(Nr 100.)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 12 MAART 1929

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen, belast met het onderzoek van de Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen, voor het dienstjaar 1930.

(Zie de nrs 4-XVII, 43, 44, 89, 95 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 12, 13, 14 en 20 Februari 1930; nr 5-XVII van den Senaat.)

Aanwezig : De heeren SEGERS, voorzitter; DE BRUYN, BOSSUYT, CASTERMAN, baron DE DORLODOT, LALEMAND, MATTAGNE (Auguste), MOLET, TOCH en HICGUET, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De door de Kamer der Volksvertegenwoordigers overgemaakte Begrooting werd door uwe Commissie op hare vergadering van 26 Februari onderzocht.

Zij gaf aanleiding tot een wisseling van gedachten over talrijke vraagstukken waarvan wij een bondig overzicht zullen geven.

Vooreerst een algemeene opmerking.

Sedert ons laatste verslag werd de benaming van het Departement gewijzigd. Het vroeger departement werd in twee gesplitst, het Ministerie van Verkeerswezen en het Ministerie van Posterijen, Telegrafen en Telefonen.

De Commissie zou willen weten of organieke besluiten verschenen zijn en welke wijzigingen gebracht werden aan de bevoegdheid van ons bestuur.

Beperkt de wijziging zich tot het afscheiden van de posterijen, telegrafen en telefonen, ofwel werden er andere diensten aan het Ministerie van Verkeerswezen gehecht?

Een vraag werd daaromtrent gesteld. Het antwoord wordt verder als bijlage bekend gemaakt (1).

Een andere zaak die alle diensten aanbelangt werd overwogen.

Men heeft gevraagd of de Regeering een bijzonder programma had voor de vervoerpolitiek.

Het antwoord op de vraag nr 7 bevat de meening van de Regeering dienaangaande.

Uw Commissie betuigt haar instemming daarmee.

Verbeteringen van de inrichting en van de uitrusting moeten zonder uitstel aangebracht worden; wat het verband der onderscheiden vervoermiddelen betreft, moet *dadelijk* een einde worden gesteld aan de vruchtelooze en immer kostelijke mededinging, die bovendien uiteraard schadelijk is voor de nationale economie.

Wij verwachten van het gezond verstand onzer landgenooten en van de wilskracht van de Regeering een te lang verbeide oplossing.

(1) Zie antwoord op de vraag nr 6.

Thans gaan wij de punten onderzoeken die eigen zijn aan elk der diensten van het Beheer.

I. — Spoorwegen.

Een lid heeft een inlichting gevraagd betreffende het in dienst stellen van *motorwagens*, waartoe onlangs besloten werd. Vraag nr 1.

Dit besluit werd genomen wegens bezuiniging. De nieuwe motoren zullen gebruikt worden op de vakken van het net met gering verkeer. De machines zijn van Duitsche herkomst en rijden met mazout. Men vervaardigt in België nog geen motorwagens en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Maatschappij der Buurtspoorwegen hebben aan het « Comité central industriel » gevraagd de Belgische Nijverheid te verzoeken dezen aanmaak in overweging te nemen. Een machine kost 1,162,350 frank.

Dat is, naar het blijkt, een eerste stap naar de *electrificatie* van ons spoornet, waarvan de talrijke voordeelen meer bepaald zijn : aanzienlijke bezuiniging, meer regelmatig verkeer en grootere snelheid, zoodat de belemmering op de sporen en de vertragingen die er onvermijdelijk uit voortvloeien, vermeden worden.

Alleen de financieele toestand van het land heeft de toepassing vertraagd van dit stelsel waartoe reeds vóór den oorlog werd besloten.

Het voorzien der goederenwagens van doorgaande remmen heeft ook de aandacht gaande gemaakt.

Men heeft gevraagd in hoever die zaak ten uitvoer werd gelegd en welk plan wordt overwogen voor de spoedige toepassing.

Een vraag in dien zin werd aan het Beheer gesteld. Het antwoord wordt gegeven bij de vraag nr 2.

De werkelijk ondulbare toestand van de *stations van Auvelais en van Denderleeuw en van de stopplaats van Bierges-lez-Wavre* werd door verschillende leden aangeklaagd. Het is onmisbaar dat de noodige maatregelen genomen worden om een spoedig einde te stellen aan een toestand die te lang heeft geduurd.

De antwoorden op de vraag nr 3 zijn op verre na niet bevredigend.

Deze antwoorden slaan slechts op werken van onderhoud, terwijl sedert langen tijd reeds het Beheer de oprichting in 't zicht had van nieuwe gebouwen in verhouding tot de belangrijkheid namelijk van Denderleeuw en van Auvelais.

Verleden jaar heeft de Minister bij dezelfde gelegenheid den bouw van dit laatste station voor het jaar 1930 aangekondigd.

Zal de Regeering haar belofte niet gestand doen en zullen wij een werkelijk onduldbaren toestand zien blijven duren?

Het *materieel der reizigerstreinen* beantwoordt doorgaans niet meer aan de behoeften van het hedendaagsch comfort. Wij wenschen te weten of de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de onmisbare verbeteringen onderzoekt wat betreft de verlichting, de verwarming en de toepassing van een toestel dat het openen en sluiten der deuren aan de binnenzijde der wagens mogelijk maakt. Zie antwoord op de 8e vraag.

Eens te meer werd gewezen op het *gevaar der bewaakte of niet bewaakte overwegen.*

Een lid wenscht, en de Commissie sluit zich eenparig bij dezen wensch aan, dat het publiek beter beschermd worde en dat het aantal niet bewaakte overwegen zooveel mogelijk zou verminderd worden. Men haalt aan dat sommige afstandsseintoestellen op de gevaarlijke plaatsen zouden moeten aangebracht worden. Zie antwoord op de 4e vraag.

Geen enkele perekwatie werd toegestaan voor het *eereloon der advocaten.* Het bedrag, vermeld bij artikel 26, 150,000 frank, schijnt al te karig

en men zou dien toestand willen zien verbeteren.—Antwoord op de 11e vraag.

De toestand der *agenten, ambtshalve gepensionneerd of beschikbaar gesteld*, verdient bijzonder het welwillend onderzoek van het beheer. Men doet opmerken dat deze ambtenaren niet immer volgens het zuivere recht werden behandeld en dat gerechtelijke uitspraken hunne bezwaren zijn komen goedmaken.

De Commissie zou willen dat een bestuurlijk besluit een algeheele oplossing zou brengen zoodanig dat de billijke eischen zouden bevredigd worden. — Zie antwoord op de 9e vraag.

Vragen betreffende de werken der Noord-Zuidverbinding werden aan het Hoofd van het Departement gesteld. — De antwoorden gaan hierbij op de 10e vraag.

Om het hoofdstuk « Spoorwegen » af te sluiten, heeft de Commissie zich bezig gehouden met den *financiëelen toestand van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*. Bij de samenstelling van deze maatschappij werd haar, onder andere bezwarende voorwaarden, de verplichting opgelegd voor de aandeelen een superdividend van 2 t. h. te betalen. Dit is een uitgave voor de maatschappij van 400 millioen, waarvan er 300 naar den Staat teruggaan uit hoofde van zijn deelgenootschap. Om aan die verplichting te voldoen heeft de maatschappij geen ander middel dan verhoogingen van tarieven te vragen, zooals dit nog heel onlangs gebeurde.

Deze voortdurende verhoogingen drukken zwaar op onze nationale economie en namelijk op den kostenden prijs onzer koopwaren.

Indien men niet voorzichtig is dan zou onze nijverheid dienvolgens in de onmogelijkheid kunnen geraken nog uit te voeren en zou zij stellig ten onder gaan. Daarom vraagt uwe Commissie of de Staat de mogelijkheid niet zou kunnen overwegen ter beschikking van den Nationale Maatschappij kapitalen te stellen welke haar toelaten de herstellingen van het spoornet te bespoedigen en te vermijden immer de tarieven op te drijven.

Het lijkt dat deze kapitalen in het aandeel van het superdividend dat aan den Staat toekomt, zouden kunnen gevonden worden.

Welke zouden desgevallend de modaliteiten zijn der te sluiten verrichting? Dit punt moet tegensprekelijk door het Departement en de Maatschappij behandeld worden. Zie antwoord op de 5e vraag.

II. Zeewezen.

De gewone uitgaven bedragen . . . . . fr.	116,943,470
De gewone ontvangsten.	70,060,000
Op de gewone begrooting is er een tekort van fr.	46,883,470
Op de buitengewone begrooting bedragen de gevraagde kredieten de som van . . . . . fr.	94,597,800
Zoodat de Staat een totaal bedrag moet uitgeven van. . . . . fr.	141,481.270

De Commissie heeft te dien opzichte notas ter verrechtvaardiging gevraagd welke als bijlage worden bekend gemaakt.

De Commissie verlangde nog te weten welk het programma is van de Regeering in zake medewerking die zij zinnens is te verleenen aan de koopvaardij. Zie de antwoorden op de 12e en op de 13e vraag en de bijgevoegde tabel.

III. Luchtvaart.

Gewone uitgaven. . fr.	65,059,820
Ontvangsten	1,000,000
Tekort, gewone begrooting . . . . . fr.	64,059.820
Kredieten, buitengewone begrooting . . fr.	18.504,500
Uitgaven van den Staat.	78,564.320

Omstandige verklaringen werden gevraagd, evenals over de uitgaven ingeschreven bij de artikelen 78, 79, 80. Zie antwoord op de 14e vraag.

Mits deze opmerkingen, werd de begrooting goedgekeurd met 5 tegen 2 stemmen.

Het verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter,
PAUL SEGERS.

De Verslaggever,
G. HICGUET.

BIJLAGE.

Vragen door de Commissie gesteld met de antwoorden van de Regeering.

EERSTE VRAAG. — Wat kost een motorwagen?

ANTWOORD. — De motorwagen « Eva » aan de Nationale Spoorwegmaatschappij geleverd en die thans tusschen Gent en Eecloo rijdt, kost 1,162,550 frank.

TWEEDE VRAAG. — Hoever staat de uitrusting van de goederenwagens met doorgaande remmen?

Hoe lang voorziet men dat de uitvoering van dit werk duren zal?

ANTWOORD. — De uitrusting van de goederenwagens met doorgaande remmen is in Januari 1930 begonnen.

Zij wordt normaal voortgezet en zal voor 1 Januari 1934 afgeloopen zijn.

DERDE VRAAG. — Wanneer worden de noodige werken ondernomen tot behoorlijke inrichting van de statiën Auvelais en Denderleeuw en van de stopplaats Bierges-lez-Wavre?

ANTWOORD. — *Auvelais.* — De herstellingswerken binnen het gebouw en de beschildering van de buitenmuren werden aanvang 1929 ondernomen.

Bierges-lez-Wavre. — De werken tot onderhoud en behoorlijke inrichting van de statie Bierges-lez-Wavre werden aanvang 1929 uitgevoerd, samen met de herstelling van al de gebouwen op de lijn van Pécrot naar Ottignies.

Denderleeuw. — De werken van herstelling, onderhoud en beschildering van de verschillende gebouwen op de lijn Aalst-Noord tot Jette, waaronder die van de statie Denderleeuw zijn begrepen, worden thans uitgevoerd.

VIERDE VRAAG. — *Onbewaakte overwegen.* — Men vraagt welke maatregelen

genomen werden om het publiek beter te beschermen en of het aantal dezer overwegen niet zooveel mogelijk zou kunnen worden verminderd.

ANTWOORD. — De onbewaakte overwegen liggen in de meeste gevallen (en volgens een verhouding die de nationale spoorwegmaatschappij op 9 : 1 raamt) op veldwegen met zwak of hoofdzakelijk lokaal verkeer. Aan weerskanten van de spoorlijn, op 15 meter van de spoorstaven en rechts in de richting van den gang der voertuigen, worden zij beschermd door palen met een dwarskruis; op de vier hoeken van den rechthoek gevormd door den overweg staan palen geplant met blauwe en witte dwarsstrepen in de richting van de sporen en van den weg.

Op 100 meter van den paal aan den overweg staan palen met het woord : « Opgepast ». (Wanneer de overwegpalen met dwarsstrepen van op dezen afstand niet zichtbaar zijn.)

Op een afstand (250 meter) bepaald bij de Internationale Overeenkomst van Parijs, staan palen opgericht met een driehoekig bord (waarop een locomotief) op de plaatsen waar het autoverkeer zulks rechtvaardigt.

In de meeste gevallen schijnt de toestand bevredigend, tenminste bij klaarlichten dag. Des nachts is het vraagstuk moeilijker op te lossen. Men heeft stelsels beproefd met lichtseinen (kniplichten, schommellichten, catafoten, enz.); tot nog toe heeft men geen bevredigende oplossing gevonden.

Met belangstelling volgt de Regeering de proeven die op dit gebied in vreemde landen worden genomen. De toestand moet echter niet als bijzonder gevaarlijk in België worden aangezien; de Nationale Spoorwegmaatschappij draagt steeds zorg, wanneer het wegverkeer toeneemt bij een onbewaakten overweg, de zaak te doen herzien en zij schrijft bewaking voor wanneer de omstandigheden het vergen. Aldus is het aantal dezer overwegen gedaald van 2,114 in 1927 op 2,051 in 1928 en op 2,035 in 1929. De bewaking zou in geen grooter mate kunnen worden hersteld dan ten koste van uitgaven die buiten verhouding staan tot het te bereiken doel. De eenige practische oplossing in dit geval, is het gebruik van een zeer duidelijke en veiligwerkende seininrichting, die echter niet te veel mag kosten. De Regeering verhoopt dat de genomen en nog te nemen proeven haar geleidelijk in staat zullen stellen den toestand te verbeteren.

Ik moet er bijvoegen dat, bij mijn aankomst op het departement, mijne aandacht vooral werd geroepen op het gevaar, voor toevallige voorbijgangers, van het stelsel der gedeeltelijke bewaking. Het aantal overwegen die enkel gedurende een deel van den dag worden bewaakt is aanzienlijk afgenomen; er blijven er nog zoowat een veertigtal over, alswanneer einde 1928 er bij de de 200 waren.

VIJFDE VRAAG. — Is de Staat niet voornemens ter beschikking van de Nationale Spoorwegmaatschappij kapitalen te stellen die de herstelling van de spoorbanen zouden kunnen bespoedigen en zooveel mogelijk tariefverhoogingen vermijden.

Hoe zou de Staat de modaliteiten van deze verrichting opvatten?

ANTWOORD. — Bij hare oprichting nam de Nationale Spoorwegmaatschappij van den Staat gebruikte sporen en materieel over.

Wat betreft de vernieuwing van de *sporen* had de Maatschappij eerst een tijdperk van 33 1/2 jaar voorzien, zoodat elk jaar aldus 3 t. h. van het net zou worden vernieuwd. Uit de ervaring is echter gebleken dat dit tijdperk van 33 1/2 jaar te lang is en op 25 jaar zou moeten worden teruggebracht; aldus zou de vernieuwing elk jaar 4 t. h. van het net bedragen, zegge ongeveer 300 km.

Na den wapenstilstand en tot in 1925, heeft de Staat geen enkel spoor vernieuwd, in 1925 werden er alleen 125 km. vernieuwd. Er is een aanzienlijke achterstand die moet worden ingehaald en dien men kan ramen op 800 tot 1,000 km. Deze zouden moeten worden vernieuwd, a rato van 100 km. per jaar; aldus zullen gedurende een zeker aantal jaren, elk jaar, 400 km. sporen worden vernieuwd.

Het *reizigersmaterieel* moet normaal in 40 jaar worden vernieuwd, doch de rijtuigen die aan de Maatschappij werden afgeleverd zijn niet sterk genoeg, zoodat men hunne vernieuwing binnen 25 of 30 jaar in het vooruitzicht moet stellen. Bovendien verdient het aanbeveling de houten kasten van de rijtuigen door metalen kasten te doen vervangen.

De dotatie van ongeveer 68 millioen 500,000 fr., die de Nationale Maatschappij jaarlijks voorziet voor de hernieuwing van dit materieel lijkt dus ontoereikend, en indien, zooals het wenschelijk is, zij haar park in twintig jaar kon hernieuwen, zegge op voet van 350 rijtuigen per jaar, dan zou zij ieder jaar daaraan ongeveer 200,000,000 fr. moeten besteden.

De Regeering onderzoekt het vraagstuk van de tusschenkomst in de hernieuwingsuitgaven van de Nationale Maatschappij. Het vraagstuk ligt ter studie zoowel voor wat betreft het bedrag als de modaliteiten dezer tusschenkomst.

6e Vraag. — Welke wijzigingen werden gebracht in de bevoegdheden van het departement tengevolge van de oprichting van het Ministerie van Verkeerswezen.

Zijn er organieke besluiten verschenen?

Antwoord. — De nieuwe benaming « Ministerie van Verkeerswezen », gegeven aan het gewezen « Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart » heeft de hieronder vermelde gevolgen gehad onder opzicht van de uitgestrektheid zijner bevoegdheid.

1° Onttrekking van de aangelegenheden betreffende Posterijen, Telegrafen en Telefonen, die werden overgebracht naar het departement van dien naam;

2° Overneming :

a) Van het *Ministerie van Landbouw*, van het bureel, tot wiens bevoegdheid behooren de vraagstukken betreffende de tramwegen en de openbare diensten van gemeenschappelijk vervoer te lande;

b) Van het *Ministerie van Openbare Werken*, de afdeeling hydrografie van de kust.

Deze maatregelen zijn het voorwerp geweest van het koninklijk besluit van 19 October 1929, verschenen in den *Moniteur*, n' 293 van 20 dito, en hebben aanleiding gegeven tot geen enkel nieuw organiek besluit.

7e Vraag. — Heeft de Regeering een bijzonder programma inzake vervoerpolitiek?

Antwoord. — Eene vervoerpolitiek is onontbeerlijk om aan het land een vervoerregime te verzekeren, dat strookt met zijn ware economische belangen. De politiek der Regeering strekt er toe aan het vervoerregime de volgende richtsnoeren te geven :

1° Wat de afzonderlijk genomen vervoermiddelen betreft : hunne inrichtingen hunne uitrusting verbeteren om er de hoogste economische rendeering van te bekomen;

2° De verschillende vervoermiddelen (te water, spoor, weg en lucht) samenordenen. Het openbaar belang eischt dat men, instede van naar eene soms zeer bezwarende mededinging, steeds strekke naar eene ruime samenwerking met het oog op een vlug en economisch verkeer. De samenordening laat toe het

ontzaglijk kapitaal, dat is belegd in de uitrusting van het vervoer, op rationeele wijze te benuttigen; zij voorkomt de verspillingen en de nuttelooze herhalingen, te wijten aan eene ongedwongen mededinging; zij maakt eene oordeelkundige verdeeling mogelijk van de financiëele inspanning; zij vermindert de vervoerkosten die op 's lands economie drukken.

8e Vraag. — Heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een programma tot verbetering der reizigersrijtuigen, inzonderheid wat betreft verwarming en verlichting?

Antwoord. — Het programma opgemaakt door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voorziet de geleidelijke vervanging der huidige verwarmingsstelsels door andere meer volmaakte stelsels, alsmede der gasverlichting door electrische verlichting.

Het programma der werken voor 1930 voorziet verbetering van verwarming voor 655 rijtuigen en electrische verlichting van 219 rijtuigen.

Dit programma zal worden uitgebreid in den loop der volgende jaren met inachtneming der financiëele mogelijkheden.

9e Vraag. — Wat de *van ambtswege op pensioen gestelde* bedienden betreft, werd er een beslissing getroffen voor de regeling van den toestand der bedienden, die, in beschikbaarheid gesteld wegens afschaffing van betrekking, werden op pensioen gesteld vóór zes en zestigjarigen leeftijd?

Antwoord. — De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft beslist haar personeel op pensioen te stellen op ten hoogste vijf en zestigjarigen leeftijd.

Zekere bedienden, beschikbaar gesteld wegens afschaffing van betrekking, hadden de belofte ontvangen hun volledige wedde te behouden tot den normalen ouderdom van het pensioen, dat te dien tijd op 66 jaar was bepaald.

Daar de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen deze bedienden van ambtswege op pensioen had gesteld op den ouderdom van 65 jaar, heeft een dezer tegen haar een rechtsvordering ingespannen. In eersten aanleg werd de Maatschappij veroordeeld.

Tegen dit vonnis werd beroep aangeteekend.

10e Vraag. — *a)* In hoever werd de beslissing uitgevoerd, die verleden jaar door den Senaat werd getroffen om te doen overgaan tot een aanbestedingswedstrijd voor de uitvoering der Noord-Zuidverbinding, en met het oog waarop er op de begrooting een krediet werd uitgetrokken?

Zouden de plans en het lastenkohier betreffende dezen aanbestedingswedstrijd aan de Commissie kunnen wor den medegedeeld?

Antwoord. — Een aanbestedingswedstrijd voor de uitvoering van het ondergrondsch gedeelte van de verbinding tusschen de Plantenstraat (Kruidtuinlaan) en de Brigittinenstraat (Kappellekerk) zal plaats hebben op 25 Juni e. k.

De plans en het lastenkohier zijn gedrukt en ter beschikking van de Commissie.

De aanbesteding slaat enkel op het ondergrondsch gedeelte, dat het voorwerp is geweest van de besprekingen der technici en van de grootste meeningsverschillen aangaande de kosten en de moeilijkheden van uitvoering.

De ophooging der sporen (vanaf eensdeels de Paleizenstraat en ongeveer vanaf Vorst anderdeels) alsmede de hervorming der Noord- en Zuidstatiën zijn niet begrepen in den aanbestedingswedstrijd, omdat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die gedurende deze werken het verkeer moet verzekeren, alleen in staat is dezelve uit te voeren voor rekening van den Staat. Deze werken zullen trouwens

het belangrijkste deel van de uitgave opslorpen.

De raming zal zoo omstandig mogelijk worden gedaan. Deze studie is thans ondernomen door den bijzonderen dienst der Noord-Zuidverbinding en zal worden voltooid voor het tijdperk waarop de uitslagen van den aanbestedingswedstrijd zullen gekend zijn. Aldus zullen de globale kosten van de werken der Noord-Zuidverbinding nauwkeurig kunnen worden bepaald.

b) Worden op deze plans wijzigingen voorzien van de vorige plans, goedgekeurd door het Parlement, en zouden die plans uit dien hoofde aanleiding geven tot nieuwe onteigeningen?

ANTWOORD. — Deze plans voorzien slechts zeer lichte wijzigingen van de vorige plans, behalve voor het vak tusschen de Noordstatie en den Kruidtuin, waar het aangenomen tracé datgene is dat werd beslist door het Beheer van spoorwegen in 1920, doch waarvoor de aanvullende onteigeningen door het vroeger beheer nooit werden gedaan; deze wijziging verbetert het tracé der sporen en verruimt den straal der uitgangskrommingen van de Noordstatie;

c) Welke is de globale oppervlakte van de gronden die werden onteigend met het oog op de verbinding en die thans beschikbaar zijn?

ANTWOORD. — De globale oppervlakte der gronden, onteigend tusschen de Noord- en Zuidstatiën, bedraagt 142,626 m²;

Nog niet voltrokken onteigeningen, 290 m².

Nieuwe onteigeningen tengevolge van de wijziging van het tracé te Sint-Joost: 2,734 m².

Nieuwe onteigeningen voor het vak Rogierplein-Sinte-Mariakerk tusschen het Rogierplein en de verbinding: 1,900 m² (overeenkomst met Sint-Joost die het voorwerp is geweest van mondelinge overeenkomsten dagteekenend van vóór 1914 en niet gesloten tengevolge van den oorlog en in afwachting van de definitieve beslissing).

Deze nieuwe onteigeningen zullen aanleiding geven tot de afbraak van achttien huizen, te begrijpen in het cijfer van 338 huizen die zullen dienen gesloopt voor de uitvoering der Noord-Zuidverbinding.

d) Welke is de oppervlakte der gronden, die zullen beschikbaar blijven na aftrek der gedeelten die noodig zijn voor de uitvoering van het werk volgens het plan van den aanbestedingswedstrijd?

ANTWOORD. — Oppervlakte der gronden, werkelijk in beslag genomen door de verbinding:

a) Zonder centraal station, 62,078 m²;

b) Met centraal station, 75,640 m²;

c) Zonder centraal station, doch met een eenig perron voor het dubbel spoor oost, 68,338 m².

Oppervlakte onteigend door de nieuwe wegen, in de drie voorafgaande onderstellingen, respectievelijk:

a) 36,645 m²;
b) 33,215 id.
c) 36,645 id.

Oppervlakte beschikbaar voor de wegen en voor wederverkoop na voltooiing der werken (respectievelijk in de drie hooger vermelde onderstellingen):

I. — Buiten de verbinding:

a) 85,559 m²;
b) 71,997 id.
c) 83,999 id.

II. — Op den tunnel met bestendige dienstbaarheid van doorgang:

a) 31,645 m²;
b) 39,345 id.
c) 33,039 id.

11e VRAAG. — *Honoraria der advocaten.* — Men doet opmerken dat er geenerlei aanpassing werd verleend. Kan deze toestand niet worden verbeterd?

ANTWOORD. — Ter vergadering van 21 Februari jl., heeft de Beheerraad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen beslist de honoraria der advocaten te verhoogen vanaf 1 Januari jl. De belanghebbenden werden van deze beslissing in kennis gesteld.

12e VRAAG. — *Zeewezen.* — Welk is het programma der Regeering in zake hulp die zij voornemens is te verleenen aan de *koopvaardij?*

ANTWOORD. — Na talrijke studiën, heeft de Minister van Verkeerswezen het beginsel van de officiëele tusschenkomst ten bate van de koopvaardij bij de regeering aanhangig gemaakt.

De Ministerraad heeft den Minister van Verkeerswezen gelast eene wel omschreven oplossing voor te leggen.

De voor de Schatkist minst bezwarende formule, die het privaat initiatief volkomen onaangetast laat, is wel diegene die ter beschikking van de reederij een ruim krediet stelt met beperkten interest en op langen termijn.

Met het oog op de verwezenlijking van deze formule zijn er onderhandelingen aan den gang ten einde ter beschikking van de Belgische reederij de kapitalen te kunnen stellen, die noodig zijn voor de hernieuwing der vloot en voor de uitbreiding der regelmatige lijnen.

13e VRAAG. — *Zeewezen.* — Exploitatie-uitgaven . . . fr. 116,943,470
Exploitatie-ontvangsten 70,060.000
Tekort. . fr. 46,883,470

Verzoek dit tekort te rechtvaardigen.

ANTWOORD. — Hierbij de gevraagde rechtvaardiging. (Tabel - Bijlage I.)

14e VRAAG. — *Luchtvaart.* — Artikelen 78, 79, 80. De Commissie verlangt eene omstandige nota betreffende deze drie posten.

ANTWOORD. — Artikel 78. — De wet van 25 Mei 1929, houdende wijziging van het statuut der Sabena, kent aan de Maatschappij, voor de dienstjaren 1929 tot en met 1937, een globale tegemoetkoming toe, waarvan het bedrag 234 millioen niet mag overschrijden. Deze wet behelst dat de Minister van Verkeerswezen, vóór het einde der maand November van elk jaar en voor het daaropvolgend dienstjaar op grond van het door de vennootschap voorgesteld en door hem goedgekeurd programma van dag- en nachtdiensten, bij besluit de gezamenlijke toelage zal bepalen, die voor bedoeld dienstjaar door den Staat wordt toegestaan volgens den kostprijs van de ter beschikking van de inladers gestelde kilometerton; die toelage wordt berekend om, benevens de obligataire lasten, het tekort per kilometerton vervoer te dekken, rekening gehouden met den uitslag van de vorige dienstjaren en met het algemeen plan over het tijdperk van negen jaar, gaande van 1929 tot en met 1937.

De voor 1930 voorziene som bedraagt 26,460,000 fr., instede van 16,600,000 fr. in 1929, zegge een verhooging van 9,860,000 fr. Het in 1930 uit te voeren programma, overeenkomstig de wet van 25 Mei 1929, behelst buiten de lijnen Londen-Brussel-Keulen en Antwerpen-Hamburg, die in 1929 werden geexploiteerd, de volgende lijnen :

1° Verlenging der lijn Londen-Keulen tot Essen;

2° Lijn Londen-Antwerpen;

3° Lijn Oostende-Antwerpen-Luik-Brussel-Oostende (rondvlucht der tentoonstellingen);

4° Nachtdienst Brussel-Londen vanaf 1 Mei; Brussel-Keulen vanaf 1 Juli.

Het op de begrooting voorziene bedrag is een maximum dat ongetwijfeld niet zal worden bereikt.

In 1929, werd er op het krediet van 16,600,000 fr. eene bezuiniging van 2,000,000 fr. in ronde cijfers verwezenlijkt. Deze som wordt terug gestort in het globaal fonds van negen jaar.

Artikel 79. — Verbinding België-Congo. — Deze verbinding zal ongetwijfeld kunnen verwezenlijkt worden vóór het einde van het jaar op een datum die thans moeilijk kan worden bepaald. Ten einde deze exploitatie mogelijk te maken en in uitvoering der wet van 25 Mei 1929, wordt er een krediet van 17 millioen voorzien.

Vermoedelijk zal dit bedrag, dat slechts een voorzuitzicht is, niet volledig worden uitgegeven.

Artikel 80.—Opgevoerd van 2,313,000 tot 10,813,000 fr.

De verhooging van 8,500,000 fr. is onderverdeeld als volgt :

a) 8,000,000 fr. voor het verleenen van toelagen aan de Belgische vliegtuigen en modelmotoren. In overeenstemming met de militaire luchtvaart en met den Hoogeren Raad voor de luchtvaart, voorzien wij het uitschrijven van een wedstrijd voor een vliegtuig van groote verkenning, waarvan twee modellen kunnen worden aanvaard, hetgeen zal aanleiding geven tot een globale toelage van 4 millioen ; dit is niet overdreven indien men de nationale nijverheid wil bevorderen en indien men vergelijkt met hetgeen in het buitenland gebeurt.

In denzelfden gedachtengang, voorzien wij voor de burgerlijke luchtvaart een wedstrijd voor een vliegtuig van gemiddeld draagvermogen, dat voor twee modellen zal aanleiding geven tot een toelage van 3 millioen.

Wij voorzien insgelijks een toelage van 1,000,000 fr. voor de studie van een modelmotor van 500 HP.

b) 500,000 fr. voor de clubs van toerisme. Een nieuwe club zal worden opgericht te Oostende en een andere te Luik : de clubs van Brussel en Antwerpen nemen uitbreiding (op te merken valt dat in Frankrijk een post van 5,000,000 fr. werd uitgetrokken op de begrooting van de luchtvaart, op initiatief van de Commissie der begrooting, voor het toerismevliegwezen.)

Bijlage I.

EXPLOITATIEREKENING 1930

Beheer van Zeewezen.

I. — DIENSTEN MET TOLGELDEN.

	UITGAVEN			ONTVANGSTEN	VERSCHIL	
	Personeel.	Materieel.	Totalen.		Overschot.	Tekort.
Paketbooten . . .	13,448,179	25,336,391	38,784,570	53,490,000	14,705,430	—
Veerdienst Sinte-Anna	2,755,826	5,467,540	8,223,366	2,777,000	—	5,446,366
Loodswezen. . . .	35,815,471	8,335,854	44,151,325	8,381,000	—	35,770,325
Sleepdienst. . . .	—	69,500	69,500	69,500	—	—
Havenpolitie . . .	1,161,916	77,844	1,239,760	952,000	—	287,760
Haventoezicht. . .						
Scheepsmeting. . .	882,145	2,030,944	2,913,089	936,650	—	1,976,439
Borging van wrakken.						
	54,063,537	41,318,073	95,381,610	66,606,150	14,705,430	43,480,890

L. W. — De ontvangsten van het loodswezen worden geïnd op voet van de vooroorlogsche bedragen, doch in papierfranken instede van goudfranken, terwijl de uitgaven natuurlijk in tegenovergestelde richting zijn gestegen.

II. — DIENSTEN VAN OPENBAAR NUT.

	UITGAVEN			ONTVANGSTEN VOOR ORDER.
	Personeel.	Materieel.	Totalen.	
Verlichting en betonning (met inbegrip van de hydrografie)	4,128,155	3,321,475	7,449,630	175,000
Redding	1,152,901	466,618	1,619,519	3,000
Koopvaardij (met inbegrip van de zeevaartschool)	2,572,871	5,916,458	8,489,329	75,000
Zeevisscherij	1,904,630	648,224	2,552,854	1,984,000
Veerdienst Waes	987,351	463,177	1,450,528	1,216,850
	10,745,908	10,815,952	21,561,860	3,453,850
ALGEMEEN TOTAAL . .	64,809,445	52,134,025	116,943,470	70,060,000

Brussel. — Imprimerie E. Guyot, s. a., Pachecostraat, 12.

(N° 100.)

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 12 MARS 1930.

Rapport de la Commission des Transports, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Transports, pour l'exercice 1930.

(Voir les nos 4-XVII, 43, 44, 89, 95 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 12, 13, 14 et 20 février 1930; le n° 5-XVII du Sénat.)

Présents : MM. SEGERS, président ; DE BRUYN, BOSSUYT, CASTERMAN, le Baron DE DORLODOT, LALEMAND, MATTAGNE (Auguste), MOLET, TOCH et HICGUET, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le Budget transmis par la Chambre des Représentants a été examiné par votre Commission en séance du 26 février.

Il a donné lieu à un échange de vues au sujet des nombreuses questions que nous allons examiner rapidement.

Tout d'abord une remarque générale. Depuis notre dernier rapport, la dénomination du Département a changé. L'ancien Département est scindé en deux, le Ministère des Transports et le Ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones.

La Commission voudrait savoir si des arrêtés organiques ont paru et quelles sont les modifications apportées aux attributions de notre administration.

Le changement se borne t-il à détacher les postes, télégraphes et téléphones ou bien d'autres services ont -ils été rattachés au Ministère des Transports.

Une question a été posée à ce sujet. La réponse sera publiée en annexe. (1)

Une autre question intéressant tous les services a été envisagée.

On a demandé si le Gouvernement a un programme spécial au point de vue de la politique des transports ?

La réponse à la question n° 7 contient l'avis du Gouvernement à ce sujet.

Votre Commission marque son accord quant aux mesures envisagées.

Des perfectionnements à l'organisation et à l'outillage doivent être apportés sans retard et quant à la coordination des divers moyens de transport, il faut faire cesser *d'urgence* les rivalités stériles, coûteuses toujours, et éminemment dommageables pour l'économie nationale.

Nous espérons du bon sens de nos compatriotes et de la fermeté du Gouvernement, une solution trop longtemps attendue.

Nous allons examiner maintenant les points spéciaux à chacune des parties de l'Administration.

I. — CHEMINS DE FER.

Un membre a demandé des rensei-

(1) Voir réponse à la question n° 6.

gnements au sujet de la mise en service, nouvellement décidée, de machines *auto-motrices*. (Question nº 1.)

C'est par raison d'économie que cette décision a été prise. Ces nouveaux moteurs seront employés sur les parties du réseau à trafic restreint. Les machines sont de provenance allemande et fonctionnent au mazout. On ne construit pas encore d'auto-motrices en Belgique. La Société nationale des Chemins de fer belges, et la Société des Chemins de fer vicinaux ont demandé au Comité Central Industriel de prier l'industrie belge de vouloir envisager cette construction. (Coût de la machine 1,162,350 francs.)

C'est, semble-t-il, un premier pas vers l'*électrification* de notre réseau ferroviaire dont les avantages nombreux sont plus spécialement : des économies importantes, plus grande régularité des transports et vitesse accrue, évitant ainsi l'encombrement des voies et les retards qui en sont la suite inévitable.

La situation financière du pays a seule retardé la mise à exécution de ce système dont l'application était envisagée dès avant la grande guerre.

L'*équipement des wagons à marchandises au frein continu* a aussi retenu l'attention.

On a demandé où l'on en est, quant à la mise à exécution et quel est le programme envisagé pour mener l'opération à prompte bonne fin ?

Une question dans ce sens a été posée à l'Administration dont la réponse sera publiée en annexe au présent rapport. (Voir réponse à la question nº 2.)

La situation franchement intolérable des *gares d'Auvelais et de Denderleeuw* et de la *halte de Biergs-lez-Wavre* a été mise en évidence par différents membres. Il est indispensable que des mesures soient prises pour mettre fin d'urgence à un état de choses qui a trop duré.

Les réponses à la question nº 3 ne sont pas le moins du monde satisfaisantes.

Ces réponses ne visent que des travaux d'entretien alors que, depuis longtemps déjà, l'Administration avait en vue l'édification de bâtiments nouveaux en rapport avec l'importance notamment de Denderleeuw et Auvelais.

En ce qui concerne cette dernière gare, l'an dernier, à pareille occasion, M. le Ministre a annoncé l'exécution pour l'année 1930.

Le Gouvernement laisserait-il protester sa promesse et verrions-nous s'éterniser une situation vraiment intolérable ?

Le *matériel des trains de voyageurs* ne répond plus en général aux nécessités du confort moderne. Il serait désirable de savoir si la Société nationale des Chemins de fer belges envisage les améliorations indispensables notamment en ce qui concerne l'éclairage, le chauffage et l'application d'un dispositif permettant l'ouverture et la fermeture des portières par l'intérieur des voitures. (Voir réponse à la huitième question.)

Le danger des *passages à niveau gardés ou non gardés* a été une fois de plus signalé.

Un membre demande, et la Commission se rallie unanimement à ce vœu, que le public soit mieux protégé et que le nombre de passages non gardés soit diminué autant que possible. On signale que certains engins de signalisation à distance devraient être placés aux endroits dangereux. (Voir réponse à la quatrième question.)

Aucune péréquation n'a été accordée en ce qui concerne les *honoraires des avocats*. Le chiffre porté à l'article 26, 150,000 francs, paraît dérisoire et l'on voudrait voir cette situation améliorée. (Réponse à la onzième question.)

La situation des *agents pensionnés d'office ou mis en disponibilité* est spécialement signalée à l'examen bienveillant de l'Administration. On fait remarquer qu'ils n'ont pas toujours été traités selon le droit et que des décisions de

justice sont intervenues pour redresser leurs griefs.

La Commission voudrait qu'une décision administrative apporte une solution d'ensemble de nature à satisfaire les revendications légitimes. — Voir réponse à la neuvième question.

Des questions relatives aux travaux de la *Jonction Nord-Midi* ont été posées au Chef du Département. Les réponses seront publiées en annexe. — Voir réponse à la dixième question.

Pour en finir avec le chapitre Chemin de fer, votre Commission s'est préoccupée de la *situation financière de la Société Nationale des Chemins de fer belges.* Lors de la constitution de cette Société, entr'autres conditions onéreuses, on lui a imposé l'obligation de fournir aux actions un superdividende de 2 p. c. C'est une dépense pour la Société de 400 millions dont 300 retournent à l'Etat du chef de sa participation. En vue de faire face à cette obligation, la Société n'a d'autres ressources que de solliciter des augmentations de tarifs (témoin ce qui vient encore de se passer récemment).

Ces augmentations continuelles pèsent lourdement sur notre économie nationale et notamment sur le prix de revient de nos marchandises.

Si on n'y prend garde, notre industrie pourrait de ce chef se voir dans l'impossibilité d'exporter et courrait certainement à la ruine. C'est pourquoi votre Commission se demande, si l'Etat ne pourrait envisager la possibilité de mettre à la disposition de la Société nationale des Chemins de fer belges des capitaux qui lui permettent de faire intensifier les réfections du railway et d'éviter d'augmenter toujours les tarifs.

Ces capitaux pourraient provenir de la part du superdividende, revenant à l'Etat, semble-t-il.

Quelles seraient éventuellement les modalités de l'opération à conclure ?

C'est un point à examiner contradictoirement entre le Département et la Société. — Voir réponse à la cinquième question.

II. Marine.

Les dépenses ordinaires sont de . . . . fr.	116,943,470
Les recettes ordinaires.	70,060,000
A l'ordinaire le déficit est de . . . . . fr.	46,883,470
A l'extraordinaire les crédits sollicités se montent à . . . . . fr.	94,597,800
de sorte que l'Etat doit décaisser un total de fr.	141,481,270

La Commission a demandé à ce sujet des notes justificatives qui seront publiées à l'annexe.

De plus, la Commission a posé la question de savoir quel est le programme du Gouvernement au point de vue du concours qu'il a l'intention de donner à la Marine marchande ? — Voir les réponses données à la douzième et à la treizième question et tableau-annexe.

III. Aéronautique.

Dépenses ordinaires fr.	65,059,820
Recettes	1,000,000
A l'ordinaire, déficit, fr.	64,059,820
A l'extraordinaire les crédits . . . . . fr.	18,504,500
Décaissement de l'Etat, fr.	78,564,320

On a demandé explications détaillées, de même que sur les dépenses inscrites aux articles 78, 79, 80. — Voir réponse à la quatorzième question.

Moyennant ces observations le Budget a été approuvé par 5 voix contre 2.

Le rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Président,
Paul SEGERS.

Le Rapporteur,
G. HICGUET.

ANNEXE

Questions posées par la Commission avec les réponses du Gouvernement.

1re QUESTION. — Que coûte une automotrice?

RÉPONSE. — L'automotrice « Eva », fournie à la Société nationale des Chemins de fer belges et circulant actuellement entre Gand et Eecloo, coûte 1,162,350 francs.

2e QUESTION. — Où en est-on de l'équipement au frein continu des wagons à marchandises?

Quelle est la durée du programme envisagé quant à l'exécution de ce travail?

RÉPONSE. — L'équipement de wagons au frein continu a commencé en janvier 1930.

Il se poursuit à l'allure normale et sera terminé le 1er janvier 1934.

3e QUESTION. — Quand seront entrepris les travaux nécessaires pour la mise en état convenable des gares d'Auvelais, de Denderleeuw et de la halte de Bierges lez-Wavre?

RÉPONSE. — *Auvelais.* — Le travail de réfection à l'intérieur du bâtiment ainsi que la peinture extérieure ont été effectués au début de l'année 1929.

Bierges-lez-Wavre. — Les travaux d'entretien et de remise en bon état de la gare de Bierges-lez-Wavre ont été exécutés au début de 1929, en même temps que la restauration de tous les bâtiments de la ligne de Pécrot à Ottignies.

Denderleeuw. — Les travaux de réfection, d'entretien et de peinture des divers bâtiments de la ligne d'Alost-Nord à Jette, comprenant ceux de la gare de Denderleeuw, sont en cours d'exécution.

4e QUESTION. — *Passages à niveau non gardés.* — On demande quelles sont les mesures envisagées pour que le public soit mieux protégé et que le nombre de ces passages à niveau soit diminué autant que possible.

RÉPONSE. — Les passages à niveau non gardés correspondent dans la grande majorité des cas (et selon une proportion que la Société nationale des Chemins de fer belges évalue à 9 : 1) à des chemins de campagne à circulation faible ou essentiellement locale. Ils sont protégés de part et d'autre de la ligne ferrée, à 15 mètres du rail et à droite par rapport au sens de marche des véhicules, par des poteaux surmontés d'une croix de Saint-André; aux quatre coins du quadrilatère constitué par la traverse sont plantés des poteaux avec diagonales bleues et blanches, vers les voies et vers la route.

A 100 mètres du poteau à niveau se trouvent des poteaux répétiteurs « At-

tention » (lorsque les poteaux-barrières à diagonales ne sont pas visibles à cette distance).

Enfin, à la distance fixée (250 mètres) par la Convention Internationale de Paris, sont installés les poteaux du type triangulaire (avec la locomotive) utilisés là où la circulation automobile le justifie.

La situation paraît satisfaisante dans la plupart des cas, tout au moins pendant les heures d'éclairage naturel. La nuit, le problème est plus difficile à résoudre. On a mis à l'essai des systèmes lumineux de signalisation (feux clignotants; feux oscillants; cataphotes, etc.); il ne s'en dégage pas jusqu'à présent de conclusion tout à fait satisfaisante.

Le Gouvernement suit avec intérêt les expériences que font dans ce domaine plusieurs réseaux étrangers. La situation ne doit cependant pas être considérée comme particulièrement dangereuse en Belgique : la Société nationale des Chemins de fer belges ne manque pas, lorsque la circulation routière s'accroît à un passage à niveau non gardé, de faire revoir la question et elle y rétablit le gardiennage lorsque les circonstances l'exigent. C'est ainsi que le nombre de ces traverses est passé de 2,114 en 1927 à 2,051 en 1928 et à 2,035 en 1929. Le gardiennage ne pourrait être rétabli dans de plus fortes proportions qu'au prix de dépenses hors de mesure avec le but à atteindre. La seule solution pratique à envisager dans ce cas est l'emploi d'une signalisation très nette et de fonctionnement sûr, sans que le coût en soit exorbitant. Le Gouvernement espère que les essais en cours et d'autres à l'étude, permettront d'améliorer petit à petit la situation.

J'ajouterai que, dès mon arrivée à la tête du Département, mon attention a été particulièrement attirée par le danger que présente, pour les passants occasionnels, le système du gardiennage partiel. Le nombre des passages à niveau gardés de cette façon pendant une partie seulement de la journée a été fortement diminué; il n'en reste actuellement plus qu'une quarantaine, alors qu'à la fin de 1928 le nombre en atteignait près de 200.

5e QUESTION. — L'État n'envisage-t-il pas la possibilité de mettre à la disposition de la Société nationale des Chemins de fer belges des capitaux qui lui permettent de faire intensifier la réfection des voies ferrées et d'éviter autant que possible les augmentations de tarifs?

Quelles seraient éventuellement les modalités envisagées pour cette opération ?

RÉPONSE — Au moment où la Société nationale des Chemins de fer belges a été créée, l'État lui a remis des voies et du matériel usagés.

En ce qui concerne le renouvellement des *voies*, la Société avait d'abord prévu une période de trente trois ans et demi, renouvelant ainsi chaque année 3 p. c. du réseau. Mais l'expérience a démontré que cette période de trente-trois ans et demi est trop longue, qu'elle devrait être réduite à vingt-cinq ans; le renouvellement comporterait ainsi 4 p. c. du réseau chaque année, soit environ 300 kilomètres.

Depuis l'armistice, et ce jusqu'en 1925, l'État n'a fait aucun renouvellement de voie; en 1925, 125 kilomètres seulement furent renouvelés. Il y a un arriéré très important à combler, qu'on peut évaluer de 800 à 1,000 kilomètres, et qui doit être comblé à raison de 100 kilomètres par an; ainsi le renouvellement des voies devra pendant un certain nombre d'années s'effectuer à raison de 400 kilomètres par an.

Pour ce qui est du *matériel à voyageurs*, celui-ci doit normalement se renouveler en 40 ans, mais les voitures qui ont été remises à la Société n'ayant pas la robustesse voulue, il faut envisager un renouvellement en vingt-cinq ans ou trente ans. Au surplus, il se recommande de substituer des caisses métalliques aux caisses en bois des voitures.

La dotation de 68,500,000 francs environ, que la Société nationale prévoit

annuellement pour le renouvellement de ce matériel apparaît donc insuffisante et si, comme il est à désirer, elle pouvait renouveler son parc en vingt ans, soit à raison de 350 voitures par an, elle devrait y consacrer chaque année 200,000,000 francs environ.

Le Gouvernement examine la question d'intervenir dans les dépenses de renouvellement de la Société nationale. La question est à l'examen, tant en ce qui concerne l'importance de cette intervention que de ses modalités.

6e QUESTION. — Quelles sont les modifications apportées aux attributions du Département par suite de la création du Ministère des Transports ?

Y a-t-il eu des arrêtés organiques ?

RÉPONSE. — La dénomination nouvelle de « Ministère des Transports », donnée à l'ancien « Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique » a eu les conséquences suivantes au point de vue de l'étendue de sa juridiction :

1° Retrait des affaires relatives aux Postes, Télégraphes et Téléphones, transférées au Département de ce nom.

2° Reprise :

a) Du *Ministère de l'Agriculture*, du bureau ayant dans ses attributions les questions relatives aux tramways et aux services publics de transports en commun par terre;

b) Du *Ministère des Travaux publics*, de la section de l'hydrographie de la côte.

Ces mesures ont fait l'objet de l'arrêté royal du 19 octobre 1929 inséré au *Moniteur* n° 293 du 20 dito, et n'ont entraîné aucun nouvel arrêté organique.

7e QUESTION. — Le Gouvernement a-t-il un programme spécial au point de vue politique des transports ?

RÉPONSE. — Une politique de transport est indispensable pour assurer au pays un régime de transports conforme à ses véritables intérêts économiques. La politique du Gouvernement tend à imprimer au régime des transports les directives suivantes :

1° En ce qui concerne les moyens de transport pris individuellement : améliorer son organisation et son outillage pour en obtenir le maximum de rendement économique;

2° Coordonner les divers moyens de transport (par eau, rail, route et air). L'intérêt public exige qu'au lieu d'une rivalité parfois onéreuse, on tende vers une large coopération en vue d'un trafic rapide et économique. La coordination permet d'utiliser rationnellement le capital énorme investi dans l'outillage des transports; elle évite les gaspillages et doubles emplois dus à une concurrence sans contrainte; elle rend possible une répartition judicieuse de l'effort financier; elle réduit la charge du coût de transport qui pèse sur l'économie nationale.

8e QUESTION. — La Société nationale des Chemins de fer belges a-t-elle un programme d'amélioration des voitures à voyageurs, notamment en ce qui concerne le chauffage et l'éclairage ?

RÉPONSE. — Le programme établi par la Société Nationale des Chemins de fer belges comporte le remplacement progressif des systèmes de chauffage actuels par d'autres systèmes plus perfectionnés et des équipements d'éclairage au gaz par des équipements d'éclairage électrique.

Le programme des travaux pour 1930 prévoit l'amélioration de chauffage pour 655 voitures et de 219 voitures pour l'éclairage électrique.

Ce programme sera étendu au cours des années suivantes en tenant compte des possibilités financières.

9e QUESTION. — Pour ce qui concerne les agents *pensionnés d'office*, une décision a-t-elle été prise pour la régularisation des agents qui, placés en disponibilité par suppression d'emploi, ont été pensionnés avant l'âge de soixante-six ans?

RÉPONSE. — La Société nationale des Chemins de fer belges a décidé de pensionner son personnel à l'âge de soixante-cinq ans maximum.

Certains agents, mis en disponibilité par suppression d'emploi, avaient reçu la promesse de conserver l'intégralité de leur traitement jusqu'à l'âge normal de la pension, qui était fixé à soixante-six ans à cette époque.

La Société nationale des Chemins de fer belges ayant pensionné ces agents d'office à l'âge de soixante-cinq ans, l'un d'eux lui a intenté une action judiciaire la Société a été condamnée en première instance.

Appel a été interjeté de ce jugement.

10e QUESTION. — *a*) Dans quelle mesure la décision prise l'an dernier par le Sénat de faire procéder à une adjudication-concours pour l'exécution de la jonction Nord-Midi — et en vue de laquelle un crédit a été porté au budget — a-t-elle reçu son exécution?

Les plans et cahier des charges relatifs à cette adjudication-concours pourraient-ils être communiqués à la Commission?

RÉPONSE. — Une adjudication-concours pour l'exécution de la partie souterraine de la jonction entre la rue des Plantes (boulevard Botanique) et la rue des Brigittines (Église de la Chapelle) aura lieu le 25 juin prochain.

Les plans et cahier des charges sont imprimés et à la disposition de la Commission.

L'adjudication ne porte que sur la partie souterraine qui a été l'objet des discussions des techniciens et des plus grandes divergences de vues sur le coût et les difficultés d'exécution.

Le relèvement des voies (depuis la rue des Palais d'une part et depuis près de Forest de l'autre) ainsi que les transformations des gares du Nord et du Midi, n'ont pas été compris dans l'adjudication-concours parce que la Société nationale des Chemins de fer belges, qui doit assurer le trafic durant ces travaux, est seule à même de les exécuter pour le compte de l'État. Ces travaux entraîneront d'ailleurs la part la plus importante de la dépense.

L'estimation en sera faite de la façon la plus détaillée. Cette étude est faite en ce moment par le service spécial de la jonction Nord-Midi et sera terminée pour l'époque où seront connus les résultats de l'adjudication-concours. De la sorte, le coût total des travaux de la Jonction Nord-Midi pourra être fixé avec précision.

* * *

b) Ces plans prévoient-ils des modifications aux plans antérieurs, admis par le Parlement et entraîneraient-ils de ce chef des expropriations nouvelles?

RÉPONSE. — Ces plans ne prévoient que de très légères modifications aux plans antérieurs, sauf en ce qui concerne le tronçon compris entre la gare du Nord et le Jardin Botanique où le tracé adopté est celui décidé par l'Administration des Chemins de fer en 1920, mais pour lequel les expropriations complémentaires n'ont jamais été faites par l'ancienne administration; cette modification améliore le tracé des voies et agrandit le rayon des courbes de sortie de la gare du Nord.

c) Quelle est la contenance totale des terrains expropriés en vue de la jonction et, actuellement, disponibles?

RÉPONSE. — La surface totale des terrains expropriés entre les gares du Nord et du Midi est de 142,626 mètres carrés;

Expropriations non encore terminées : 290 mètres carrés;

Expropriations nouvelles, par suite de la modification de tracé à Saint-Josse : 2,731 mètres carrés;

Expropriations nouvelles, pour le tronçon de l'avenue Place Rogier—Église Sainte-Marie, entre la place Rogier et la jonction : 1,900 mètres carrés (convention avec Saint-Josse, ayant fait l'objet d'accords verbaux antérieurs à 1914 et non conclus par suite de la guerre et en attendant décision définitive).

Ces expropriations nouvelles entraîneront la démolition de dix-huit maisons à comprendre dans le chiffre de 338 maisons qui devront être démolies pour l'exécution de la Jonction Nord-Midi.

d) Quelle est la contenance des terrains qui restera disponible après déduction des parties nécessaires à l'exécution de l'ouvrage d'après le plan de l'adjudication-concours?

RÉPONSE. — Surface des terrains occupés effectivement par la Jonction :

a) Sans gare centrale, 62,078 mètres carrés;

b) Avec gare centrale, 75,640 mètres carrés;

c) Sans gare centrale, mais avec quai unique pour la double voie Est, 68,638 mètres carrés.

Surface expropriée par la voirie nouvelle dans les trois hypothèses qui précèdent, respectivement :

a) 36,645 mètres carrés;
b) 33,215 mètres carrés;
c) 36,645 mètres carrés.

Surface disponible pour la voirie et revente après achèvement des travaux : (respectivement dans les trois hypothèses ci-dessus) :

I. — En dehors de la Jonction :

a) 85,559 mètres carrés.
b) 71,997 mètres carrés.
c) 83,999 mètres carrés.

II — Sur le tunnel avec servitude perpétuelle de passage :

a) 31,645 mètres carrés;
b) 39,345 mètres carrés;
c) 33,039 mètres carrés.

11e QUESTION. — *Honoraires des avocats.* — On fait observer qu'aucune péréquation n'a été accordée. Cette situation ne peut-elle être améliorée?

RÉPONSE. — Dans sa séance du 21 février dernier, le Conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer belges a décidé de relever les honoraires des avocats à partir du 1er janvier écoulé. Les intéressés ont été informés de cette décision.

12e QUESTION. — *Marine* — Quel est le programme du Gouvernement au point de vue du concours qu'il compte donner à la *Marine marchande*?

RÉPONSE. — Après de nombreuses études, le Ministre des Transports a saisi le Gouvernement du principe de l'intervention officielle en faveur de la marine marchande.

Le Conseil des Ministres a chargé le Ministre des Transports de lui présenter une solution précise.

La formule la moins onéreuse pour le Trésor et qui laisse entière l'initiative privée, est celle qui met à la disposition de l'armement un large crédit à intérêt restreint et à longue échéance.

Pour la réalisation de cette formule, des négociations sont en cours, de façon à pouvoir mettre à la disposition de l'armement belge les capitaux nécessaires pour le renouvellement de sa flotte et le renforcement des lignes régulières.

13e QUESTION. — *Marine.* — Dépenses d'exploitation . . fr. 116,943,470
Recettes d'exploitation. 70,060,000

Déficit. . fr. 46,883,470

Prière de fournir la justification de ce déficit.

RÉPONSE. — Ci-joint la justification demandée. (Tableau-annexe I)

14e QUESTION. — *Aéronautique.* — Articles 78-79-80 — La Commission, voudrait avoir une note détaillée concernant ces trois postes.

RÉPONSE. — Article 78. — La loi du 25 mai 1929, modifiant les statuts de la Sabena, alloue à la Société, pour les exercices 1929 à 1937 inclus, un subside global dont le montant ne pourra dépasser 234 millions. Elle porte que le Ministre des Transports fixera par arrêté, avant la fin du mois de novembre de chaque année et pour l'exercice suivant, sur la base du programme d'exploitation diurne et nocturne, proposé par la Société et approuvé par lui, le subside total accordé par l'État pour cet exercice en fonction du prix de revient de la tonne-kilomètre mise à la disposition des chargeurs, ce subside étant calculé en vue de couvrir, outre les charges obligataires, le déficit par tonne-kilomètre de transport, compte tenu des résultats des exercices précédents et du plan d'ensemble de la période de neuf années de 1929 à 1937 inclusivement.

La somme prévue en 1930 est de 26,460,000 francs, au lieu de 16,600,000 francs en 1929, soit une augmentation de 9,860,000 francs. Le programme à réaliser en 1930, conformément à la loi du 25 mai 1929 comporte, outre les lignes Londres-Bruxelles-Cologne et Anvers-Hambourg, exploitées en 1929, les lignes suivantes :

1° Prolongement de la ligne de Londres-Cologne jusqu'à Essen;

2° Ligne Londres-Anvers;

3° Ligne Ostende-Anvers-Liége-Bruxelles-Ostende (circuit des expositions);

4° Service de nuit Bruxelles-Londres à partir du 1er mai; Bruxelles-Cologne à partir du 1er juillet.

La somme portée au budget est un plafond qui ne sera sans doute pas atteint.

En 1929, sur le crédit de 16,600,000 francs, une économie de 2,000,000 de francs en chiffres ronds a été faite. Il retourne au fonds global de neuf années.

Article 79. — *Liaison Belgique-Congo.* — Cette liaison pourra sans doute se faire avant la fin de l'année à une date qu'il est actuellement difficile de déterminer. C'est pour permettre cette exploitation et en exécution de la loi du 25 mai 1929, qu'un crédit de 17 millions est prévu. Il est probable que cette somme, qui n'est qu'une prévision, ne sera pas entièrement dépensée.

Article 80. — Porté de 2,313,000 à 10,813,000 francs.

L'augmentation de 8,500,000 francs provient :

a) 8,000,000 pour l'allocation de subsides aux avions et moteurs prototypes belges. D'accord avec l'aviation militaire et le Conseil supérieur de l'air, nous prévoyons la mise au concours d'un avion de grande reconnaissance, dont deux prototypes peuvent être agréés, ce qui donnera lieu à un subside total de 4 millions; ce n'est pas exagéré si l'on veut promouvoir l'industrie nationale et si l'on compare à ce qui se fait à l'étranger.

Dans le même ordre d'idées, nous prévoyons pour l'aviation civile la mise au concours d'un avion de tonnage moyen qui donnera lieu, pour deux prototypes, à un subside de 3 millions.

Nous prévoyons également un subside de 1,000,000 de francs pour l'étude d'un moteur prototype de 500 HP.

b) 500,000 francs pour les clubs de tourisme. Un nouveau club va être créé à Ostende et un autre à Liége : les clubs de Bruxelles et d'Anvers se développent (à remarquer qu'en France un poste de 5,000,000 vient d'être ajouté au budget de l'air, sur l'initiative de la Commission du budget, pour l'aviation de tourisme).

Annexe I.

COMPTE D'EXPLOITATION 1930

Administration de la Marine.

I. — SERVICES A PÉAGES.

	DÉPENSES			RECETTES	DIFFÉRENCE	
	Personnel.	Matériel.	Totaux.		Excédent.	Déficit.
Paquebots	13,448,179	25,336,391	38,784,570	53,490,000	14,705,430	—
Passage d'eau Ste-Anne.	2,755,826	5,467,540	8,223,366	2,777,000	—	5,446,366
Pilotage.	35,815,471	8,335,854	44,151,325	8,381,000	—	35,770,325
Remorque	—	69,500	69,500	69,500	—	—
Police maritime. . .	1,161,916	77,844	1,239,760	952,000	—	287,760
Inspection maritime .						
Jaugeage	882,145	2,030,944	2,913,089	936,650	—	1,976,439
Enlèvement d'épaves .						
	54,063,537	41,318,073	95,381,610	66,606,150	14,705,430	43,480,890

N. B. — Les recettes du pilotage sont perçues aux taux d'avant la guerre, mais en francs-papier au lieu de francs-or, tandis que les dépenses ont évidemment augmenté en sens inverse.

II. — SERVICES D'UTILITÉ PUBLIQUE.

	DÉPENSES			RECETTES POUR ORDRE
	Personnel.	Matériel.	Totaux.	
Éclairage et balisage (y compris l'hydrographie)	4,128,155	3,321,475	7,449,630	175,000
Sauvetage	1,152,901	466,618	1,619,519	3,000
Marine marchande (y compris École de marine).	2,572,871	5,916,458	8,489,329	75,000
Pêche maritime	1,904,630	648,224	2,552,854	1,984,000
Passage d'eau Waes.	987,351	463,177	1,450,528	1,216,850
	10,745,908	10,815,952	21,561,860	3,453,850
TOTAL GÉNÉRAL . .	64,809,445	52,134,025	116,943,470	70,060,000

Bruxelles. — Imprimerie E. Guyot, s a., rue Pachéco, 12.