

Chambre des Représentants

SESSION 1957-1958.

5 MARS 1958.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1958.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

PAR M. GELDOLF.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré trois réunions à l'examen des différents postes du budget du Ministère des Communications.

Le budget a été examiné chapitre par chapitre. Suite à la demande d'un membre, la Commission a décidé d'inviter M. le Directeur Général de la S. N. C. B. à venir faire un exposé sur la situation de cette société.

Le Ministre des Communications a donné un aperçu des chiffres globaux du budget repris au rapport du Sénat (document 72, 1957-1958). Il signale que le présent budget est en hausse de quelque 310 millions en comparaison avec le budget de 1957. Il ajoute que l'estimation des

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres : MM. Dehandschutter, Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Mertens de Wilmars, Parisi, Tanghe, Van Acker (Benoît), Verhamme. — Castel, De Kinder, Geldof, Hicquet, Mouvet, Namèche, Nazé, Peiffer, Rongvaux, Van Winghe. — Becquevort, Demuyter.

B. — Membres suppléants : MM. Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Struyvelt. — Boutet, Cudell, Cugnon, De Keuleneir, Paque. — D'haeseleer.

Voir :

4-XVI (1957-1958) :

- N° 1 : Budget transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendement.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1957-1958.

5 MAART 1958.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1958.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER GELDOLF.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uwe Commissie heeft drie vergaderingen gewijd aan het onderzoek van de verschillende posten van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen.

De begroting werd hoofdstuksgewijze besproken. Op verzoek van een lid heeft de Commissie besloten de Directeur-Generaal van de N. M. B. S. uit te nodigen om een uiteenzetting te houden over de toestand van die maatschappij.

De Minister van Verkeerswezen geeft een overzicht van de globale cijfers van de begroting, die voorkomen in het verslag van de Senaat (Stuk 72, 1957-1958). Hij wijst erop dat het bedrag van deze begroting met circa 310 miljoen is gestegen tegenover die voor 1957. Bovendien werden de

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Leden : de heren Dehandschutter, Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Mertens de Wilmars, Parisi, Tanghe, Van Acker (Benoît), Verhamme. — Castel, De Kinder, Geldof, Hicquet, Mouvet, Namèche, Nazé, Peiffer, Rongvaux, Van Winghe. — Becquevort, Demuyter.

B. — Plaatsvervangende leden : de heren Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Struyvelt. — Boutet, Cudell, Cugnon, De Keuleneir, Paque. — D'haeseleer.

Zie :

4-XVI (1957-1958) :

- N° 1 : Begroting door de Senaat overgezonden.
- N° 2 : Amendement.

recettes a été faite avec beaucoup de prudence, l'augmentation étant due plus particulièrement au fait que les traitements et salaires doivent être réadaptés aux fluctuations de l'index.

I. — Postes.

Le Ministre constate que le trafic a augmenté considérablement, notamment de 16 % entre les années 1953-1957 alors que le personnel n'a augmenté que de 2,7 %. En ce qui concerne, par exemple, notre service des C. C. P., on doit admettre qu'il fonctionne très rationnellement et que sa productivité est grande, si on le compare avec les services analogues existant aux Pays-Bas. Dans ce pays, 4.500 employés travaillent aux C. C. P. qui ne couvrent d'ailleurs pas tout le pays, plusieurs villes importantes, dont Amsterdam, ayant un « giro-dienst » propre; alors qu'en Belgique, nous avons 3.260 employés pour un service couvrant le pays entier. En 1957, la Belgique avait 765.000 titulaires, alors que les Pays-Bas n'en avaient que 623.000. L'Office des Chèques Postaux utilise actuellement près de 1.800 machines de tous genres, y compris surtout des machines à additionner et des machines comptables à deux compteurs. Chaque machine exige l'assujétissement journalier d'un agent. Le travail de cet agent est sans conteste fatigant et énervant à la longue. C'est pourquoi la Direction envisage l'application de l'automation aux opérations successives.

Une machine automatique qui sera exposée au pavillon des Postes et Télécommunications (groupe 38 de la section belge), à l'Exposition de 1958, avec bande magnétique et calculateurs électroniques, a été conçue avec l'aide de l'industrie privée nationale et elle est entièrement fabriquée en Belgique. Un système semblable a été construit pour les Etats-Unis; il fonctionne déjà actuellement à Washington à la satisfaction des Américains.

Le Ministre déclare que le tri postal de Bruxelles X (Midi) sera mis en fonction en 1958. Ce centre de tri postal, qui a été l'objet d'études et de recherches très fouillées, sera doté des installations mécanisées les plus modernes.

En ce qui concerne les bâtiments postaux, le Département est toujours en pourparlers avec le Ministère des Travaux Publics pour rattacher ce service au Département des Communications.

QUESTION :

L'application de l'automation aux C. C. P. n'entraînera-t-elle pas le congédiement d'un certain nombre d'agents ?

RÉPONSE :

L'automation entraînera une réduction de personnel d'environ 50 %. Dans les meilleures conditions envisagées, l'installation du nouveau système nécessiterait un étalement d'au moins 6 années. D'autre part, les 220 à 280 agents qui, annuellement, quittent les services des C. C. P. ne seraient pas remplacés. L'effectif serait réduit d'autant chaque année, cela durant les 6 années prévues pour terminer la mise en activité totale de l'automation. A ce moment, la partie excédentaire du personnel aura été transférée à d'autres services de la Poste.

QUESTION :

Bâtiments. — Quelle est la partie des crédits destinée à financer les travaux de la province de Namur ?

RÉPONSE :

Pour les années 1951 à 1956, la situation des sommes dépensées pour l'ensemble de la Belgique et pour la Province de Namur en particulier, s'établit de la manière suivante :

ontvangsten zeer voorzichtig geraamd en is de verhoging van het bedrag meer in 't bijzonder te verklaren door het feit dat wedden en lonen moesten worden aangepast aan het indecijfer.

I. — Posterijen.

De Minister stelt vast dat het verkeer aanzienlijk is toegenomen, en met name met 16 % van 1953 tot 1957, terwijl het aantal personeelsleden slechts met 2,7% is verhoogd. Men moet toegeven dat onze postcheckdienst, bijvoorbeeld, op zeer rationele wijze werkt en zeer productief is, vergeleken met de gelijkaardige diensten in Nederland. In dat land werken 4.500 bedienden in de postcheckdiensten, die trouwens niet het gehele land bestrijken, aangezien verscheidene belangrijke steden, waaronder Amsterdam, een eigen girodienst hebben; daartegenover staat dat wij in België slechts 3.260 bedienden hebben voor een dienst die het ganse land bestrijkt. In 1957 waren er in België 765.000 houders van een rekening, in Nederland slechts 623.000. In de postcheckdienst worden thans nagenoeg 1.800 machines van alle types gebruikt, met inbegrip van telmachines en rekenmachines met twee tellers. Iedere machine neemt een bediende een hele dag in beslag. Het werk van die mensen is ongetwijfeld op de duur vermoeiend en zenuwslopend. Daarom is de Directie van plan de automatie op de achtereenvolgende verrichtingen toe te passen.

Een automatische machine, die in het paviljoen der Posterijen en Televerbindingen (groep 38 van de Belgische afdeling) van de Tentoonstelling 1958 zal worden tentoongesteld en voorzien is van een magneto-band en elektronische tellers, werd met de hulp van onze particuliere industrie volledig in België vervaardigd. Ook voor de Verenigde Staten werd een dergelijk systeem gebouwd; het functioneert reeds thans te Washington, tot voldoening van de Amerikanen.

De Minister verklaart dat het sorteercentrum te Brussel X (Zuidstation) in 1958 in bedrijf zal worden genomen. Het heeft het voorwerp uitgemaakt van grondige studies en opzoeken en zal voorzien zijn van de modernste gemechaniseerde installaties.

Over de postgebouwen voert het Departement nog steeds besprekingen met het Ministerie van Openbare Werken, om deze dienst te verbinden aan het Departement van Verkeerswezen.

VRAAG :

Zal een aantal personeelsleden niet ontslagen worden ingevolge de toepassing van de automatie in de postcheckdiensten ?

ANTWOORD :

De automatie zal een personeelsvermindering van ongeveer 50 % tot gevolg hebben. In de beste omstandigheden zal de installatie van het nieuwe systeem over een periode van ten minste 6 jaar moeten gespreid worden. Verder zouden de 220 à 280 personeelsleden, die jaarlijks de diensten van de Postchecks verlaten, niet worden vervangen. De getalsterkte zou dus met zoveel eenheden per jaar verminderen, en zulks gedurende de zes jaar die nodig zijn om de automatie volledig in te schakelen. Op dat moment zal het overschot aan personeel naar andere Postdiensten zijn overgebracht.

VRAAG :

Gebouwen. — Welk gedeelte van het krediet is bestemd voor het financieren van de werken in de provincie Namen ?

ANTWOORD :

Voor de jaren 1951 tot 1956 ziet de toestand er als volgt uit, wat betreft de bedragen uitgegeven voor heel België en voor de provincie Namen in het bijzonder :

Année	Travaux effectués	Province de Namur
1951	15.987.020	83.625
1952	11.425.000	753.519
1953	14.397.000	1.438.904
1954	20.396.000	2.665.431
1955	28.345.000	2.075.639
1956	29.557.000	5.330.485

QUESTION :

Concernant la motorisation de la Poste dont il est question à la page 5 du rapport présenté au Sénat, cette motorisation est-elle envisagée pour Bruxelles uniquement ?

RÉPONSE :

La construction d'un prototype de véhicule électrique a rencontré quelques difficultés, l'industrie nationale ne s'y intéressant guère. L'Administration des Postes a reçu mandat de faire construire deux véhicules d'un type déterminé qui serviront entre autres aux expériences de motorisation urbaine de la distribution à Liège.

La camionnette électrique facilite le travail des postiers, elle répond à un souci de l'hygiène publique et au désir d'utiliser des moyens de transport alimentés par l'énergie nationale. Une commission chargée de l'étude et de l'opportunité de recourir à ce système de traction est arrivée à pareilles conclusions qui sont basées sur des expériences vécues en Angleterre, France, Suisse et Allemagne. Les essais sont en cours.

QUESTION :

- a) Comment se fait-il que plusieurs facteurs pensionnés vivent sur des avances ?
 b) Est-il vrai qu'un Inspecteur Général pensionné au 1^{er} janvier 1957 est toujours en service ?
 c) Idem pour un Directeur d'Administration pensionné au 1^{er} février 1957 ?

RÉPONSE :

a) Tous les facteurs touchent leur pension. Il y a des difficultés provenant de la création du grade de facteur principal; des postiers pensionnés avant cette création réclament la pension sur la base du nouveau grade. Cette question est à l'étude.

b) Le Directeur Général pensionné ayant dû, avant sa mise à la retraite, assumer plusieurs missions à l'étranger, entre autre au Congrès d'Ottawa, et ayant depuis de nombreuses années été remplacé lors de ces absences par l'Inspecteur Général qui aurait dû être pensionné le 1^{er} juin 1957, celui-ci, après délibération du Conseil des Ministres, a été maintenu en service jusqu'au 1^{er} novembre 1957, date de la mise à la retraite de l'ancien Directeur Général des Postes.

c) Quant au Directeur d'Administration de l'Exploitation il a été régulièrement pensionné à la date de ses 65 ans et n'est donc plus en activité de service.

QUESTION :

Dix directions régionales ont été créées. Combien de directeurs ont été nommés ?

RÉPONSE :

Aucune direction régionale n'a été créée. Il existe 11 directions régionales. Le Ministre n'a nommé qu'à concurrence des vacances qui se sont produites.

QUESTION :

Le rapport au Sénat, page 10, mentionne une somme de 3.581.181 frs pour rémunérations payées aux agents des Postes attachés à divers

Jaar	Uitgevoerde werken	Provincie Namen
1951	15.987.000	83.625
1952	11.425.000	753.519
1953	14.397.000	1.438.904
1954	20.396.000	2.665.431
1955	28.345.000	2.075.639
1956	29.557.000	5.330.485

VRAAG :

Ten aanzien van de motorisering van de postdiensten, waarvan sprake is op blz. 5 van het Senaatsverslag, wordt deze motorisering alleen voor Brussel in het vooruitzicht gesteld ?

ANTWOORD :

De bouw van een prototype voor een electrisch aangedreven voertuig is op moeilijkheden gestuit, daar de nationale industrie er geen belangstelling voor heeft. Het Postbestuur heeft opdracht gekregen twee voertuigen te laten bouwen van een bepaald type, die o.m. zullen dienen voor experimenten inzake motorisering van de bedeling te Luik.

De electrische bestelwagen vergemakkelijkt het werk der postbedienden; hij beantwoordt aan een volkshygiënische bekommernis en aan het verlangen, vervoermiddelen aan te wenden, die door de nationale drijfkracht worden voortbewogen. Een commissie belast met het onderzoek omtrent de wenselijkheid zulk tractatiesysteem toe te passen, is tot dergelijke conclusies gekomen, welke gesteund zijn op de ondervinding opgedaan in Groot-Brittannië, Frankrijk, Zwitserland en Duitsland. Proefnemingen zijn aan de gang.

VRAAG :

- a) Hoe komt het dat verscheidene op rust gestelde brievenbestellers slechts voorschotten ontvangen ?
 b) Is het waar dat een op 1 januari 1957 op rust gesteld Inspecteur-generaal nog steeds in dienst is ?
 c) Idem voor een Directeur van administratie, op rust gesteld op 1 februari 1957 ?

ANTWOORD :

a) Alle postbedienden ontvangen hun pensioen. Er zijn moeilijkheden die voortvloeien uit de invoering van de graad van eerstaanwezend brievenbesteller; de vóór deze invoering op rust gestelde postbedienden eisen het pensioen berekend volgens de nieuwe graad. Deze zaak ligt ter studie.

b) Daar de op rust gestelde Directeur-Generaal vóór zijn opruststelling verschillende opdrachten heeft moeten vervullen in het buitenland, namelijk op het Congres te Ottawa, en daar hij tijdens zijn afwezigheden vervangen werd door de Inspecteur-Generaal die op 1 juni 1957 op rust had moeten gesteld worden, werd deze, na beraadslaging van de Ministerraad, in dienst behouden tot op 1 november 1957, datum van de opruststelling van de gewezen Directeur-Generaal van het Bestuur der Posterijen.

c) Wat de Directeur van Administratie van de Exploitatie betreft, deze werd regelmatig op rust gesteld toen hij 65 jaar bereikte en is dus niet meer in actieve dienst.

VRAAG :

Er werden tien gewestelijke directies opgericht. Hoeveel directeurs werden benoemd ?

ANTWOORD :

Er werd geen enkele gewestelijke directie opgericht. Er bestaan 11 gewestelijke directies. De benoemingen geschieden binnen de perken van de vacatures.

VRAAG :

In het verslag van de Senaat, blz. 10, wordt melding gemaakt van een bedrag van 3.581.181 frank voor bezoldigingen van postbedienden

départements ou administrations. A quoi cela se rapporte-t-il exactement ?

RÉPONSE :

Agents des Postes détachés dans les divers services du Ministère des Communications :

Cabinet de M. le Ministre :

Commis... .. 3

Services généraux :

Commis... .. 7
Assistants auxiliaires 7
Classeurs 5
Expéditionnaire 1

Administration de l'Aéronautique :

Commis... .. 1
Assistante-auxiliaire 1
Classeur... .. 1
Garçon de service 1

Administration des Transports :

Commis... .. 10
Assistants-auxiliaires... .. 9
Classeur... .. 1

Commissariat général au Tourisme :

Commis... .. 2
Assistante-auxiliaire 1
Classeurs 4

QUESTION :

a) L'automatisation aux C.C.P. allégera-t-elle le travail des femmes, celles-ci étant soumises à dure épreuve par la mécanographie ?

b) Qu'en est-il de la suppression de la distribution le dimanche ?

RÉPONSE :

a) Les nouvelles machines supprimeront un très grand nombre d'opérations ($\pm 70\%$). Le travail sera donc considérablement allégé.

b) Un arrêté a paru récemment supprimant la distribution postale le dimanche, également pour les journaux, à partir du 1^{er} janvier 1959. Un accord a été conclu avec les représentants de la presse, cet accord prévoit notamment que pour Anvers et Liège la distribution sera supprimée à partir du 1^{er} avril 1958; Bruxelles suivra le 1^{er} octobre 1958. D'une manière générale, six jours de distribution par semaine seront assurés.

QUESTION :

a) Est-il exact que des bureaux de poste vont être supprimés dans la ville d'Anvers ?

b) L'Administration des Postes a-t-elle conclu un accord avec les autorités militaires britanniques cantonnées en Belgique ? Ces militaires peuvent-ils affranchir leur correspondance en Belgique avec des timbres britanniques ?

RÉPONSE :

a) Il n'est pas question de supprimer des bureaux de poste dans l'agglomération anversoise.

b) On ignore tout au sujet de semblable accord. Le fait signalé par le membre doit être une erreur commise par les services.

QUESTION :

Les lettres recommandées devraient pouvoir être remises à d'autres personnes que le destinataire. La signature exigée actuellement pourrait être remplacée par un accusé de réception.

gehecht aan verschillende departementen of besturen. Waarop heeft deze post eigenlijk betrekking ?

ANTWOORD :

Postbedienden die bij de onderscheiden Besturen van het Ministerie van Verkeerswezen gedetacheerd zijn.

Kabinet van de heer Minister :

Klerken 3

Algemene diensten :

Klerken 7
Hulpkrachten-assistent 7
Klasseerders 5
Expéditionnaire 1

Bestuur van de Luchtvaart :

Klerk 1
Hulpkracht-assistente 1
Klasseerder 1
Diensjongen 1

Bestuur van het Vervoer :

Klerken 10
Hulpkrachten-assistent 9
Klasseerder 1

Commissariaat-generaal voor Toerisme :

Klerken 2
Hulpkracht-assistente 1
Klasseerders 4

VRAAG :

a) Zal de automatie bij de Postcheckdienst het werk verlichten van de vrouwen, die door de mechanografie op een harde proef gesteld worden ?

b) Hoe staat het met de afschaffing van de postbedeling op zondag ?

ANTWOORD :

a) De nieuwe machines zullen een zeer groot aantal verrichtingen afschaffen ($\pm 70\%$). Het werk zal dus aanzienlijk verlicht worden.

b) Onlangs verscheen een besluit waarbij de postbedeling op zondag afgeschaft werd, zelfs voor de dagbladen vanaf 1 januari 1959. Een akkoord werd gesloten met de vertegenwoordigers van de dagbladen. Volgens dit akkoord zal de verdeling te Antwerpen en te Luik afgeschaft worden vanaf 1 april 1958; Brussel zal volgen vanaf 1 oktober 1958. Over het algemeen zal de post zes dagen per week uitgereikt worden.

VRAAG :

a) Is het juist dat er postkantoren in de stad Antwerpen zullen afgeschaft worden ?

b) Heeft het Bestuur der Posterijen een overeenkomst gesloten met de in België gelegerde Britse militaire overheden ? Mogen deze militairen Britse zegels gebruiken voor hun briefwisseling ?

ANTWOORD :

a) Er is geen sprake van een afschaffing van de postkantoren in de Antwerpse agglomeratie;

b) Over een dergelijk akkoord is niets bekend. Het door het lid vermelde feit moet op een vergissing van de diensten berusten.

VRAAG :

Men zou moeten toelaten dat aangetekende brieven aan anderen dan de geadresseerde ter hand worden gesteld. De tot dusver geëiste handtekening kan worden vervangen door een bewijs van ontvangst.

RÉPONSE :

Il ne peut être question de modifier le régime actuel; dans la pratique il existe à la poste un service de procuration.

QUESTION :

Que révèlent les données statistiques concernant l'état neurologique du personnel des C. C. P. travaillant dans les sections mécanisées?

RÉPONSE :

Les usines belges susceptibles d'assurer pareille construction ont été informées. Aucune proposition n'a été faite.

QUESTION :

Concernant l'état neurologique du personnel des C. C. P. travaillant dans les sections mécanisées, que disent les statistiques à ce sujet?

RÉPONSE :

L'Office des Chèques postaux n'est pas à même de fournir une statistique des absences, pour maladie provoquées par les dépressions nerveuses. Seul le Service de Santé Administratif pourrait la produire.

Il y a quelques années, plusieurs agents féminins se sont présentés spontanément au Service de Santé Administratif aux fins de savoir si leur travail de l'Office des Chèques postaux était à l'origine de leur nervosité. A part quelques exceptions, dont l'excès d'irritabilité n'est pas imputable à la tâche qui leur est dévolue à l'Office des Chèques postaux (agents de faible constitution physique), la réponse a été négative.

Au surplus, lorsque à l'occasion d'une visite médicale il est constaté une tension nerveuse chez un agent, le Directeur met tout en œuvre pour le diriger, pendant une période de 3 mois, vers un service léger.

QUESTION :

Une commission de productivité a été créée.

Elle a comme Président et Vice-Président des fonctionnaires mis à la retraite depuis plusieurs mois.

De leur maintien en désignation, faut-il conclure qu'ils sont les seuls compétents pour assurer ces fonctions?

Pourrait-on savoir ce que ces mandats coûtent au Trésor (rémunération — frais de voiture — déplacements)?

RÉPONSE :

La Présidence et la Vice-Présidence de la Commission de Productivité sont effectivement confiées depuis quelques mois à des hauts fonctionnaires récemment admis à la retraite.

Ces désignations, qui ont recueilli l'accord préalable des intéressés, s'expliquent par le fait que ceux-ci ont, avant leur mise à la retraite, prêté leur concours à l'étude de divers problèmes dont l'examen est toujours en cours. Il était donc recommandable de leur permettre d'achever la tâche ébauchée.

Dans cet esprit, le mandat qui leur a été confié n'a qu'une durée limitée.

Le montant des frais de déplacement tombant de ce chef à charge du Trésor s'élève jusqu'à présent à 19.750 francs.

QUESTION :

Le « Fonds Spécial d'Assistance aux Postiers », destiné à venir en aide aux agents frappés par le sort ou la maladie, a consacré des sommes très importantes pour l'achat d'un Domaine Princier destiné, suivant la formule, à servir de *Home de vacances* aux membres du

ANTWOORD :

Van wijziging van de huidige regeling kan geen sprake zijn; in de praktijk bestaat er bij de post een procuratiedienst.

VRAAG :

Wat heeft de Minister gedaan om bij de nationale industrie belangstelling te wekken voor de bouw van een prototype voor een postbestelauto met elektrische aandrijving?

ANTWOORD :

De Belgische fabrieken die voor dergelijk project in aanmerking komen werden hiervan in kennis gesteld. Geen enkel voorstel werd gedaan.

VRAAG :

Wat blijkt uit de statistieken nopens de neurologische toestand van het personeel der Postchecks dat in de gemechaniseerde afdeling werkt?

ANTWOORD :

Het Bestuur der Postchecks is niet bij machte een statistiek voor te leggen van de afwezigheden wegens ziekte die uit zenuwzinkingen voortspuiten. Alleen de Administratieve Gezondheidsdienst zou deze kunnen opmaken.

Enkele jaren geleden hebben verschillende vrouwelijke bedienden zich spontaan door de Administratieve Gezondheidsdienst laten onderzoeken ten einde uit te maken of hun werk bij de Postchecks de reden hunner zenuwachtigheid was. Behoudens enkele gevallen, waarin de overdreven prikkelbaarheid niet aan het bij de Postchecks geleverde werk te wijten was (bedienden met zwak lichaamsgestel) was het antwoord negatief.

Wanneer bovendien, ter gelegenheid van een geneeskundig onderzoek, bij een bediende wordt vastgesteld dat de zenuwen overspannen zijn, dan wordt door de Directie alles in 't werk gesteld om de belanghebbende, gedurende een periode van 3 maanden, in een lichte dienst te werk te stellen.

VRAAG :

Er werd een commissie voor de productiviteit opgericht.

De Voorzitter en de Ondervoorzitter zijn ambtenaren die sedert maanden op pensioen gesteld zijn.

Betekent de handhaving van hun aanstelling dat zij alleen bevoegd zijn om deze post te bekleden?

Welke zijn de kosten van deze mandaten, die ten laste vallen van de Schatkist (bezoldiging — wagenkosten — verplaatsingen)?

ANTWOORD :

Het voorzitterschap en het ondervoorzitterschap van de Commissie voor de Productiviteit zijn inderdaad sinds enkele maanden toevertrouwd aan hoge ambtenaren die onlangs op rust werden gesteld.

Bedoelde aanwijzingen, welke met de instemming van de belanghebbenden werden gedaan, zijn te verklaren door het feit dat zij, vóór hun oppensioenstelling, hun medewerking hebben verleend aan de studie van diverse problemen waarvan het onderzoek thans nog aan de gang is. Het was daarom aan te bevelen hen in de gelegenheid te stellen de taak, welke zij aangevangen hadden, tot een goed einde te brengen. Het hun toevertrouwde mandaat is dienvolgens maar van beperkte duur.

Het bedrag van de vergoedingen voor verplaatsingen, dat uit dien hoofde ten laste van de Schatkist viel, beliep tot nog toe 19.750 frank.

VRAAG :

Het « Bijzonder Steunfonds voor de Postbedienden », dat dient om hulp te bieden aan de personeelsleden die door het noodlot of door ziekte worden getroffen, heeft aanzienlijke bedragen besteed voor de aankoop van een Prinselijk domein dat, volgens de gebruikte formule,

personnel et à leur famille mais, en même temps, de siège d'une école postale.

a) M. le Ministre estime-t-il normal que ces fonds affectés à des buts spéciaux et bien déterminés soient détournés de leur but?

b) N'estime-t-il pas que la création d'une école postale devrait être subventionnée par le Gouvernement ou l'Etat et non par un fonds de secours destiné au personnel?

c) Pourrait-il nous dire si un inventaire sévère de toutes les œuvres d'art que contenait cette habitation princière était rédigé avant le commencement des travaux et ce que sont devenus ces objets?

d) Que coûtera l'aménagement de l'Ecole envisagée et qui supportera le coût des transformations?

e) Quelle a été la procédure utilisée pour les adjudications relatives aux travaux de transformation?

RÉPONSE :

Le « Fonds Spécial d'Assistance aux Postiers », association sans but lucratif dont les statuts ont été publiés au *Moniteur belge* du 21 juin 1931 (acte n° 753), est paritairement constitué et géré.

La moitié du nombre des membres associés et la moitié des mandats du Conseil d'Administration de cette Œuvre appartiennent à des représentants des organisations professionnelles.

Les mandats sont répartis entre lesdites organisations sur la base des dispositions des articles 5 et 14 de ses statuts.

Les Assemblées Générales des 20 novembre et 7 décembre 1956, dans le cadre des statuts et en particulier de l'article 3 qui, en son paragraphe c), prévoit que :

« L'association a pour objet l'assistance morale et matérielle à ses membres adhérents et, éventuellement, à leurs familles, en construisant, en acquérant et en exploitant des maisons de repos et de délassement à leur usage », ont décidé à l'unanimité d'acquérir le Domaine de Ronchinne.

L'acte d'achat a été passé devant Maître Mourlon-Beernaert, notaire à Bruxelles, le 30 janvier 1957. L'entrée en jouissance était fixée au 1^{er} avril 1957.

Depuis, cette association, non subventionnée par l'Etat, dans le cadre de la loi du 27 juin 1921 et de ses statuts, a pris diverses dispositions relatives à la conservation, à l'entretien, à l'aménagement et à la transformation ou à l'appropriation du Domaine d'une contenance totale de 44 Ha. 08 a. 61 ca.

La proposition d'occupation du « Centre de vacances » durant la morte saison par une « école postale » m'a été fait par l'Œuvre elle-même suite au vœu unanime exprimé par son assemblée générale en date du 7 décembre 1956.

L'Œuvre n'a pas caché qu'un accord de principe favorable à l'école postale a conditionné son acquisition et qu'elle recherchait de cette manière une plus grande rentabilité de ses installations.

QUESTION :

Ensuite d'une interpellation au Sénat, au cours de la récente discussion du Budget des Communications au sujet de ses nominations partisans, M. le Ministre a simplement répondu qu'il avait, plus souvent que son prédécesseur, M. Segers, suivi les propositions du Conseil de Direction du Département.

Cette affirmation n'ayant été appuyée d'aucun chiffre, M. le Ministre pourrait-il nous dire en ce qui concerne, notamment, les promotions de grade au sein de la première catégorie et pour la Poste :

1) Combien de propositions ont été introduites auprès de lui par le Conseil de Direction depuis le 1^{er} mai 1954?

2) A combien de reprises il a suivi le Conseil de Direction?

RÉPONSE :

1) Propositions introduites par le Conseil de Direction depuis le 1^{er} mai 1954 : 97.

2) Propositions suivies par le Ministre : 64.

moet dienen als *Vacantieoord* voor de leden van het personeel en hun gezin, en tevens als *zetel van een postschool*.

a) Acht de Minister het normaal dat aan deze fondsen die voor speciale en wel bepaalde doeleinden zijn bestemd, een andere bestemming wordt gegeven?

b) Meent hij niet dat de inrichting van een postschool zou moeten gesubsidieerd worden door de Regering of door de Staat, en niet door een steunfonds voor het personeel?

c) Kan hij ons mededelen of vóór de aanvang van de werken een strenge inventaris van al de kunstwerken die deze prinselijke woning bevatte werd opgemaakt en wat er met die voorwerpen gebeurd is?

d) Wat zal de inrichting van bedoelde school kosten en wie zal de kosten van de verbouwingen betalen?

e) Welke is de procedure die werd toegepast voor de aanbestedingen betreffende de verbouwingen?

ANTWOORD :

Het « Bijzonder Steunfonds voor de Postbedienden », vereniging zonder winstgevende oogmerken, waarvan de statuten in het *Belgisch Staatsblad* van 21 juni 1931 (akte n° 753) werden gepubliceerd, is paritair samengesteld en beheerd.

De helft van het aantal deelgenoten en de helft van de mandaten van de Raad van Beheer van dit werk horen toe aan de vertegenwoordigers van de beroepsverenigingen.

De mandaten zijn verdeeld onder vermelde beroepsverenigingen overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 5 en 14 van de statuten.

In het kader van de statuten en inzonderheid van artikel 3, paragraaf c), die luidt als volgt :

« De vereniging heeft ten doel zedelijke en stoffelijke hulp te bieden aan haar gewone leden en, desgevallend, aan hun familie. Om dit doel te bereiken neemt zij zich voor : Rusthuizen voor hun gebruik te bouwen, te kopen en in werking te houden. » hebben de algemene vergaderingen van 2 november en 7 december 1956 met eenparigheid van stemmen besloten het Domein van Ronchinne aan te kopen.

De verkoopakte werd verleden op 30 januari 1957 voor Meester Mourlon-Beernaert, notaris te Brussel. De ingenottreding werd op 1 april 1957 vastgesteld.

Sedertdien heeft de vereniging, die vanwege de Staat geen enkele subsidie ontvangt, in het kader van de wet van 27 juni 1921 en van haar statuten, verschillende schikkingen getroffen met het oog op de bewaring, het onderhoud, de ingebruikstelling, de omvorming en de aanpassing van het Domein, dat een totale oppervlakte van 44 ha 08 a 61 ca heeft.

Het voorstel betreffende de aanwending als Postschool tijdens het winterseizoen van het « Vacantieoord » werd mij door het Werk zelf gedaan; dit ingevolge de eenparige wens van de Algemene vergadering van 7 december 1956.

De Vereniging heeft er trouwens op gewezen dat tot de aankoop van het Domein werd overgegaan in functie van een principiële akkoord inzake de Postschool en dat zij op die manier een grotere rentabiliteit van haar instellingen nastreeft.

VRAAG :

Naar aanleiding van een interpellatie in de Senaat tijdens de recente behandeling van de begroting van Verkeerswezen, over zijn partijdige benoemingen, antwoordde de Minister eenvoudig dat hij het advies van de directieraad van het departement in een groter aantal gevallen had gevolgd dan zijn voorganger, de heer Segers.

Daar deze bewering met geen enkel cijfer gestaafd werd, gelieve de heer Minister, onder meer inzake bevorderingen tot de eerste categorie bij het Postbestuur, mede te delen :

1) Hoeveel voorstellen bij hem werden ingediend door de directieraad sinds 1 mei 1954.

2) Hoe dikwijls hij het advies van de directieraad heeft gevolgd?

ANTWOORD :

1) Door de Directieraad gedane voorstellen sedert 1 mei 1954 : 97.

2) Door de Minister gevolgde voorstellen : 64.

QUESTION :

Pour remplacer les cinq fonctionnaires généraux des Postes mis à la retraite en 1957, M. le Ministre a procédé à huit nominations dont trois par entraînement linguistique. Deux de celles-ci ont été octroyées à des fonctionnaires des services extérieurs tandis que la loi de 1932 sur l'emploi des langues ne prévoit le bénéfice de nominations par entraînement linguistique que pour ceux des Administrations Centrales.

M. le Ministre voudrait-il nous dire sur quel texte légal il s'appuie pour procéder à ces nominations?

RÉPONSE :

La question est réglée par les dispositions de l'arrêté royal du 6 janvier 1933 et de l'arrêté du Régent du 28 avril 1947.

QUESTION :

En 1957, M. le Ministre des Communications a procédé à un achat massif de voitures automobiles destinées à la motorisation des services de la distribution des correspondances. M. le Ministre voudrait-il nous fixer :

- 1) sur le nombre et la catégorie ou marque des véhicules acquis ;
- 2) sur les conditions de ces marchés, étant supposé que ces achats importants ont logiquement entraîné des réductions sur les prix normaux ;
- 3) sur l'utilisation de ces véhicules et, notamment, ceux destinés normalement au transport de personnes.

Au surplus, pourrait-on connaître les raisons pour lesquelles il n'a été fait appel qu'à une seule marque pour la fourniture de véhicules utilitaires d'essai.

Enfin, M. le Ministre n'estime-t-il pas que la fonction publique est suffisamment dévaluée sans obliger le personnel supérieur des Postes à utiliser pour ses déplacements d'inspection ou autres voyages administratifs une voiture « Volkswagen » mis à la disposition de chefs-facteurs des Postes lorsque ceux-ci n'en ont pas l'usage ?

RÉPONSE :

Ci-dessous le nombre et la catégorie des véhicules acquis en 1957 :

Citroën 2 CV	74
Volkswagen	10

Citroën... 53.330 francs au lieu de 59.700 francs.
Volkswagen luxe... 63.825 francs au lieu de 70.250 francs.
ce qui situe à 6.370 francs la ristourne sur chaque 2 CV et 6.425 francs la ristourne par Volkswagen.

Ces véhicules sont utilisés pour les services de la distribution du courrier. Les voitures spécifiquement conçues pour le transport de personnes sont les 10 Volkswagen, dont question ci-dessus, qui servent au transport des vérificateurs, inspecteurs et directeurs régionaux. Par priorité absolue, ces véhicules sont utilisés pour les missions rentrant dans le cadre de la motorisation, mais sans exclusion pour autant d'autres missions d'inspection, de vérification et autres, et cela en vue de réduire le plus possible les frais de taxis qui existaient antérieurement.

Le matériel roulant est de provenance étrangère, mais le montage se fait en Belgique.

Le marché de gré à gré qui a été conclu avec le fournisseur est conforme aux dispositions légales régissant la matière et a notamment été précédé d'études appelées à déterminer les véhicules existants qui répondent le mieux aux exigences de la distribution postale tant au point de vue de la charge utile que de la carrosserie et du prix de revient kilométrique. Les conclusions de ces études sont à la base du choix des véhicules.

Il n'existe pas de firme belge fabriquant ce genre de matériel.

VRAAG :

Ter vervanging van vijf ambtenaren-generaal bij het Postbestuur die in 1957 in ruste werden gesteld, heeft de heer Minister acht benoemingen gedaan waaronder drie om taalredenen. Twee daarvan werden toegekend aan ambtenaren van de buitendiensten ofschoon de wet van van 1932 op het gebruik der talen bepaalt dat de benoemingen om taalredenen slechts kunnen toegekend worden aan de ambtenaren van de hoofdbesturen.

De heer Minister gelieve mij te zeggen op grond van welke wettekst deze benoemingen gedaan werden.

ANTWOORD :

De kwestie is geregeld door de bepalingen van het koninklijk besluit van 6 januari 1933 en van het besluit van de Regent van 28 april 1957.

VRAAG :

In 1957 is de Minister van Verkeerswezen overgegaan tot de massale aankoop van motorvoertuigen, met het oog op de motorisering van de diensten voor postbestelling. De Minister gelieve ons in te lichten :

- 1) over het aantal en de categorie of het merk van de aangekochte wagens ;
- 2) over de condities van deze koopovereenkomsten, in de veronderstelling dat deze omvangrijke aankopen logisch gepaard gingen met kortingen op de normale prijzen ;
- 3) over het gebruik van deze voertuigen, en met name van die welke normaal voor personenvervoer bestemd zijn.

Bovendien wordt mededeling verzocht van de redenen, waarom slechts op één enkel merk een beroep werd gedaan voor de levering van experimentele bedrijfsvoertuigen.

Is de Minister ten slotte niet van oordeel dat de openbare functie reeds genoeg prestige heeft ingeboet, zonder dat het hoger personeel van het Postbestuur ertoe wordt verplicht voor zijn inspectietochten en andere administratieve verplaatsingen gebruik te maken van een « Volkswagen », die overigens ter beschikking van de hoofdbestellers staat wanneer genoemd hoger personeel hem niet gebruikt ?

ANTWOORD :

Deze voertuigen werden aangekocht tegen de navermelde eenheidsprijzen :

Citroën 2 CV	74
Volkswagen	10

Citroën... 53.330 frank in plaats van 59.700 frank.
Volkswagen luxe... 63.825 frank in plaats van 70.250 frank.
dus een prijsvermindering van 6.370 frank op een Citroën 2 CV en van 6.420 frank op een Volkswagen.

Deze voertuigen worden aangewend voor de uitreikingsdiensten van de briefwisseling. De voor het personenvervoer speciaal opgevatte wagen, de 10 Volkswagens waarvan sprake hierboven, dienen voor de verplaatsing van de verificateurs, inspecteurs en gewestelijke directeurs. Deze voertuigen worden echter benuttigd, en dit bij volstrekte voorrang, voor de zendingen die binnen het kader van de motorisatie vallen. Daarom wordt nochtans de aanwending ervan voor andere zendingen o.m. inspecties en verificaties niet uitgesloten, en zulks om de vroeger in rekening gebrachte taxi-onkosten zoveel mogelijk te drukken.

Het rollend materieel komt uit het buitenland, doch het wordt in België gemonteerd.

De met de leverancier gesloten onderhandse overeenkomst is in overeenstemming met de wettelijke beschikkingen terzake. Zij werd ontfanger voorafgegaan door een studie die tot doel had te kunnen uitmaken welke van de bestaande wagens het best voldeden aan de eisen van de postuitreiking, zowel uit het oogpunt van nuttig lastverreken dan van het werk en van kostprijs per kilometer. De conclusies dezer studie hebben de keuze van de wagens bepaald.

Er bestaat in België geen firma die dergelijk materieel vervaardigt.

QUESTION :

P. S. P. : le P. S. P. doit réserver une place à usage de bureau : réservé au personnel, réservé ou public.

1/3 valeur locative de sa maison.

Montant de l'indemnité devrait être revu depuis longtemps.

RÉPONSE :

1) En vertu des règlements actuellement en vigueur à l'Administration des Postes, les sous-percepteurs doivent fournir à leurs frais un local convenablement situé et suffisamment spacieux pour le service.

2) L'administration fait elle-même le nécessaire pour l'aménagement et l'ameublement du local de service, étant entendu que les frais afférents aux mesures de sécurité, à la transformation, ainsi qu'à la restauration de ce local (tapissage, peinture, etc.) sont supportés soit par le titulaire, soit par le propriétaire de l'immeuble.

3) L'administration n'est donc pas locataire des locaux mis à sa disposition par les sous-percepteurs, mais conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 10 avril 1954 portant fixation de certaines indemnités allouées au personnel des Postes, elle intervient dans le loyer réel des locaux à concurrence d'un tiers du loyer.

4) Aucune modification à ce dernier pourcentage n'est envisagée en ce moment par l'Administration.

Toutefois, si un sous-percepteur estime avoir droit à une augmentation de son indemnité de loyer, il est tenu d'en faire la demande et sa requête est toujours examinée avec bienveillance.

QUESTION :

P. T. P. : Où en est la question de l'indemnité de logement ou la gratuité de logement ?

RÉPONSE :

L'étude de la question ayant été poursuivie par les services du Premier Ministre, tout permet d'espérer qu'une solution interviendra à brève échéance.

QUESTION :

Des facteurs des Postes attendent depuis 1955 la fixation de leur pension. Il reçoivent une avance qui serait à peu près égale au montant de leur pension.

Y aurait-il aussi pour les veuves des agents de la R. T. T., une raison quelconque pour retarder la révision de leur pension ?

RÉPONSE :

Parmi les facteurs arrivés en âge de pension, il faut distinguer :

a) ceux pensionnés avant le 1^{er} mai 1955, date d'application de l'échelle 69.400 accordée en fonction du principalat.

b) ceux pensionnés depuis lors.

Pour les premiers, la situation est à revoir: la pension y compris la péréquation permanente, étant calculée sur l'ancienne échelle 65.200.

Pour les seconds, des avances ont été accordées qui tiennent compte de la nouvelle échelle 69.400.

S'il y a un certain retard à ce sujet, il résulte du fait que mes services et moi-même souhaitons pouvoir interpréter les termes de l'arrêté royal réglant la situation pécuniaire des facteurs de la manière la plus favorable possible au personnel en activité et du même coup au personnel pensionné.

En ce qui concerne la Régie des T. T. le travail relatif à la fixation définitive des pensions de service, est en cours.

Quelques cas spéciaux doivent encore faire l'objet d'une étude particulière.

VRAAG :

O. P. O. : de O. P. O. moet een dienstlokaal ter beschikking houden : onderhoud van het lokaal voorbehouden aan het personeel, onderhoud van het lokaal voorbehouden aan het publiek.

1/3 van de huurwaarde van zijn woning.

Bedrag dezer vergoeding diende sedert lang herzien.

ANTWOORD :

1) Luidens de bij het Bestuur der Posterijen van kracht zijnde reglementen zijn de onderpostontvangers gehouden op hun kosten een behoorlijk lokaal, dat goed gelegen en ruim genoeg voor de dienst is, ter beschikking te stellen.

2) Het bestuur zelf doet het nodige om het dienstlokaal aan te passen en te bemeubelen, met dien verstande dat de kosten voortvloeiende uit werken voor veiligheid, de omvorming alsmede deze voor de oprissing van het lokaal (behangen, verven, enz.) ten laste vallen van de titularis of van de eigenaar van het gebouw.

3) Het bestuur is bijgevolg geen huurder van de lokalen door de onderpostontvanger te zijner beschikking gesteld, maar overeenkomstig de beschikkingen van het ministerieel besluit van 10 april 1954, houdende vaststelling van sommige aan het personeel der Posterijen toegekende vergoedingen, komt het Bestuur in de werkelijke huurprijs der lokalen tussen voor een derde van die huurprijs.

4) Het Bestuur overweegt geen wijziging van dit laatste percentage.

Nochtans, indien een onderpostontvanger meent te mogen aanspraak maken op verhoging van zijn huurvergoeding, dan dient hij zulks aan te vragen; zijn verzoek wordt altijd zeer welwillend onderzocht.

VRAAG :

P. T. P. : Hoever staat het met de kwestie van de vergoeding voor huisvesting of met de kosteloze huisvesting ?

ANTWOORD :

De studie van de kwestie werd voortgezet door de Diensten van de Eerste-Minister. Alles laat verhopen dat zij binnenkort zal opgelost zijn.

VRAAG :

Bestellers van de Posterijen wachten sinds 1955 op de vaststelling van hun pensioen. Zij ontvangen een voorschot dat ongeveer gelijk is met het bedrag van hun pensioen.

Bestaat er ook voor de weduwen van de agenten van de R. T. T. enige reden om de herziening van haar pensioen uit te stellen ?

ANTWOORD :

Onder de brievenbestellers die de ouderdomsgrens bereikt hebben onderscheidt men :

a) zij die op pensioen werden gesteld vóór 1 mei 1955, datum waarop in functie van de oprichting van de graad van eerstaanwendend besteller, de weddeschaal 69.400 werd toegekend;

b) zij die sedertdien op rust werden gesteld.

Voor de eerstgenoemde moet de toestand herzien worden; hun pensioen, de permanente perekwatie erin begrepen, wordt berekend naar rato van de oude weddeschaal 65.200.

Aan deze onder sub b) vermeld werden voorschotten toegekend op basis van de nieuwe weddeschaal 69.400.

Indien op dit stuk een zekere vertraging werd vastgesteld, dan spruit zulks voort uit het feit dat mijn diensten en ik zelf de termen van het koninklijk besluit, houdende regeling van de geldelijke toestand van de brievenbestellers, op de meest gunstige wijze voor het in activiteit zijnde personeel, wensen te interpreteren en meteen dus ook voor de op rust gestelde bestellers.

Wat betreft de Regie van T. T., is het werk omtrent de definitieve vaststelling van de dienstpensioenen aan de gang.

Enige bijzondere gevallen maken nog het voorwerp uit van een bijzondere studie.

II. — Marine.

1) Le Ministre expose la situation de la *Marine d'Etat*.

Il souligne que le bilan industriel pour 1957 est très favorable. La ligne Ostende-Douvres approche le million de voyageurs. 38.000 voitures automobiles ont été transportées, et l'augmentation du trafic est prévue pour l'année de l'exposition. Un nouveau dock flottant sera construit, il sera également utilisable pour la marine de guerre. Le nouveau car-ferry a été lancé le 1^{er} février à Hoboken. Le Ministre signale également les accords avec la Sabena pour le transport d'automobiles par air. En 1957, 4.000 autos ont été ainsi transportées. Les possibilités d'avenir dans ce domaine sont énormes : il existe actuellement des avions Bristol qui sont capables de transporter 3 autobus, 6 voitures et les passagers.

2) *Marine marchande*.

Le Ministre se réfère au rapport du Sénat. Grâce à la politique des crédits, la flotte marchande approche les 800.000 tonnes et elle atteindra bientôt le million de tonnes. Mais si nous voulons maintenant nos capacités concurrentielles au sein du marché commun, il nous faudra atteindre le million et demi de tonnes. Il y a lieu de s'occuper à bref délai de bateaux pétroliers. Il s'agit ici d'une question vitale. Le Ministre ajoute que plusieurs navires appartenant à des sociétés belges naviguent sous pavillon étranger, et qu'il n'est pas encore parvenu à remédier à cette situation.

3) *Politique portuaire*.

Le Ministre déclare qu'aucun département en Belgique n'a un service spécifique des ports. Il estime d'ailleurs que ce serait une erreur de créer un service spécial centralisé à Bruxelles. Dans ce secteur, il importe en effet, que les services soient établis le plus possible dans les ports eux-mêmes, afin de rester en contact intime avec les milieux maritimes. Il rappelle qu'il a voulu décentraliser les services et les fixer à Ostende et à Anvers, mais qu'il s'est buté à la loi sur l'emploi des langues. C'est pourquoi les Ministres demandent aux villes portuaires de créer elles-mêmes leurs organismes permanents, ou siègeraient des représentants de l'Etat.

Le Ministre ne cache pas ses inquiétudes au sujet de l'avenir de nos ports et de notre marine marchande. Il préconise deux mesures très urgentes : 1. La négociation avec les partenaires de Benelux pour l'élaboration d'une politique portuaire rationnelle. Le Ministre se rend compte que ces négociations seront extrêmement difficiles, mais elles sont absolument nécessaires. 2. La création d'une *société d'économie mixte*, en vue de l'augmentation du tonnage de notre marine marchande.

Le Ministre rompt également une lance pour l'organisation d'une flotte rhénane, la mise en chantier de navires pousseurs, et l'adaptation nécessaire du gabarit de nos canaux. Il constate avec regret que dans le domaine de la batellerie intérieure on continue à donner la priorité aux constructions en dessous des 400 tonnes. Il existe sur le danger qui réside dans le fait que le trafic rhénan vers Anvers n'est actuellement possible que grâce au système des primes rhénanes, qui ne seront pas éternelles, vu l'opposition des Pays-Bas. Le Ministre conclut en déclarant que les arrêtés relatifs à l'enseignement maritime sortiront bientôt. Les travaux de radar pour l'amélioration de la navigation sur l'Escaut sont à l'essai. La méthode anglaise consistant en l'équipement du pilote avec un appareil portatif est également à l'essai.

II. Marine.

1) De Minister gaf een uiteenzetting over de toestand van de *Staatsmarine*.

Hij onderstreepte dat de bedrijfsbalans voor 1957 zeer gunstig is. Het aantal reizigers op de lijn Oostende-Dover benadert het miljoen. Er werden 38.000 wagens overgezet, en voor het tentoonstellingsjaar wordt nog een verhoging van het verkeer verwacht. Een nieuw vlottend dok zal worden gebouwd, tevens ten behoeve van de oorlogsmarine. De nieuwe ferry-boat liep op 1 februari j.l. van stapel te Hoboken. De Minister wees tevens op de overeenkomst met de Sabena voor het vervoer van wagens per vliegtuig. In 1957 werden aldus 4.000 wagens vervoerd. De toekomstmogelijkheden zijn aanzienlijk op dit gebied : er bestaan thans Bristol-vliegtuigen die 3 autobussen, 6 personenwagens en de passagiers kunnen vervoeren.

2) *Koopvaardijvloot*.

De Minister verwijst naar het verslag van de Senaat. Dank zij de kredietpolitiek heeft de koopvaardijvloot bijna een tonnemaat van 800.000 ton, en weldra zal het miljoen bereikt zijn. Indien wij in de gemeenschappelijke markt willen blijven concurreren, moeten wij anderhalf miljoen bereiken. Wij zullen ons binnenkort moeten bezig houden met de tankschepen. Het gaat hier om een kwestie van vitaal belang. De Minister voegt eraan toe dat verscheidene schepen, die aan Belgische vennootschappen toebehoren, onder vreemde vlag varen en dat hij er nog niet in geslaagd is dit te verhelpen.

3) *Havenbeleid*.

De Minister verklaart dat geen enkel Belgisch departement een eigenlijke havendienst heeft. Volgens hem zou het trouwens verkeerd zijn een centrale dienst te Brussel op te richten. In deze sector moeten de diensten immers zo dicht mogelijk bij de havens opgericht worden om in nauw contact te blijven met de betrokken kringen. Hij herinnert eraan dat hij de diensten heeft willen decentraliseren en ze te Oostende en te Antwerpen vestigen. Hij struikelde evenwel over de kwestie van het gebruik der talen. Daarom hebben de Ministers de havensteden verzocht hun eigen vaste diensten op te richten, waarin vertegenwoordigers van de Staat zullen zetelen.

De Minister ontkend niet dat hij ongerust is over de toekomst van onze havens en van onze koopvaardijvloot. Hij stelt twee dringende maatregelen voor : 1. Onderhandelingen met de andere Beneluxlanden om een rationeel havenbeleid uit te werken. De Minister is er zich van bewust dat deze onderhandelingen uiterst moeilijk zullen zijn, maar zij zijn volstrekt noodzakelijk. 2. De oprichting van een *gemengde vennootschap* voor de verhoging van de tonnemaat van onze koopvaardijvloot.

De Minister spreekt zich tevens uit ten gunste van een Rijnvloot, het op stapel zetten van stuwboten en de aanpassing van onze kanalen. Hij stelt tot zijn spijt vast dat men inzake binnenvaart de voorkeur blijft geven aan de bouw van schepen van minder dan 400 ton. Hij onderstreept het gevaar dat verbonden is aan het feit dat het verkeer tussen Antwerpen en de Rijn slechts mogelijk is dank zij het systeem der Rijnpremies, dat niet eeuwig zal kunnen behouden worden wegens het verzet van Nederland. Tot slot verklaart de Minister dat de besluiten betreffende het zeevaart-onderwijs binnenkort zullen verschijnen. De radarinstallaties voor de verbetering van het verkeer op de Schelde worden thans beproefd. Het Engelse systeem, dat erin bestaat een draagbaar apparaat ter beschikking van de loods te stellen, wordt eveneens beproefd.

QUESTION :

Sous le Gouvernement précédent un cargo a été construit pour la ligne Ostende-Douvres.

Combien coûte-t-il par année et a-t-on en vue de l'utiliser pour l'Exposition ou veut-on le vendre ?

RÉPONSE :

Le cargo a été construit dans le but d'alléger les paquebots et d'empêcher le transport de certaines marchandises par ces derniers, spécialement en cas d'affluence de voyageurs.

L'exploitation de la ligne Ostende-Douvres fait l'objet d'une comptabilité globale et non pas séparément pour chaque navire. Elle ne permet pas de donner sans recherches laborieuses le renseignement demandé et encore faudrait-il supputer les conséquences qu'aurait eues sa non-mise en ligne pour le transport de voyageurs.

Il est donc à prévoir aussi que l'utilisation du navire sera utile pendant l'exposition et il n'est pas question de le vendre.

QUESTION :

En ce qui concerne le développement de la flotte de cargos, je voudrais savoir dans quel sens celle-ci sera orientée : navigation en ligne ou navigation à la cueillette ?

RÉPONSE :

D'après les données fournies par l'Administration compétente 95 % des nouveaux cargos sont destinés à la navigation en ligne et donc 5 % seulement à la navigation à la cueillette.

QUESTION :

Je crois savoir que des crédits à concurrence de 300 millions par an ont été prévus pour le développement de la marine.

L'année passée, 50 millions seulement auraient été alloués. Cela est-il exact et quelle en est la raison ?

RÉPONSE :

L'article 6 de la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime prévoit ce qui suit :

« Le Fonds est alimenté par des dotations annuelles inscrites au budget extraordinaire. Le montant global de celles-ci est fixée à 2 milliards de francs.

Ces dotations seront fixées en tenant compte des possibilités budgétaires du moment et du programme d'action prévu pour l'année considérée.

En principe, leur montant permettra au Fonds de disposer chaque année d'au moins 300 millions, y compris le reliquat des années précédentes et les sommes remboursées conformément à l'article 7 sur les opérations faites en application de l'article premier, littéras a) et b).

Le montant de 50 millions demandé pour 1957 était basé sur le fait qu'à ce moment un montant de 163.000.000 francs était encore réservé pour le Fonds, alors qu'en 1956 seulement 55.900.000 francs de crédits ont été avancés par le Fonds. Pour les autres crédits l'intervention du Fonds n'a pas été nécessaire par le fait qu'ils ont pu être couverts par la Société Nationale de Crédit à l'Industrie et par la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite, bien entendu avec garantie de l'Etat et intervention dans les intérêts.

En 1957 cependant $\pm$ 625.000.000 francs de crédits ont été accordés, qui ne seront cependant prélevés qu'au fur et à mesure des besoins pendant les prochaines années, au prorata de l'avancement des travaux de construction des bateaux.

C'est pour cette raison aussi que dans le budget actuel un montant de 150.000.000 francs est prévu pour le Fonds, ce qui portera son capital disponible actuellement et qui est de 212.119.447 francs à 362.119.447 francs pour 1958.

VRAAG :

Onder de vorige Regering werd een cargo gebouwd voor de lijn Oostende-Dover.

Hoeveel kost dit schip per jaar ? Is het de bedoeling het te gebruiken voor de Tentoonstelling of zal men het verkopen ?

ANTWOORD :

De cargo werd gebouwd met het doel de pakketboten te ontlasten en te vermijden dat zekere stukgoederen door deze zouden moeten vervoerd worden, in 't bijzonder wanneer er toeloop van reizigers is.

De exploitatie van de lijn Oostende-Dover wordt in haar geheel gecompabiliseerd en niet afzonderlijk voor elk schip. Ze laat niet toe ons zonder tijdrovende opzoekingen de gevraagde inlichting te geven en dan nog zou men de gevolgen moeten berekenen welke het niet in de vaart brengen van de cargo op het vervoer van reizigers zou gehad hebben.

Het is dus ook te voorzien dat het gebruik van het schip tijdens de Tentoonstelling nuttig zal zijn en er is geen sprake van het te verkopen.

VRAAG :

Met betrekking tot de ontwikkeling van de cargovloot zou ik willen vernemen : welke richting ze neemt, lijn- of trampvaart ?

ANTWOORD :

Volgens de gegevens verstrekt door het bevoegd Bestuur zijn 95 % van de nieuwe cargoschepen bestemd voor de lijnvaart en dus slechts 5 % voor de trampvaart.

VRAAG :

Ik denk te weten dat met het oog op de ontwikkeling van de vloot kredieten ten bedrage van 300 miljoen frank per jaar werden uitgetrokken.

Verleden jaar zou echter slechts 50 miljoen toegekend geweest zijn. Is dit waar en waarom ?

ANTWOORD :

Artikel 6 van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet bepaalt wat volgt :

« Het Fonds wordt gestijfd door jaarlijkse dotaties uit te trekken op de buitengewone begroting. Het globaal bedrag hiervan wordt vastgesteld op 2 miljard frank.

De dotaties zullen vastgesteld worden met inachtneming van de begrotingsmogelijkheden van het ogenblik en van het actieprogramma voor het beschouwde jaar.

Principieel zal het Fonds door dat bedrag jaarlijks de beschikking hebben over ten minste 300 miljoen, met inbegrip van het overschot van voorgaande jaren en van de sommen die ingevolge artikel 7 betreffen de verrichtingen op grond van artikel één, littéras a) en d), terugbetaald worden. »

Het voor 1957 aangevraagd bedrag van 50 miljoen was gesteund op het feit dat op dat ogenblik nog een bedrag van 163 miljoen voor het Fonds voorbehouden was, terwijl er in 1956 slechts 55.900.000 frank aan kredieten moest op afgenomen worden. Voor de andere kredieten was de tussenkomst van het Fonds niet vereist, daar ze toegestaan werden door de Nationale Maatschappij en de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, wel te verstaan met Staatswaarborg en tussenkomst in de interestlast.

In 1957 werden evenwel op het Fonds in totaal $\pm$ 625.000.000 frank aan kredieten verleend, welke echter grotendeels maar geleidelijk tijdens de volgende jaren zullen opgenomen worden, naarmate dat de bouw der schepen zal vorderen.

Het is om deze reden ook dat in de huidige begroting een bedrag van 150 miljoen voor het Fonds wordt uitgetrokken, hetgeen zijn thans beschikbaar kapitaal van 212.119.447 frank voor 1958 zal brengen op 362.119.447 frank.

QUESTION :

Quels ont été les résultats des essais de radar au Zimmermanpolder et à Fort Frederic ?

Aucune somme n'est prévue au budget, bien que le Ministre ait dit au Sénat que cette installation coûterait 250 millions.

RÉPONSE :

Il est procédé encore aux essais, qui ne seront pas terminés avant juillet prochain. Ce n'est qu'après que les experts pourront donner un avis motivé.

Une décision définitive sera prise dès que possible.

D'après les instances compétentes, il est exclu que les travaux éventuels pourront être entamés encore cette année. Il n'a donc pas été jugé nécessaire de prévoir déjà des crédits à cet effet au budget actuel.

QUESTIONS :

Un membre s'intéresse à la situation du personnel marin en service sur la ligne Ostende-Douvres, au cours des frets, à la construction de pétroliers, à l'activité du cabotage et au plan Delta.

Un autre membre intervient pour souligner la perfection du service Ostende-Douvres, estimant que cela devait être dit au moment où nous passons le cap d'un million de voyageurs. Il désirerait cependant connaître s'il n'y a pas une augmentation parallèle sur les lignes maritimes partant de Calais et de Dunkerque. Il demande quelle est la teneur des accords qui ont été conclus avec les chemins de fer anglais.

Concernant l'enseignement maritime, ce membre a constaté, à la suite d'une enquête faite à l'école de navigation, que la majorité des élèves provient des classes aisées. Il demande qu'un effort soit fait en vue d'arriver à une démocratisation plus poussée.

Dans le domaine des crédits maritimes, il souhaite des restrictions dans l'octroi de crédits pour la construction de bateaux de 38 mètres où nous sommes suréquipés. Les crédits prévus seraient mieux utilisés pour d'autres constructions.

En ce qui concerne la construction de bateaux de pêche, le membre déplore qu'elle ait lieu dans des conditions pas toujours heureuses, le financement se faisant par des bureaux d'affaires qui en font des monopoles.

Revenant à l'exposé du Ministre en matière de transport d'automobiles par avion vers l'Angleterre, il exprime le désir que la piste de la plaine d'aviation de Raversyde soit allongée et que cette plaine soit classée en première catégorie et non plus en troisième.

RÉPONSES :

a) L'augmentation du trafic voyageurs n'est-elle pas parallèle à celle d'Ostende en ce qui concerne Calais et Dunkerque ?

RÉPONSE :

On peut répondre affirmativement.

Pour les 3 ports les chiffres sont les suivants, pour 1956 et 1957.

	Ostende	Calais	Dunkerque
1956	877.866	340.275	189.100
1957	991.411	389.351	192.217
Augmentation :	14 %	15 %	± 1½ %
		Pour les 2 ports ensemble moins de 10 %.	

b) Ecole de Navigation à Ostende :

Ne pourrait-on faire un effort en faveur de la démocratisation ?

RÉPONSE :

Les élèves dont les parents sont de condition modeste reçoivent déjà une bourse d'étude, consistant dans l'exonération totale du paiement de la pension et une intervention sérieuse (jusque 4.800 francs par an) dans les frais d'uniforme.

VRAAG :

Welke zijn de resultaten van de radarproefnemingen in de Zimmermanpolder en te Fort Frederic ?

In de begroting is niets voorzien alhoewel de Minister in de Senaat gezegd heeft dat het 250 miljoen frank zou kosten.

ANTWOORD :

De proefnemingen zijn nog aan de gang en zullen eerst rond juli aanstaande geëindigd zijn. Dan eerst zullen de experts een gemotiveerd advies kunnen geven.

Daarna zal een definitieve beslissing getroffen worden.

Volgens de bevoegde instanties is het uitgesloten dat de gebeurlijke werken nog dit jaar zullen kunnen worden aangevat, zodat het inschrijven van kredieten op de huidige begroting niet gewettigd bleek te zijn.

VRAGEN :

Een Commissielid stelt belang in de toestand van het zeemanspersoneel in dienst op de lijn Oostende-Dover, in de vrachtprijzen, in de bouw van tankschepen, in de kustvaart en in het Deltaplan.

Een ander Commissielid wijst op de volmaaktheid van de dienst Oostende-Dover en is van mening dat dit diende gezegd te worden op het ogenblik dat wij het cijfer van een miljoen reizigers overschrijden. Hij verlangt echter te weten of er geen gelijklopende verhoging is op de zeevaartrijzen die uit Kales en Duinkerken vertrekken. Hij vraagt naar de inhoud van de overeenkomsten die gesloten werden met de Britse spoorwegen.

Wat het zeevaartonderwijs betreft, heeft dit Commissielid, ingevolge een op de zeevaartschool gedaan onderzoek, vastgesteld dat de meeste leerlingen uit de goedgee standen komen. Hij vraagt dat een inspanning zou worden gedaan om te komen tot een grotere democratisering.

Inzake zeevaartkredieten, wenst hij dat beperkingen zouden worden ingevoerd bij het toekennen van kredieten voor het bouwen van 38 m-lange boten, waarmede wij overtoegig uitgerust zijn. De ingeschreven kredieten zouden beter voor het bouwen van andere schepen aangewend worden.

Het Commissielid betreurt, wat het bouwen van vissersboten betreft, dat dit niets steeds onder gunstige voorwaarden geschiedt, daar de financiering plaats heeft langs zakenkantoren welke er monopolies van maken.

Terugkomend op de uiteenzetting van de Minister inzake het vervoer van auto's per vliegtuig naar Engeland, spreekt hij de wens uit dat het vliegveld van Raversyde zou worden verlengd, en dat dit vliegveld zou worden gerangschikt in eerste en niet meer in derde categorie.

ANTWOORDEN :

a) Houdt de toename van het reizigersverkeer te Kales en Duinkerken geen gelijke tred met het verkeer te Oostende ?

ANTWOORD :

Men mag bevestigend antwoorden.

Voor de 3 havens zijn de cijfers de volgende, voor 1956 en 1957.

	Oostende	Kales	Duinkerken
1956	877.866	340.275	189.100
1957	991.411	389.351	192.217
Verhoging :	14 %	15 %	± 1½ %
		Voor de 2 havens samen minder dan 10 %.	

b) Zeevaartschool te Oostende :

Kan hier geen poging gedaan worden met het oog op democratisering ?

ANTWOORD :

De leerlingen wier ouders met bescheiden inkomen, ontvangen reeds een studiebeurs, die bestaat in de totale vrijstelling van betaling van het kostgeld en een belangrijke tussenkomst (tot 4.800 frank per jaar) in de uitrusting.

QUESTION :

Lorsque j'exerçais la charge de Ministre des Communications, j'avais détaché à l'Administration de la Marine un comptable de la Régie des T. T. pour comptabiliser tous dossiers de la Régie de la Marine, dossiers constitués à Londres.

J'apprends que ces dossiers reposeraient toujours à la Marine, sans suite jusqu'ici.

Je demande que cette comptabilisation soit complétée et achevée et que des crédits adéquats soient prévus au budget des Communications.

RÉPONSE :

Dès mon arrivée au département j'ai insisté pour que la liquidation des comptes de la Régie de la Marine soit activée.

N'ayant pas obtenu les résultats escomptés, un Comité de liquidation a été désigné, ainsi qu'un expert comptable de la Régie des T. T., chargé de la direction des opérations comptables, avec mission d'en finir le plus vite possible.

L'affaire a donc pris une tournure décisive.

Il n'est pas nécessaire de prévoir des crédits pour ce travail, la Régie disposant de fonds suffisants.

QUESTION :

Le nombre de pilotes belges à Flessingue (Bouches de l'Escaut) est-il suffisant ?

RÉPONSE :

Actuellement, il y a 92 pilotes belges aux Bouches de l'Escaut. D'autre part, il y a 9 élèves qui font leur stage et 5 autres qui sont en instance de recrutement.

Le nombre de pilotes nécessaires est fixé sur la base d'une formule acceptée en Commission paritaire.

Le service est assuré normalement et je n'ai été saisi d'aucune plainte au sujet d'une insuffisance du cadre.

III. — S. N. C. B.

Lors de la deuxième réunion consacrée à l'examen du budget, votre Commission a entendu un exposé fait par M. De Vos, Directeur Général de la S. N. C. B., sur la situation aux chemins de fer belges. Les membres ont été vivement intéressés par les arguments développés, et une large discussion a suivi. Ci-après le contenu de l'exposé de M. De Vos :

« Le chemin de fer n'a pas toujours eu bonne presse car » la Société Nationale émerge au budget de l'Etat.

» Mais est-ce à dire que ces crédits constituent des subsides à la S. N. C. B. et qu'ils correspondent à un déficit d'exploitation des chemins de fer ?

» Il n'en est rien, le déficit chronique dont on accuse la S. N. C. B. n'est qu'une légende, mais c'est une légende tenace.

» Une insuffisance des recettes se fait sentir sur presque tous les réseaux de chemins de fer d'Europe; 2 ou 3 seulement font exception. Même les réseaux américains connaissent des difficultés.

» Aussi, à l'initiative du Ministre belge, la Conférence Européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.) a-t-elle chargé le Comité des Suppléants d'analyser la situation financière des chemins de fer en général, d'en

VRAAG :

Toen ik Minister van Verkeerswezen was, had ik een rekenplichtige van de Regie van T. T. bij het Zeewezen gedetacheerd om alle te Londen aangelegde dossiers van de Regie van het Zeewezen te comptabiliseren.

Ik verneem dat deze dossiers nog steeds bij het Zeewezen berusten, en dat er tot dusver geen gevolg aan is gegeven.

Ik vraag dat deze comptabilisatie wordt voortgezet en voltooid, en dat de nodige kredieten op de begroting van Verkeerswezen worden uitgetrokken.

ANTWOORD :

Vanaf mijn aankomst op het Departement heb ik aangedrongen om de aanzuivering van de rekeningen van de Regie van het Zeewezen te bespoedigen.

Daar de verwachte resultaten niet werden bekomen, werd een liquidatiecomité aangesteld, alsook een expert-boekhouder van de Regie van T. T., belast met de leiding van de rekenplichtige verrichtingen en met opdracht er zo spoedig mogelijk mee gedaan te maken.

De zaak heeft dus een definitieve wending gekregen.

Het is niet nodig kredieten uit te trekken voor dit werk, aangezien de Regie van het Zeewezen over voldoende gelden beschikt.

VRAAG :

Zijn er te Vlissingen (monding van de Schelde) genoeg loodsen ?

ANTWOORD :

Thans zijn er 92 Belgische loodsen in dienst aan de Scheldemonden. Anderzijds zijn er 9 leerlingen die hun stage doen en 5 andere die opgeroepen zijn om in dienst te treden.

Het aantal nodige loodsen wordt vastgesteld op grond van een formule die door de syndicale Raad van Advies werd aangenomen.

De dienst is normaal verzekerd en ik heb geen enkele klacht ontvangen aangaande enige ontoereikendheid van het kader.

III. — N. M. B. S.

Tijdens de tweede vergadering, gewijd aan de bespreking van de begroting, hoorde uw Commissie een uiteenzetting van de heer De Vos, Directeur-Generaal van de N. M. B. S., over de toestand van de Belgische spoorwegen. Zijn betoog wakte levendige belangstelling bij de Commissieleden en werd gevolgd door een breedvoerige bespreking. Hierna de inhoud van de uiteenzetting van de heer De Vos :

« De spoorweg werd niet immer gunstig beoordeeld » door de pers want de Nationale Maatschappij ontvangt » gelden van de Staat.

» Maar wil daarmee gezegd zijn dat die kredieten subsidies aan de N. M. B. S. zijn en een exploitatietekort » van de spoorweg dekken ?

» Geenszins, het chronisch tekort dat men de N. M. B. S. » aanwrijft is maar een sprookje, dat echter taai stand » houdt.

» Een ontoereikendheid der ontvangsten kan vastgesteld worden bij schier alle Europese spoorwegnetten; » slechts 2 of 3 maken hierop een uitzondering. Zelfs de » Amerikaanse netten hebben met moeilijkheden te kampen.

» Op initiatief van de Belgische Minister heeft de » Europese Conferentie der Ministers van Verkeer » (E. C. M. V.) dan ook het Comité der Plaatsvervangers » opdracht gegeven de financiële toestand der spoorwegen

» étudier les causes et de proposer les remèdes à y apporter.

» Les chemins de fer ont évidemment fourni les éléments de base de cette étude. Les Suppléants les ont étudiés soigneusement, et les ont discutés, aussi bien avec les organisations gouvernementales intéressées (C.E.C.A., O.E.C.E., C.E.E. ...), qu'avec les représentants des usagers (C.C.I.) et même avec les organisations professionnelles concurrentes (F.R.I., I.R.U., U.I.N.F.)...

» C'est donc en recourant aux moyens d'information les plus larges que les Suppléants ont rédigé un rapport et formulé des conclusions qui présentent toutes les garanties souhaitables d'objectivité.

» Le rapport du Comité des Suppléants a été pris en considération par la C.E.M.T., qui en a approuvé les conclusions par sa *Résolution du 16 mai 1957*.

» La première constatation des Ministres des Transports est que les comptes actuels des réseaux de chemin de fer sont faussés par toute une série de facteurs.

» Il faut donc normaliser les comptes officiels pour avoir la possibilité d'apprécier la gestion des chemins de fer.

» Le but n'est pas de comparer le chemin de fer avec les réseaux des autres pays, mais bien avec les industries du pays même.

» La *normalisation des comptes* n'est qu'une opération de clarification comptable, qui consiste à établir quel serait le budget du chemin de fer dans l'hypothèse où, sans qu'il soit touché à la situation sociale de son personnel, il n'aurait ni les charges, ni certains privilèges que ne connaît pas une entreprise industrielle du même pays.

» Il suffit d'ailleurs de relire les documents parlementaires et le compte rendu des travaux préparatoires de l'époque pour constater que cette conception est en concordance parfaite avec les intentions des auteurs de la loi de 1926, organique de la S.N.C.B. Nous en sommes actuellement et malheureusement fort loin.

» Parmi les charges qui pèsent unilatéralement sur le chemin de fer, on peut citer l'obligation de transporter, qui l'astreint à accepter des affaires déficitaires, même avec les clients occasionnels. Cette obligation le conduit à prêter des services à des moments où les autres transporteurs les refusent, par exemple en période de gel, de verglas, etc... La loi prévoit cette obligation de transporter et il n'entre nullement dans les intentions du railway de s'y soustraire, mais sur le plan financier, elle oblige la Société à immobiliser du matériel qui ne sert qu'occasionnellement, ce qui coûte évidemment très cher.

» Il y a aussi les charges d'infrastructure qui, aux chemins de fer, sont supportées intégralement par l'exploitant, ce qui n'est pas le cas pour la route et la voie d'eau,

» Mais il s'agit de problèmes de fond, relevant de la coordination des transports, et que ne touche pas la normalisation des comptes.

» En ce qui concerne les chemins de fer belges, la normalisation des comptes porte surtout sur les chapitres pensions, réduction tarifaires imposées, croisements avec d'autres voies de communication, et renouvellements.

» On connaît l'importance des dépenses de pensions dans le budget de la Société Nationale.

» La cause première en est le nombre vraiment excessif de pensionnés (fin 1956, il y avait 95 pensionnés pour 100 agents en service). Cette situation ne dépend évidemment pas des dirigeants actuels de la Société : elle

» in het algemeen te analyseren, de oorzaken er van te bestuderen en de nodige hulpmiddelen voor te stellen.

» Natuurlijk hebben de spoorwegen de grondgegevens voor die studie verwerkt. De Plaatsvervangers hebben ze zorgvuldig bestudeerd en besproken, zowel met de betrokken regeringsorganisaties (E. G. K. S., O. E. E. S., E. C. E....) als met de vertegenwoordigers der gebruikers (C. C. I.) en zelfs met de concurrerende beroepsorganisaties (F. R. I., I. R. U., V. I. W. F.).

» Het is dus met behulp van de ruimste voorlichting dat de Plaatsvervangers een verslag hebben opgemaakt en besluiten geformuleerd die, wat hun objectiviteit betreft, alle gewenste waarborgen bieden.

» Het verslag van het Comité der Plaatsvervangers werd in overweging genomen door de E. C. M. V., die bij haar *Resolutie van 16 mei 1957* de besluiten er van goedgekeurd heeft.

» De eerste bevinding van de Ministers van Verkeer is dat de huidige rekeningen der spoorwegnetten worden verdraaid door een hele reeks van factoren.

» De officiële rekeningen behoren dus genormaliseerd te worden om het beheer der spoorwegen te kunnen beoordelen.

» Het doel is niet de spoorweg met de netten der andere landen, doch wel met de bedrijven van het land zelf te vergelijken.

» De *normalisering der rekeningen* bestaat er slechts in klaarheid te brengen in de boekhouding, zodat kan uitgemaakt worden wat de begroting van de spoorweg zou zijn in de onderstelling dat hij, zonder aan de sociale toestand van zijn personeel te raken, vrij zou zijn van de lasten alsook van sommige voorrechten welke een industriële onderneming van hetzelfde land niet kent.

» Het volstaat overigens de parlementaire stukken en het overzicht van de toenmalige voorbereidende werkzaamheden na te slaan om tot de bevinding te komen dat deze opvatting volkomen overeenstemt met de bedoelingen van dezen die de wet van 1926, tot oprichting van de N. M. B. S. hebben gemaakt. Thans staan wij jammer genoeg daar heel ver van af.

» Onder de lasten die eenzijdig op de spoorweg drukken, vermelden wij de vervoerplicht die heme er toe noopt niet renderende zaken te aanvaarden, ook van toevallige klanten. Die verplichting brengt hem er toe diensten te presteren op tijdstippen waarop de andere vervoerders ze weigeren, bij voorbeeld bij vorst, ijzel, enz... Die vervoersplicht is bij de wet vastgesteld en de spoorweg heeft hoegenaamd niet het voornemen zich er aan te onttrekken, doch op het financieel vlak dwingt ze de Maatschappij tot het immobiliseren van materieel dat slechts bij gelegenheid gebruikt wordt, wat klaarblijkelijk een zeer dure zaak is.

» Daarbij komen nog de lasten van de onderbouw die, bij de spoorweg, ten volle door de exploitant gedragen worden, wat niet het geval is voor de weg en de waterweg.

» Doch dit zijn basisproblemen die onder de vervoerscoördinatie ressorteren en die niets te maken hebben met de normalisering der rekeningen.

» Voor de Belgische spoorwegen slaat de normalisering der rekeningen vooral op de pensioenen, de opgelegde tariefverminderingen, de kruisingen met andere verkeerswegen en de vernieuwingen.

» Men kent de omvang der uitgaven aan pensioenen in de begroting der Nationale Maatschappij.

» De eerste oorzaak er van is het waarlijk overmatig aantal gepensioneerden (op het einde van 1956 waren er 95 gepensioneerden op 100 bedienenden in dienst). Die toestand hangt natuurlijk niet af van de huidige leiders

» résulte inéluctablement des effectifs pléthoriques qui existaient il y a 30 ou 40 ans : (en 1926, l'Etat a légué à la S. N. C. B. 113.000 agents, alors qu'un trafic supérieur est maintenant assuré avec 40.000 agents en moins).

» Or la Société a dû, et doit encore payer les pensions pour les services prestés à l'Etat, non seulement aux agents à carrière mixte (c'est-à-dire ayant travaillé partiellement pour l'Etat et partiellement pour la Société), mais aussi aux 4.000 personnes pensionnées avant 1926, et qui n'ont donc jamais été au service de la Société Nationale !

» Depuis 1926, la Société a payé à ce titre plus de 13 milliards de francs (intérêts non compris) en lieu et place de l'Etat.

» Autre anomalie : la charge des pensions (qu'il s'agisse des agents repris par l'Etat, ou ceux de la S. N. C. B.) est supportée par le budget des chemins de fer.

» Dans l'industrie, les pensions sont payées par l'O. N. S. S., à qui le patron ne paye qu'une cotisation représentant un certain pourcentage des salaires effectivement payés pendant l'année.

» Mais aux chemins de fer, les dépenses de pension sont fonction d'effectifs qui n'existent plus depuis longtemps : elles atteignent actuellement 3.647 millions de francs ; 1.012 millions étant à charge de la S. N. C. B.

» Or, si le chemin de fer était traité comme une autre industrie, la S.N.C.B. serait affiliée à l'O.N.S.S., quitte à souscrire une assurance-groupe pour le complément extra-légal correspondant à son régime actuel de pensions. Il a été calculé que dans cette hypothèse, la cotisation annuelle nécessaire se monterait à 21 % des salaires. 6 % étant versés par le personnel, la charge de la S.N.C.B. serait donc de 15 % des rémunérations, ce qui ne représente que 890 millions au lieu de 2.635 millions.

» Du seul fait qu'elle n'est pas affiliée à l'O. N. S. S. comme les autres industries du pays, la S.N.C.B. doit donc supporter un supplément de dépenses de 1,75 milliard de francs par an.

» Il faut en tenir compte lorsque l'on compare les résultats financiers de la S.N.C.B. avec ceux des industriels ou avec ceux d'un réseau de chemins de fer comme celui des Pays-Bas, qui est traité comme un industriel.

» Une autre charge qui pèse lourdement sur le budget de la S. N. C. B. est celle des *réductions tarifaires* (souvent considérables), qui sont imposées au profit des 2/3 des voyageurs. Elles occasionnent à la S. N. C. B. une perte de l'ordre de 2 milliards de francs, qui n'est compensée que partiellement par l'Etat.

» On connaît en particulier la contribution des chemins de fer à la politique du Gouvernement dans le domaine de la mobilité de la main-d'œuvre, par les tarifs extrêmement bas des abonnements ouvriers et de travail.

» Si, ces dernières années, l'Etat a remboursé la moitié de la perte sur prix de revient, l'autre moitié constitue encore un trou dans le budget de la S.N.C.B., qui atteignait l'an dernier 727 millions de francs.

» Ces prestations, si mal rémunérées, constituent cependant une lourde sujétion pour la S. N. C. B., car elles sont concentrées en grande partie à des moments de pointe, et exigent la mise en ligne de moyens supplémentaires très onéreux.

» La Société Nationale a néanmoins toujours consenti les

» van de Maatschappij : hij komt onvermijdelijk voort uit de overtollige effectieven van vóór 30 of 40 jaar : (in 1926 heeft de Staat aan de N. M. B. S. 113.000 bedienden nagelaten terwijl thans een groter verkeer met 40.000 bedienden minder wordt verzekerd).

» Welnu, de Nationale Maatschappij moest en moet nog immer de pensioenen betalen voor de bij de Staat gepresteerde diensten, niet alleen aan de bedienden met gemengde loopbaan (dit zijn degenen die deels voor de Staat en deels voor de Maatschappij hebben gewerkt), doch ook aan de 4.000 personen die vóór 1926 werden gepensioneerd en die nooit in de dienst van de Nationale Maatschappij zijn geweest.

» Sedert 1926 heeft de Maatschappij uit dien hoofde meer dan 13 milliard frank (zonder de interesten) in de plaats van de Staat betaald.

» Een andere abnormaliteit : de last der pensioenen (of het nu de van de Staat overgenomen bedienden of die van de N. M. B. S. betreft) wordt gedragen door de jaarlijkse begroting van de spoorweg.

» In de nijverheid worden de pensioenen betaald door de R. M. Z. waarvan de werkgever slechts een bijdrage betaalt die een bepaald percentage vertegenwoordigt van de werkelijke tijdens het jaar betaalde lonen.

» Bij de spoorweg echter zijn de uitgaven aan pensioenen afhankelijk van effectieven die sinds lang niet meer bestaan : ze bereiken thans 3.647 miljoen frank ; daar er een bedrag van 1.012 miljoen door de Staat wordt betaald, blijft er 2.635 miljoen frank voor rekening van de N. M. B. S.

» Indien de spoorweg echter zoals een andere nijverheid werd behandeld, zou de N. M. B. S. bij de R. M. Z. aangesloten zijn, al zou ze ook een groepsverzekering kunnen aangaan voor de extra-wettelijke aanvulling die met haar huidig pensioenstelsel overeenkomt. Volgens de berekeningen zou de vereiste jaarlijkse bijdrage in die onderstelling 21 % van de lonen belopen. Hiervan zou 6 % door het personeel worden afgedragen, zodat er dus 15 % van de bezoldigingen ten laste van de N. M. B. S. zou blijven, wat slechts 890 miljoen vertegenwoordigt in plaats van 2.635 miljoen.

» Alleen al door het feit dat de N. M. B. S. niet bij de R. M. Z. is aangesloten zoals de andere nijverheden van het land, moet ze dus een bijkomende uitgave van 1,75 milliard frank per jaar dragen.

» Hiermee dient rekening gehouden wanneer de financiële uitkomsten van de N. M. B. S. worden vergeleken met die van de industriëlen of met die van een spoorweg-net zoals dat van Nederland, dat als een industrieel wordt behandeld.

» Een andere last die zwaar op de begroting van de N. M. B. S. drukt, is die van de (vaak aanzienlijke) *tariefverminderingen* die ten voordele van 2/3 van de reizigers worden opgelegd. Ze brengen voor de N. M. B. S. een verlies mee van ongeveer 2 miljard frank, dat slechts ten dele door de Staat wordt vergoed.

» Men bedenke verder dat de spoorwegen de politiek der Regering op het stuk van de mobiliteit der arbeidskrachten steunen door uiterst lage tarieven voor week- en werkabonnementen toe te staan.

» Hoewel de Staat de laatste jaren de helft van het verlies op de kostprijs heeft terugbetaald, laat de andere helft nog een gat in de begroting van de N. M. B. S. dat verleden jaar 727 miljoen frank bereikte.

» Die zo slecht bezoldigde prestaties vormen echter een zeer zware last voor de N. M. B. S., omdat ze groten-deels op de spitsuren liggen en het aanwenden van zeer dure extramiddelen vergen.

» Desondanks heeft de Nationale Maatschappij zich

» efforts nécessaires pour satisfaire à tous les besoins de l'économie.

» Que l'on songe, par exemple, à l'augmentation de la main-d'œuvre utilisée à Bruxelles par les gigantesques travaux en cours et par la préparation de l'Exposition.

» Sait-on qu'à la pointe du trafic, la ligne Bruxelles-Denderleeuw, qui est l'artère d'alimentation la plus importante, a vu son trafic augmenter de 60 % au cours des trois dernières années? Les trains de 1.000 à 1.200 voyageurs s'y succèdent maintenant toutes les 3 ou 4 minutes.

» La Société a réussi le tour de force d'amener cet énorme potentiel humain à pied d'œuvre avec une remarquable régularité.

» On ne pense pas assez que si l'optimisme règne quant à l'ouverture à la date prévue de notre Exposition Universelle, la S.N.C.B. y a joué son rôle en assurant sans faiblir sa tâche de transporteur de masse, et cela avec des moyens limités.

» Dans un autre ordre d'idées, il faut reconnaître qu'il ne peut se justifier que des installations communes au rail et à la route, comme les passages à niveau, restent entièrement à charge de la S.N.C.B. Il y a en Belgique 4.300 passages à niveau, dont 1.900 gardés. Rien qu'en salaires, ils coûtent à la Société 280 millions de francs par an.

» Il serait donc équitable que l'Etat rembourse au chemin de fer la moitié des frais de gardiennage, soit 140 millions par an.

» La normalisation doit évidemment être à double effet et comporter des corrections en plus ou en moins.

» C'est ainsi que si ses difficultés financières ne l'en avaient empêchée, la S. N. C. B. aurait dû affecter aux renouvellements des sommes plus élevées qu'elle n'a pu le faire, afin de maintenir à un niveau suffisant l'équipement du réseau en voies, matériel roulant et installations de sécurité.

» Ce n'est qu'en chiffrant toutes ces corrections de normalisation que l'on peut obtenir une physionomie exacte des résultats financiers des chemins de fer.

» Les derniers comptes officiels publiés par la S.N.C.B. n'étaient pas encore normalisés. Les calculs de la normalisation ont cependant été effectués déjà pour deux exercices récents, et le rapport des Suppléants en donne les résultats.

» Ceux-ci fournissent tout d'abord la réponse à la question fréquemment posée: pourquoi les réseaux de chemin de fer des Pays-Bas, de Suède et de Suisse parviennent-ils à équilibrer leur budget?

» Les chiffres donnés par les Suppléants montrent que les corrections de normalisation de ces réseaux sont minimes, c'est-à-dire qu'ils sont déjà normalisés. Cela signifie que leurs statuts ont déjà été mis en rapport avec les conditions actuelles de fonctionnement de l'économie des transports. C'est ainsi qu'aux Pays-Bas, les tarifs réduits sont rares, et le problème des pensions n'existe pas, car les chemins de fer bénéficient du même régime que l'industrie privée.

» Quant au réseau belge, tout comme ceux d'Allemagne Fédérale, d'Autriche et du Luxembourg, les comptes normalisés publiés par les Suppléants les montrent en boni. On peut en conclure que leur gestion est satisfaisante.

» Il convient de mettre fin à une équivoque qui n'a que trop duré, en complétant dorénavant les comptes habi-

» steeds de vereiste inspanningen getroost om in al de behoeften van het bedrijfsleven te voorzien.

» Men denke bij voorbeeld aan de toeneming van de arbeidskrachten die te Brussel bij de in uitvoering zijnde grote werken en de voorbereiding van de Tentoonstelling worden benuttigd.

» Weet men dat, op de lijn Brussel-Denderleeuw, die de belangrijkste verkeersader voor de reizigersaanvoer is, het spitsverkeer tijdens de laatste drie jaren met 60 % is toegenomen? De treinen met 1.000 tot 1.200 reizigers volgen elkaar om de 3 of 4 minuten op.

» De Maatschappij heeft een topprestatie verwezenlijkt door dit aanzienlijk menselijk potentieel met een merkwaaardige regelmaat aan te voeren.

» Er wordt niet genoeg aan gedacht dat indien men optimistisch gestemd is omtrent de opening van onze Wereldtentoonstelling op de gestelde datum, de N. M. B. S. het hare daartoe heeft bijgedragen door onverpoosd haar taak van massavervoerder te verzeker en, en zulks met beperkte middelen.

» In een andere gedachtengang moet worden erkend dat het niet kan gebillijkt worden dat installaties die gemeenschappelijk door het spoor en de weg worden gebruikt, zoals de overwegen, volledig ten laste van de N. M. B. S. blijven. België telt 4.300 overwegen, waarvan 1.900 bewaakte. Alleen aan lonen kosten zij de Maatschappij jaarlijks 280 miljoen frank.

» Het zou dus rechtvaardig zijn dat de Staat aan de spoorweg de helft van de bewakingskosten, zegge 140 miljoen per jaar, zou terugbetalen.

» De normalisering moet natuurlijk in tweeërlei zin werken en aldus verhogingen of verminderingen als correcties omvatten.

» Zo had de N. M. B. S., indien haar financiële moeilijkheden haar niet in de weg hadden gestaan, voor de vernieuwingen grotere sommen moeten uittrekken dan zij heeft kunnen doen, om de uitrusting van het net met sporen, rollend materieel en veiligheidsinstallaties op een bevredigend peil te handhaven.

» Alleen door het berekenen van al die normaliseringscorrecties kan men een nauwkeurig beeld van de financiële uitkomsten van de spoorwegen krijgen.

» De laatste door de N. M. B. S. bekendgemaakte officiële rekeningen waren nog niet genormaliseerd. De berekeningen van de normalisering werden evenwel reeds voor twee recente dienstjaren uitgevoerd, en het verslag der Plaatsvervangers geeft daarvan de uitkomsten.

» Deze geven vooreerst bescheid op de vaak gestelde vraag: waarom slagen de spoorwegnetten van Nederland, Zweden en Zwitserland er in hun begroting in evenwicht te brengen?

» De door de Plaatsvervangers verstrekte cijfers tonen aan dat de normaliseringscorrecties van deze netten gering zijn, dit wil zeggen dat zij reeds genormaliseerd zijn. Zulks betekent dat hun statuten reeds werden afgestemd op de voorwaarden die thans aan de werking van de vervoereconomie worden gesteld. Aldus zijn in Nederland de verminderde tarieven zeldzaam en bestaat er geen probleem van de pensioenen, want de spoorwegen genieten hetzelfde stelsel als de particuliere nijverheid.

» Voor het Belgisch net, zoals ook voor de netten van de Bondsrepubliek Duitsland, Oostenrijk en Luxemburg, tonen de door de Plaatsvervangers bekendgemaakte genormaliseerde rekeningen aan dat ze een voordelig saldo hebben. Daaruit mag worden besloten dat hun beheer bevredigend is.

» Er behoort een einde gemaakt te worden aan een dubbelzinnigheid die maar al te lang geduurd heeft, door

» tuels de la S. N. C. B. par les comptes normalisés. C'est
 » l'examen objectif de ces comptes qui permettra de déter-
 » miner l'étendue de ce que la S. N. C. B. considère comme
 » une dette de l'Etat et de rechercher dans quelle mesure
 » il convient d'y faire face.

» Il est en tout cas, dès à présent établi que les inter-
 » ventions de l'Etat constituent non des subsides à carac-
 » tère de libéralité, mais des indemnités compensatoires
 » justifiées, et d'ailleurs partielles.

» Lorsqu'on examine la situation actuelle, l'année 1956
 » a été une année de très haute conjoncture. Le budget
 » avait été clôturé quasi en équilibre (boni de 5 millions);
 » il est vrai que la dotation de renouvellement ne s'était
 » élevée qu'à 1.020 millions de francs au lieu de 1.850.

» Mais comment la situation a-t-elle évolué depuis lors ?
 » Il est certain que, dans le domaine de la *gestion*, des
 » efforts fructueux peuvent être mis à l'actif de la S. N.
 » C. B., bien que, malheureusement, les résultats en aient
 » été contrariés par des facteurs externes.

» On sait combien les travaux d'*électrification* du réseau
 » ont été poursuivis, se traduisant notamment par la mise
 » en service de la traction électrique :

» — sur les lignes du littoral en 1954,
 » — sur la ligne de Liège en 1955,
 » — sur la ligne du Luxembourg en 1956, et
 » — tout récemment entre Anvers et Roosendaal, la
 » jonction avec le réseau électrifié hollandais.

» L'année prochaine ce sera le tour de la ligne Namur-
 » Charleroi.

» Mais il faut signaler que les économies d'exploitation
 » qui en résultent, et dont une partie ne se fait d'ailleurs
 » sentir qu'à longue échéance, ont été absorbées pour une
 » grande part par les améliorations du service des trains
 » (fréquence, vitesse), qu'il a été jugé opportun d'accorder
 » aux usagers.

» D'autre part, depuis deux ans, plus de 200 locomotives
 » et autorails *Diesel* ont été mis en service dans les ma-
 » nœuvres et sur les lignes dont la densité de trafic n'as-
 » sure pas une rentabilité suffisante à l'électrification.

» Il faut regretter que la Société Nationale n'ait pu dis-
 » poser de moyens financiers suffisants pour acquérir un
 » plus grand nombre d'engins Diesel. Ceux-ci sont assurés
 » d'une excellente rentabilité qui a atteint 20 ou 25 %
 » rien qu'en tenant compte d'économies concrètes et immé-
 » diates pour la S. N. C. B. : c'est plus que l'on n'en exige
 » pour bien des investissements publics et privés. Au sur-
 » plus, de nouvelles commandes auraient apporté une aide
 » précieuse à l'industrie belge du matériel roulant, dont la
 » situation fait l'objet de tant de préoccupations.

» Dans ces conditions, nous n'avons pas encore pu met-
 » tre hors service la dernière locomotive à vapeur, comme
 » les Hollandais viennent de le faire récemment. Mais, dès
 » à présent, plus de 50 % du trafic sont déjà assurés par
 » les moyens de traction modernes (électrique ou Diesel),
 » plus économiques que la locomotive à vapeur.

» Il est utile de souligner l'intérêt de cette reconversion
 » de la traction au regard du problème de l'*économie*
 » d'énergie, qui est un problème à l'ordre du jour, consi-
 » déré actuellement comme d'importance vitale, surtout
 » dans nos pays d'Europe Occidentale.

» En effet, depuis deux ans, la S. N. C. B. est parvenue
 » à réduire de près de 20 % la quantité d'énergie qu'elle
 » consomme par unité de trafic (tonnes-kilomètre et voya-
 » geurs-kilomètre).

» voortaan de gebruikelijke rekeningen van de N. M. B. S.
 » aan te vullen met de genormaliseerde rekeningen. Door
 » het objectief onderzoek van die rekeningen zal het moge-
 » lijk zijn de omvang te bepalen van wat de N. M. B. S.
 » beschouwt als een schuld van de Staat en na te gaan in
 » hoever dit dient te worden verholpen.

» Het is echter nu reeds een uitgemaakte zaak dat de
 » bijdragen van de Staat geen giften, doch gewettigde en
 » dan nog maar gedeeltelijke compensatievergoedingen
 » zijn.

» Wanneer men de huidige toestand nagaat, was het
 » jaar 1956 een jaar van zeer hoge conjunctuur. De begro-
 » ting was schier in evenwicht (boni van 5 miljoen);
 » weliswaar bedroeg de dotatie voor vernieuwing slechts
 » 1.020 miljoen frank in plaats van 1.850.

» Maar hoe heeft de toestand zich sedertdien ontwik-
 » keld? Het staat vast dat, inzake *beheer*, vruchtbare
 » pogingen door de N. M. B. S. werden in 't werk gesteld,
 » ofschoon de uitkomsten jammer genoeg de nadelige in-
 » werking van uitwendige factoren ondervonden.

» Men weet welke voortgang werd gemaakt met de
 » *electrificatiewerken* van het net zodat de elektrische
 » tractie in gebruik genomen werd :

» — op de lijnen naar de kust in 1954,
 » — op de lijn van Luik in 1955,
 » — op de lijn van Luxemburg in 1956, en
 » — kortgeleden tussen Antwerpen en Roosendaal, de
 » verbinding met het geëlectriceerd Nederlands net.

» Het volgend jaar zal de lijn Namen-Charleroi aan de
 » beurt komen.

» Doch er dient op gewezen te worden dat de besparin-
 » gen op de exploitatie die daaruit voortvloeien en waarvan
 » ten andere een gedeelte slechts op lange termijn merk-
 » baar is, grotendeels werden gebruikt voor de verbeterin-
 » gen van de treindienst (frequentie, snelheid) die men
 » nodig oordeelde aan de gebruikers te moeten ver-
 » schaffen.

» Anderzijds werden sedert twee jaar meer dan 200
 » *diesel locomotieven en motorwagens* in dienst gesteld
 » voor de rangeringen en op de lijnen waarop het verkeer
 » niet genoeg renderend is voor de electrificatie.

» Het is te betreuren dat de Nationale Maatschappij
 » niet over voldoende financiële middelen heeft kunnen
 » beschikken om een groter aantal dieseltuigen aan te
 » kopen. Bij deze laatste is men verzekerd van een uitste-
 » kende rendabiliteit, die 20 of 25 % heeft bereikt alleen al
 » door de concrete en onmiddellijke bezuinigingen voor de
 » N. M. B. S. : dat is meer dan hetgeen men eist voor tal
 » van openbare en particuliere investeringen. Bovendien
 » zouden nieuwe bestellingen een waardevolle hulp hebben
 » betekend voor de Belgische nijverheid van rollend mate-
 » riel, waarover men zich zoveel zorgen maakt.

» In die omstandigheden hebben wij nog niet de laatste
 » stoomlocomotief buiten dienst kunnen stellen, zoals zulks
 » in Nederland onlangs is geschied. Doch nu reeds wordt
 » meer dan 50 % van het verkeer verwerkt met de mo-
 » derne tractiemiddelen (electriciteit of diesel), die voor-
 » deliger zijn dan de stoomlocomotief.

» Het is nuttig te wijzen op het belang van deze om-
 » schakeling van de tractiemiddelen ten opzichte van het
 » probleem der *energiebesparing*, welk probleem aan de
 » orde is en tegenwoordig, vooral in onze Westeuropese
 » landen, als van vitaal belang wordt beschouwd.

» Welnu, sedert twee jaar is de N. M. B. S. er toe geko-
 » men de hoeveelheid energie die zij per verkeerseenheid
 » verbruikt, met nagenoeg 20 % te verminderen (kilo-
 » metertonnen en kilometerreizigers).

» Mais le budget de la S. N. C. B. n'a pas bénéficié d'une réduction de dépenses correspondante.

» En effet, les formes d'énergie utilisées étaient un peu plus onéreuses, et surtout les prix ont augmenté durant la même période (en moyenne de 14 % pour les combustibles consommés par la S. N. C. B.).

» De sorte que, malgré nos efforts, nos dépenses d'énergie ont augmenté de près de 4 % (par unité de trafic).

» On peut dire que les hausses récentes du charbon et des autres matières occasionnent à la S. N. C. B. un supplément de dépenses annuelles de l'ordre de 100 millions de francs.

» La reconversion de la traction représente une forme spectaculaire de progrès technique, mais on pourrait en citer bien d'autres exemples.

» C'est ainsi que les bureaux d'études, les techniciens et les ouvriers de la S. N. C. B. peuvent être fiers des voitures à voyageurs construites dans nos ateliers.

» Je puis signaler également que la S. N. C. B. a été des premières à utiliser des appareils à ultra-sons, pour détecter, par des essais non destructifs, la présence ou l'absence de fissures, mêmes internes, dans des organes vitaux comme les rails ou les essieux.

» De même, elle sera la première en Europe à pouvoir suivre en service les organes internes de ses moteurs Diesel, par l'analyse spectrographique des huiles.

» Ces améliorations ainsi que les autres mesures de modernisation et de réorganisation se traduisent par un relèvement appréciable de la *productivité* : dans l'ensemble, le progrès peut être chiffré à près de 30 % depuis 1950.

» Permettez-moi de citer à ce sujet quelques chiffres :

» En 1957, chaque locomotive a produit 8 millions d'unités de trafic, contre 6 en 1950.

» La charge moyenne des trains de marchandises est passée de 677 tonnes en 1950 à 743 tonnes en 1957.

» Quant à la production annuelle d'un wagon à marchandises, elle est passée de 70.000 à 100.000 t/km par an.

» Nos efforts ne se sont d'ailleurs pas limités aux domaines technique et financier. C'est ainsi que, depuis 1953, le nombre d'accidents de travail a diminué de 65 %.

» L'ensemble de ces mesures, appuyé par le concours actif des cheminots, s'est traduit par un relèvement appréciable de la productivité du personnel : l'effectif est passé de 6 agents en 1950 à 4,4 agents par million d'unités de trafic, et cela, en respectant scrupuleusement toutes les lois sociales.

» Si toutes choses étaient restées égales, le budget de la S. N. C. B., dont les 2/3 sont constitués par les dépenses de personnel, en aurait été sensiblement allégé.

» Malheureusement, il n'en est pas ainsi, et cela pour des raisons qui échappent aux organes de gestion de la S. N. C. B.

» Les hausses de l'*index* ont provoqué, le 1^{er} février et le 1^{er} novembre 1957, une majoration des salaires et des pensions, qui représente 456 millions de francs par an pour la S. N. C. B.

» De plus, l'application de la semaine de 45 heures, malgré les mesures de réorganisation que nous avons pu mettre en œuvre, a provoqué un supplément de dépenses de 100 millions de francs par an.

» De telles augmentations de dépenses, coïncidant avec la diminution du trafic des marchandises résultant de la baisse de la conjoncture au second semestre, ont conduit

» Mais de la begroting van de N. M. B. S. heeft geen overeenkomstige vermindering van de uitgaven ondergaan.

» De aangewende energievormen waren inderdaad iets duurder en bovendien zijn de prijzen gedurende dezelfde periode gestegen (gemiddeld 10 % voor de brandstoffen verbruikt door de N. M. B. S.).

» Zodat, niettegenstaande onze inspanningen, onze uitgaven aan energie met bijna 4 % zijn toegenomen (per verkeerseenheid).

» Men mag zeggen dat de jongste prijsstijgingen van steenkolen en andere stoffen voor de N. M. B. S. een jaarlijkse bijkomende uitgave van circa 100 miljoen frank betekenen.

» De omschakeling van de tractiemethoden is een spectaculaire vorm van technische vooruitgang, doch menig ander voorbeeld zou kunnen genoemd worden.

» Zo kunnen de studiebureaus, de technici en de werklieden van de N. M. B. S. trots zijn op de in onze werkplaatsen gebouwde rijtuigen voor reizigers.

» Ik kan ook vermelden dat de N. M. B. S. een der eerste was om ultrageluidstoestellen te gebruiken voor het aantonen, door niet-destructief onderzoek, van het al dan niet voorhanden zijn van scheuren, ook inwendige, in vitale organen als de spoorstaven of de wielassen.

» Zij zal ook de eerste in Europa zijn om door de spectrografische ontleding van de olie de inwendige organen van haar dieselmotoren in dienst te kunnen nagaan.

» Deze verbeteringen alsmede de andere moderniserings- en reorganisatiemaatregelen leiden tot een aanzienlijke verhoging der *productiviteit* : over het geheel kan de vooruitgang sinds 1950 op 30 % vastgesteld worden.

» Mag ik dienaangaande enkele cijfers noemen :

» In 1957 heeft elke locomotief 8 miljoen verkeerseenheden voortgebracht, tegen 6 in 1950.

» De gemiddelde last der goederentreinen is van 677 ton in 1950 gestegen tot 743 ton in 1957.

» Wat nu de jaarlijkse productie van een goederenwagen betreft, deze is gestegen van 70.000 tot 100.000 t/km per jaar.

» Onze inspanningen bleven overigens niet beperkt tot het technisch en financieel gebied. Aldus kon sinds 1953 het aantal arbeidsongevallen met 65 % verminderd worden.

» Al die maatregelen, mede door de actieve medewerking van de spoorwegmannen, hebben geleid tot een aanzienlijke verhoging der productiviteit van het personeel : het effectief is gedaald van 6 bedienden in 1950 tot 4,4 bedienden per miljoen verkeerseenheden, en zulks, ofschoon alle sociale wetten stipt werden nageleefd.

» Indien alle elementen gelijk gebleven waren, zou hierdoor de begroting van de N. M. B. S., dat voor 2/3 uit personeelsuitgaven bestaat, werkelijk ontlast geworden zijn.

» Jammer genoeg is zulks niet het geval, en wel om redenen die buiten het bereik van de beheersorganen van de N. M. B. S. liggen.

» De stijgingen van het *indexcijfer* hebben, op 1 februari en 1 november 1957, aanleiding gegeven tot een verhoging der lonen en pensioenen die 456 miljoen per jaar voor de N. M. B. S. vertegenwoordigt.

» Bovendien was, ondanks de reorganisatiemaatregelen die wij hebben kunnen aanwenden, de invoering van de 45-urenweek de oorzaak van een bijkomende uitgave van 100 miljoen frank per jaar.

» Zulke verhogingen der uitgaven, gepaard gaande met de daling van het goederenverkeer als gevolg van de terugloop der conjunctuur in het tweede halfjaar, hadden

» à un excédent de dépenses d'exploitation de 570 millions de francs pour l'exercice 1957. Compte tenu du crédit de 480 millions prévu à cet effet au budget de l'Etat, il reste donc un mali de 90 millions.

» Et quelles sont les prévisions pour 1958 ?

» Pendant le présent exercice, c'est durant toute l'année que nous aurons à supporter l'augmentation des salaires intervenue dans le courant de l'année dernière, ainsi que celle du prix des charbons et des autres fournitures. Et d'autres augmentations peuvent également survenir.

» Si nous pouvons prévoir un supplément de trafic voyageurs grâce à l'Exposition, il est cependant probable qu'il ne suffira pas à compenser la chute du trafic marchandises, due à une conjoncture moins favorable.

» Dans ces conditions, nous devons nous attendre à des difficultés accrues et il est urgent de remédier à la situation.

» Dans les comptes actuels de la S. N. C. B. figure le cumul des déficits du passé, qui s'élève actuellement à quelque 2 milliards de francs. Il ne correspond à aucune réalité concrète puisque, rien que pour les pensions des agents d'avant 1926, la S.N.C.B. a déjà payé plus de 13 milliards de francs en lieu et place de l'Etat.

» Il convient donc d'*apurer le passé*. Et c'est pourquoi l'Etat a prévu aux budgets de 1957 et de 1958 des subventions pour résorber ce déficit ainsi que des interventions pour combler l'arriéré de renouvellement qui en est résulté.

» C'est d'ailleurs ce qui a permis de lancer des commandes de voitures et de wagons, actuellement en cours d'exécution.

Il faut surtout *assainir définitivement* la situation, et la C. E. M. T. a défini clairement les remèdes à appliquer à cet effet.

» En premier lieu (nous citons textuellement le rapport des Suppléants): « il appartient à l'Etat, soit de faire disparaître les causes qui justifient une correction de normalisation, soit de prendre à son compte les charges correspondantes, soit enfin de faire supporter cette charge par ceux qui en bénéficient ».

» Dans le domaine des pensions comme dans celui des réductions tarifaires imposées, le principe de l'indemnité compensatoire a d'ailleurs déjà été admis et s'est concrétisé par des inscriptions budgétaires.

» Il faudrait porter équitablement ces indemnités à la hauteur des sacrifices, que, pour des raisons économiques, sociales et patriotiques, l'Etat juge devoir imposer à la S. N. C. B.

» Il faudrait aussi rembourser à la S. N. C. B. la moitié des frais de gardiennage des passages à niveau, qui intéressent la route au moins autant que le rail.

» Dans ces conditions, la Société Nationale sera évidemment mise en mesure d'assurer les renouvellements nécessaires au maintien de l'équipement du réseau, ce qui constitue un problème d'une importance fondamentale.

» La Société est parfaitement consciente de ce qu'elle constitue un service public primordial. Elle ne cherche pas à réaliser des bénéfices. Mais elle entend faire face à ses dépenses d'exploitation, à ses charges financières, et au maintien de son réseau dans l'état de sécurité indispensable.

» Cet assainissement financier est considéré par la C.E.M.T. comme « une mesure préalable et nécessaire ».

» als resultaat een tekort van 570 miljoen frank op de exploitatierekening van het dienstjaar 1957. Rekening houdende met het daartoe op de Rijksbegroting uitgetrokken krediet van 480 miljoen rest er nog een nadelig saldo van 90 miljoen.

» En wat zijn de vooruitzichten voor 1958 ?

» Gedurende dat dienstjaar zullen we het hele jaar door moeten instaan voor de verhoging van de lonen die het vorige jaar is ingetreden, alsook voor die van de prijs der steenkolen en andere benodigdheden. En andere verhogingen kunnen nog voorkomen.

» Indien, wegens de Tentoonstelling, een toeneming van het reizigersverkeer mag verwacht worden, dan zal ze vermoedelijk niet volstaan om de teruggang van het goederenverkeer, ingevolge een minder gunstige conjunctuur, te compenseren.

» In die omstandigheden moeten wij nog grotere moeilijkheden verwachten en het is hoogstnodig de toestand te verhelpen.

» In de huidige rekeningen der N. M. B. S. vinden wij het samengevoegde tekort uit het verleden, dat thans zowat 2 miljard frank beloopt. Dit beantwoordt aan geen enkele concrete werkelijkheid vermits de N.M.B.S., alleen al voor de pensioenen van het personeel van vóór 1926, reeds meer dan 13 miljard frank heeft uitbetaald in de plaats van de Staat.

» Het komt er dus op aan *het tekort uit het verleden aan te zuiveren*. Daarom heeft de Staat op de begrotingen van 1957 en 1958 toelagen uitgetrokken om dat tekort weg te werken en ook bijdragen ingeschreven om de daardoor ontstane vernieuwingsachterstand goed te maken.

» Zulks heeft het trouwens mogelijk gemaakt de thans in uitvoering zijnde bestellingen van rijtuigen en wagens in opdracht te geven.

» Het is vooral zaak de toestand *definitief te saneren* en de E. C. M. V. heeft duidelijk aangegeven welke middelen daartoe moeten worden aangewend.

» In de eerste plaats behoort de Staat (aldus het verslag van de Plaatsvervangers) er voor te zorgen ofwel dat de oorzaken worden uitgeschakeld die een normaliseringscorrectie wettigen, ofwel dat hij de overeenkomstige lasten voor zijn rekening neemt, ofwel ten slotte dat hij die last doet dragen door hen die er voordeel bij hebben.

» Inzake pensioenen en ook op het stuk van de opgelegde tariefverminderingen werd het principe van de compensatievergoeding trouwens reeds aangenomen en in concrete vorm toegepast door inschrijvingen op de begroting.

» Die vergoedingen zouden billijkheidshalve gelijk moeten zijn aan de offers die de Staat, om economische, sociale en vaderlandslievende redenen, meent aan de N. M. B. S. te moeten opleggen.

» Men zou aan de N. M. B. S. eveneens de helft moeten terugbetalen van de kosten voor bewaking der overwegen, die de weg ten minste evenveel als het spoor aanbelangen.

» In die omstandigheden zal de Nationale Maatschappij natuurlijk de vernieuwingen kunnen uitvoeren die nodig zijn om de uitrusting van het net in stand te houden, wat een probleem van hoofdzakelijk belang is.

» De Maatschappij is zich volkomen bewust van het feit dat zij een openbare dienst bij uitstek is. Zij is er niet op uit winst te maken. Doch zij wil voorzien in haar exploitatie-uitgaven en financiële lasten en tevens de noodzakelijke veiligheid van haar net in stand houden.

» Die financiële sanering wordt door de E. C. M. V. als een voorafgaande en noodzakelijke maatregel beschouwd.

» Mais il restera à résoudre le problème politique que pose la coexistence des moyens de transports, actuellement soumis à des obligations différentes.

» La C. E. M. T. a défini les principes qu'elle estime devoir mettre à la base de la coordination :

» — Si des raisons d'ordre général s'opposent à l'abandon de l'exploitation des lignes non rentables, la perte doit être supportée par la collectivité;

» — dans les différents modes de transport, il convient d'assurer l'égalisation des conditions de travail;

» — il faut mettre tous les modes de transport sur un pied d'égalité, en ce qui concerne le coût des infrastructures (nous signalons à ce sujet que la S.N.C.B. dépense 1.550 millions de francs pour des charges d'infrastructure dont l'Etat supporte l'équivalent pour la route et la voie d'eau);

» — l'égalité fiscale doit être établie entre les transports pour compte propre et les transports pour compte d'autrui;

» — les ententes entre transporteurs doivent être favorisées (cela ne sera guère possible avant que les inégalités les plus flagrantes aient disparu);

» — il convient d'octroyer au chemin de fer une plus grande liberté commerciale, ainsi que la possibilité de recourir à la technique automobile pour certains transports;

» — il faut aussi laisser au chemin de fer la liberté (dont jouissent ses concurrents) de conclure des contrats particuliers;

» — enfin, il convient d'assurer une coordination des investissements dans les divers moyens de transport. La création d'un Fonds des Transports a d'ailleurs déjà été envisagée par le Parlement. Il va de soi que la rentabilité des divers projets devrait être calculée suivant des principes identiques.

» Nous savons que c'est une tâche difficile à accomplir, mais il résulte du rapport des Suppléants et de la résolution des Ministres des Transports que ces mesures sont nécessaires, non seulement pour assainir la situation de la S. N. C. B., mais aussi pour assurer une saine organisation à l'économie des transports.

» Cet assainissement du marché des transports dans notre pays devra d'ailleurs être réalisé au plus tôt, car c'est avec des transports étrangers placés dans des conditions concurrentielles favorables (comme les hollandais) que nous allons être confrontés dans le cadre du Marché Commun.

» Faute d'avoir réalisé à un temps une saine coordination des transports, nous devrions nous attendre à une grave perte de substance pour l'économie du pays.

» Il est important de souligner que les mesures préconisées peuvent constituer une base valable de la politique commune des transports que doivent mettre en œuvre les six pays associés dans la Communauté Economique Européenne.

» C'est ce qu'on doit conclure du dernier rapport de la Commission des Transports de l'Assemblée Commune, dont beaucoup de recommandations rejoignent les conclusions des Ministres des Transports.

» Ces idées ont ainsi fait leur chemin, et rallient, au fond, tous ceux qui se penchent sur l'organisation de l'économie des transports, avec le souci de l'intérêt général.

» Il s'agit évidemment d'une œuvre malaisée, mais quand l'accord commence à se faire sur les principes à appliquer, on peut être certain qu'elle sera menée à bien.

» Er zal echter nog een taak overblijven, nl. de oplossing van het politiek probleem dat wordt gesteld door het *samenbestaan van vervoermiddelen*, waarvoor thans verschillende verplichtingen gelden.

» De E. C. M. V. heeft de beginselen vastgelegd waarop op zij de coördinatie meent te moeten grondvesten :

» — Indien de exploitatie van de niet rendabele lijnen om redenen van algemene aard niet kan worden stopgezet, moet het verlies door de gemeenschap worden gedragen;

» — in de verschillende vervoerwijzen moet de gelijkmaking van de arbeidsvoorwaarden doorgevoerd worden;

» — al de vervoerwijzen moeten, inzake kosten van de onderbouw, op gelijke voet worden gesteld (wij delen hieromtrent mede dat de N. M. B. S. jaarlijks 1.550 miljoen frank besteedt aan lasten van de onderbouw, terwijl de Staat op dit stuk voor de weg en de waterweg een gelijk bedrag uitgeeft);

» — de fiscale gelijkheid moet worden tot stand gebracht tussen het vervoer voor eigen rekening en het vervoer voor andermans rekening;

» — de overeenkomsten tussen vervoerders moeten in de hand worden gewerkt (zulks zal niet mogelijk zijn vooraleer de meest in 't oog lopende ongelijkheden zijn verdwenen);

» — aan de spoorweg dient een grotere commerciële vrijheid verleend, alsmede de mogelijkheid geboden om voor bepaald vervoer een beroep op de autotechniek te doen;

» — aan de spoorweg dient ook de vrijheid gelaten (die zijn concurrenten genieten) om particuliere contracten te sluiten;

» — ten slotte behoren de investeringen in de verschillende vervoermiddelen gecoördineerd te worden. Overigens werd door het Parlement de oprichting van een Vervoerfonds reeds overwogen. Het spreekt vanzelf dat de rendabiliteit der verschillende objecten volgens degelijke beginselen zou moeten berekend worden.

» Wij weten dat het een moeilijk te vervullen opdracht is, doch uit het verslag van de Plaatsvervangers en uit de resolutie van de Ministers van Vervoer blijkt dat die maatregelen noodzakelijk zijn, niet alleen om de toestand van de N. M. B. S. te saneren, doch ook om een gezonde organisatie van de vervoerseconomie te verzekeren.

» Die sanering van de vervoermarkt in ons land moet ten andere zo spoedig mogelijk worden doorgevoerd, want in het kader van de *Gemeenschappelijke Markt* zullen wij tegenover buitenlandse vervoerders staan die in gunstige concurrentievoorwaarden zijn geplaatst (zoals de Nederlanders).

» Wordt niet bijtijds een gezonde vervoerscoördinatie uitgewerkt, dan zouden wij een ernstig verlies voor 's lands economie moeten verwachten.

» Het is van belang er op te wijzen dat de aangeprezen maatregelen een degelijke grondslag kunnen vormen voor de gemeenschappelijke vervoerpolitiek die door de zes landen van de Europese Economische Gemeenschap dient gevoerd.

» Dit moet afgeleid worden uit het laatste verslag van de *Commissie van het Vervoer van de Gemeenschappelijke Vergadering*, waarvan veel aanbevelingen aansluiten bij de besluiten van de Ministers van Vervoer.

» Die denkbeelden zijn aldus overal doorgedrongen en smeden feitelijk een band tussen allen die zich, in het algemeen belang, bezig houden met de inrichting van de vervoereconomie.

Dit is natuurlijk een lastige taak, doch wanneer er een begin van akkoord is bereikt over de toe te passen beginselen mag men zeker zijn dat die taak tot een goed einde zal gebracht worden.

» L'opportunité de ces formes est maintenant reconnue en vue d'assainir la situation des transporteurs belges, comme pour leur permettre de soutenir la concurrence étrangère dans le Marché Commun.

» Aussi avons-nous pleine confiance dans la sagesse des solutions que le législateur apportera au problème des transports.

» On peut compter sur le chemin de fer pour tirer parti au mieux de l'intérêt général, des moyens d'action qui lui seront donnés.

» Qu'on n'oublie pas qu'il restera le moyen le plus qualifié pour les transports de masses, et que mieux que quiconque, il est prêt à s'adapter aux techniques les plus modernes.

» Il est un des premiers à utiliser les machines électroniques pour le travail de bureau.

» Il peut faire usage des sources d'énergie les plus économiques (et notamment de l'énergie nucléaire), et appliquer les ressources de l'électronique dans la signalisation et les autres installations de sécurité, comme le contrôle automatique de la conduite des trains.

» Il lui sera possible ainsi d'assurer un trafic croissant avec un personnel sans doute moins nombreux, mais d'une qualification de plus en plus élevée.»

QUESTION :

a) Les charges des emprunts sont-elles aussi lourdes pour les Chemins de fer que pour l'industrie privée?

b) Les charges d'infrastructure ne doivent-elles pas normalement incomber dans leur totalité à la S.N.C.B.?

c) Pourquoi la S.N.C.B. doit-elle acheter le charbon à de moins bonnes conditions, semble-t-il, que l'industrie privée?

RÉPONSE :

a) Les charges sont sensiblement les mêmes.

b) Les charges de l'infrastructure de la route et des voies d'eau sont supportées par l'Administration des Ponts et Chaussées, l'Administration des Voies navigables, etc., etc., ceci à la décharge des usagers. Dans l'exposé fait, c'est volontairement que l'on s'est abstenu d'invoquer les charges d'infrastructure.

c) Coût du charbon : la Société se trouve en position moins favorable que l'industrie privée parce qu'elle n'a pas la même liberté d'acheter où elle veut aux meilleurs conditions.

QUESTION :

a) Quel est le nombre de pensionnés à carrière mixte et sous le régime de la société actuelle?

b) Peut-on connaître les statistiques en matière de retenues sur salaire au profit de l'O.N.S.S., ceci afin de se rendre compte des charges qui résultent de l'emploi de nombreux journaliers à la S.N.C.B.?

c) Selon la loi, si la société était en boni, le personnel aurait droit à une gratification. Le personnel recevra-t-il cette gratification?

d) N'y a-t-il pas lieu de modifier les horaires sur les nouvelles lignes électriques?

RÉPONSE :

a) En 1957, il y avait encore 4.000 pensionnés ou veuves qui n'avaient jamais été au service de la S.N.C.B., donc pensionnés avant 1926. Le montant des pensions allouées pour les services prestés avant 1926 s'élève à 13 milliards sans les intérêts.

b) Dans les questions qui suivent on trouvera une statistique sur le nombre de journaliers employés par la Société au cours des exercices 1956 et 1957.

c) Les prescriptions légales ont à être respectées mais la question n'est pas d'actualité.

d) Il y aurait lieu de préciser ce qui ne convient pas.

» Er wordt thans toegegeven dat het nu tijd is om die hervormingen door te voeren ten einde de toestand van de Belgische vervoerders te saneren en opdat ze de buitenlandse mededinging in de Gemeenschappelijke Markt zouden kunnen weerstaan.

» Ook stellen wij alle vertrouwen in de wijsheid van de oplossingen die door de wetgever aan het vervoersvraagstuk zullen gegeven worden.

» Men mag op de spoorweg rekenen om, naar beste vermogen, in het algemeen belang, profijt te trekken van de actiemiddelen die te zijner beschikking worden gesteld.

» Er mag niet vergeten worden dat hij het geschikteste middel voor massavervoer zal blijven en beter dan wie ook klaar staat om zich aan de modernste technieken aan te passen.

» Hij is een der eerste om elektronische machines voor het kantoorwerk aan te wenden.

Hij kan gebruik maken van de goedkoopste energiebronnen (en onder meer van de kernenergie) en de hulpmiddelen van de electronica toepassen in de seininrichting en de andere veiligheidsinstallaties zoals de automatische controle van de treinbesturing.

» Hij zal aldus een toenemend verkeer met wellicht een minder talrijk doch steeds beter geschoold personeel, kunnen verwerken.»

VRAAG :

a) Zijn de lasten van de leningen even zwaar voor de Spoorwegen als voor de private-industrie?

b) Moeten de infrastructuurkosten niet normaal volledig ten laste vallen van de N.M.B.S.?

c) Waarom moet de N.M.S.B. steenkolen kopen tegen, naar het schijnt, minder voordelige voorwaarden dan de private nijverheid?

ANTWOORD :

a) De lasten zijn vrijwel dezelfde.

b) De lasten van de onderbouw van de weg en de waterwegen worden gedragen door het Bestuur van Bruggen en Wegen, het Bestuur van de Bevaarbare waterlopen, enz., enz., dit om de gebruikers te ontlasten. In de uiteenzetting werd opzettelijk geen melding gemaakt van de lasten van de onderbouw.

c) Kostprijs van de steenkolen : de Maatschappij verkeert in een minder gunstige positie dan de privé-industrie, omdat zij niet even vrij is om te kopen waar zij wil en tegen de gunstigste voorwaarden.

VRAAG :

a) Welk is het aantal gepensioneerden met gemengde loopbaan in het stelsel van de huidige maatschappij?

b) Graag kregen wij kennis van de statistieken op het stuk van afhoudingen op het salaris ten bate van de R.M.Z., ten einde ons rekenschap te geven van de lasten, voortvloeiend uit de indienstneming van talrijke dagloners bij de N.M.B.S.

c) Krachtens de wet heeft het personeel recht op een gratificatie als de maatschappij een voordelig saldo boekt. Zal het personeel deze gratificatie krijgen?

d) Is het niet nodig de dienstregeling te wijzigen op de nieuwe elektrische lijnen?

ANTWOORD :

a) In 1957 waren er nog 4.000 gepensioneerden en weduwen die niet bij de N.M.B.S. in dienst waren geweest, en die dus vóór 1926 waren gepensionerd. Het bedrag van de pensioenen, uitgekeerd wegens diensten gepresteerd vóór 1926, beloopt 13 miljard frank, zonder interesten.

b) In de hierna volgende vragen komt een statistiek voor nopens het aantal dagloners, in dienst bij de Maatschappij in de loop van de dienstjaren 1956 en 1957.

c) De wettelijke voorschriften moeten worden nageleefd, maar de kwestie is niet van actueel belang.

d) Hier zou moeten worden gepreciseerd waar er zich moeilijkheden voordoen.

QUESTION :

a) En vue d'améliorer le transport des 11 à 12.000 ouvriers et employés faisant la navette entre Termonde et Bruxelles, ne va-t-on pas décider la construction d'une troisième ligne ferrée sur le tronçon Jette-Bruxelles Nord ?

b) La centralisation des services n'est-elle pas nuisible pour le bon fonctionnement des Chemins de fer ? Le système antérieur n'était-il pas préférable ?

RÉPONSE :

a) *Tronçon Bruxelles-Jette* : La densité du trafic aux heures de pointe est devenue encore plus difficile depuis l'instauration de la semaine de cinq jours. En effet, les heures de travail des employés et des ouvriers coïncident; c'est pourquoi l'électrification de la ligne entre Bruxelles et Denderleeuw, par exemple, est envisagée. Une troisième voie sur le tronçon Bruxelles-Jette l'est également. Le Ministre des Communications a d'ailleurs installé une commission qui a pour mission d'étudier ces problèmes.

b) La centralisation actuelle s'impose, puisque les distances n'ont actuellement plus aucune signification. C'est la raison d'être du dispatching. Dans un proche avenir on disposera d'ailleurs de moyens de communication encore plus rapides que le téléphone actuel.

QUESTION :

Ne peut-on démolir la maisonnette qui obstrue la visibilité du passage à niveau sur la route Clabecq-Tubize ?

Il y aurait lieu d'élargir le passage à niveau de la gare de Petit-Rosières.

RÉPONSE :

Ces questions seront examinées. Cependant, l'incidence d'une initiative doit toujours être pesée, car la Société Nationale ne peut exécuter un travail qui incombe normalement à d'autres autorités, telles que les communes, etc...

QUESTION :

Quelles sont exactement les intentions de la S.N.C.B. en matière de suppression de lignes dans le Luxembourg ?

RÉPONSE :

La réduction ne sera pas importante.

QUESTION :

Concernant les lignes d'autobus affermées, où en est-on avec le problème de la coordination des transports, notamment entre la S.N.C.B. et les Vicinaux ? Comment se fait-il que les lignes vicinales les moins rentables sont exploitées par la S.N.C.V. alors que les lignes plus rentables sont affermées à des particuliers ?

RÉPONSE :

L'industrie privée exploitait certaines lignes pour son propre compte. Ces lignes étaient évidemment des lignes rentables importantes. Pour la plupart d'entre elles, la situation a été modifiée : elles ont été reprises par la S.N.C.B. ou la S.N.C.V. Il existe donc des lignes exploitées par des particuliers mais ce sont des lignes affermées.

Quand la S.N.C.B. estime qu'une ligne ferrée peut être exploitée plus rationnellement par des autobus, elle le fait; les usagers ne s'en plaignent pas d'ailleurs. Toutefois, il serait rationnel que les Vicinaux puissent exploiter toutes les lignes d'autobus. C'est au législateur qu'appartient la décision.

VRAAG :

a) Gaat men op het vak Jette-Brussel-Noord geen derde spoorbaan aanleggen om het vervoer te vergemakkelijken van de 11 à 12.000 arbeiders en bedienden, die tussen Dendermonde en Brussel heen- en terugreizen ?

b) Is de centralisatie van de diensten niet nadelig voor de goede werking van de spoorwegen ? Was het vroegere stelsel niet te verkiezen ?

ANTWOORD :

a) *Baanvak Brussel-Jette* : Het drukke verkeer op de spitsuren is nog moeilijker geworden sedert de invoering van de vijfdaagse werkweek. Want de arbeidsuren van bedienden en arbeiders vallen nu samen; daarom wordt o.m. gedacht aan electrificatie van de lijn Brussel-Denderleeuw. Ook de aanleg van een derde lijn op het vak Brussel-Jette wordt overwogen. De Minister van Verkeerswezen heeft trouwens een commissie ingesteld, die deze vraagstukken moet bestuderen.

b) De huidige centralisatie is een normale evolutie, gezien de afstanden geen hinderpaal meer zijn. Daarom bestaat de dispatching. In de nabije toekomst zal men trouwens over nog sneller communicatiemiddelen beschikken dan de huidige telefoon.

VRAAG :

Kan men het huisje niet afbreken, dat het uitzicht belemmert aan de overweg op de weg Klabbeek-Tubize ?

Ook de overweg aan het station Petit-Rosières zou moeten verbreed worden.

ANTWOORD :

Deze kwesties zullen onderzocht worden. De weerslag van een initiatief moet evenwel steeds afgewogen worden, want de Nationale Maatschappij behoeft geen werken uit te voeren die normaal toekomen aan andere overheidsorganen, zoals de gemeenten, enz.

VRAAG :

Welke zijn de bedoelingen van de N.M.B.S. inzake afschaffing van spoorlijnen in Luxemburg ?

ANTWOORD :

De vermindering zal niet aanzienlijk zijn.

VRAAG :

Hoever staat het met het probleem van de coördinatie van het vervoer, o.m. tussen de N.M.V.B. en de N.M.B.S. wat betreft de verpachte autobuslijnen ? Hoe komt het dat het buurtvervoer, dat het minst renderend is, door de N.M.V.B. wordt geëxploiteerd terwijl het meer renderende aan particulieren wordt verpacht ?

ANTWOORD :

Sommige lijnen werden voor eigen rekening door particuliere bedrijven geëxploiteerd. Het ging hier natuurlijk om belangrijke rentabele lijnen. Voor de meeste dezer lijnen werd de toestand evenwel gewijzigd : zij werden overgenomen door de N.M.B.S. of door de N.M.V.B. Er bestaan dus lijnen die door particulieren worden geëxploiteerd maar het zijn verpachte lijnen.

Wanneer de N.M.B.S. van mening is dat een spoorlijn beter door een autobuslijn vervangen wordt, gaat zij tot deze vervanging over; de gebruikers beklagen zich daarover niet. Om tot een meer rationele exploitatie te komen zouden alle autobuslijnen door de buurtspoorwegen moeten geëxploiteerd worden. Daarover moet de wetgever beslissen.

QUESTION :

- a) L'exploitation par autobus, offre-t-elle un avantage pour les Chemins de fer ?
 b) Les Chemins de fer vont-ils, à l'avenir, construire leur matériel dans leurs propres ateliers ?

RÉPONSE :

- a) L'exploitation des lignes d'autobus est plus avantageuse.
 b) La Société ne renonce pas à l'apport de l'industrie privée pour son matériel, mais elle a voulu démontrer qu'elle est à même de livrer du matériel excellent.

QUESTION :

- a) Qu'en est-il de la conversion de nos locomotives à vapeur en Diesel ?
 b) Quelle est la traction la plus avantageuse : électricité ou Diesel ?
 c) Ne faudrait-il pas envisager la construction de parkings, là où les autobus exploités par la Société ont leur point d'arrivée ou de départ ? (Voir situation déplorable à la gare de Contich-Casernes).

RÉPONSE :

- a) Il faudrait 500 Diesel pour remplacer les 8 à 900 locomotives à vapeur qui existent encore. C'est une question de financement. Le Diesel est meilleur marché que la vapeur : il rend possible une économie annuelle de 20 à 25 % du capital investi.
 b) L'électricité est moins chère que le Diesel, mais les frais d'investissement pour l'électricité sont évidemment beaucoup plus importants : c'est pourquoi l'électricité n'est rentable que si l'on a un trafic suffisant. La politique est donc la suivante : électricité sur les grandes lignes et Diesel sur les lignes secondaires.
 c) La question sera examinée.

QUESTION :

Où en est la question des relations entre le secteur Pensionnés affilié à la C. G. S. P. et la S. N. C. B. ?

RÉPONSE :

La S. N. C. B. doit appliquer en ce domaine les dispositions du Statut du Personnel qui fixent les relations de la Société avec les organisations du personnel.

QUESTION :

Où en est la question de la péréquation automatique des pensions des agents de la S. N. C. B. ?

RÉPONSE :

La question relative à la péréquation automatique des pensions est toujours à l'examen à la S. N. C. B.

QUESTION :

Lors de la discussion du budget des Communications pour 1954, le rapporteur M. De Kinder, confirmant en cela plusieurs de vos déclarations, assurait que la S. N. C. B. avait l'intention d'accorder à ses agents recrutés depuis 1926 et anciens combattants ou résistants, le même régime de bonifications pour la pension que celui accordé à leur collègues de l'Etat.

J'ai eu depuis lors, ainsi que certains de mes collègues au Parlement, l'occasion de revenir à plusieurs reprises sur ce problème auquel aucune solution n'a été donnée jusqu'à présent par la S. N. C. B., bien qu'elle ait admis que cette mesure était équitable et qu'elle ait déclaré fréquemment qu'elle ne voudrait faire aucune discrimination entre ses

VRAAG :

- a) Levert de exploitatie met autobussen voordelen op voor de Spoorwegen ?
 b) Zullen de Spoorwegen in de toekomst hun materieel vervaardigen in hun eigen werkhuizen ?

ANTWOORD :

- a) De exploitatie van autobuslijnen is voordeliger.
 b) De Maatschappij ziet niet af van de hulp van de private industrie voor de vervaardiging van haar materieel, maar zij heeft willen bewijzen dat zij in staat is uitstekend materieel te leveren.

VRAAG :

- a) Hoever staat het met de overschakeling van onze stoomlocomotieven op Dieseltractie ?
 b) Welke is de voordeligste tractie : Diesel of electriciteit ?
 c) Verdient het geen aanbeveling parkeerterreinen aan te leggen aan de eind- en vertrekpunten van de door de Maatschappij geëxploiteerde autobussen ? (Cf. de ellendige toestand aan het station van Kontich-Kazernen).

ANTWOORD :

- a) Er zouden 500 Diesellocomotieven nodig zijn om de 8 tot 900 nog bestaande stoomlocomotieven te vervangen. Dat is een kwestie van financiering. Dieseltractie is goedkoper dan stoomtractie : hierdoor kan men jaarlijks 20 tot 25 % op het geïnvesteerde kapitaal uitsparen.
 b) Elektriciteitstractie is goedkoper dan Dieseltractie, maar de investeringskosten voor elektriciteitstractie zijn natuurlijk veel aanzienlijker : daarom is elektriciteit alleen renderend indien het verkeer druk genoeg is. Men past derhalve elektrische tractie toe op de belangrijke lijnen en Dieseltractie op de bijkomende.
 c) Deze kwestie zal onderzocht worden.

VRAAG :

Hoever staat het met de kwestie van de betrekkingen tussen de sector Gepensioneerden, aangesloten bij de A. C. O. D., en de N. M. B. S. ?

ANTWOORD :

De N. M. B. S. is gehouden op dat gebied de bepalingen van het statuut van het personeel toe te passen die de betrekkingen van de Maatschappij met de personeelsorganisaties bepalen.

VRAAG :

Hoever staat het met de kwestie van de automatische perekwatie van de pensioenen van het personeel der N. M. B. S. ?

ANTWOORD :

De kwestie betreffende de automatische perekwatie van de pensioenen ligt steeds ter studie bij de N. M. B. S.

VRAAG :

Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeerswezen voor 1954 verklaarde onze verslaggever, de heer De Kinder — en hij herhaalde daarbij verscheidene van uw verklaringen — dat de N. M. B. S. de bedoeling had aan de leden van haar personeel die sinds 1926 in dienst gekomen zijn en die oudstrijder of weerstander waren dezelfde pensioenbijslagen te verlenen als aan het Rijkspersoneel.

Sindsdien heb ik, en ook sommige andere parlementsleden, deze kwestie terug te berde gebracht zonder dat de N. M. B. S. er enig gevolg aan gaf, ofschoon zij toegaf dat deze maatregel billijk was en ondanks haar herhaalde verklaringen volgens welke zij geen onderscheid wenste te maken tussen het personeel dat onder het Rijksbeheer

agents repris de l'Etat ou recrutés sous le régime Société surtout lorsqu'il s'agissait de leurs mérites patriotiques.

Vous avez répondu à ma dernière intervention qu'une décision favorable ne pourrait être prise à ce sujet que si une compensation pécuniaire était accordée à la S.N.C.B.

Or, il s'agit ici de la simple application des arrêtés-lois qui ont fixé les statuts de la Résistance et le Gouvernement a décidé en 1952 que les charges qui en découlent et qui sont imposées d'autorité à la S.N.C.B. doivent incomber à l'Etat.

Rien ne s'oppose donc à l'inscription du crédit nécessaire au budget ordinaire de votre Département.

J'ajouterai que tous les parastataux qui relèvent de votre autorité, R.T.T., R.V.A. et même I.N.R., accordent à leur personnel les mêmes bonifications qu'à l'Etat: seule la S.N.C.B. y fait exception pour une partie de ses agents.

RÉPONSE :

Compte tenu des errements en vigueur dans d'autres parastataux relevant de mon autorité et en m'appuyant sur les dispositions gouvernementales concernant la prise en charge par l'Etat des dépenses de personnel imposées d'autorité à la Société Nationale, je suis disposé à inviter la S.N.C.B. à étudier la question du point de vue de l'incidence budgétaire et à saisir le Gouvernement du problème.

QUESTION :

Je suis sollicité d'intervenir pour affermer en autobus la ligne Arlon - Athus - Virton - Bertrix.

Des renseignements reçus de la S.N.C.B., l'étude est en cours au sujet du remplacement des lignes de chemin de fer par des autobus.

Je demande d'être tenu au courant de ces études.

RÉPONSE :

L'étude du remplacement des trains par des autobus sur certaines lignes de la province de Luxembourg est en cours.

Comme elle n'est pas suffisamment avancée, il n'est pas possible, pour le moment, de communiquer des indications précises sur les réformes envisagées.

QUESTION :

a) Quand des mesures seront-elles prises à la S.N.C.B. :

1. — afin que le maximum des prestations prévues par l'O. G. 13 soit révisé en vue de diminuer les prestations;

2. — afin que la semaine de 5 jours soit appliquée au personnel roulant et au personnel de l'exploitation: les autres agents des ateliers, des directions bénéficiant de la semaine de 5 jours: seuls les agents de l'exploitation sont sacrifiés.

b) Quel est le nombre de postes vacants — de fonctionnaires et d'agents — par service et par groupe, à la S.N.C.B., pour les catégories suivantes: chefs de station, sous-chefs de station (par classe), facteurs de gare, rédacteurs, commis, officiers de police, etc.

RÉPONSE :

a) 1. — La durée maximum de la prestation journalière du personnel est fixée par la loi.

En ce qui concerne le personnel roulant, la Société, d'accord avec les organisations reconnues, a mis à l'étude la question tendant à ramener, dans la mesure du possible, la durée des prestations entre 7 heures et 9 heures.

2. — L'application de la semaine de 5 jours au personnel roulant et au personnel de l'exploitation n'est pas possible actuellement pour des raisons techniques.

Contrairement à ce que suppose l'honorable membre, la semaine de 5 jours n'est d'ailleurs appliquée que dans une minorité d'unités administratives (5 ateliers et quelques brigades de la Voie et de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation).

b) Le tableau ci-joint donne le nombre de postes vacants en ce qui concerne les catégories de personnel visées. La Société s'efforce de combler les emplois vacants par des candidats réguliers au fur et à mesure de ses possibilités.

verd angeworven en de beambten die door de maatschappij zelf in dienst waren genomen, vooral niet wanneer het om vaderlandlievende verdiensten ging.

Op mijn laatste tussenkomst hebt U geantwoord dat een gunstige maatregel slechts kon genomen worden mits toekenning van een vergoeding aan de N.M.B.S.

Het gaat hier nochtans om de eenvoudige toepassing van de besluitwetten betreffende de statuten van de weerstand en de Regering heeft in 1952 beslist dat de daaraan verbonden lasten die van hogerhand aan de N.M.B.S. opgelegd worden door de Staat moeten gedragen worden.

Er is dus geen bezwaar om het vereiste krediet uit te trekken op de gewone begroting van uw departement.

Ik wil er nog aan toevoegen dat alle parastale instellingen die onder uw bevoegdheid ressorteren, de R.T.T., de R.L.W. en zelfs het N.I.R. dezelfde voordelen verlenen als de Rijksdiensten, alleen de N.M.B.S. maakt een uitzondering voor een deel van haar personeel.

ANTWOORD :

Rekening gehouden met de toestand die in andere onder mijn gezag staande parastatale instellingen bestaat en gelet op de regeringsbepalingen inzake telastening door de Staat van de van hogerhand aan de Nationale Maatschappij opgelegde personeelsuitgaven, ben ik bereid de N.M.B.S. te verzoeken de kwestie te bestuderen uit het oogpunt van de terugslag op de begroting en het probleem bij de Regering aanhangig te maken.

VRAAG :

Men vraagt mij stappen te doen opdat de lijn Aarlen-Athus-Virton-Bertrix als autobusdienst zou worden verpacht.

Uit inlichtingen, ingewonnen bij de N.M.B.S., blijkt dat de vervanging van de spoorlijnen door autobussen wordt bestudeerd.

Ik vraag mij op de hoogte te houden van de stand dezer studies.

ANTWOORD :

Het vervangen van de treinen door autobussen op sommige lijnen uit de provincie Luxemburg is in studie genomen.

Daar die studie nog niet ver genoeg gevorderd is, kunnen voor het ogenblik geen nauwkeurige inlichtingen omtrent de overwogen hervormingen medegedeeld worden.

VRAAG :

a) Wanneer zullen bij de N.M.B.S. maatregelen worden genomen :

1. — om de maximale prestaties, bepaald in het A.B. 13, te herzien in de zin van een vermindering van de prestaties;

2. — om de vijfdaagse werkweek toe te passen voor het rijdend personeel en voor het personeel der exploitatie; de overige beambten van de werkplaatsen en van de directies werken slechts vijf dagen per week, alleen het personeel van de exploitatie kreeg dit voordeel tot dusver niet.

b) Hoeveel openstaande betrekkingen (ambtenaren en beambten) zijn er per dienst en per groep bij de N.M.B.S., voor de volgende categorieën: stationschefs, onderchefs (per klasse), goederenbeambten, opstellers, klerken, politie-officiërs, enz.

ANTWOORD :

a) 1. — De maximumduur van de dagelijkse prestaties van het personeel is vastgesteld bij de wet.

Wat het rijdend personeel betreft, heeft de Maatschappij, in gemeen overleg met de erkende organisaties, de kwestie die ertoe strekt de prestaties zoveel mogelijk tot een duur gaande van 7 en 9 uur te verminderen ter studie gelegd.

2. — Het is thans niet mogelijk de 5-dagenweek op het rijdend personeel en op het personeel van de exploitatie toe te passen, en wel om technische redenen.

In strijd met wat het achtbaar lid onderstelt, wordt de 5-dagenweek slechts in een minderheid van administratieve eenheden toegepast (5 werkplaatsen en enkele ploegen van de Baan en van de Directie Electriciteit en Seinrichting).

b) Bijgaande tabel geeft het aantal openstaande plaatsen, wat de bedoelde categorieën van personeel betreft. De Maatschappij tracht de openstaande plaatsen aan regelmatige kandidaten te begeben naarmate van de mogelijkheden.

Situation au 15 février 1958.

Toestand op 15 februari 1958.

Groupes	Chef de station 2 ^e cl. — Stationschef 2 ^e kl.	Chef de station 3 ^e cl. — Stationschef 3 ^e kl.	Chef de station 4 ^e cl. — Stationschef 4 ^e kl.	S/chef de stat. 1 ^{re} cl. — O/stat. chef 1 ^{re} kl.	S/chef de stat. 2 ^e cl. — O/stat. chef 2 ^e kl.	Rédac- teurs — Opstel- lers	Commis — Klerken	1 ^{er} chef de fac- tage — 1 ^{er} fac- tage- chef	Facteur de gare — Facteur	S/Com. de sur- veil. — Onder- toez. comm.	Officier de Police — Politie- officier	Groep
Anvers	—	1	3	1	—	8	—	2	2	—	—	Antwerpen.
Bruxelles	—	2	—	6	—	7	—	—	6	2	1	Brussel.
Charleroi	—	—	2	5	—	3	—	—	4	—	—	Charleroi.
Gand	1	—	9	—	1	3	—	2	4	—	—	Gent.
Hasselt	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	Hasselt.
Liège	—	1	2	7	4	11	5	—	18	—	—	Luik.
Mons	—	1	6	3	10	16	—	—	3	—	—	Bergen.
Namur	—	5	2	3	3	3	—	—	7	—	—	Namen.
	1 (1)	11 (2)	24 (1)	25 (2)	18 (3)	53 (3)	5 (3)	4 (1)	44 (3)	2 (1)	1 (1)	
Cadre prévu pour cha- que qualification ...	194	138	224	706	444	939	2001	28	3.435	10	80	Kader bepaald voor elke graad

(1) Ces emplois seront comblés prochainement (pour les emplois de chef de station de 4^e classe, une modification de la réglementation vient d'intervenir).

(2) Ces emplois ne peuvent momentanément être comblés à défaut de rédacteurs sollicitant leur passage au service du mouvement.

(3) Ces emplois ne peuvent momentanément être comblés par suite du manque de lauréats à certains examens et concours organisés par la Société (le cadre des facteurs de gare est alimenté par les commis).

(1) Deze betrekkingen zullen eerstdaags begeven worden (voor de betrekkingen van stationschef 4^e klasse is onlangs een wijziging in de reglementering aangebracht).

(2) Deze betrekkingen kunnen tijdelijk niet begeven worden bij gebrek aan opstellers die hun overplaatsing naar de dienst der beweging aanvragen.

(3) Deze betrekkingen kunnen tijdelijk niet begeven worden ingevolge gebrek aan kandidaten die voor bepaalde door de Maatschappij uitgeschreven gewone en vergelijkende examens geslaagd zijn (het kader van de stationsfacteurs wordt aangevuld door de klerken).

QUESTION :

Un Comité de Défense de l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui a son siège à l'Hôtel de Ville à Walcourt, sous la présidence de M. Chardon, nous a fait connaître le but poursuivi par une lettre datée du 6 septembre 1957.

26 communes se sont groupées en vue d'empêcher la suppression du service des trains de voyageurs sur de nombreuses lignes de Sambre-et-Meuse.

La S. N. C. B. va-t-elle supprimer les trains de voyageurs dans un bref délai? Ou la S. N. C. B. a-t-elle abandonné l'étude de la vicinalisation dans l'Entre-Sambre-et-Meuse?

RÉPONSE :

Les études en vue de la rationalisation éventuelle des divers modes de transport de voyageurs dans l'Entre-Sambre-et-Meuse viennent seulement de débiter.

Il n'est pas possible de fournir actuellement des précisions sur des modifications éventuelles dont la mise en application n'est d'ailleurs pas prévue avant 1959.

QUESTION :

Quelle est la charge annuelle pour la S. N. C. B. des réductions sur les tarifs de transport de voyageurs, accordées aux membres de familles nombreuses, invalides, prisonniers politiques et militaires?

Quelle est l'intervention de l'Etat dans ces réductions?

VRAAG :

Een Verdedigingscomité van de streek tussen Samber en Maas, dat zijn zetel heeft op het Stadhuis te Walcourt onder het voorzitterschap van de heer Chardon, heeft ons bij een van 6 september 1957 gedagtekende brief het door hem nagestreefde doel laten kennen.

26 gemeenten hebben een groepering gevormd ten einde de afschaffing van de dienst van de reizigerstreinen op de talrijke lijnen van de streek tussen Samber en Maas te beletten.

Zal de N. M. B. S. binnenkort overgaan tot de afschaffing van de reizigerstreinen? Of heeft de N. M. B. S. de studie van het lokaal-verkeer in de streek van Samber en Maas laten varen?

ANTWOORD :

Met de studies met het oog op de eventuele rationalisatie van de verschillende middelen voor het vervoer van reizigers in de streek tussen Samber en Maas is slechts een aanvang gemaakt.

Het is niet mogelijk thans nauwkeurig inlichtingen te verstrekken omtrent eventuele wijzigingen waarvan de toepassing ten andere niet voorzien is vóór 1959.

VRAAG :

Welk is de jaarlijkse last voor de N. M. B. S., van de verminderingen op het reizigersvervoer toegestaan aan de leden van de grote gezinnen, invaliden, politieke gevangenen, militairen?

Welke zijn de bijdragen van de Staat in deze verminderingen?

RÉPONSE :

La charge annuelle représentée par les réductions accordées sur les tarifs normaux est évaluée à 336 millions de francs pour 1958.

Cette charge se répartit comme suit (en millions de francs) :

1) Membres de familles nombreuses, anciens combattants, invalides et prisonniers politiques, avec 50 % de réduction ...	130
2) Invalides militaires, chômeurs et enfants de 4 à 10 ans des familles nombreuses, avec 75 % de réduction ...	112
3) militaires, avec 50 % de réduction ...	94

L'Etat intervient dans cette charge à concurrence de 50 %, soit (en millions de francs) :

Ministère des Communications (pour les deux premières catégories) ...	121
Ministère de la Défense nationale (pour la 3 ^e catégorie) ...	47
Total ...	168

QUESTION :

1) Dans le cadre de la politique dite de « mobilité de la main-d'œuvre », la S.N.C.B. s'est vue contrainte de consentir aux travailleurs des prix de transport atteignant à peine un peu plus du quart du prix de revient réel.

De cette façon — peut être y sont-ils contraints — les Chemins de Fer contribuent à retarder l'établissement d'industries dans les régions à chômage structurel, en Campine notamment. Grâce à cette politique de transports, les employeurs des régions du pays, actuellement fort industrialisées, continuent à puiser, aux frais des Chemins de Fer et de la communauté, la main-d'œuvre qui leur fait défaut dans les régions où celle-ci est excédentaire au lieu de sortir de leur immobilisme et de créer des entreprises nouvelles ou des filiales dans les régions à main-d'œuvre abondante.

L'étalement de l'industrie comporterait cependant des avantages, tant pour les travailleurs que pour les chemins de fer et pour la communauté.

2) Les chemins de fer constituent un élément précieux et indispensable de l'infrastructure qui se révèle nécessaire, dans un arrondissement tel que celui de Turnhout et dans une zone telle que celle du Canal Albert, en vue de provoquer l'établissement d'industries.

Les organismes qui se préoccupent de la prospérité de la Campine ou éventuellement les administrations communales qui élaborent un plan régional pour la zone située le long du Canal Albert, peuvent-elles faire appel au service d'études de S.N.C.F.B. en vue d'élaborer des plans de lignes de chemin de fer à construire au moment opportun ?

RÉPONSE :

1) La mobilité de la main-d'œuvre est un problème aux aspects multiples et parfois compliqués.

Pour les chemins de fer, la question se réduit en ordre principal à assurer, dans les meilleures conditions possibles de rapidité, de sécurité et de confort, le transport à destination et au départ des grands centres offrant des possibilités de travail et la main-d'œuvre répartie dans les régions rurales et peu industrialisées.

Il va de soi qu'ici également le tarif ferroviaire joue un rôle prépondérant, en raison de sa répercussion directe sur les revenus modestes.

D'où le niveau relativement bas des prix des abonnements hebdomadaires et de travail; d'où aussi l'indemnité versée par l'Etat à la S.N.C.B. en compensation partielle de la différence entre le prix coûtant des transports et les recettes perçues.

Il est fort douteux que l'augmentation radicale de ces prix de transport conduise d'emblée à l'établissement de nouvelles industries.

Dans ce domaine, d'autres facteurs importants, qui ne sont d'ailleurs pas du ressort du Département des Communications, entrent en jeu.

2) La construction de nouvelles lignes ferroviaires ne peut être envisagée que si l'on possède la certitude qu'un trafic suffisant garantira la rentabilité des capitaux investis.

La S.N.C.B. ne refusera certes pas sa collaboration pour l'élaboration de certains plans.

ANTWOORD :

De jaarlijkse last wegens de op de normale tarieven toegestane verminderingen, wordt voor 1958 op 336 miljoen frank geschat.

Deze last is ingedeeld als volgt (in miljoenen frank) :

1) Leden van grote gezinnen, oudstrijders, invaliden en politieke gevangenen, met 50 % vermindering ...	130
2) Militaire invaliden, werklozen en kinderen van 4 tot 10 jaar van de grote gezinnen, met 75 % vermindering ...	112
3) Militairen, met 50 % vermindering ...	94

De Staat vergoedt deze last tot beloop van 50 %, hetzij (in miljoenen frank) :

Ministerie van Verkeerswezen (voor de eerste twee categorieën) ...	121
Ministerie van Landsverdediging (voor de derde categorie) ...	47
Samen ...	168

VRAAG :

1) In het kader van de gekende politiek van « mobiliteit van de arbeidskracht » wordt de N.M.B.S. gedwongen abnormale vervoerprijzen aan de arbeiders toe te staan, die amper iets meer dan een vierde van de werkelijke kostprijs bedragen.

Op die manier — wellicht noodgedwongen — helpen de Spoorwegen mede de vestiging van de industrie in te streken met structurele werkloosheid, zoals de Kempen te vertragen. Inderdaad, dank zij die vervoerpolitiek, blijven de patroons in de actuele industriële gewesten van het land, steeds verder hun ontbrekende arbeidskracht betrekken uit de streken met een overschot, op de kosten van de Spoorwegen en van de gemeenschap, in plaats van uit hun immobilisme te treden, en nieuwe bedrijven of uitbreidingen op te richten in die streken waar overvloedige arbeidskrachten voorhanden zijn.

Die spreiding van de nijverheid zou nochtans in 't voordeel uitvallen én van de arbeiders, én van de spoorwegen én van de gemeenschap.

2) De Spoorwegen zijn een kostbaar en onmisbaar element van de noodzakelijke infrastructuur, welke in een arrondissement als Turnhout, en een zone als die van het Albertkanaal, noodzakelijk is om de industriële vestiging aan te trekken.

Kunnen de welvaartsorganismen in de Kempen, of desgevallend de gemeentebesturen die een streekplan laten aanleggen voor de zone langs het Albertkanaal, een beroep doen op de studiediensten van de N.M.B.S. om plannen uit te werken van spoorlijnen welke op het geschikte moment zouden moeten aangelegd worden.

ANTWOORD :

1) De mobiliteit van de arbeidskrachten is een probleem met veel en soms ingewikkelde aspecten.

Voor de spoorweg komt het in hoofdzaak er op neer de over de landelijke en weinig geïndustrialiseerde gewesten verspreide arbeidskrachten onder de best mogelijke voorwaarden van snelheid, veiligheid en comfort, te brengen en af te halen in de grote centra waar werkgelegenheid geboden wordt.

Vanzelfsprekend speelt het spoorwegtarief hier ook een overwegende rol, gelet op de rechtstreekse terugslag op de bescheiden inkomens.

Vandaar het betrekkelijk laag niveau van de prijzen van de werkweekabonnementen; vandaar ook de door de Staat aan de N.M.B.S. uitgekeerde vergoeding om het verschil tussen de kostende prijs van het vervoer en de geïnde ontvangst ten dele te compenseren.

Het valt alleszins te betwijfelen dat radicale verhoging van deze vervoerprijzen meteen zou leiden tot de vestiging van nieuwe industrieën.

In deze laten andere factoren, die trouwens niet onder het Departement van Verkeerswezen ressorteren, een beslissende invloed gelden.

2) Het aanleggen van nieuwe spoorlijnen kan eerst dan overwogen worden wanneer zekerheid verworven is op het stuk van voldoende trafik om de te investeren kapitalen te doen renderen.

De N.M.B.S. zal voorzeker haar medewerking voor het uitwerken van bepaalde plannen niet weigeren.

QUESTION :

Depuis plusieurs mois, les deux Directeurs Généraux Adjoints de la S. N. C. B. ont été invités à cesser leurs fonctions.

Je désirerais savoir la date de cette décision et l'autorité qui s'est prononcée.

Les fonctionnaires en question ne seront-ils pas remplacés ?

RÉPONSE :

Les intéressés sont actuellement éloignés du service pour raison de santé.

Aucune décision, dans le sens indiqué par l'honorable membre, n'a été prise.

QUESTION :

L'électrification prendra-t-elle encore de l'extension ?

Y a-t-il un programme pour les années immédiates ?

RÉPONSE :

Une commission de travail a été constituée afin d'étudier le problème et de dresser le programme d'électrification pour les années à venir.

QUESTION :

Où en est-on avec la semaine de 5 jours pour le personnel de la Direction Générale, des groupes, des arsenaux et du personnel en général.

RÉPONSE :

La question de l'instauration de la semaine de 5 jours pour le personnel de la Direction et des groupes est à l'étude.

Le personnel de l'atelier central de Malines et de certaines autres unités administratives bénéficie déjà de cette mesure.

Il n'est pas envisagé d'étendre cette formule à d'autres services, si cette mesure doit provoquer des dépenses supplémentaires pour la Société.

QUESTION :

Comment faut-il interpréter les nouvelles dispositions de l'arrêté-loi (*Moniteur belge* du 25 décembre 1957) modifiant la loi au sujet des parastataux en ce qui concerne la S. N. C. B. ?

Exemple : les cadres du personnel devront-ils être fixés par arrêté royal ?

RÉPONSE :

Aux termes de l'article 11 de l'arrêté royal du 18 décembre 1957, le cadre de la Société Nationale des Chemins de fer est à fixer par le Roi sur proposition du Ministre des Communications et du Premier Ministre.

QUESTION :

Quelle est la situation du personnel de la S. N. C. B. ? L'effectif continue-t-il à diminuer ?

Pourriez-vous me fixer sur le nombre d'agents :

- a) statutaires;
- b) journaliers;
- c) au 31 décembre 1956;
- d) au 31 décembre 1957 ?

RÉPONSE :

L'effectif du personnel de la S. N. C. B. a continué à diminuer en 1957 ainsi que le démontre le tableau ci-après :

VRAAG :

Sedert verscheidene maanden werden de twee adjunct-directeurs-generaal van de N. M. B. S. verzocht hun ambt neer te leggen.

Welke is de datum van deze beslissing en de overheid die ze heeft genomen.

Zullen deze ambtenaren niet vervangen worden ?

ANTWOORD :

De betrokkenen zijn thans uit de dienst ontslagen om gezondheidsredenen.

Generlei beslissing werd in de door het achtbaar lid opgegeven zin genomen.

VRAAG :

Zal de elektrificering nog uitbreiding nemen ?

Bestaat er een programma voor de eerstkomende jaren ?

ANTWOORD :

Een werkcommissie werd opgericht om het vraagstuk te onderzoeken en het programma der elektrificatie voor de volgende jaren op te maken.

VRAAG :

Hoever staat het met de vijfdaagse werkweek voor het personeel van de Algemene Directie, groepen en arsenaal en voor het personeel in het algemeen ?

ANTWOORD :

De kwestie van het invoeren van de 5-dagenweek voor het personeel van de Directie en van de groepen ligt ter studie.

Het personeel van de hoofdwerkplaats te Mechelen en van sommige andere administratieve eenheden geniet reeds deze maatregel.

Er wordt niet overwogen deze formule tot andere diensten uit te breiden, indien die maatregel tot bijkomende uitgaven voor de Maatschappij aanleiding moet geven.

VRAAG :

Hoe moeten de nieuwe bepalingen geïnterpreteerd worden van de besluitwet (*Belgisch Staatsblad* van 25 december 1957) tot wijziging van de wet op de parastatale instellingen, wat de N. M. B. S. betreft ?

Voorbeeld : zullen de kaders van het personeel bij koninklijk besluit worden vastgesteld ?

ANTWOORD :

Luidens artikel 11 van het koninklijk besluit van 13 december 1957 dient het kader van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen door de Koning vastgesteld op de voordracht van de Minister van Verkeerswezen en van de Eerste-Minister.

VRAAG :

Welke is de toestand van het personeel van de N. M. B. S. ? Vermindert het aantal personeelsleden nog steeds ?

Kan U me inlichten nopens het aantal personeelsleden :

- a) statutair personeel;
- b) dagloners;
- c) op 31 december 1956;
- d) op 31 december 1957 ?

ANTWOORD :

De getalsterkte van het personeel van de N. M. B. S. is in 1957 verder verminderd, zoals blijkt uit de volgende tabel :

	Au 31-12-1956	Au 31-12-1957
Agents statutaires	71.986	71.112
Agents non statutaires... ..	6.959	6.913
Total	78.945	78.025

QUESTION :

Ne conviendrait-il pas d'incorporer une partie du personnel journalier dans le personnel définitif en vue d'améliorer le rendement de ces agents étrangers à la S.N.C.B.?

RÉPONSE :

La S.N.C.B. fait appel à des journaliers pour exécuter des travaux saisonniers ou de suppléance, ou pour des entreprises déterminées à caractère passager.

L'utilisation de cette main-d'œuvre n'énerve en rien le recrutement d'agents statutaires dans les limites du cadre définitif autorisé.

QUESTION :

Quel est le résultat financier escompté pour l'exercice 1957?

RÉPONSE :

Les écritures comptables de l'exercice 1957 ne sont pas encore clôturées; tout fait prévoir que cet exercice se soldera par un mali de 90 millions.

QUESTION :

Le Conseil s'est réuni plusieurs fois depuis le 1 novembre 1957 sans que les 21 membres soient nommés. Il n'y aurait eu que 16 membres désignés.

Les décisions prises par le Conseil de 16 membres sont-elles valables?

Si non, ces décisions vont-elles être confirmées par le Conseil au complet?

RÉPONSE :

Les décisions prises par le Conseil d'Administration composé de 16 membres au cours de ses réunions des 13 et 20 décembre 1957, ont été confirmées toutes et chacune par le Conseil au complet lors de sa séance du 31 janvier 1958.

QUESTION :

Le mouvement des wagons est-il en régression?

Quelle est la différence entre l'année 1956 et 1957?

RÉPONSE :

Le mouvement des wagons est en régression tel qu'il apparaît ci-après :

Wagons chargés en service commercial.

(en milliers)	1956	1957	Différence
Wagons complets	3.583	3.358	- 225
Wagons messageries	399	404	+ 5

QUESTION :

Serait-il vrai que des fournisseurs d'essence auraient préféré le transport par fer parce que le coût est moins élevé mais qu'ils auraient choisi la route parce que la rotation des citernes serait trop lente?

	Op 31-12-1956	Op 31-12-1957
Statutair personeel... ..	71.986	71.112
Niet-statutair personeel	6.959	6.913
Totaal	78.945	78.025

VRAAG :

Zou een gedeelte van de dagloners niet in het vast personeel moeten opgenomen worden, ten einde het rendement van dit personeel, dat niet tot de N.M.B.S. behoort, op te voeren?

ANTWOORD :

De N.M.B.S. doet een beroep op de dagloners voor het uitvoeren van seizoen- of bijkomende werken, of voor bepaalde werken van tijdelijke aard.

Het aanwenden van dergelijke arbeidskrachten belet geenszins de aanwerving van statutaire personeelsleden binnen de perken van het toegestaan definitief kader.

VRAAG :

Wat is het verwachte financieel resultaat voor het dienstjaar 1957?

ANTWOORD :

De boekhouding van het dienstjaar 1957 is nog niet afgesloten; alles laat voorzien dat dit dienstjaar een nadelig saldo van 90 miljoen zal opleveren.

VRAAG :

De Raad is sedert 1 november 1957 verscheidene malen bijeengekomen zonder dat de 21 leden waren benoemd. Er zouden slechts 16 leden aangewezen zijn.

Zijn de beslissingen die werden genomen door een Raad van 16 leden geldig?

Zo niet, zullen die beslissingen door de voltallige Raad worden bekrachtigd?

ANTWOORD :

De beslissingen die door de Raad van Beheer samengesteld uit 16 leden in zijn vergaderingen van 13 en 20 december 1957 genomen werden, zijn alle één voor één door de voltallige Raad in zijn vergadering van 31 januari 1958 bekrachtigd geworden.

VRAAG :

Wijst het verkeer der wagons op een achteruitgang?

Wat is het verschil tussen de jaren 1956 en 1957?

ANTWOORD :

Het verkeer der wagons vertoont een achteruitgang, zoals blijkt uit de volgende tabel :

Geladen wagons in handelsverkeer.

(in duizendtallen)	1956	1957	Vershil
Wagenladingen	3.583	3.58	- 225
Wagens bestelgoederen	399	404	+ 5

VRAAG :

Is het waar dat de benzineleveranciers de voorkeur gaven aan het vervoer per spoor omdat dit goedkoper is, maar dat zij ten slotte het vervoer over de weg hebben gekozen omdat de omlooptijd van de tankwagens te traag is?

RÉPONSE :

Afin d'accélérer la rotation du matériel privé, affecté aux transports d'essence, la S.N.C.B. a établi des acheminements spéciaux et n'a jamais manqué d'examiner, avec toute l'attention requise, les cas qui lui furent soumis.

Cependant, il est un fait que, malgré les interventions des propriétaires de wagons-citernes, beaucoup de destinataires retiennent des wagon dans leurs installations au-delà du délai normalement prévu pour leur déchargement, de sorte que la durée de rotation de ce matériel s'en trouve sérieusement ralentie. Il en résulte évidemment que dans ce cas, les charges financières supportées par les propriétaires des wagons, ne sont pas compensées par les avantages accordés par la S.N.C.B. et qui ont été calculés en tenant compte d'une durée de rotation normale du matériel.

QUESTION :

Quel sera le nombre de voitures métalliques fournies de la commande des 450; au 31 décembre 1957; au 30 avril 1958?

QUESTION :

Les premières voitures métalliques de cette commande dont les premières livraisons étaient prévues pour mars 1958, seront livrées en juillet 1958.

En dehors de ce matériel commandé à l'industrie privée, une série de 100 autres voitures métalliques a été mise en construction par la S.N.C.B. dans ses ateliers centraux de Malines et 94 de ces voitures sont déjà en service actuellement.

QUESTION :

La mobilité de la main-d'œuvre est une excellente mesure, mais elle donnerait une perte de 1.300 millions de francs, malgré la subvention de 50 %.

L'intervention de l'Etat ne pourrait-elle être augmentée et portée à 75 % comme dans d'autres cas?

RÉPONSE :

La perte sur les abonnements d'ouvriers et de travail est évaluée par la S.N.C.B. à 1.454 millions pour 1957 et à 1.567 millions pour 1958.

L'intervention de l'Etat a été de 727 millions, soit 50 % en 1957; le même montant est prévu pour l'exercice 1958, ce qui laissera à la S.N.C.B. un déficit de 830 millions.

La S.N.C.B. a demandé que l'indemnisation de cette perte soit portée de 50 à 80 %, ce qui serait conforme aux principes retenus par la résolution de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

QUESTION :

A la discussion de chaque budget des Communications, j'ai préconisé un inventaire des charges des agents de l'Etat pensionnés par la S.N.C.B. et de ceux ayant une carrière mixte.

Monsieur le Ministre voudrait-il me fixer si une formule est déjà intervenue afin de connaître quelle serait la redevance de l'Etat à la S.N.C.B.?

RÉPONSE :

Le montant des charges de pensions pour les anciens agents de l'Etat repris par la S.N.C.B. a été établi sur la base des formules actuarielles, il s'élève respectivement : à

1.055 millions francs pour 1957;
1.029 millions francs pour 1958.

Pour le passé, le cumul de ces charges, de 1926 à 1956, représente 15,5 milliards de francs.

Sur ces montants, l'Etat est intervenu une première fois pour 3 milliards et depuis 1954 pour 350 millions de francs par an.

ANTWOORD :

Ten einde de omloop van het voor het benzinevervoer gebezigde privaat materieel te versnellen, heeft de N.M.B.S. speciaal vervoer ingericht, en zij heeft nooit nagelaten de haar voorgelegde gevallen met al de nodige aandacht te onderzoeken.

Het is echter een feit, dat ondanks de tussenkomst van eigenaars van tankwagens tal van bestemmingen wagens in hun installaties houden buiten de termijn die normaal voor het lossen ervan bepaald is, zodat de omloop van dat materieel daardoor merkkelijk vertraagd wordt. Hieruit volgt natuurlijk, dat in dat geval de door de eigenaars van de wagens gedragen financiële last niet wordt gecompenseerd door de voordelen die door de N.M.B.S. worden verleend en berekend zijn voor een normale omlooptijd van het materieel.

VRAAG :

Hoeveel van de bestelde 450 metalen wagens waren reeds geleverd op 31 december 1957; 30 april 1958?

ANTWOORD :

De eerste metalen rijtuigen van deze bestelling, waarvan de eerste leveringen voor maart 1958 voorzien waren, zullen in juli 1958 geleverd worden.

Buiten dit bij de private nijverheid besteld materieel, heeft de N.M.B.S. een reeks van 100 andere metalen rijtuigen doen bouwen in haar hoofdwerkplaatsen te Mechelen, en 94 van deze rijtuigen zijn thans reeds in gebruik genomen.

VRAAG :

De mobiliteit van de arbeidskrachten is een uitstekende zaak, maar zij zou een verlies van 1.300 miljoen opleveren ondanks de subsidie van 50 %.

Zou de Staatstoelage niet kunnen verhoogd worden tot 75 %, zoals in andere gevallen?

ANTWOORD :

Het verlies op de werklieden- en werkabonnementen wordt door de N.M.B.S. geraamd op 1.454 miljoen voor 1957 en op 1.567 miljoen voor 1958.

De Staat heeft in 1957 een bijdrage verleend van 727 miljoen, of 50 %; voor het dienstjaar 1958 is hetzelfde bedrag uitgetrokken, wat een tekort van 830 miljoen voor rekening van de N.M.B.S. zal laten.

De N.M.B.S. heeft gevraagd dat verlies te vergoeden tot beloop van 80 in plaats van 50 %, wat zou stroken met de principes voorkomende in de resolutie van de Europese Conferentie der Ministers van Vervoer.

VRAAG :

Bij elke behandeling van de begroting van Verkeerswezen stel ik voor een inventaris te maken van de lasten verbonden aan de door de N.M.B.S. gepensioneerde personeelsleden van de Staat en degenen die een gemengde loopbaan hadden.

De heer Minister gelieve mij mede te delen of er reeds een formule werd uitgewerkt om de door de Staat aan de N.M.B.S. verschuldigde vergoeding te bepalen?

ANTWOORD :

Het bedrag van de pensioenslasten voor de door de N.M.B.S. overgenomen leden van het Rijkspersoneel werd vastgesteld op grond van de actuariële formules en belooft respectievelijk :

1.055 miljoen frank voor 1957;
1.029 miljoen frank voor 1958.

Voor het verleden vertegenwoordigt de samenvoeging van die lasten, van 1916 tot 1956, 15,5 miljard frank.

Op die sommen heeft de Staat een eerste maal bijgedragen voor 3 miljard, en sedert 1954 voor 350 miljoen frank per jaar.

QUESTION :

Quel est le plan de simplification des lignes de chemins de fer pour l'avenir ?

RÉPONSE :

La Société Nationale des chemins de fer belges a entrepris pour l'ensemble du pays des études tendant à rationaliser et coordonner les divers modes de transport des voyageurs, à les adapter aux besoins actuels de la clientèle et à améliorer sensiblement les facilités de déplacement.

Ces études ont abouti à des premières réalisations pour ce qui concerne toute la région située au nord des lignes Courtrai - Gand - Bruxelles - Liège - Herbestal.

Pour les autres régions du pays les études sont en cours mais elles ne sont pas suffisamment avancées pour permettre d'en tirer des conclusions.

On ne manquera pas de s'inspirer des résultats favorables de certaines réalisations déjà effectuées dans le passé.

Aucune refonte de l'organisation actuelle, là où elle s'imposera, ne pourra de toute façon être réalisée avant 1959.

QUESTION :

Quelle est, pour les années 1954-55-56-57 la consommation et la dépense y afférente en charbon, en gaz-oil, en électricité pour la traction des trains ?

Quelle est la production des moyens de traction (locomotive à vapeur, diesel, locomotive électrique) pour les années 1954-55-56 et 57 ?

RÉPONSE :

La production des moyens de transports ainsi que leur prix de revient à la tonne/km brute remorquée pour les années 1954-55-56-57 sont fournis par le tableau ci-après :

	1954	1955	1956	1957	
<i>Traction vapeur :</i>					<i>Stoomtractie :</i>
Km parcours (milliers)	72.898	67.328	56.776	47.035	Aantal afgelegde km (duizendtallen).
Consommation de charbon (tonnes) ...	1.537.621	1.443.901	1.272.851	1.019.937	Kolenverbruik (ton).
Prix de revient (en centimes)	13,9	14,1	16,3	17,5	Kostprijs (in centimes).
<i>Traction Diesel :</i>					<i>Dieselfractie :</i>
Km parcours (milliers)	12.970	20.732	30.606	31.438	Aantal afgelegde km (duizendtallen).
Consommation de gazoil (milliers kg) ...	6.535	24.284	50.136	52.465	Gasolilverbruik (duizendtallen kg).
Prix de revient (en centimes)	25,7	9	6,8	7,1	Kostprijs (in centimes).
<i>Traction électrique :</i>					<i>Elektrische tractie :</i>
Km parcours (milliers)	11.920	17.226	29.059	43.344	Aantal afgelegde km (duizendtallen).
Consommation électrique (mill. de kWh.)	105.483	161.387	242.613	323.544	Elektriciteitsverbruik (duizendtal. Kwh.).
Prix de revient (en centimes)	6,8	6,1	6,4	6,1	Kostprijs (in centimes).

QUESTION :

Quel est le nombre d'agents affectés au service des trains : chefs-gardes, machinistes, chauffeurs, nécessaires pour assurer le service des trains en octobre 1955 et en octobre 1957.

VRAAG :

Welke is het aanpassingsplan van de spoorwegen voor de toekomst ?

ANTWOORD :

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen heeft voor gans het land studiën ondernomen met het doel de verschillende middelen voor het vervoer van reizigers te rationaliseren en te coördineren, ze aan de huidige behoeften van de clientèle aan te passen en de verkeersmogelijkheden merklijk te verbeteren.

Deze studiën hebben tot eerste verwezenlijkingen geleid voor gans de streek gelegen ten noorden van de lijnen Kortrijk - Gent - Brussel - Luik - Herbestal.

Voor de andere streken van het land zijn de studiën aan de gang, doch ze zijn nog niet ver genoeg gevorderd om daaruit conclusies te kunnen trekken.

Men zal niet nalaten zich te schikken naar de gunstige resultaten van zekere verwezenlijkingen uit het verleden.

Geen enkele hervorming van de huidige organisatie zal in ieder geval, daar waar zij zich zal opdringen, vóór 1959 kunnen doorgevoerd worden.

VRAAG :

Hoeveel bedraagt, voor de jaren 1954-55-56-57, het verbruik van steenkool, gasoil en elektriciteit voor het aandrijven van de treinen, en welk bedrag is daarvoor uitgegeven ?

Welke is de opbrengst van de vervoermiddelen (locomotief met stoomtractie, dieselfractie, elektrische tractie) voor de jaren 1954-55-56-57 ?

ANTWOORD :

De opbrengst van de vervoermiddelen alsmede hun kostprijs per gesleepte bruto ton/km voor de jaren 1954-55-56-57 zijn opgegeven in de volgende tabel :

Hoeveel treinpersoneel. — hoofdwachters, machinisten, stokers, — was er nodig om de treinen te bedienen in oktober 1955 en in oktober 1957 ?

RÉPONSE :

1) Le personnel nécessaire à la conduite des trains s'élevait :

- a) au 1^{er} octobre 1955 à 8.168 unités,
b) au 1^{er} octobre 1957 à 7.602 unités.

2) Le personnel « chefs-gardes » et « gardes » s'élevait :

- a) au 1^{er} octobre 1955 à 3.017 unités,
b) au 1^{er} octobre 1957 à 2.739 unités.

QUESTION :

Quel est le détail des voyageurs-kilomètres pour les années 1954, 1955, 1956, 1957, voyageurs à prix plein, à prix réduit, abonnements de semaine, abonnements ordinaires, abonnements ouvriers, abonnements scolaires, etc. ?

RÉPONSE :

Le tableau ci-dessous donne l'évolution du trafic par catégorie de voyageurs depuis 1954.

(en millier de voyageurs-km) :

Catégories de voyageurs	1954	1955	1956	1957	Categorieën van reizigers
Voyageurs à prix plein	1.552.296	1.609.954	1.627.124	1.659.548	Reizigers tegen volle prijs.
Voyageurs à prix réduit	1.313.716	1.356.751	1.358.235	1.321.992	Reizigers tegen verminderde prijs.
Abonnements ordinaires	850.448	902.437	962.212	1.032.303	Gewone abonnements.
Abonnements réseau et voyageurs de commerce	227.877	221.842	219.327	216.137	Abonnements voor gans het net en voor handelsreizigers.
Abonnements scolaires	304.288	288.990	304.819	316.422	Schoolabonnementen.
Abonnements de 5 et 10 jours	15.279	19.087	24.610	31.240	Abonnements voor 5 en 10 dagen.
Abonnements de travail	443.554	444.124	433.904	428.204	Werkabonnementen.
Abonnements ouvriers	2.854.094	3.002.428	3.402.800	3.547.373	Abonnements voor werklieden.
Total... ..	7.561.552	7.845.613	8.333.031	8.553.219	Totaal.

QUESTION :

Le passage à niveau n° 115 à Dinant-Bouvignies, ligne 154, est un de ceux qui entravent le plus la circulation routière.

Les travaux comportant l'aménagement de la route de contournement de ce passage ne seront pas terminés de si tôt.

La S.N.C.B. ne pourrait-elle envisager la possibilité de réduire au strict minimum la fermeture des barrières. Mercredi 29 janvier dernier, ce passage est resté fermé environ une heure.

L'autobus de la S.N.C.B. quittant Namur à 19 h. 15 n'a même pas pu atteindre la gare de Dinant pour y déposer et prendre les voyageurs vers Namur.

La circulation routière a dû être détournée.

RÉPONSE :

L'entrave à la circulation routière que constitue le passage à niveau n° 114 à Dinant-Bouvignies (et non 115 situé à Dinant côté Anseremme) retient toute l'attention de la S.N.C.B., qui a pris récemment encore diverses mesures pour y remédier. C'est ainsi que :

1) La manœuvre manuelle du treuil des barrières a été remplacée par la manœuvre électrique depuis le 24 janvier 1958, ce qui permet l'ouverture à l'occasion d'un intervalle très court entre deux circulations successives;

ANTWOORD :

1) Het nodige personeel voor het bedienen van de treinen bedroeg :

- a) op 1 oktober 1955, 8.168 eenheden,
b) op 1 oktober 1957, 7.602 eenheden.

2) Het hoofdwachters- en wachterspersoneel bedroeg :

- a) op 1 oktober 1955, 3.017 eenheden,
b) op 1 oktober 1957, 2.739 eenheden.

VRAAG :

Luitvoeringe opgave van de reiziger-kilometers voor de jaren 1954, 1955, 1956 en 1957, reizigers tegen volle prijs, tegen verminderde prijs, weekabonnementen, gewone abonnements, abonnements voor werklieden, schoolabonnementen, enz. ?

ANTWOORD :

De tabel hierna geeft de evolutie van het verkeer per categorie van reizigers sedert 1954.

(in duizendtallen reizigers-kilometers) :

VRAAG :

De overweg n° 115 te Dinant-Bouvignies, lijn 154, is een van diegene die het wegvervoer het meest hinderen.

De werken die werden ondernomen om een omleiding rond die overweg aan te leggen zullen nog zo gauw niet klaar zijn.

Zou de N.M.B.S. de mogelijkheid niet kunnen onderzoeken om de sluitbomen slechts gedurende de strikt nodige tijd te sluiten. Op woensdag 29 januari is deze overweg gedurende ongeveer een uur gesloten gebleven.

De autobus van de N.M.B.S. die te Namen vertrekt te 19 u. 15 heeft zelfs het station te Dinant niet kunnen bereiken om er de reizigers met bestemming naar Namen af te zetten en op te nemen.

Het wegverkeer moest worden omgeleid.

ANTWOORD :

De belemmering voor het wegverkeer gevormd door overweg n° 114 te Dinant-Bouvignies (en niet 115 die te Dinant kant Anseremme gelegen is) heeft de aandacht weerhouden van de N.M.B.S. die, om die toestand te verhelpen, onlangs nog verscheidene maatregelen genomen heeft :

1) De handbediening van de windas van de sluitbomen is sedert 24 januari 1958 vervangen door de elektrische bediening, zodat het mogelijk is de sluitbomen te openen wanneer er slechts een zeer korte tussenpoos is tussen twee treinen;

2) Des modifications aux enclenchements des barrières permettent d'ouvrir celles-ci dès que le train a franchi le passage à niveau, sans attendre que l'itinéraire soit complètement dégagé;

3) Une légère entrave est tolérée aux trains du dimanche après-midi, pour éviter une trop longue attente devant les barrières fermées.

D'autre part, à partir du 1^{er} juin prochain, des 50 trains de marchandises qui passent actuellement à Dinant, 16 seront reportés sur la ligne Arlon-Jemelle-Ronnet, ce qui diminuera d'autant le nombre de fermetures journalières.

En ce qui concerne la fermeture de longue durée du jeudi 30 janvier (et non du mercredi 29), elle est due à un dérangement aux dispositifs de commande des barrières qui a nécessité l'intervention d'un homme de métier réquisitionné à son domicile.

Il s'agit d'un accident matériel, dont la gare ne peut être rendue responsable.

QUESTION :

Le transport des voyageurs entre Dinant et Namur est assuré en partie par autobus : ligne 433.

Depuis la mise en service de la nouvelle route à Yvoir les deux passages à niveau d'Yvoir pourraient être évités.

Qu'attend-on pour autoriser les bus de la S.N.C.B. à utiliser la nouvelle route ?

A noter que le bus quittant Dinant à 9.32 h. doit arriver à Namur à 10.27 h. et peut assurer la correspondance pour Bruxelles (départ de Namur à 10.37 h.). Ce bus prend à Dinant les voyageurs amenés par le bus n° 515 venu de Mariembourg à 9.14 h. Lorsqu'un des passages à niveau d'Yvoir est fermé, la correspondance à Namur risque d'être manquée.

RÉPONSE :

L'utilisation de la nouvelle route qui s'écarte sensiblement de l'agglomération astreindrait les habitants à des parcours pédestres de 8 à 10 minutes pour emprunter les autobus, ce qui serait de nature à provoquer de vives réclamations de la part de ces voyageurs.

Par ailleurs, la S.N.C.B. n'a jamais été saisie de réclamations au sujet de correspondances manquées à Namur et imputables à des rétentions aux passages à niveau d'Yvoir.

En conséquence, la S.N.C.B. estime que le statu quo doit être maintenu dans l'intérêt général des voyageurs.

QUESTION :

Le Comité de Défense de l'Entre Sambre et Meuse pousse un cri d'alarme concernant la suppression du trafic voyageurs sur un grand nombre de lignes.

De la ligne de l'ancienne Compagnie de Chimay, Hastière-Anor, une seule partie subsiste, Mariembourg-Chimay. Les deux autres tronçons sont abandonnés et le service voyageurs Chimay-Momignies et Mariembourg-Hastière est assuré par des autobus.

La ligne de Doische à Givet est supprimée.

Les wagons de dolomie des exploitations de Merlemont et Villers-le-Gambon à destination de la France via Givet sont acheminés par Châtelaineau-Ronnet-Namur-Dinant-Hastière.

La S.N.C.B. ne pourrait-elle revoir tout le problème des transports dans cette région ?

Le transport des voyageurs ne pourrait-il se faire en partie par autorails ?

Les modifications projetées par la S.N.C.B. paraissent bien néfastes pour l'avenir de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

RÉPONSE :

Le problème des transports, voyageurs et marchandises, dans l'Entre-Sambre-et-Meuse fait, en effet, actuellement l'objet d'un examen attentif. Toutefois, l'état d'avancement des études ne permet pas de dégager des conclusions quant à la formule d'exploitation qui sera adoptée par ces lignes.

Pour le surplus, la ligne de Doische à Givet est supprimée depuis 1940. Le trafic des dolomies au départ de Merlemont et Villers-le-Gambon vers la France ne comporte qu'un wagon par mois et ne pourrait justifier le rétablissement de cette section de ligne.

2) Wijzigingen aan de koppeling van de sluitbomen maken het mogelijk deze te openen zodra de trein de overweg voorbijgereden is, zonder te moeten wachten tot de wisselstraat helemaal vrij gemaakt is ;

3) Een geringe belemmering wordt voor de zondagnamiddagtreinen gedoogd, om te lang wachten voor de gesloten sluitbomen te voorkomen.

Aan de andere kant zullen er vanaf 1 juni a. s. van de 50 goederentreinen die thans langs Dinant passeren 16 over de lijn Aarlen-Jemelle-Ronnet rijden, waardoor het aantal dagelijkse sluitingen met een zelfde getal zal verminderen.

Wat de langdurige sluiting op donderdag 30 januari (en niet op woensdag 29) betreft, deze is te wijten aan een storing van de toestellen voor de bediening van de sluitbomen die de tussenkomst vereist heeft van een vakman die men thuis is moeten gaan halen.

Heh is feitelijk toeval waarvoor het station niet kan verantwoordelijk gesteld worden.

VRAAG :

Het vervoer van reizigers tussen Dinant en Namen geschiedt gedeeltelijk per autobus : lijn 433.

Sinds de nieuwe weg te Yvoir in gebruik is zou men de twee overwegen te Yvoir kunnen vermijden.

Waarop wacht men om de bussen van de N.M.B.S. over de nieuwe weg te laten rijden ?

Hierbij moet worden vermeld dat de bus die Dinant verlaat te 9.32 u. te Namen moet aankomen te 10.27 u. om aansluiting te geven voor Brussel (vertrek te Namen te 10.37 u.). Deze bus neemt te Dinant de reizigers op die te 9.14 u. aankomen met de bus n° 515 uit Mariembourg. Wanneer één der overwegen te Yvoir gesloten is, kunnen de reizigers soms de aansluiting te Namen niet meer halen.

ANTWOORD :

Het gebruik van de nieuwe weg, die tamelijk ver van de bebouwde kom gelegen is, zou de inwoners verplichten 8 à 10 minuten te lopen om de autobussen te nemen, hetgeen tot scherpe klachten vanwege de reizigers aanleiding zou geven.

Aan de andere kant zijn bij de N.M.B.S. nooit klachten toegekomen over het missen van aansluitingen te Namen ingevolge een oponthoud aan de overweg te Yvoir.

Bijgevolg meent de N.M.B.S. dat het status-quo dient behouden in het algemeen belang van de reizigers.

QUESTION :

Het « Comité de Défense de l'Entre-Sambre-et-Meuse » beklaagt zich over de afschaffing van het reizigersverkeer op een groot aantal lijnen.

Van de lijn Hastière-Anor van de vroegere « Compagnie de Chimay » blijft nog slechts één vak over, namelijk Mariembourg-Chimay. De andere twee vakken werden afgeschaft en het reizigersvervoer Chimay-Momignies en Mariembourg-Hastière geschiedt dan ook per autobus.

De lijn Doische-Givet werd afgeschaft.

De dolomiet-ladingen van de bedrijven te Merlemont en Villers-le-Gambon ter bestemming van Frankrijk over Givet worden vervoerd over Châtelaineau-Ronnet-Namur-Dinant-Hastière.

Kan de N.M.B.S. heel het vervoerprobleem in deze streek niet herzien ?

Kan het reizigersvervoer niet gedeeltelijk met railauto's geschieden ?

De door de N.M.B.S. in uitzicht gestelde wijzigingen schijnen wel erg ongunstig te zijn voor het streek tussen Sambre en Maas.

ANTWOORD :

Aan het probleem van het reizigers- en goederenvervoer in het land tussen Sambre en Maas inderdaad thans een aandachtig onderzoek gewijd. De studies zijn evenwel nog niet ver genoeg gevorderd om conclusies te kunnen trekken in verband met de exploitatieformule die voor deze lijnen zal aangenomen worden.

Bovendien is de lijn Doische-Givet sedert 1940 opgeheven. Het vervoer van dolomiet uit Merlemont en Villers-le-Gambon naar Frankrijk vergt slechts één wagen per maand en zou het wederaanleggen van dat lijnvak niet kunnen rechtvaardigen.

QUESTION :

Les habitants des villages éloignés des gares sont satisfaits des services rendus par les autobus de la S.N.C.B. De nouvelles lignes d'autobus se créent continuellement.

Le personnel de ces autobus, qui a une très grande responsabilité, est recruté hors statut.

En juillet dernier, il a introduit une demande en révision du système des primes, de la masse d'habillement, octroi de quelques billets de service, etc...

N'ayant reçu aucune réponse, il avait remis un préavis de grève pour le 1^{er} novembre dernier.

Requis le 24 octobre par la Direction des Chemins de fer et le 29 octobre au Cabinet du Ministre pour l'exposé de la situation, les délégués du personnel ont admis de reporter le préavis de grève.

Le 30 octobre un délai d'une dizaine de jours avait été demandé pour trouver une solution.

Où en est actuellement la question ?

RÉPONSE :

Les conducteurs et receveurs d'autobus utilisés sur les lignes exploitées en régie par la S.N.C.B. sont rémunérés suivant le barème arrêté par la Commission Paritaire Nationale du Transport.

Leur situation pécuniaire actuelle est réglée conformément à la décision prise par ladite Commission en sa séance du 18 décembre 1957.

Les agents intéressés jouissent de primes variant de :

- 0,80 fr à 1,60 fr de l'heure pour les conducteurs;
- 0,40 fr à 0,80 fr de l'heure pour les receveurs.

Les conducteurs et receveurs d'autobus sont astreints au port de l'uniforme limité à la casquette de service et au cache-poussière, délivrés, au prix coûtant, par la Masse d'Habillement de la S.N.C.B.

Après cinq ans de services continus, ils obtiennent par an 6 billets de services simples par agent, 4 billets simples pour l'épouse et 2 billets simples par enfant à charge de moins de 21 ans.

QUESTION :

Depuis 3 ans et en prévision de l'Exposition 1958, je demande le rétablissement d'une relation directe par chemin de fer Bruxelles-Paris via Namur-Dinant-Givet et signale la discordance des horaires à la plupart des trains au départ de Givet.

Un voyageur quittant Namur à 6 h. 30 arrive à Charleville à 10 h. 30; pour rentrer le même jour à Namur à 21 h. 42 il devra quitter Charleville à 18 h. 30.

J'insiste donc à nouveau pour que la S.N.C.B. d'accord avec la S.N.C.F. étudie la possibilité, même à l'essai, pendant la saison prochaine, de mettre en marche dans les deux sens un train direct.

RÉPONSE :

La question des relations Bruxelles-Namur-Givet-Charleville et au-delà, par la création de trains directs, a déjà fait l'objet d'une étude entre les réseaux belge et français.

Cette étude a démontré que la faible importance de la clientèle ($\pm$ 60 voyageurs en transit par jour pour les 8 trains circulant entre Namur et Givet) ne justifie pas la mise en marche de trains directs Bruxelles-Paris via Givet.

Toutefois à l'occasion de l'Exposition de 1958, la S.N.C.B. mettra en marche les samedis et dimanches du 5 juillet au 31 août ainsi que le 14 juillet (Fête Nationale française) et tous les jours du 19 juillet au 17 août (période des congés payés) les trains semi-directs ci-après : 2447 Givet D. 7 h. 52 — Dinant 8,25/26 — Namur 9,04/18 — Bruxelles QL 10,01/02 — Schaerbeek A. 10 h. 09 et 2466 Schaerbeek D. 20 h. 48 — Bruxelles QL 20,55/57 — Namur 21,37/50 — Dinant 22,24/25 — Givet A. 23 h. 05.

Le 2447 assurera la correspondance du train 2053 circulant entre Mézières-Charleville et Givet, où il arrive à 7 h. 40.

Quant à la correspondance du 2466, les services compétents de la S.N.C.F. étudient la question du prolongement de la relation jusque Sedan par la mise en marche d'un train partant de Givet vers Charleville-Sedan à 23 h. 15.

VRAAG :

De inwoners van de dorpen die ver van een station af liggen, zijn tevreden over de autobusdiensten van de N.M.B.S. Er komen voortdurend nieuwe autobusslijnen bij.

Het personeel voor deze autobussen, dat een zeer zware verantwoordelijkheid draagt, wordt buiten het statuut om aangeworven.

In juli 11. heeft het een aanvraag ingediend om herziening van het premiestelsel en van het kledingsfonds; om toekenning van enkele dienstbiljetten, enz.

Daar het nog geen antwoord had ontvangen, had het een staking afgekondigd tegen 1 november 11.

Door de Directie van de Spoorwegen op 24 oktober en op het Kabinet van de Minister op 29 oktober ontvangen om de toestand uiteen te zetten, stemden de afgevaardigden van het personeel erin toe, de afgekondigde staking te verdagen.

Op 30 oktober werd een termijn van veertien dagen verzocht om tot een oplossing te komen.

Welke is de huidige stand van deze zaak ?

ANTWOORD :

De bestuurders en ontvangers van autobussen van de in eigen beheer door de N.M.B.S. geëxploiteerde lijnen worden bezoldigd volgens de schalen vastgesteld door de Nationale Paritaire Commissie voor het Vervoer.

Hun huidige geldelijke toestand wordt geregeld overeenkomstig de door die Commissie in haar vergadering van 18 december 1957 genomen beslissing.

Het betrokken personeel geniet premieën gaande van :

- 0,80 fr tot 1,60 fr per uur voor de bestuurders;
- 0,40 fr tot 0,80 fr per uur voor de ontvangers.

De bestuurders en ontvangers van autobussen moeten het uniform dragen, dat zich beperkt tot de dienstpet en de stofjas die door het Kledingsfonds van de N.M.B.S. tegen de kostprijs geleverd worden.

Na 5 jaar ononderbroken dienst bekomen zij per jaar 6 enkele dienstbiljetten per personeelslid, 4 enkele biljetten voor de echtgenote en 2 enkele biljetten per kind ten laste van minder dan 21 jaar.

VRAAG :

Sedert drie jaar vraag ik, met het oog op de Wereldtentoonstelling 1958, het herstel van een rechtstreekse spoorverbinding Brussel-Parijs via Namen-Givet, en vestig ik de aandacht op het gebrek aan overeenstemming tussen de uurregeling van de meeste treinen bij het vertrek uit Givet.

Een reiziger die Namen te 6,30 uur verlaat, bereikt Charleville te 10,30 uur; om dezelfde dag te 21,42 te Namen terug te zijn moet hij te 18,30 uur uit Charleville vertrekken.

Ik dring er dus opnieuw op aan dat de N.M.B.S., in overleg met de S.N.C.F., zal nagaan of het niet mogelijk is, zelfs als proef, tijdens het komende seizoen een directe trein in beide richtingen in te leggen.

ANTWOORD :

De kwestie van de verbindingen Brussel-Namen-Givet-Charleville en verder, door het inleggen van directe treinen, is reeds door het Belgische en het Franse net samen bestudeerd geworden.

Uit die studie is gebleken dat de geringe clientèle ($\pm$ 60 transitoreizigers per dag voor de 8 treinen die tussen Namen en Givet rijden) het inleggen van directe treinen Brussel-Parijs via Givet niet rechtvaardigt.

Ter gelegenheid van de Tentoonstelling 1958 zal de N.M.B.S. zaterdag en zondags, van 5 juli tot 31 augustus, alsmede op 14 juli (Franse nationale feestdag) en alle dagen, van 19 juli tot 17 augustus (periode van de betaalde vakantie), de volgende semi-directe treinen inleggen : 2447 : Givet V. 7,52 uur — Dinant 8,25/26 — Namen 9,04/18 — Brussel L.W. 10,01/02 — Schaerbeek A. 10,09 uur en 2466 Schaerbeek V. 20,48 uur — Brussel L.W. 20,55/57 — Namen 21,37/50 — Dinant 22,24/25 — Givet A. 23,05 uur.

Trein 2447 zal de aansluiting verzekeren met trein 2053, die rijdt tussen Mézières-Charleville en Givet, alwaar hij te 7,40 uur aankomt.

Wat de aansluiting van trein 2466 betreft, bestuderen de bevoegde diensten van de S.N.C.F. de kwestie van zijn verlenging tot Sedan door het inleggen van een trein die te 23,15 uur uit Givet naar Charleville-Sedan zou vertrekken.

IV. — Aéronautique civile.

Le Ministre rappelle pour mémoire les accords conclus en matière de navigation aérienne avec la Bulgarie, la Tchécoslovaquie, l'Allemagne, la Pologne, la Hongrie, la Turquie, l'Union Sud-Africaine et le Maroc. Des négociations sont en cours avec le Canada, les Etats-Unis, le Liban, la Tunisie, le Pakistan, l'Irak, l'Iran, la Syrie, l'Inde. Il expose les obstacles rencontrés en vue d'un accord avec les Etats-Unis où le point limite est New-York alors que nous tentons d'atteindre San Francisco. D'autres pays européens rencontrent les mêmes difficultés. Il faut poursuivre les négociations pour obtenir en contrepartie du drainage de la clientèle par les lignes américaines sur notre continent que la réciprocité nous soit consentie.

Un projet de loi qui tend à reviser les statuts de la Sabena est déposé au Sénat. Il y a nécessité d'augmenter la flotte aérienne; des possibilités financières plus importantes doivent pour cela être assurées. Il faut procéder au renforcement des pistes d'atterrissage, (des études sont en cours pour leur exécution en béton précontraint), tout comme il faut renforcer la surveillance et le guidage par radar.

Le mouvement des voyageurs s'est élevé en 1957 à 700.000 pour Melsbroek et 100.000 pour Ostende. Le développement en puissance des avions de transport obligera à bref délai à trancher la question de l'aérodrome de Deurne (Anvers) où le trafic ne prend aucun développement. A fin 1959, le Sabena réceptionnera des Boeing. Quant à la nouvelle aérogare de Melsbroek, une partie sera mise en activité fin mai prochain.

V. — R. T. T.

± 80 % du réseau est automatisé. Près d'un million de postes téléphoniques sont en service. Les relations internationales automatiques s'améliorent également. En avril prochain, Paris atteindra Bruxelles en direct. Bruxelles-Hollande et vice versa suivra à bref délai. La liaison automatique avec le Luxembourg est assurée. La création du Pavillon Telexpo à l'Exposition 1958 sera mise à profit pour amorcer la liaison automatique avec la Suisse et une partie de la République Fédérale Allemande. Le système automatique en relations internationales est très rentable.

En 1961-1962 des centrales automatiques fonctionneront en semi-électronique ou en électronique; cela représente un nouveau débouché pour notre industrie nationale, mais réclamera des investissements nouveaux. Il en résultera que les bâtiments auront moins de volume qu'actuellement, le système électronique réclamant beaucoup moins de place, et la transmission téléphonique sera plus rapide. Le coût des installations ne sera pas diminué pour autant car la technique électronique est plus coûteuse.

Télégraphie.

Dans le domaine télégraphique également, nous assistons à une révolution: l'Université de Zürich a mis au point des appareils qui enregistrent la parole humaine dans un alphabet phonétique. Le système actuel pourra donc être remplacé par un système électronique plus rapide. D'autre part, la comptabilité sera des plus simplifiée. Il est même à

IV. — Burgerlijke luchtvaart.

De Minister herinnert pro memorie aan de overeenkomsten inzake luchtvaart gesloten met Bulgarije, Tsjechoslowakije, Duitsland, Polen, Hongarije, Turkije, de Unie van Zuid-Afrika en Marokko. Onderhandelingen zijn aan de gang met Canada, de Verenigde Staten, Libanon, Tunesië, Pakistan, Irak, Iran, Syrië en Indië. Hij zet de bezwaren uiteen waarop men stuit om tot een overeenkomst te komen met de Verenigde Staten, waar het uiterste punt New York is, ofschoon wij trachten San-Francisco te bereiken. Andere Europese landen stuiten op dezelfde moeilijkheden. De onderhandelingen dienen te worden voortgezet om als compensatie voor de onttrekking van de cliënteel door de Amerikaanse luchtvaartlijnen op ons vasteland te bekomen dat ons wederkerigheid zou worden toegestaan.

Een wetsontwerp tot herziening van de statuten van de Sabena is bij de Senaat ingediend. Het is nodig de luchtvaartvloot uit te breiden; daartoe dienen belangrijker financiële mogelijkheden te worden gegeven. Men dient over te gaan tot de versteviging van de landingsbanen (studien zijn aan de gang voor hun uitvoering in spanbeton), en tevens zouden het toezicht en de leiding door radar versterkt moeten worden.

Het aantal reizigers bedroeg, in 1957, 700.000 te Melsbroek en 100.000 te Oostende. De ontwikkeling van het vermogen van de transportvliegtuigen zal ons binnenkort verplichten een beslissing te nemen in de kwestie van het vliegveld te Deurne (Antwerpen), waar het verkeer geen uitbreiding neemt. Einde 1959 zal de Sabena Boeing's in oplevering nemen. Wat het nieuwe luchthavenstation te Melsbroek betreft, zal een gedeelte ervan in werking worden gesteld einde mei aanstaande.

V. — R. T. T.

Nagenoeg 80 % van het net is geautomatiseerd. Bijna een miljoen telefoonposten zijn in dienst. Inzake internationale automatische betrekkingen treedt eveneens verbetering in. In april aanstaande zal men uit Parijs rechtstreeks Brussel kunnen bereiken. Brussel-Nederland en omgekeerd zullen binnenkort volgen. De automatische verbinding met Luxemburg is verzekerd. De oprichting van het Telexpaviljoen op de Tentoonstelling 1958 zal gelegenheid bieden om de automatische verbinding met Zwitserland en een gedeelte van de Duitse Bondsrepubliek in te zetten. Het automatisch systeem is zeer renderend inzake internationale betrekkingen.

In 1961-62 zullen sommige automatische centrales gedeeltelijk of volledig elektronisch werken; dit zal een nieuw afzetgebied zijn voor onze nijverheid, maar daartoe zijn nieuwe investeringen vereist. De gebouwen zullen minder plaats innemen dan nu, daar de elektronische apparaten niet zo groot zijn en de telefonische verbinding veel sneller zal zijn. Toch zullen de uitgaven daarom niet verminderen, want de elektronische apparatuur is duurder.

Telegraaf.

Ook wat de telegraaf betreft, beleven wij een omwenteling: de universiteit te Zürich heeft toestellen gebouwd om de menselijke stem in een fonetisch alfabet te registreren. Het huidige systeem zal dus kunnen vervangen worden door een sneller elektronisch systeem. Anderzijds zal de comptabiliteit ten eerste vereenvoudigd worden. Er wordt

prévoir qu'un système de liaison par téléphone entre les machines électroniques pourra être établi.

Recettes.

Le Ministre est partisan du système de taxation par minute; cette taxation impose une discipline aux usagers. Il a été constaté qu'en général, 47 à 49 % des usagers pour les communications interurbaines ne téléphonent que pendant 2 minutes; des conversations de plus de 4 minutes encombrant les lignes; ce qui postule des investissements très importants. La limitation de la durée des communications entre les secteurs urbains d'une même zone aurait comme résultat de désencombrer des lignes de jonction très coûteuses.

Au point de vue technique, nous disposons d'un bureau central très moderne: celui de la rue de la Paille. Tous les tickets sont enregistrés automatiquement. Cependant, un système plus simple pourrait être envisagé: celui de l'enregistrement sur bandes magnétiques. Il ne faut pas oublier que le bureau central sort plus de 25 millions de fiches par an, ce qui représente plus d'un milliard de passages de ces fiches dans les machines mécanographiques.

Exposition de 1958.

Si l'Administration des Postes peut escompter un bénéfice important grâce à la vente de timbres à l'Exposition, la Régie des T. T., au contraire, n'enregistrera aucun bénéfice. En effet, pour le service de $\pm$ 4.500 abonnés à l'Exposition, elle devra investir pour 37 millions de francs de câbles et personne n'est intervenu pour contribuer à en supporter la charge.

QUESTION :

Où en est l'automatisation de la région de Zele et le sort du personnel de la Régie?

RÉPONSE :

Automatisation de la région de Zele.

La construction du bâtiment est en cours à Zele.

La commande des appareillages automatiques sera passée dès que possible.

Le personnel opérateur rendu disponible par l'automatisation sera probablement réutilisé dans la région de Termonde.

QUESTION :

Quand va-t-on reviser la carrière au point de vue pension des anciens rédacteurs et commis qui ne sont pas devenus principaux au cours de leur carrière, parce que ce grade n'existait pas?

RÉPONSE :

La question de la révision de la pension de retraite des agents dont il s'agit est encore à l'étude.

QUESTION :

Je voudrais des précisions au sujet du home dont s'occupe le Service Social de la R. T. T.

Où est-il situé exactement?

Combien y a-t-il d'enfants R. T. T., orphelins des Postes et autres parastataux?

Combien de personnes s'occupent de ces enfants?

zelfs voorzien dat tussen de elektronische machines een verbinding per telefoon zal kunnen tot stand gebracht worden.

Ontvangsten.

De Minister is voorstander van een taxatie per minuut; aldus wordt aan de gebruikers een zekere tucht opgelegd. Er werd vastgesteld dat doorgaans 47 tot 49 % van de communale verbindingen slechts 2 minuten duren; gesprekken die langer duren dan 4 minuten hebben overbelasting tot gevolg, zodat belangrijke investeringen noodzakelijk zijn om dit te verhelpen. De beperking van de duur der gesprekken tussen de stadssectoren van dezelfde zone zou tot gevolg hebben, dat zeer dure verbindingslijnen ontlast worden.

Op technisch gebied beschikken wij over een zeer modern centraal bureau, namelijk in de Strostraat. Alle tickets worden automatisch gedrukt. Er zou evenwel gedacht worden aan een eenvoudiger systeem: de registratie op magneetband. Men mag niet uit het oog verliezen dat het centraal bureau jaarlijks meer dan 25 miljoen fiches vervaardigt, zodat de mechanografiemachines meer dan één miljard fiches moeten verwerken.

Tentoonstelling 1958.

Het Bestuur der Posterijen verwacht een aanzienlijke winst van de zegelverkoop op de Tentoonstelling. Voor de R. T. T. zal er daarentegen geen winst zijn. Inderdaad, de investeringen voor 4.500 abonnees op de tentoonstelling bedragen 37 miljoen frank voor de lijnen, en niemand heeft een deel van deze last willen dragen.

VRAAG :

Hover staat het met de automatisatie van de streek Zele en met het lot van het Regiepersoneel?

ANTWOORD :

Automatisatie van de streek Zele.

De oprichting van het gebouw te Zele is in uitvoering.

De bestelling van de automatische apparatuur zal zo spoedig mogelijk worden gedaan.

Het ten gevolge van de automatisatie vrijgekomen operatorpersoneel zal waarschijnlijk in de streek Dendermonde tewerkgesteld worden.

VRAAG :

Wanneer zal inzake pensioen de loopbaan worden herzien van de gewezen opstellers en klerken die tijdens hun dienstperiode niet tot eerstaanzenden werden bevorderd, omdat die graad toen niet bestond?

ANTWOORD :

De kwestie der herziening van het overlevingspensioen van bedoelde personeelsleden ligt nog steeds ter studie.

VRAAG :

Ik zou nadere inlichtingen wensen te bekomen omtrent het tehuis dat door de Sociale Dienst van de R. T. T. wordt beheerd.

Waar bevindt het zich juist?

Welk is het getal kinderen R. T. T., wezen van Posterijen en van andere parastatale inrichtingen?

Hoeveel personen houden zich met die kinderen bezig?

Quels sont les indemnités et traitements payés :

- a) au personnel dirigeant de ce home, délégué du Ministre y compris ?
b) au personnel occupé ?

Quel est le prix d'entretien et de nourriture par enfant et par jour ?

Quel est le montant annuel d'amortissement pour le home et les installations ?

RÉPONSE :

Le Service Social de la R. T. T. exploite 3 homes d'enfants :

- 1 à Oostduinkerke, enfants de 5 à 15 ans;
1 à Colonheid, enfants de 5 à 15 ans;
1 à Oostmalle, enfants de 3 à 5 ans.

Le home de Colonheid est cependant fermé depuis le 1^{er} septembre 1957 pour travaux d'aménagement.

Nombre d'enfants hébergés en 1957 :

- 1.557 enfants R. T. T. (41.989 journées);
67 enfants d'autres administrations (4.995 journées).

Nombre de personnes s'occupant de ces enfants :

Pour l'ensemble de ces homes, 10 personnes s'occupent effectivement et en permanence des enfants.

Aucun délégué du Ministre ne fonctionne dans les homes T. T.

Traitements et salaires annuels payés actuellement (à 100 %) :

a) Directrices	173.100
b) Personnel employé	561.600
Personnel ouvrier	429.000

Prix d'entretien et de nourriture par enfant et par journée :

a) entretien...	fr. 76,01
b) nourriture	30,09

Amortissement annuel :

	Oostduinkerke	Colonheid	Oostmalle
Bâtiment	331.838,20	66.480,60	—
Mobilier	140.075,—	76.362,35	13.743,75

QUESTION :

Quelle est la situation financière de la Régie des Télégraphes et des Téléphones et de son compte Pertes et Profits ?

RÉPONSE :

Le budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones pour 1957 avait prévu un emprunt de 800 millions sur lequel la Régie n'a pu contracter que 450 millions en 1957.

De ce fait il reste, à fin 1957, des créances non réglées pour un montant de 307 millions.

Le budget de 1958 comporte des liquidations sur programmes d'investissements pour un montant de 2.019 millions.

Le financement des opérations est prévu comme suit :

Autofinancement par la Régie	857 millions
Produit de l'emprunt nouveau à contracter en 1958	850 millions
Recours au crédit consenti pour fournisseurs	312 millions
Total	2.019 millions

L'encaisse de la Régie au 1^{er} janvier 1958 est de 125 millions.

A ce jour, la Régie n'a pu contracter qu'un emprunt à court terme de 4 millions de dollars, soit ± 200 millions. Un accord a été obtenu pour ce qui concerne le crédit fournisseurs.

En attendant que la Régie puisse disposer du solde de l'emprunt de 850 millions prévu pour 1958, elle a retardé les engagements nouveaux sur ses programmes d'investissements.

De ce chef, un certain décalage dans les paiements se produira dans le courant de l'exercice.

L'équilibre financier sera ainsi réalisé.

Welke vergoedingen en wedden werden uitbetaald :

- a) aan het leidend personeel van dit tehuis (met inbegrip van de afgevaardigde van de Minister) ?
b) aan het tewerkgesteld personeel ?

Hoeveel bedraagt de onderhouds- en voedingsprijs per kind en per dag ?

Hoeveel bedraagt de jaarlijkse afschrijving voor het tehuis en voor de installaties ?

ANTWOORD :

De Sociale Dienst van de R. T. T. exploiteert 3 kindertehuizen :

- 1 te Oostduinkerke, kinderen van 5 tot 15 jaar;
1 te Colonheid, kinderen van 5 tot 15 jaar;
1 te Oostmalle, kinderen van 3 tot 5 jaar.

Het kindertehuis te Colonheid is echter sedert 1 september 1957 gesloten wegens inrichtingswerken.

Aantal geherbergde kinderen in 1957 :

- 1.557 kinderen T. T. (41.989 dagen);
67 kinderen van andere besturen (4.995 dagen).

Aantal personen die zich met deze kinderen bezighouden :

Voor al die tehuizen samen, houden zich 10 personen effectief en bestendig bezig met de kinderen.

Geen enkel afgevaardigde van de Minister fungeert in de tehuizen T. T.

Jaarlijkse wedden en lonen, thans uitbetaald (tegen 100 %) :

a) Bestuursters	173.100
b) Bedienden	561.600
Werklieden	429.000

Onderhouds- en voedingsprijs per kind en per dag :

a) onderhoud	fr. 76,01
b) voeding	30,09

Jaarlijkse afschrijving :

	Oostduinkerke	Colonheid	Oostmalle
Gebouw	331.838,20	66.480,60	—
Meubilair	140.075,—	76.362,35	13.743,75

VRAAG :

Hoe is de financiële toestand van de Regie van Telegraaf en Telefoon en van haar rekening « Winst en Verlies » ?

ANTWOORD :

De begroting voor 1957 van de Regie van Telegraaf en Telefoon voorziet een lening van 800 miljoen, waarop de Regie slechts 450 miljoen kon aangaan in 1957.

Dienvolgens blijven er einde 1957 niet vereffende vorderingen voor een bedrag van 307 miljoen.

De begroting voor 1958 voorziet, op de investeringsprogramma's vereffeningen ten bedrage van 2.019 miljoen.

De financiering ervan is voorzien als volgt :

Autofinanciering door de Regie	857 miljoen
Opbrengst van nieuwe lening, in 1958 aan te gaan	850 miljoen
Toevlucht tot kredietverlening door leveranciers	312 miljoen
Totaal	2.019 miljoen

Het incasso van de Regie op 1 januari 1958 beloopt 125 miljoen.

Tot op heden, kon de Regie slechts een lening op korte termijn, van 4 miljoen dollar, hetzij ± 200 miljoen frank, aangaan. Een akkoord werd verkregen wat betreft het krediet leveranciers.

In afwachting dat de Regie kunne beschikken over het saldo der lening van 850 miljoen voorzien voor 1958, heeft zij de nieuwe vastleggingen op haar investeringsprogramma's vertraagd.

Hierdoor zal zich een zekere afwijking inzake betalingen voordoen in de loop van het dienstjaar.

Het financieel evenwicht zal aldus verwezenlijkt worden.

QUESTION :

Le service actuel à Arlon est mauvais par suite de l'encombrement des installations.

Quand peut-on espérer l'installation de l'automatique ?

RÉPONSE :

Sauf circonstances imprévues l'automatisation du centre de zone d'Arlon sera réalisée pour le mois d'août 1959.

VI. — I. N. R.

Télévision.

Début avril 1958, les émetteurs à grande puissance seront en service : Liège, Wavre et Ruiselede.

Taxes.

Au 10 février 1958, 140.000 détenteurs d'appareils ont payé la taxe. L'Administration a constaté que beaucoup d'usagers paient la taxe en une fois, mais que dans les régions où l'on prend difficilement les postes nationaux, maints détenteurs se croient, à tort, dispensés de payer la taxe; c'est pourquoi le Ministre s'est mis en rapport avec le Ministre de la Justice pour obtenir une certaine tolérance quant à l'application de la loi jusque fin février. A partir de cette date, l'Administration mettra en œuvre des appareils de détection. Le public en sera averti par la presse et la radio.

Le Ministre déclare que la vente des appareils marche très bien. Le Ministre estime que, fin février, 150.000 postes seront enregistrés, mais il est convaincu qu'il existe en Belgique au moins 200.000 postes.

En ce qui concerne le pavillon Telexpo, il est entièrement en matériaux démontables. Le Ministre confirme qu'avec le renforcement de la puissance T. V., grâce aux nouveaux émetteurs, les grandes antennes n'auront plus leur utilité pour la captation des réseaux nationaux. Quant à la région sud du Luxembourg, on tente un système de rayonnement.

QUESTION :

a) N'y-a-t'il pas lieu d'accorder un délai supplémentaire pour le paiement de la taxe de télévision ?

b) Ne peut-on utiliser les émetteurs de télévision pour la radio-diffusion à modulation de fréquence ?

RÉPONSE :

a) Voir ci-avant déclaration du Ministre sous rubrique taxe T. V.

b) L'utilisation des émetteurs de T. V. pour la radiodiffusion à modulation de fréquence n'est pas possible. La modulation de fréquence ne sera possible que lorsque les vieux appareils auront disparu. Celle-ci permettra l'organisation d'un troisième programme, similaire au third program de la B. B. C.

QUESTION :

Les téléspectateurs du sud du Luxembourg ne reçoivent pas les émissions de la T. V.

Il faudrait installer des postes-relais dans la province (à Neufchâteau, par exemple.)

RÉPONSE :

Il est exact que l'installation d'un émetteur de télévision aux environs de Neufchâteau n'est prévue que dans le second stade de l'augmentation de puissance des émetteurs de télévision, après que la portée de l'émetteur de Liège qui desservira une grande partie de la province de Luxembourg aura pu être déterminée.

Le problème important de l'emplacement convenable de l'émetteur pourra ainsi être résolu en connaissance de cause.

VRAAG :

De huidige dienst te Aarlen laat te wensen over doordat de installaties te zeer bezet zijn.

Tegen wanneer mag de installatie van de automatische telefoon worden verwacht ?

ANTWOORD :

Behalve onvoorziene omstandigheden zal de automatisatie van het zonecentrum Aarlen doorgevoerd zijn in de maand augustus 1959.

VI. — N. I. R.

Televisie.

Begin april 1958 zullen krachtige zenders in werking treden te Luik, Waver en Ruiselede.

Kijkgeld.

Op 10 februari 1958 hadden 140.000 TV-bezitters hun kijkgeld betaald. Vastgesteld werd dat vele kijkers het verschuldigde bedrag ineens betalen. In de streken waar de nationale uitzendingen moeilijk kunnen opgevangen worden verkeren vele kijkers ten onrechte in de overtuiging dat zij geen kijkgeld behoeven te betalen. De Minister heeft dan ook contact opgenomen met zijn ambtgenoot van Justitie om de toepassing van de wet uit te stellen tot einde februari. Vanaf deze datum zullen detectors gebruikt worden. Het publiek zal langs de pers en de radio verwittigd worden.

De Minister verklaart dat de verkoop van toestellen zeer vlot verloopt. Einde februari zullen 150.000 toestellen geregistreerd zijn, maar de Minister is ervan overtuigd dat er in België ten minste 200.000 zijn.

Het paviljoen van Telexpo is volledig met demonteerbare materialen gebouwd. De Minister bevestigt dat grote antennes na de verhoging van het vermogen der T. V. door middel van de nieuwe uitzendposten geen nut meer zullen hebben voor het opvangen van de nationale uitzendingen. Voor het gebied van zuid-Luxemburg worden thans proeven gedaan met een stralingssysteem.

VRAAG :

a) Is het niet nodig een bijkomende termijn te bepalen voor de betaling van de televisietaks ?

b) Kan men de telezenders niet gebruiken voor de radio-uitzendingen met frequentiemodulatie ?

ANTWOORD :

a) Zie hiervoren verklaring van de Minister onder rubriek T. V.-taks;

b) Het gebruik van de T. V.-zenders voor de uitzending met frequentiemodulatie is niet mogelijk. De frequentiemodulatie zal slechts mogelijk zijn wanneer de oude toestellen zullen zijn verdwenen. Zij zal de inrichting mogelijk maken van een derde programma, gelijk-aardig aan het « third program » van de B. B. C.

VRAAG :

De telekijkers uit Zuid-Luxemburg ontvangen de T. V.-uitzendingen niet.

Posten voor heruitzending zouden in de provincie moeten worden opgericht (bijvoorbeeld te Neufchâteau).

ANTWOORD :

Het is inderdaad juist dat het oprichten van een televisiezender in de omgeving van Neufchâteau slechts wordt voorzien in het tweede stadium van de vermogenvermeerdering van de televisiezenders, en nadat het bereik van de zender te Luik, die een groot gedeelte van de provincie Luxemburg zal bedienen, zal vastgesteld zijn.

De keuze van een behoorlijke plaats voor deze zender is zeer belangrijk en zal aldus met kennis van zaken kunnen geschieden.

VII. — Tourisme.

Le Ministre déclare que notre pays doit profiter de l'Exposition pour faire une intense propagande en faveur de nos villes d'art. Cette propagande sera surtout faite aux U. S. A. Son administration se concentrera surtout sur la confection de matériel de propagande. C'est la raison pour laquelle le stand du tourisme à l'Exposition sera plutôt modeste. Il y sera aménagé une salle de 120 fauteuils, dans laquelle sera donnée la projection automatique en couleurs de plusieurs aspects de nos beautés nationales. L'appareillage sera entièrement automatique. Nous aurons également un stand pour les produits de notre artisanat, et un comptoir pour des grandes agences de voyages qui pourront vendre des tickets de voyage.

Dans le domaine de la propagande, le Ministre regrette que les grandes villes n'aient pas communiqué à temps leurs programmes de festivités alors que des crédits de l'ordre de 140 millions sont inscrits au budget du Ministère des Affaires Economiques, à la fois pour les villes et les provinces.

Au sujet de l'activité du tourisme en 1957, il y a eu en Belgique, pendant cette année, 1.200.000 étrangers. L'Institut Solvay évalue le bénéfice de ces visites à un montant de 5.300.000.000 de francs. Le Ministre estime que ces chiffres sont exagérés; il croit pouvoir évaluer les bénéfices à 3 ou 4 milliards. Le Ministre met également le commerce belge en garde contre l'exagération des prix.

Après l'Exposition, on doit déjà s'attendre à un contre-coup normal causé par le fait que les visiteurs de la Belgique ne reviendront normalement pas de si tôt dans notre pays; mais s'il y avait exagération dans les prix, le contre-coup pourrait être bien plus grave, et nous perdriions peut-être la partie des visiteurs qui, normalement, auraient été incités à revenir dans notre pays.

QUESTION :

Où en est le statut de la R. V. A. ? La loi date du 20 novembre 1946.

RÉPONSE :

Mon honorable prédécesseur n'a donné aucune suite au projet de statut qui lui a été transmis en octobre 1949 par la Régie des Voies Aériennes.

Dès mon entrée au Département, j'ai soumis ce projet aux commissions compétentes.

Après avis recueillis, le statut pécuniaire a été publié au *Moniteur* en date du 29 septembre 1956.

Quant au statut administratif, il est à l'examen aux services de l'Administration Générale.

Il reste à le soumettre au Conseil d'Etat.

VIII. — Transports par routes.

Le Ministre annonce que les projets relatifs aux permis de conduire et à la revision de la loi du 1^{er} août 1899 sur la police de roulage sortiront bientôt. Une modification du Code de la Route sortira début mars, par voie d'arrêté royal. Le Ministre y a mis une condition *sine qua non* : la codification des textes. Le nouveau code permettra notamment l'établissement de demi-barrières automatiques et interdira sur les routes, à certains endroits, les réclames lumineuses en rouge et en vert.

Répondant à une question posée par un Commissaire qui demande si la promulgation actuelle d'une deuxième revision du Code est opportune, puisqu'elle sera probablement

VII. — Toerisme.

De Minister verklaart dat ons land van de Tentoonstelling gebruik moet maken om een krachtige propaganda te voeren voor onze kunststeden. Dit zal vooral in de V. S. A. gebeuren. Zijn Bestuur zal zich vooral toeleggen op het maken van propagandamaterieel. Daarom zal de stand van het toerisme op de Tentoonstelling vrij bescheiden zijn. Er zal een zaal met 120 zetels worden ingericht, waar automatische filmprojecties in kleuren zullen gegeven worden over verscheidene aspecten van ons natuur- en steden-schoon. De toestellen zullen volkomen automatisch werken. Er zal eveneens een stand zijn voor de produkten van het ambachtswezen en een kantoor voor de belangrijke reis-agentschappen, die er reisbiljetten zullen mogen verkopen.

Wat de propaganda betreft, betreurt de Minister dat de grote steden hun programma's van feestelijkheden niet tijdig hebben medegedeeld, nu er kredieten ten bedrage van 140 miljoen op de begroting van Economische Zaken zijn uitgetrokken, zowel voor de steden als voor de provincies.

Met betrekking tot het vreemdelingenverkeer in 1957 ontvingen wij in België in dat jaar 1.200.000 vreemdelingen. Het Solvay Instituut raamt de winst die daardoor werd geboekt op 5.300.000.000 frank. De Minister acht deze cijfers echter overdreven en meent ze te mogen ramen op 3 tot 4 miljard frank. Hij stelt bovendien de Belgische handel op zijn hoede tegen het toepassen van overdreven prijzen.

Na de Tentoonstelling kan men normaal al een terugslag verwachten, aangezien de bezoekers van deze Tentoonstelling uiteraard niet zo spoedig naar ons land zullen terugkomen; maar als bovendien buitensporige prijzen worden gevraagd zullen de gevolgen nog veel ernstiger zijn, en zullen wellicht ook diegenen onder de bezoekers wegblijven, die anders geneigd zouden zijn om hier terug te keren.

VRAAG :

Hoever staat het met het statuut van de R. L. W. ? De wet dagtekt van 20 november 1946.

ANTWOORD :

Mijn achtbare voorganger heeft generlei gevolg gegeven aan het ontwerp van statuut dat hem in oktober 1949 door de Regie der Luchtwezen overgemaakt werd.

Zodra ik aan het hoofd van het Departement gekomen ben, heb ik dat ontwerp aan de bevoegde commissies voorgelegd.

Na ontvangst van hun advies werd geldelijk statuut bekendgemaakt in het *Staatsblad* van 29 september 1956.

Wat het administratief statuut betreft, dit ligt ter studie bij de diensten van het algemeen bestuur.

Het moet nog aan de Raad van State worden voorgelegd.

VIII. — Wegverkeer.

De Minister kondigt aan dat de voorstellen met betrekking tot het rijbewijs en tot de herziening van de wet van 1 augustus 1899 op de verkeerspolitie weldra zullen worden ingediend. Een wijziging aan de Wegcode zal begin maart bij koninklijk besluit worden ingevoerd. De Minister heeft als *conditio sine qua non* gesteld, dat de teksten worden gecodificeerd. Volgens de nieuwe code zal het met name mogelijk zijn automatisch-werkende halve slagbomen te plaatsen en zal het verboden zijn op bepaalde gedeelten van de wegen rode en groene lichtreclames aan te brengen.

Een lid vraagt of het nu wel het geschikte moment is om een tweede herziening van de Code uit te vaardigen, aangezien er in verband met de internationalisering van

suivie d'une troisième résultant de l'internationalisation du règlement sur le roulage, le Ministre déclare qu'il n'est pas possible d'attendre les résultats de ces travaux.

QUESTION :

Coordination des transports.

Immédiatement après la guerre, les Ministres des Transports et des Communications apprenaient que l'étude de la coordination des transports progressait à grands pas.

Des Parlementaires de tous les Partis intervenaient au sujet de ce problème.

Depuis quelques années, on semble oublier cette question.

N'y avait-il pas une Commission qui avait à vous remettre un rapport sur l'avancement et l'étude de la coordination des transports ?

M. le Ministre pourrait-il me dire combien de fois cette Commission s'est réunie, et à quelle date ?

Qui est le Président de cette Commission ?

Il est à observer que le rapport du Sénat ne souffle mot de cette question.

RÉPONSE :

Par arrêté ministériel du 31 décembre 1947 a été créée la Commission pour l'Étude de la Coordination des Transports Intérieurs.

M. le Ministre des Communications Van Acker a installé cette Commission le 29 octobre 1948 et elle s'est réunie ensuite 11 fois sous la présidence de M. De Droog, Directeur Général.

Un premier rapport des travaux de la Commission a été adressé en date du 3 juin 1949 à M. le Ministre des Communications.

La Commission s'est réunie une dernière fois le 26 juin 1951 sous la présidence de M. Vrebos, Directeur Général.

IX. — Questions diverses.

QUESTION :

a) Le timing pour la construction du nouvel aéroport de Melsbroek sera-t-il respecté ?

b) Quels sont les chiffres d'exploitation des services d'hélicoptères ?

c) Où en est le statut de l'I.N.R. ?

d) Le membre repose sa question au sujet de la politique d'emprunts qui devait être menée en vue de la reconversion des machines-vapeur en machines Diesel.

RÉPONSE :

a) Le timing pour Melsbroek est respecté.

b) L'exploitation en est déficitaire, mais, en raison de leur rendement indirect, le Ministre est d'accord pour le maintien des hélicoptères.

c) Cette question a été examinée en Conseil des Ministres. Le projet devra être soumis au Conseil d'Etat. Le statut est fondé sur le principe de l'autonomie culturelle.

d) La politique de reconversion en matière de Diesel sera activée le plus rapidement possible. Il est exact que le prix de revient des machines Diesel est de $\pm 30\%$ inférieur à celui des machines à vapeur, mais malheureusement cette réduction n'est que progressive; elle n'est pas immédiate. Ceci complique le problème financier.

QUESTION :

a) En raison de l'exposition ne faudrait-il pas augmenter les crédits pour le Commissariat général au Tourisme ?

b) Ne va-t-on pas examiner le problème de la circulation dans les grands centres et donner une priorité absolue aux services publics. Ne peut-on créer des parkings à la périphérie ?

RÉPONSE :

a) Les crédits ont déjà été doublés.

b) Le Ministre voulait résoudre ce problème en créant une Société nationale du Parking, de pair avec des sociétés régionales, mais ce projet n'a pas été pris en considération. Il abordera cette question en séance publique.

het verkeersreglement vermoedelijk spoedig een derde zal moeten volgen. De Minister antwoordt dat het niet mogelijk is de resultaten van bedoelde werkzaamheden af te wachten.

VRAAG :

Coördinatie van het vervoer.

Onmiddellijk na de oorlog vernamen de Ministers van Vervoer en van Verkeerswezen dat de studie van de coördinatie van het vervoer goed vorderde.

In verband met dat probleem waren er tussenkomsten van parlementsleden van alle Partijen.

Sinds enkele jaren schijnt de kwestie in de vergeethoek te geraken. Bestond er niet een Commissie die een verslag over de staat van vordering en de studie van de coördinatie van het vervoer bij U moest indienen ?

Graag vernam ik van de heer Minister hoe dikwijls en wanneer die Commissie bijeengekomen is ?

Wie is de Voorzitter van die Commissie ?

Op te merken valt dat het verslag van de Senaat geen woord rept van die kwestie.

ANTWOORD :

Bij ministerieel besluit van 31 december 1947 werd de Commissie voor het Bestuderen van de Coördinatie van het Binnenlands vervoer opgericht.

De heer Minister van Verkeerswezen Van Acker heeft die Commissie op 29 oktober 1948 geïnstalleerd, en zij heeft vervolgens 11 maal vergaderd onder voorzitterschap van de heer De Droog, Directeur-Generaal.

Een eerste verslag van het werk van de Commissie werd op 3 juni 1949 aan de heer Minister van Verkeerswezen overgemaakt.

De Commissie heeft op 26 juni 1951 een laatste maal vergaderd onder voorzitterschap van de heer Vrebos, Directeur-Generaal.

IX. — Allerlei vragen.

VRAAG :

a) Zal de tijdregeling voor het bouwen van de nieuwe luchthaven te Melsbroek worden nageleefd ?

b) Welke zijn de exploitatiecijfers der helikopterdiensten ?

c) Hoeveel staat het met het statuut van het N.I.R. ?

d) Het lid herhaalt zijn vraag in verband met de leningspolitiek die zou dienen, gevoerd met het oog op de vervanging van de stoommachines door Diesel-machines.

ANTWOORD :

a) De tijdregeling voor Melsbroek wordt in acht genomen.

b) De exploitatie is niet winstgevend, doch wegens de onrechtstreekse rendering ervan, is de Minister het eens om de helikopters te behouden.

c) Deze aangelegenheid werd door de Ministerraad onderzocht. Het ontwerp moet aan de Raad van State worden voorgelegd. Het statuut is gesteund op het beginsel van de culturele zelfstandigheid.

d) De vervangingspolitiek inzake Dieselmachines zal zoveel mogelijk worden bespoedigd. De kostprijs der Dieselmachines is inderdaad $\pm 30\%$ lager dan die der stoommachines, maar die vermindering is, stijgt genoeg slechts progressief; zij treedt niet onmiddellijk in. Hierdoor wordt het financieel probleem bemoeilijkt.

VRAAG :

a) Zouden de kredieten voor het Commissariaat-Generaal voor Toerisme niet dienen verhoogd in verband met de Tentoonstelling ?

b) Zal het probleem van het verkeer in de grote centra niet worden onderzocht om aan de openbare diensten een volstrekte prioriteit te bezorgen ? Zou men aan de agglomeratiegrenzen geen parkings kunnen aanleggen ?

ANTWOORD :

a) De kredieten werden reeds verdubbeld.

b) De Minister heeft dit vraagstuk reeds willen oplossen door de oprichting van een Nationale Parking-maatschappij, waarvan de werking gepaard zou gaan met die der gewestelijke maatschappijen, doch dit ontwerp werd niet in overweging genomen. Hij zal dit probleem in openbare vergadering behandelen.

QUESTION :

Ne peut-on intéresser l'industrie textile à l'ameublement des voitures de chemins de fer ?

RÉPONSE :

Le Ministre est d'accord avec cette proposition, mais il ne rencontre malheureusement pas toujours les adhésions souhaitées. La S.N.C.B. par exemple s'est adressée à l'industrie textile belge pour l'ameublement de 450 voitures, pour l'application de tissus de lin; il avait même contacté la section textile de l'Université de Gand pour effectuer des essais. L'industrie belge n'a pas répondu à cette demande.

Au cours de la discussion des articles, la Commission a examiné l'amendement de M. Heyman à l'article 20, 5°, du budget : « Subvention destinée à assurer la gratuité de passage par les tunnels de l'Escaut », tendant à porter le crédit prévu de 10.000.000 de francs à 35.000.000 de francs.

Plusieurs commissaires ont défendu cet amendement, insistant sur le fait que le péage qui est perçu pour le passage du tunnel grève lourdement les transports qui proviennent des Flandres orientale et occidentale et qui atteignent Anvers par le pays de Waes. Ce péage représente également un poste supplémentaire dans les frais généraux de plusieurs industries sises dans ces régions. Il n'a d'ailleurs plus de sens dans le cadre de la politique routière qui est suivie actuellement.

Le Ministre a demandé à la Commission de repousser l'amendement pour les raisons suivantes : le tunnel sous l'Escaut est exploité par I.M.A.L.S.O. (Société intercommunale pour l'aménagement de la Rive gauche de l'Escaut), dans laquelle le Département des Communications n'est représenté que par un administrateur. La gratuité proposée aurait pour effet de faire reprendre par l'Etat toute la société avec les charges y afférentes, ce qui représenterait un montant total d'environ 50.000.000 de francs. Le Gouvernement refuse d'assumer une telle charge. Le Ministre ajoute que ce problème n'a que de très lointains rapports avec son Département; la liaison entre les rives gauche et droite de l'Escaut ressortit à la compétence d'autres départements. Le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction a d'ailleurs institué une commission pour l'étude de la création d'un second tunnel sous l'Escaut ou d'un pont au-dessus de l'Escaut; c'est dans le cadre de ces études que devra être résolu le problème de la suppression des péages.

L'amendement a été repoussé par 11 voix contre 9 et 1 abstention.

Les articles et l'ensemble du budget ont été adoptés par 11 voix contre 5 et 1 abstention.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité moins 2 abstentions.

Le Rapporteur,

J. GELDOLF.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

VRAAG :

Kan de textielnijverheid niet betrokken worden bij de stoffering der spoorwegrijtuigen ?

ANTWOORD :

De Minister stemt in met dit voorstel, doch hij bekomt, spijtig genoeg, niet steeds de gewenste toetredingen. De N.M.B.S., bijvoorbeeld, heeft zich tot de Belgische textielnijverheid gewend in verband met de stoffering van 450 rijtuigen, voor de aanwending van linnen weefsels; zij was zelfs in contact getreden met de textielafdeling van de Gentse Universiteit voor het uitvoeren van proefnemingen. De Belgische nijverheid is op dit verzoek niet ingegaan.

Bij de bespreking der artikelen onderzocht de Commissie het amendement van de heer Heyman op artikel 20, 5°, van de begroting : « Toelage bestemd om de kosteloze doorgang langs de Scheldetunnels te verzekeren », dat ertoe strekt, het ingeschreven krediet van 10.000.000 frank te brengen op 35.000.000 frank.

Verscheidene commissieleden verdedigden dit amendement, hierbij de nadruk erop leggend dat het recht, dat geheven wordt voor de doorgang van de tunnel, zwaar drukt op het vervoer dat uit Oost- en West-Vlaanderen komt en dat Antwerpen langs het Waasland bereikt. Dat recht vormt ook een bijkomende post van de algemene kosten voor verschillende in de streek gevestigde nijverheden. Het heeft trouwens geen reden van bestaan meer in het kader van de thans gevoerde wegenpolitiek.

De Minister heeft aan de Commissie gevraagd het amendement om de volgende redenen te verwerpen : de Scheldetunnel wordt geëxploiteerd door de I.M.A.L.S.O. (Intercommunale Maatschappij voor de aanpassing van de Linker Scheldeoever) waarin het departement van Verkeerswezen slechts vertegenwoordigd is door een beheerder. De voorgestelde kosteloosheid zou erop neerkomen dat de Staat de gehele maatschappij, met de door haar gedragen lasten, zou moeten overnemen, wat een totaal bedrag van nagenoeg 50.000.000 frank zou vertegenwoordigen. De Regering weigert een dergelijke last op zich te nemen. De Minister voegt hieraan toe dat dit probleem slechts een ver verband heeft met zijn departement; de verbinding tussen de linker en rechter Schelde-oever ressorteert onder de bevoegdheid van andere departementen. De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw heeft overigens een commissie opgericht voor het bestuderen van het bouwen van een tweede Scheldetunnel of van een brug over de Schelde. Het probleem van de afschaffing der doorgangsrechten zal een oplossing moeten vinden in het kader van deze studies.

Het amendement werd verworpen met 11 tegen 9 stemmen en 1 onthouding.

De artikelen alsook de begroting in haar geheel werden men 11 tegen 5 stemmen en 1 onthouding aangenomen.

Dit verslag werd, op 2 onthoudingen na, eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

J. GELDOLF.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

Chambre des Représentants

SESSION 1957-1958.

5 MARS 1958.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1958.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS

PAR M. GELDOF.

ERRATUM.

A la page 14, lire comme suit le texte français du 6^{me} alinéa :

« Mais aux chemins de fer, les dépenses de pension sont fonction d'effectifs qui n'existent plus depuis longtemps : elles atteignent actuellement 3647 millions de francs; 1012 millions de francs étant versés par l'Etat, il reste 2635 millions de francs à charge de la S. N. C. B. »

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1957-1958.

5 MAART 1958.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1958.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN, UITGEBRACHT

DOOR DE HEER GELDOF.

ERRATUM.

Op bladzijde 14, leze men de Franse tekst van het 6^{de} lid als volgt :

« Mais aux chemins de fer, les dépenses de pension sont fonction d'effectifs qui n'existent plus depuis longtemps : elles atteignent actuellement 3647 millions de francs; 1012 millions de francs étant versés par l'Etat, il reste 2635 millions de francs à charge de la S. N. C. B. »