobussen zou verdaagd worden tot wanneer de Staatsbaan Antwerpen-Herentals zal hernieuwd zijn.

ANTWOORD :

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen heeft reeds in 1954 een tijdelijke toelating aangevraagd om, in vervanging van de elektrische buurtspoorlijn Antwerpen-Brochem, een openbare autobusdienst te exploiteren tussen Antwerpen-Ranst-Brochem-Oostmalle met verschillende vertakkingen.

De beoogde structuurhervorming draagt de goedkeuring weg van het merendeel der aandeelhouders van de betrokken buurtspoorlijn en anderdeels bestaat er, vanuit economisch standpunt, praktisch geen bezwaar tegen het doorvoeren van de beoogde maatregel.

Niettemin werd de gevraagde toelating nog niet verleend en, in ieder geval, zal er rekening gehouden worden met de door het achtbaar lid naar voren gebrachte bezwaren in verband met de wegen.

QUESTION :

Un Commissaire demande s'il n'est pas possible de prendre des mesures contre les gros camions de plus de 20 T. qui non seulement détruisent nos routes et occasionnent ainsi de lourdes dépenses, mais qui constituent en outre un grand danger pour les autres usagers.

Il demande dès lors de prendre des mesures en vue de limiter le poids et la longueur de ces camions et de veiller à la stricte observance de ces mesures.

RÉPONSE :

Le Règlement général sur la Police de la Circulation Routière autorise les poids maxima ci-après :

véhicules à deux essieux, à bandages pneumatiques : 19 T.
véhicules à trois essieux, à bandages pneumatiques : 26 T.
trains de véhicules, à bandages pneumatiques : 32 T.

Pour les trains de véhicules, le poids maximum autorisé de 32 T. figurait déjà dans le code de la Route précédent.

Il y a lieu de noter que, sauf en ce qui concerne les trains de véhicules spéciaux formés par du matériel forain ou agricole, pour lequel la vitesse et la longueur totale maxima ont été fixées respectivement à 20 km à l'heure et à 25 mètres, la longueur d'un train de véhicules ordinaire — tracteur avec remorque — ne peut dépasser 22 mètres.

En outre, la vitesse des véhicules ou trains de véhicules dont le poids maximum autorisé dépasse 5 T. est limitée à 60 kilomètres pour les véhicules à bandages pneumatiques, à 40 kilomètres à l'heure pour les véhicules à bandages semi-pneumatiques et à 25 kilomètres à l'heure pour les véhicules à bandages élastiques ou rigides.

QUESTION :

Au sujet des transports routiers et particulièrement du transport des arbres, ceux-ci sont sans doute limités dans le poids. Ne pourrait-on prendre des mesures concernant la longueur et la hauteur afin d'éviter des accidents toujours possibles ?

RÉPONSE :

Les dimensions comme les poids des véhicules et de leurs chargements sont limités par le règlement général sur la police de la circulation routière.

L'ensemble de ces mesures a été jugé apte à sauvegarder au mieux la sécurité des usagers de la route, compte tenu de la nature et de l'encombrement des pièces indivisibles à transporter.

La nécessité d'effectuer, par route, le transport de chargements spéciaux particulièrement longs (rails, poutrelles, machines, etc.) ne permet pas d'envisager de fixer des maxima absolus auxquels il ne pourrait être dérogé par voie d'autorisations spéciales.

QUESTION :

Déjà en 1955, à l'occasion de la discussion du budget, l'attention du Ministre a été attirée sur les conséquences de la modernisation des chemins de fer dans le Luxembourg. La désaffectation partielle du dépôt de Bertrix a provoqué le déplacement de plus de 100 agents.

Le commissaire reconnaît que la Société a fait de gros efforts pour permettre à ceux-ci de rentrer journalièrement dans leur foyer.

L'électrification aura également pour conséquence de réduire l'activité du dépôt de Latour.

En outre, la Société songerait à vicinaliser certaines lignes dans cette région (ligne 166). Ces mesures auront pour résultat de rendre disponible quelques certaines d'agents qui ne pourront pas tous être réaffectés à Stockem.

Le Sud du Luxembourg est une région économiquement fort malheureuse. Chaque année, de nombreux jeunes quittent la région parce qu'ils ne trouvent pas à s'y employer.

Les chemins de fer constituaient un débouché important. Qu'advient-il de l'avenir économique et social de la région si on supprime encore ce débouché.

La Société ne songe-t-elle pas à créer d'autres possibilités d'emploi en remplacement des ateliers supprimés.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt of er geen maatregelen kunnen getroffen worden tegen de grote vrachtwagens van meer dan 20 T., die niet alleen onze wegen vernielen, en alzo grote onkosten berokkenen, maar die daarenboven een groot gevaar opleveren voor de andere verbruikers.

Hij vraagt aldus maatregelen te treffen om het gewicht en de lengte van deze vrachtwagens te beperken en er voor te zorgen deze maatregelen strikt te doen naleven.

ANTWOORD :

Het Algemeen reglement op de politie van het wegverkeer laat volgende hoogste gewichten toe :

tweeassige voertuigen, op luchtbanden : 19 T.
drieassige voertuigen, op luchtbanden : 26 T.
slepen, op luchtbanden : 32 T.

Voor de slepen was het hoogste toegelaten gewicht van 32 T. reeds toegelaten door het vorig verkeersreglement.

Te noteren valt dat, behoudens de speciale slepen gevormd door kermis- of landbouwmaterieel, e.d. voor welke een maximumsnelheid van 20 km per uur en een grootste totale lengte van 25 meter werden vastgesteld, de lengte van een gewone sleep — tractor met aanhangwagen — 22 meter niet mag overschrijden.

Daarenboven is de snelheid van de voertuigen of de slepen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 5 T., beperkt tot 60 km per uur voor de voertuigen op luchtbanden, tot 40 kilometer per uur voor de voertuigen met cushionbanden en tot 25 kilometer per uur voor de voertuigen met elastische of onbuigzame banden.

VRAAG :

Inzake wegvervoer en bijzonder inzake vervoer van bomen, is ongetwijfeld een hoogste gewicht vastgesteld. Zouden geen maatregelen in verband met de lengte en de hoogte kunnen genomen worden, ten einde steeds mogelijke ongevallen te vermijden ?

ANTWOORD :

De afmetingen evenals het gewicht van de voertuigen en van de ladingen ervan zijn bepaald bij het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Het geheel van die maatregelen werd geschikt geoordeeld om de veiligheid van de weggebruikers naar best vermogen te vrijwaren, rekening gehouden met de aard en de omvang van de te vervoeren ondeelbare stukken.

Wegens de noodzakelijkheid om speciale bijzonder lange ladingen (spoorstaven, liggers, machines, enz.) over de weg te vervoeren, is het niet mogelijk in overweging te nemen volstreekte maxima vast te stellen waarvan niet bij speciale machtigingen zou mogen afgeweken worden.

VRAAG :

Reeds in 1955, bij de bespreking van de begroting, werd de aandacht van de Minister gevestigd op de gevolgen van de modernisering der spoorwegen in Luxemburg. Wegens de gedeeltelijke buitendienststelling van het depot Bertrix, zijn meer dan 100 personeelsleden moeten overgeplaatst worden.

Het commissielid erkent dat de Maatschappij zich veel moeite getroost heeft om het de betrokkenen mogelijk te maken dagelijks huiswaarts te keren.

Ten gevolge van de electrificatie zal ook de bedrijvigheid van het depot Latour verminderen.

De Maatschappij zou er bovendien aan denken sommige lijnen in die streek (lijn 166) te vicinaliseren. Door die maatregelen zullen enige honderden personeelsleden beschikbaar worden en niet allen zullen te Stockem opnieuw kunnen tewerkgesteld worden.

Het Zuiden van Luxemburg is economisch een zeer karig gedeelte streek. Elk jaar verlaten tal van jongelieden de streek omdat zij er geen werkgelegenheid vinden.

De spoorwegen waren een belangrijke uitweg. Wat zal er van die economische en sociale toekomst van de streek geworden als ook die uitweg wegvalt ?

Denkt de Maatschappij er niet aan andere werkmogelijkheden ter vervanging van de opgeheven werkplaatsen te scheppen ?

RÉPONSE :

Il est prématuré d'augurer des suites que l'électrification des lignes 161 et 162 (Bruxelles-Luxembourg) aura sur les effectifs du personnel des ateliers du Sud de la province de Luxembourg.

Un bilan concret ne pourra être établi que lors de la mise en service de la ligne électrifiée en tenant compte du trafic qui devra être assuré à ce moment.

La S.N.C.B. s'efforce de concilier l'utilisation rationnelle des ouvriers en surnombre avec leur situation sociale, notamment en les transférant aux ateliers de wagons de Latour et de Stockem pour les y occuper à des travaux rentables tels que la réparation et la transformation de wagons.

Il n'existe pas de projet de simplification de la ligne 166.

QUESTION :

Les bénéficiaires de réductions (invalides de guerre, prisonniers politiques) ont prix réduit sur les parcours d'autobus qui remplacent les lignes vicinales, mais ils se voient refuser la bénéfice de la réduction sur une partie du trajet où il n'y avait pas de ligne vicinale, c'est-à-dire de tram.

Exemple : Namur-Châtelineau (autobus S.N.C.V.).

Il y a un tramway de Namur à Malonne et de Fosse à Châtelineau.

Il n'y avait rien de Malonne à Fosses.

Eh bien ! les bénéficiaires de réductions doivent payer.

Qu'en pense Monsieur le Ministre ?

RÉPONSE :

Actuellement le service d'autobus Namur-Malonne-Fosses-Châtelineau est autorisé par application de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 et est régi par les dispositions propres aux services d'autobus dits ordinaires.

La Société Nationale des chemins de fer vicinaux m'a adressé une demande tendant à scinder ce service en deux entreprises distinctes à savoir :

- a) Namur-Malonne-Fosses-Le Roux;
- b) Châtelineau-Presles-Le Roux.

Elle sollicite l'autorisation d'exploiter ces deux services sous le régime de la loi du 29 août 1931, c'est-à-dire dans les mêmes conditions que ceux faisant actuellement partie du complexe namurois.

Ces projets sont actuellement soumis aux formalités d'enquête à l'intervention de MM. les Gouverneurs du Hainaut et de Namur.

Pour mettre fin aux contestations qui s'élèvent en matière de tarification, j'invite ce jour la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux à appliquer immédiatement la tarification ferrée sur le service d'autobus en cause, ce qui donnera satisfaction aux invalides de guerre et aux prisonniers politiques.

QUESTION :

Des abus commis par certains transporteurs routiers nous ont été signalés. Ils concernent la durée de travail imposée au personnel et le volume et le poids des marchandises transportées.

Les transports de grands arbres, par exemple, amenés des forêts ardennaises jusqu'à Anvers.

Le volume et le poids devraient être rigoureusement réglementés, et des itinéraires devraient être imposés. Beaucoup de nos routes à grand trafic devraient être interdites à ces genres de transport.

RÉPONSE :

Au sujet des prestations du personnel des entreprises de transport, l'arrêté royal du 9 mai 1936 (Règlement général pris pour l'exécution de l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles) prescrit notamment ce qui suit :

« Article 34. — Le transporteur organise les services de ses agents conformément aux dispositions de la loi du 14 juin 1921 sur la journée de huit heures et la semaine de quarante-huit heures, et de toutes autres lois sociales du travail.

ANTWOORD :

Het is nog te vroeg om te voorzien welke gevolgen de electrificatie van de lijnen 161 en 162 (Brussel-Luxemburg) op het effectief van het personeel der werkplaatsen uit het Zuiden van de provincie Luxemburg zal hebben.

Een concrete balans zal slechts bij de inbedrijfstelling van de geëlectrificeerde lijn kunnen opgemaakt worden, en zulks rekening gehouden met het verkeer dat, op dat ogenblik zal moeten verzorgd worden.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen tracht de rationele tewerkstelling van de overtallige werklieden met hun sociale toestand overeen te brengen, inzonderheid door ze naar de wagenwerkplaatsen te Latour en te Stockem over te plaatsen om ze aldaar renderend werk, zoals het herstellen en, verbouwen van wagons, te doen uitvoeren.

Er bestaat geen ontwerp tot vereenvoudiging van de lijn 166.

VRAAG :

Rechthebbenden op vermindering (oorlogsinvaliden, politieke gevangenen) genieten een prijsvermindering op de trajecten van de autobussen die buurtspoorlijnen vervangen, doch bekomen die vermindering niet op een gedeelte van het traject waar er geen buurtspoorlijn, d.w.z. geen tram bestond.

Voorbeeld : Namen-Châtelineau (autobus N.M.V.B.).

Er is een tram van Namen naar Malonne en van Fosse naar Châtelineau.

Er was niets van Malonne naar Fosse.

Welnu, de rechthebbenden op vermindering moeten betalen.

Wat denkt de heer Minister hierover ?

ANTWOORD :

De autobusdienst Namen-Malonne-Fosse-Châtelineau is thans geautoriseerd bij toepassing van de besluitwet van 30 december 1946 en geregeerd door de bepalingen betreffende de zogenaamde gewone autobusdiensten.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen heeft een verzoek ingediend om deze dienst in twee onderscheiden ondernemingen te splitsen, te weten :

- a) Namen-Malonne-Fosses-Le Roux;
- b) Châtelineau-Presles-Le Roux.

Zij vraagt om die twee diensten te mogen exploiteren onder het regime van de wet van 29 augustus 1931, d.w.z. onder dezelfde voorwaarden als de diensten die thans deel uitmaken van het Naamse complex.

Over die ontwerpen is thans een onderzoek ingesteld door bemiddeling van de Heren Gouverneurs van Henegouwen en Namen.

Om een eind te maken aan de betwistingen inzake tarifiering, verzoek ik heden de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de spoorwegtarieven onmiddellijk op de betrokken autobusdienst toe te passen, hetgeen voldoening zal schenken aan de oorlogsinvaliden en de politieke gevangenen.

VRAAG :

Sommige wegvervoerders maken zich schuldig aan misbruiken inzake de aan het personeel opgelegde arbeidsduur en inzake omvang en gewicht van de vervoerde goederen.

Bijvoorbeeld, het vervoer van grote bomen uit de bossen der Ardennen naar Antwerpen.

Voor de omvang en het gewicht zouden strenge voorschriften moeten gelden en reisroutes zouden moeten opgelegd worden. Op tal van onze grote verkeerswegen zou vervoer van die aard moeten verboden worden.

ANTWOORD :

Aangaande de prestaties van het personeel der vervoerondernemingen is bij het koninklijk besluit van 9 mei 1936 (Algemeen Reglement genomen ter uitvoering van het koninklijk besluit n° 248 van 5 maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen) inzonderheid voorgeschreven hetgeen volgt :

« Artikel 34. — De vervoerder richt de diensten van zijn bedienden in met inachtname van de bepalingen der wet van 14 juni 1921 op de achturedag en de acht-en-veertig-urenweek, en van alle andere sociale wetten op de arbeid.

Toute organisation de service peut être adoptée à condition que la somme des interruptions de conduire atteigne, pour chaque conducteur, au moins une heure par période de six heures.

Un même conducteur ne peut assurer la conduite d'un véhicule pendant plus de cinq heures consécutives.

Il ne peut ensuite reprendre la conduite d'un véhicule qu'après une interruption de conduire d'une heure au moins. Le temps de cette interruption n'est pas compris dans le temps de travail du moment que le conducteur peut en fait disposer de son temps d'une manière utile.

Les règlements d'ateliers prescriront que les conducteurs doivent observer ces dispositions.»

Des dispositions semblables ont été insérées sous forme d'une annexe A intitulée « Conditions d'emploi du personnel », dans l'accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, signé à Genève le 17 mars 1954 par onze pays, y compris la Belgique.

Quant aux poids et volume des marchandises transportées, ceux-ci sont réglementés aussi bien par le Règlement de la police de la circulation routière (Code de la route) que par le Règlement général du 9 mai 1936 précité et par l'Arrêté du Régent du 22 mai 1947 déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre entre autres les véhicules affectés au transport de choses. Il en est ainsi en particulier en ce qui concerne les transports d'arbres.

Des études sont en cours en vue de renforcer le contrôle sur ces transports. Je fais également examiner la question de leur imposer certains itinéraires.

Sabena.

QUESTION :

Pourquoi la Commission ne reçoit-elle pas communication des rapports relatifs aux accidents survenus aux appareils de la Sabena ?

Il s'agit ici d'un service semi-public et la transmission de ces rapports avait déjà été promise précédemment.

RÉPONSE :

Rien ne s'oppose à ce que la Commission des Communications prenne connaissance des rapports établis à la suite des accidents survenus aux appareils de la Sabena.

Des rapports relatifs à ces accidents peuvent lui être communiqués.

QUESTION :

La presse a fait état de ce que la liaison aérienne Bruxelles-Prague a dû être interrompue en raison du passage dans le ciel tchécoslovaque de ballons lâchés par l'Europe Libre.

Un commissaire désire savoir ce qui en est exactement de ces interruptions de service.

RÉPONSE :

Ayant été informée de la présence de ballons libres sur la route Bruxelles-Prague, la Sabena a annulé le service qui devait être assuré le samedi 21 janvier 1956 sur cet itinéraire.

C'est la seule interruption effectuée. Cette semaine la ligne est assurée normalement.

QUESTION :

L'Ecole d'Aviation Civile à Grimbergen continue à rencontrer certaines difficultés de recrutement. Quelle est la situation actuelle de cette école au point de vue de sa population ? Que compte-t-on faire pour amener plus de jeunes à s'y inscrire ?

RÉPONSE :

Il est exact que le recrutement en faveur de l'Ecole d'Aviation Civile n'est guère facile.

Il faut considérer, en effet, la sévérité des examens médicaux imposés préalablement à l'admission et, d'autre part, l'obligation pour les candidats d'avoir accompli leur terme de milice (sauf s'il s'agit de candidats bénéficiant d'une dispense morale).

De dienst kan op gelijk welke wijze worden ingericht, op voorwaarde dat het totaal der onderbrekingen in het besturen voor elke bestuurder ten minste één uur per tijdsbestek van zes uren bereikt.

Een en dezelfde bestuurder mag niet langer sturen dan vijf achtereenvolgende uren.

Hij mag met het besturen van een voertuig slechts voortgaan na een onderbreking in het besturen van ten minste één uur. De duur van die onderbreking wordt in de arbeidstijd niet begrepen, indien de bestuurder in feite op nuttige wijze over zijn tijd kan beschikken.

De werkplaatsreglementen moeten voorschrijven dat de bestuurders die bepalingen moeten in acht nemen ».

Dergelijke bepalingen zijn ingelast geworden als bijlage A, getiteld « Voorwaarden van tewerkstelling van het personeel, tot het algemeen akkoord houdende economische regeling van het internationaal wegvervoer, dat te Genève op 17 maart 1954 door elf landen, waaronder België, ondertekend werd.

De bepalingen betreffende het gewicht en de omvang van de vervoerde goederen komen voor zowel in het Reglement op de politie van het Wegverkeer (Wegcode) als in voormeld Algemeen Reglement van 9 mei 1936 en in het besluit van de Regent van 22 mei 1947 houdende vaststelling van de technische eisen waaraan onder meer moet worden voldaan door de automobielen dienende tot het vervoer van zaken. Dit is in 't bijzonder het geval voor het vervoer van bomen.

De verscherping van de controle op bedoeld vervoer wordt thans bestudeerd. Ik doe ook de kwestie van bepaalde reisroutes voor dat vervoer op te leggen onderzoeken.

Sabena.

VRAAG :

Waarom krijgt de Commissie geen inzage van de verslagen met betrekking tot de ongevallen van de Sabena-vliegtuigen ? Het gaat hier om een semi-publieke dienst en deze inzage werd reeds vroeger beloofd.

ANTWOORD :

Er is geen het minste bezwaar dat de Commissie voor het Verkeerswezen kennis zou nemen van de verslagen die worden opgemaakt in verband met de ongevallen met Sabena-vliegtuigen.

Verslagen betreffende deze ongevallen kunnen haar medegedeeld worden.

VRAAG :

De pers heeft melding gemaakt van het feit dat de luchtweg Brussel-Praag onderbroken werd wegens het voorbijtrekken, in het Tsjechoslowaaks luchtruim, van door het Vrije Europa geloste ballons.

Een commissielid wenst op de hoogte gebracht te worden van de werkelijke toedracht nopens deze onderbrekingen.

ANTWOORD

Na op de hoogte te zijn gebracht van de aanwezigheid van vrije luchtballons op de luchtweg Brussel-Praag, heeft de Sabena de dienst die op Zaterdag 21 januari 1956 moest doorgaan op deze reisweg, afgelast.

Het is de enig uitgevoerde onderbreking. Deze week wordt de dienst weder normaal uitgeoefend.

VRAAG :

De Burgerlijke Luchtvaartschool te Grimbergen ondervindt steeds sommige moeilijkheden inzake aanwerving. Welk is de huidige toestand van deze School ten opzichte van haar bevolking ? Wat denkt men te doen om meer jonge lieden te kunnen inschrijven ?

ANTWOORD :

Het is juist dat de aanwerving bij de Burgerlijke Luchtvaartschool niet zeer gemakkelijk gaat.

Men dient immers in overweging te nemen dat de voorafgaande vliegmedische onderzoeken streng zijn en, anderzijds, voor de kandidaten de verplichting bestaat dat zij hun dienstplicht beëindigd hebben (behalve voor kandidaten die een morele vrijstelling genieten).

Sous ce rapport, il convient de ne pas perdre de vue que l'Ecole a été créée pour répondre aux besoins immédiats qu'éprouve le transporteur en matière de personnel navigant de conduite.

L'honorable membre n'ignore sans doute pas les autres conditions d'admission :

- 1) être belge et être de moralité et de civisme irréprochables;
- 2) être né après le 15 juillet 1929 (pour la session commençant le 15 juillet 1956);
- 3) humanités complètes ou avoir réussi l'examen d'entrée de la première année d'ingénieur-technicien ou études équivalentes;
- 4) se soumettre à un examen de personnalité.

L'Administration de l'Aéronautique, en étroite coopération avec la Sabena, n'a pas cessé de mener une campagne systématique en faveur de l'Ecole dans la presse belge et dans les périodiques spécialisés ayant une plus large audience chez ceux s'intéressant aux choses de l'air (La Conquête de l'Air, Air Revue, Bulletin du Comité National de Propagande Aéronautique).

D'autre part, dans le cadre de sa politique réaliste de propagande et de vulgarisation aéronautiques, mon Département consent à de sérieux efforts financiers en faveur de l'enseignement et de la pratique du vol à voile, ainsi qu'en faveur des clubs d'aviation qui bénéficient de certains fonds leur permettant d'offrir des bourses de pilotage à de jeunes étudiants répondant à des critères bien définis.

De son côté, le Comité National de Propagande Aéronautique poursuit, sous l'impulsion de l'Administration de l'Aéronautique, au sein des établissements d'enseignement son action de propagande sous les formes les plus adéquates.

En conclusion, mon Département ne néglige aucun moyen de propagande susceptible de toucher la jeunesse en vue de l'attirer aux carrières aéronautiques.

Ci-après les résultats globaux de l'Ecole d'Aviation Civile pour les 4 premières sessions, couvrant la période du 1^{er} avril 1952 au 14 juillet 1955 :

Déclarés admissibles : 87.

Éliminés en cours d'instruction :

- a) inaptitude au vol : 42.
- b) échec en théorie : 4.
- c) motifs divers : 6.

Sortis de l'Ecole : 35.

Ces éléments se répartissent actuellement comme suit au sein de la Sabena :

1^{re} session :

- 8 sur aile fixe (copilote sur le réseau Europe ou long courrier);
- 2 sur hélicoptère : commandant S.55 (passagers).

2^{me} session :

- 4 sur aile fixe (copilote);
- 5 sur hélicoptère : commandant S.55 (passagers).

3^{me} session :

- 1 sur aile fixe (copilote sur réseau Europe ou long courrier);
- 5 sur hélicoptère (dont 4 commandant sur S.55 (passagers) et 1 commandant sur S.55 (service postal)).

4^{me} session :

- 8 sur aile fixe (copilote à l'entraînement);
- 2 sur hélicoptère (pilote à l'entraînement).

En ce qui concerne la 5^{me} session, actuellement en cours, 28 candidats ont été enregistrés au départ, dont il reste 14 ayant de sérieuses chances de parfaire le cycle d'entraînement de l'Ecole.

QUESTION :

Quels sont les pouvoirs du Ministre à l'égard de la SABENA ?

Il y a ses délégués et 51 % du capital se trouvent entre les mains de l'Etat. Monsieur le Ministre ne pourrait-il dès lors y mettre un peu d'ordre en ce qui concerne le personnel ?

Il n'y a pas de statut, les recrutements et la fixation des traitements et salaires se font tout à fait arbitrairement.

Hieromtrent mag niet uit het oog worden verloren dat de School opgericht werd om te voldoen aan de dringende behoeften welke de vervoerder ondervindt inzake varend personeel.

De overige aannemingsvoorwaarden zijn het achtbaar lid ongetwijfeld bekend :

- 1) Belg zijn, van onberispelijk gedrag en burgertrouw;
- 2) geboren zijn na 15 juli 1929 (voor de cursus die op 15 juli 1956 aanvangt);
- 3) volledige humaniorastudies of in toelatingsexamen 1^o jaar technisch ingenieur zijn geslaagd of gelijkwaardige studies;
- 4) zich aan een persoonlijkheidsonderzoek onderwerpen.

Het Bestuur der Luchtvaart, in nauwe samenwerking met de Sabena, houdt niet op, ten gunste van de School, een stelselmatige actie te voeren in de Belgische pers en in de gespecialiseerde tijdschriften die meer ingang vinden bij degenen die voor de luchtvaart interesse voelen (La Conquête de l'Air, Air Revue, Bulletin van het Nationaal Comité voor Luchtvaartpropaganda).

Anderdeels, getroost zich mijn Departement, in het kader van zijn realistische politiek voor luchtvaartpropaganda en -vulgarisatie, ernstige geldelijke inspanningen ten voordele van het onderwijs en het beoefenen van het zweefvliegen, alsmede ten voordele van de vliegclubs die van zekere fondsen genieten waardoor mogelijkheid bestaat vliegbeurzen te schenken aan jonge studenten die aan bepaalde voorwaarden voldoen.

Van zijn kant zet het Nationaal Comité voor Luchtvaartpropaganda, onder aansporing van het Bestuur der Luchtvaart, onder de meest geschikte vormen zijn propaganda-actie voort in de onderwijsinrichtingen.

Kortom, door mijn Departement wordt geen enkel middel verwaarloosd waardoor de jeugd voor de luchtvaartcarrières kan gewonnen worden.

Hierna de globale resultaten van de Burgerlijke Luchtvaartschool voor de 4 eerste cursussen, tijdens de periode van 1 april 1952 tot 14 juli 1955 :

Aanvaardbaar verklaard : 87.

Uitgeschakeld tijdens de opleiding :

- a) vliegongeschiktheid : 42.
- b) mislukkingen in de theorie : 4.
- c) allerlei : 6.

Gunstige einduitslagen : 35.

Deze krachten zijn thans als volgt bij de Sabena onderverdeeld :

1^o cursus :

- 8 op vliegtuigen (mede-piloot op het Europees net of lange afstandslijnen);
- 2 op helicopter : gezagvoerder S.55 (reizigers).

2^o cursus :

- 4 op vliegtuigen (mede-piloot);
- 5 op helicopter (gezagvoerder S.55 (passagiers)).

3^o cursus :

- 1 op vliegtuigen (mede-piloot op het Europees net of lange afstandslijnen);
- 5 op helicopter (waarvan 4 gezagvoerder op S.55 (reizigers) et 1 gezagvoerder op S.55 (postdienst)).

4^o cursus :

- 8 op vliegtuigen (mede-piloot thans getraind);
- 2 op helicopter (piloot thans getraind).

Wat betreft de 5^o cursus die thans aan gang is, telt men 28 kandidaten bij de aanvang waarvan er 14 overblijven die ernstige kans hebben om de training bij de School succesvol te beëindigen.

VRAAG :

Welke zijn de bevoegdheden van de Minister bij de SABENA ?

Hij heeft er zijn vertegenwoordigers, en 51 % van het kapitaal berust in handen van de Staat. Zou de Minister dan geen orde kunnen scheppen wat betreft het personeel ?

Er bestaat geen statuut, de aanwervingen en de bepaling van de wedden en lonen worden helemaal willekeurig gedaan.

Il n'est tenu aucun compte des diplômes techniques. Certains ouvriers non qualifiés touchent 27 ou 28 francs à l'heure, alors que des bons techniciens ne gagnent que 21 ou 22 francs.

Monsieur le Ministre ne pourrait-il exiger que le statut du personnel ainsi que les barèmes des traitements et salaires soient fixés, comme c'est le cas dans d'autres organismes similaires ?

RÉPONSE :

En vertu des statuts approuvés par la loi du 21 avril 1949, le Ministre ne dispose d'aucun pouvoir en matière de personnel.

C'est le Conseil d'Administration qui, sauf délégation qu'il aurait faite de ce pouvoir, nomme et révoque les agents, employés et salariés de la société, détermine leurs attributions, fixe leurs traitements et émoluments ainsi que leurs cautionnements s'il y a lieu.

Les salaires sont octroyés selon une classification adoptée récemment par le Conseil d'entreprise de la Société.

Pour les ouvriers non qualifiés le salaire horaire va de 20,15 francs à 20,70 francs alors que les ouvriers spécialisés peuvent atteindre un salaire horaire maximum de 28,55 francs. Ces montants font actuellement l'objet d'un nouvel examen en collaboration avec les organisations professionnelles reconnues.

Il y a lieu d'ajouter que les salariés bénéficient en outre d'avantages extra-contractuels, qui peuvent être estimés à 1,57 francs à l'heure.

Par ailleurs, les salaires sont liés à l'index et après cinq années de service les agents peuvent faire valoir leurs droits à la stabilité de l'emploi.

QUESTION :

Le Ministre vient de décider l'application d'une taxe d'embarquement. Celle-ci doit rapporter selon les estimations 11 millions par an.

Un membre estime que cette taxe fera plus de tort que de bien, du point de vue commercial.

En effet, elle n'est appliquée qu'en Grande Bretagne et en Italie. La France vient d'y renoncer. Les Pays-Bas et la Suisse ne songent même pas à l'appliquer.

RÉPONSE :

L'instauration de la taxe a pour but de faire intervenir les passagers dans le coût des facilités et commodités générales dans le complexe des biens immobiliers constitué par la nouvelle aérogare.

Le principe de la contribution des usagers au coût de ces biens immeubles tend à se généraliser. Elle est appliquée en Angleterre en France et aux Etats-Unis.

Le montant des redevances est peu élevé par rapport au coût du transport aérien.

Le principe d'une redevance variable avec la destination a été appliqué par le souci de ne pas grever les prix des transports à courte distance.

Les redevances de base sont fixées à :

- 0 fr. pour les passagers à destination des pays Benelux.
- 20 frs. pour les passagers à destination de l'Allemagne, Grande-Bretagne et France.
- 35 frs. pour les passagers à destination des autres pays européens.
- 140 frs. pour les passagers à destination d'autres continents.

Er wordt geen rekening gehouden met de technische diploma's. Sommige ongeschoolde arbeiders trekken 27 of 28 frank per uur, terwijl goede technici, slechts 21 of 22 frank hebben.

Kan de Minister niet eisen dat het statuut van het personeel alsook de barema's van wedden en lonen zouden vastgelegd worden, zoals in andere instellingen van dezelfde aard ?

ANTWOORD :

Luidens de statuten goedgekeurd door de wet van 21 april 1949, beschikt de Minister over geen enkele macht inzake personeel.

Behalve indien hij de macht daartoe heeft overgedragen, is het de raad van beheer die de bedienden, beambten en loontrekkenden van de vennootschap benoemt en afzet en hun werkzaamheden, wedden en emolumenten alsmede, in voorkomend geval, de door hen te storten borgtocht bepaalt.

De salarissen worden toegekend volgens een classificatie die onlangs door de Ondernemingsraad van de Maatschappij aangenomen werd.

Voor ongeschoolde werklieden bedraagt het uurloon 20,15 frank tot 20,70 frank terwijl gespecialiseerde werklieden een maximum uurloon van 28,55 frank kunnen bereiken. Deze bedragen worden voor het ogenblik opnieuw onderzocht met de erkende beroepsverenigingen.

Hieraan mag worden toegevoegd dat de loontrekkenden nog extra contractuele voordelen genieten, welke op 1,75 frank per uur worden geraamd.

Anderzijds zijn de lonen aan het indexcijfer gekoppeld en mag het personeel na 5 jaar dienst op betrekkingsvastheid aanspraak maken.

VRAAG :

De Minister heeft beslist over te gaan tot de toepassing van de inschepingstaks. Deze dient, volgens de schattingen, 11 miljoen per jaar op te brengen.

Een lid is van oordeel dat deze taks meer schade dan voordeel zou berokkenen, gezien van uit het commerciële standpunt.

Inderdaad, zij is enkel van toepassing in Groot-Brittannië en Italië. Frankrijk heeft het verworpen. Nederland en Zwitserland denkt zelfs niet aan de toepassing ervan.

ANTWOORD :

De instelling heeft tot doel de passagiers te doen deelnemen in de kosten veroorzaakt door de faciliteiten van de algemene gerieflijkheden die hen aangeboden worden in het geheel van de onroerende goederen gevormd door het stationsgebouw.

Het principe van de vroegere deelneming in de kosten van genoemde immobilia, vertoont neiging tot veralgemening.

Het bedrag van de vergoedingen is weinig belangrijk ten overstaan van de kosten van het vervoer door de lucht.

Het principe van de veranderlijke vergoeding volgens de bestemming wordt toegepast ten einde de prijs van het vervoer op korte afstand, niet te bezwaren.

De basisvergoedingen zijn vastgesteld op :

- 0 fr. voor de passagiers met bestemming Beneluxlanden.
- 20 fr. voor de passagiers met bestemming Duitsland, Groot-Brittannië en Frankrijk.
- 35 fr. voor de passagiers met bestemming naar andere Europese landen.
- 140 fr. voor de reizigers met bestemming naar andere werelddelen.