

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1959-1960.

VERGADERING VAN 3 FEBRUARI 1960.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1960.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HH. DE GRAUW,
DELPORT EN STUBBE:

INHOUD.

	blz.
A. — Algemeen gedeelte (Verslaggever: de h. Stubbe)	2
I. Uiteenzetting van de Minister.	2
II. Vragen en Antwoorden :	
1. N.M.B.S. en Noord-Zuid Verbinding. . .	11
2. N.M.V.B. en tramwegen	27
3. Posterijen	28
4. Zeewezen en binnenvaart	31
5. Wegvervoer	34
6. Varia	35
B. — Begroting van de Regie van Telegraaf en Telefoon (Verslaggever: de h. Delport).	38
C. — Kredieten betreffende de Regie der Luchtwegen (Verslaggever: de h. De Grauw).	55
D. — Stemmingen	63

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De hh. Delport, voorzitter-verslaggever; Claeys, E., Cuvelier, Debaise, De Block, Dekeyzer, Demarneffe, Donse, Feron, Feryn, Goossens, Hambye, Neels, Pontus, Uselding, Van den Storme, Vandeputte, Versieren en De Grauw en Stubbe, verslaggevers.

R. A 5787.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5.XVI (Zitting 1959-1960) : Ontwerp van wet.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1959-1960.

SÉANCE DU 3 FÉVRIER 1960.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1960.

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)
PAR MM. DE GRAUW, DELPORT ET STUBBE.

TABLE DES MATIERES.

	pages
A. — Partie générale (Rapporteur : M. Stubbe).	2
I. Exposé du Ministre	2
II. Questions et Réponses :	
1. La S.N.C.B. et la Jonction Nord-Midi . . .	11
2. S.N.C.V. et tramways	27
3. Postes	28
4. Marine et navigation intérieure.	31
5. Circulation routière	34
6. Divers	35
B. — Budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones (Rapporteur : M. Delport).	38
C. — Crédits relatifs à la Régie des Voies aériennes (Rapporteur : M. De Grauw).	55
D. — Votes	63

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Delport, président-rapporteur; Claeys, E., Cuvelier, Debaise, De Block, Dekeyzer, Demarneffe, Donse, Feron, Feryn, Goossens, Hambye, Neels, Pontus, Uselding, Van den Storme, Vandeputte, Versieren et De Grauw et Stubbe, rapporteurs.

R. A 5787.

Voir :

Document du Sénat :

5.XVI (Session de 1959-1960) : Projet de loi.

DAMES EN HEREN,

Tijdens de eerste vergadering van Uw Commissie, belast met het onderzoek van de begroting van Verkeerswezen voor 1960, werd beslist drie verslaggevers aan te duiden, met volgende opdrachten :

A. — De algemene begrotingspolitiek — Spoorwegen — Vervoer — Post — Toerisme — Scheepvaart (Verslaggever : de heer Stubbe).

B. — De Regie van Telegraaf en Telefoon (Verslaggever : de heer Delpont).

C. — De Regie van Luchtwegen (Verslaggever : de heer De Grauw).

A. — ALGEMEEN GEDEELTE.

I. — Uiteenzetting van de Minister.

ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

De Minister geeft een uiteenzetting over de grote problemen, die vanuit Europees standpunt bekeken, een invloed uitoefenen op onze binnenlandse politiek van « verkeer ». Deze moet noodzakelijkerwijze geaxeerd worden op de nieuwe stromingen die de Euromarkt zal meebrengen.

De Minister spreekt over vier grote lijnen die onze opvattingen inzake verkeer zullen bepalen :

1^o het graven van een tunnel Calais-Dover, met al de gevolgen voor de verbinding tussen Europa en Engeland;

2^o de elektrificatie van de spoorlijn Thionville-Duinkerken, gepaard met de modernisatie van deze zeehaven;

3^o de kanalisatie van de Moezel, die de scheepvaart in een bepaalde richting zal stuwen;

4^o het aanbrengen van de grote olie-pijpleidingen van aan de Middellandse Zee naar Centraal-Europa, zodat niet langer beroep zal gedaan worden op binnenscheeptankers.

Wij zullen hiermede rekening moeten houden, vooral in de wijzigingen inzake vervoer-politiek. We moeten mee in de grote stroom en zorgen dat we niet overspoeld worden.

Dientengevolge zal het jaar 1960 geen gewoon jaar zijn van beheer, maar veeleer een jaar van structuur-hervormingen door wetten te bekrachtigen. Bijgevolg zal de medewerking van de wetgever noodzakelijk zijn.

De Minister kondigt het neerleggen aan van wetsontwerpen inzake hervorming van de N.M.B.S., hervorming van de Dienst voor het Wegvervoer, aanpassing van het Zeevaart-Onderwijs aan de wetgeving van het Schoolpakt, en andere meer.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de la première réunion de votre Commission, chargée de l'examen du budget des Communications pour l'exercice 1960, il a été décidé de désigner trois rapporteurs différents pour :

A. — La politique budgétaire générale — Chemins de fer — Transports — Postes — Tourisme — Navigation (Rapporteur : M. Stubbe).

B. — La Régie des Télégraphes et des Téléphones (Rapporteur : M. Delpont).

C. — La Régie des Voies Aériennes (Rapporteur : M. De Grauw).

A. — PARTIE GENERALE.

I. — Exposé du Ministre.

CONSIDERATIONS GENERALES.

Le Ministre a fait un exposé sur les grands problèmes qui, considérés du point de vue européen, ont des répercussions sur notre politique intérieure des transports. Celle-ci devra nécessairement être axée sur les nouveaux courants qui résulteront de la création du marché européen.

Le Ministre a cité quatre faits qui seront déterminants pour nos conceptions en matière de communications :

1^o Le creusement d'un tunnel Calais-Douvres avec toutes les conséquences qui en découleront pour les communications entre l'Europe et l'Angleterre;

2^o L'électrification de la ligne de chemin de fer Thionville-Dunkerque, qui ira de pair avec la modernisation de ce port de mer;

3^o La canalisation de la Moselle, qui orientera la navigation dans une direction déterminée;

4^o La construction de grands oléoducs reliant la Méditerranée à l'Europe Centrale, ce qui éliminera le recours aux bateaux-citernes affectés à la navigation intérieure.

Il faudra tenir compte de ces projets, plus particulièrement pour les modifications à apporter à notre politique des transports. Nous devons suivre le courant en veillant à ne pas être submergés.

Aussi, l'année 1960 ne sera-t-elle pas une année ordinaire, dominée par les seuls problèmes d'administration mais plutôt une année de réformes structurelles qu'il faudra consacrer par des lois. La collaboration du législateur sera donc requise.

Le Ministre a annoncé le dépôt de projets de loi notamment sur la réforme de la S.N.C.B., la réforme de l'Office des transports par route et l'adaptation de l'enseignement maritime à la législation votée en vue d'appliquer le Pacte scolaire.

BEGROTING 1960.

Ten einde een volledige gedachte te hebben over zijn departement, onderlijnt de Minister dat er ook inkomsten zijn die niet voorkomen in de begroting van Verkeerswezen. Zo stipt hij aan voor de gewone begroting :

	Uitgaven.	Inkomsten.	Verschil.
1958	8.084 miljoen.	3.024 miljoen.	5.060 miljoen.
1959	7.648 miljoen.	3.227 miljoen.	4.421 miljoen.
1960	7.440 miljoen.	3.680 miljoen.	3.760 miljoen.

Hieruit blijkt dat in vergelijking met 1958 voor het jaar 1960 een vermindering van 1.300 miljoen voorzien wordt, waarvan 643 miljoen als minder-uitgaven, en ongeveer hetzelfde bedrag als meer-inkomsten.

In deze cijfers zijn de inkomsten en uitgaven van het N.I.R. niet begrepen.

Op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen waren in 1959 6.287 miljoen kredieten voor betalingen voorzien terwijl in 1960 4.566 miljoen nieuwe gevraagde betalingskredieten voorkomen.

De Minister wijst op het verschil : in 1959 werden de beleggingen opgedreven ten einde de werkloosheid te bestrijden, terwijl in 1960 nieuwe investeringen voorzien werden voor het spoor, de luchtvaart, de marine, enz.

De betalingskredieten voor 1960 overtreffen de vastleggingen wegens het verder uitvoeren en betalen voor werken aangegaan in 1959.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ BELGISCHE SPOORWEGEN.

De Minister herinnert aan zijn plan tot gezondmaking van de N.M.B.S. Dit plan werd verleden jaar reeds meegedeeld en wordt verder uitgevoerd.

Hij geeft verdere uitleg over de inzichten voor 1960. Deze hervormingen, nodig voor het gezondmaken van de N.M.B.S., zijn niet alleen gericht op het verminderen van de financiële Staatstussenkost ten overstaan van de Maatschappij, maar ook om de N.M.B.S. in haar geheel en op alle gebied gezond te maken. Daarbij moet het vervoerprobleem in zijn totaliteit gezien worden. De vervoermethodes worden steeds maar gewijzigd en aangepast, zodat vaste voorspellingen onmogelijk worden.

De sanering van de N.M.B.S. behelst :

1. *Het streven naar verbetering van de commerciële en financiële uitslagen.*

Hierin komen voor :

a) de reizigerstarieven en de commoditeit van het reizigersvervoer. Het verbeteren van de service, van het materiaal, en de infrastructuur.

BUDGET 1960.

Le Ministre souligne que pour avoir un aperçu complet du département, il y a lieu de tenir compte de certaines recettes qui ne figurent pas au budget des Communications. Ainsi, il signale, en ce qui concerne le budget ordinaire :

	Dépenses.	Recettes.	Différence.
1958	8.084 millions.	3.024 millions.	5.060 millions.
1959	7.648 millions.	3.227 millions.	4.421 millions.
1960	7.440 millions.	3.680 millions.	3.760 millions.

On constate donc, par rapport à l'exercice 1958, une diminution de 1.300 millions des prévisions pour l'exercice 1960, dont 643 millions provenant d'une réduction des dépenses et un montant à peu près équivalent de plus-values de recettes.

Ces chiffres ne comprennent pas les recettes et dépenses de l'I.N.R.

Le budget du Ministère des Communications prévoyait en 1959 des crédits de paiement s'élevant à 6.287.000.000 de francs, tandis que celui de 1960 ne comporte plus que 4.566.000.000 de francs de nouveaux crédits de paiement.

Le Ministre insiste sur la différence : en 1959, les investissements ont été développés afin de lutter contre le chômage, alors qu'en 1960, de nouveaux investissements sont prévus pour les chemins de fer, l'aviation, la marine, etc.

Les crédits de paiement pour l'exercice 1960 dépassent les engagements, parce que les travaux entamés en 1959 doivent être poursuivis et payés.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Le Ministre a rappelé l'existence de son plan d'assainissement de la S.N.C.B., qu'il avait exposé l'année dernière et dont l'exécution se poursuit.

Le Ministre fournit des précisions sur les projets en ce qui concerne l'exercice 1960. Les réformes envisagées, qui sont indispensables à l'assainissement de la S.N.C.B., visent non seulement à diminuer l'intervention financière de l'Etat, mais aussi à assainir la société dans son ensemble et dans tous les domaines. Le problème des transports doit, en effet, être considéré comme un tout. Les modifications et les adaptations continuelles des méthodes de transport rendent illusoires toutes les prévisions qu'on pourrait établir.

L'assainissement de la S.N.C.B. comporte :

1. *L'amélioration des résultats commerciaux et financiers.*

Elle vise notamment :

a) les tarifs-voyageurs et les commodités assurées aux voyageurs, l'amélioration du « service », du matériel et de l'infrastructure;

b) het vervoer der arbeiders en bedienden : het vervangen der houten wagens door metalen rijtuigen. Het ritme wordt zo mogelijk versneld.

c) het transport van de reizigers moet meer verzorgd worden. Hier vooral wordt op het oog gehouden de klachten in verband met de vervangingsautobussen. Het vraagstuk van het comfort is gesteld. De N.M.B.S. zal streng toezicht houden op de toepassing van het lastenboek.

Het groot deficit in de N.M.B.S. komt van het reizigersvervoer : inzonderheid de week- en werkabonnementen zijn niet in evenwicht met de kostende prijs. In 1960 zal de Staat nog 1.148 miljoen toelagen verlenen om dat tekort te dekken. Dat betekent nochtans 239 miljoen minder dan in 1959.

De Minister deelt mede dat er besprekingen gaande zijn tussen de arbeiders en patroonsorganisaties, ten einde de opbrengst te verhogen tot 0,25 fr. per kilometer, wat nog maar 50 % betekent van de kostende prijs. De verhoging mag echter niet ten laste vallen van de arbeiders, maar zou veeleer moeten gedragen worden door de nijverheden. De besprekingen zijn nog niet beëindigd, zodat nog geen positief resultaat kan vooropgesteld worden.

2. Het goederenvervoer.

Einde september 1959, lag het 4,9 % hoger dan oorspronkelijk voorzien. Onze tarieven moeten nog verminderen. We liggen nog 10 % hoger dan de vreemde concurrentie. We zullen evenwel het gunstigste moment afwachten om te verminderen.

De krachtspanning moet nu gaan naar het behoud en de verhoging van het cliënteel.

3. Wijziging in de structuur van de N.M.B.S.

Twee wetsontwerpen zijn aan het Parlement voorgelegd : a) herziening van het statuut van de N.M.B.S. (wet van 1926), b) wet op het goederenvervoer langs de baan voor rekening van derden.

De vraag stelt zich : eerstens moeten we het spoor in de mogelijkheid stellen op de baan te komen (zie Bundesbahn in W.-Duitsland), en tweedens, het goederenvervoer dient vrijgemaakt te worden van de Dienst van het wegvervoer en onder rechtstreeks beleid te staan van de Minister.

In het kader van het internationaal akkoord Eurofima, moet verder gestreefd naar een nationaal en internationaal gestandaardiseerd materieel, wat menig voordeel biedt.

Om de kostprijs te kunnen verlagen dient de stoomtractie verder vervangen door elektrische of dieseltractie.

De Minister deelt mede dat de elektrificatie van de secundaire lijn Brussel-Gent einde 1960 zal in

b) le transport des ouvriers et employés : le remplacement des voitures en bois par des voitures métalliques. Le rythme de ce renouvellement sera accéléré, si possible;

c) les conditions de transport des voyageurs qui doivent être améliorées. Il faudra tenir compte des plaintes concernant les autobus de substitution. Le problème du confort est posé. La S.N.C.B. contrôlera sévèrement l'application du cahier des charges.

Le déficit de la S.N.C.B. provient essentiellement du trafic-voyageurs: les prix des abonnements semaine et des abonnements de travail sont inférieurs au coût. En 1960, l'Etat devra encore accorder une subvention de 1.148.000.000 de francs pour couvrir ce déficit. Ceci représente toutefois une diminution de 239.000.000 de francs par rapport à 1959.

Le Ministre déclare que des conversations sont en cours entre les organisations ouvrières et patronales au sujet de l'augmentation du prix au kilomètre, qui serait porté à fr. 0,25, ce qui ne représente encore que 50 % du prix coûtant. L'augmentation ne peut toutefois être mise à charge des ouvriers, mais devrait être supportée par les industries. Les discussions ne sont pas terminées, de sorte qu'il est impossible de dire si l'on peut escompter un résultat positif.

2. Le transport de marchandises.

Fin septembre 1959, ce transport avait dépassé de 4,9 % les prévisions initiales. Il s'indique d'abaisser encore les tarifs qui sont toujours de fr. 0,10 supérieurs à ceux de la concurrence étrangère. Cependant, nous attendrons le moment le plus favorable pour réaliser cette diminution.

Tous nos efforts doivent tendre actuellement à garder la clientèle et à l'augmenter.

3. Réformes de structure à la S.N.C.B.

Deux projets de loi ont été déposés au Parlement : le premier porte sur la revision du statut de la S.N.C.B. (loi de 1926); le second tend à modifier la loi sur les transports routiers de marchandises pour compte de tiers.

La question se pose de savoir s'il y a lieu, d'une part, d'autoriser la S.N.C.B. de s'occuper des transports par route (comme la Bundesbahn en Allemagne occidentale) et d'autre part, de libérer les transports de marchandises de la tutelle de l'Office des transports par route et de les placer sous l'autorité directe du Ministre.

Dans le cadre de l'accord international Eurofima, nous devons poursuivre nos efforts tendant à la standardisation du matériel sur le plan national et international, ce qui présentera beaucoup d'avantages.

Pour être à même de diminuer le prix de revient, il faut remplacer la traction à vapeur par la traction électrique ou la traction diesel.

Le Ministre a déclaré que l'électrification de la ligne secondaire Bruxelles-Gand sera terminée à la

orde zijn. De lijn Brussel-Bergen-Quévy zal klaar zijn einde 1962, terwijl Landen-Hasselt in juli 1960 kan in bedrijf genomen worden.

Het materieel wordt in de Belgische nijverheid besteld. Voor het rollend materiaal werd voor 3.200 miljoen besteld aan de Belgische privé-nijverheid, 27 elektrische locomotieven en 60 elektrische automotrices zijn in uitvoering of in bestelling.

Voor 500 miljoen wordt in de eigen werkhuizen van de N.M.B.S. uitgevoerd. De reden daarvan : het personeel aan het werk houden. Ten dien opzichte deelt de Minister mede dat de productiviteit met 25 % werd verhoogd.

In verband met de dieseltractie dient vermeld dat er 800 locomotieven nodig zijn : 201 zijn in bestelling bij de Belgische industrie.

De volledige vervanging van de stoomtractie zal een besparing van 900 miljoen per jaar meebrengen.

Een sneller vervanging brengt spoediger bezuinigingen mee.

De houten rijtuigen worden in stijgende lijn vervangen : in 1958 waren nog 2.256 houten rijtuigen op de baan; in 1959 (november) nog 1.705.

Over vier jaar zal de vervanging volledig zijn. Er zijn thans 212 metalen rijtuigen in konstruktie.

4. *Het vereenvoudigen der lijnen.*

Het programma behelst het vicinaliseren van 1.200 kilometer lijnen. Op dit aantal kilometer wordt slechts 4 % van het totale reizigerstrafiek verwerkt. In 1960 wordt verder doorgewerkt met het programma. Vicinaliseren betekent evenwel niet : alles afschaffen. Het goederenvervoer wordt behouden. Anderzijds betekent het :

ofwel van stoomtrein naar diesel-autorails,

ofwel van treinen naar bussen, met treinen op de spitsuren;

ofwel volledig van trein naar autobuslijn.

De moeilijkheden zijn bekend : comfort, schuilplaatsen voor de wachtende reizigers, gevaar in de winterperiode.

Tot op heden werden door de Raad van Beheer beslissingen genomen ten overstaan van 462 kilometer, wat een bezuiniging meebracht van 68 miljoen.

5. *Vermindering van de effectieven.*

De Minister geeft enkele cijfers nopens de personeelbezetting van de N.M.B.S. :

1 januari 1950 : 90.377;

1 januari 1954 : 77.201 (een vermindering van 14,50 % tegenover 1950);

1 januari 1958 : 77.916;

fin de 1960; la ligne Bruxelles-Mons-Quévy sera achevée à la fin de 1962, tandis que le tronçon Landen-Hasselt sera mis en service en juillet 1960.

Le matériel est commandé à l'industrie belge. En ce qui concerne le matériel roulant, une commande de 3.200 millions a été placée auprès d'entreprises privées belges; 27 locomotives électriques et 60 automotrices électriques sont en construction ou en commande.

Un programme portant sur une somme de 500 millions est exécuté dans les ateliers de la S.N.F.B., dans le but de maintenir le personnel au travail. A cet égard, le Ministre a fait remarquer que la productivité a augmenté de 25 %.

Quant à la traction diesel, il y a lieu de noter qu'on a besoin de 800 locomotives, dont 201 sont commandées à l'industrie belge.

La suppression intégrale de la traction à vapeur permettra de faire des économies pour un montant de 900 millions par an.

Celles-ci se réaliseront d'autant plus vite que cette suppression sera accélérée.

Le remplacement des voitures en bois se fait à un rythme toujours plus rapide : en 1958, 2.256 voitures en bois étaient encore en circulation contre 1.705 en 1959 (novembre).

Dans quatre ans, le remplacement sera achevé. Il y a actuellement 212 voitures métalliques en construction.

4. *La simplification des lignes.*

Le programme prévoit la vicinalisation de 1.200 km de lignes. Ces 1.200 km. n'absorbent actuellement que 4 % de l'ensemble du trafic-voyageurs. La réalisation du programme sera poursuivie en 1960. Cependant, vicinalisation ne signifie nullement suppression. Le transport des marchandises continuera à être assuré. Pour le surplus, la vicinalisation consistera :

soit à remplacer les trains à vapeur par des autorails diesel;

soit à remplacer les trains par des autobus, les trains étant maintenus aux heures de pointe;

soit encore à remplacer complètement les trains par des lignes d'autobus.

Les difficultés sont bien connues : elles ont trait au confort, aux refuges couverts à hauteur des arrêts, aux dangers de la période hivernale.

Jusqu'ici, le Conseil d'Administration a pris des décisions pour 462 km. de lignes, décisions qui ont permis de réaliser une économie de 68 millions.

5. *Réduction des effectifs.*

Le Ministre a cité quelques chiffres concernant les effectifs du personnel de la S.N.C.B. :

Au 1^{er} janvier 1950 : 90.377;

Au 1^{er} janvier 1954 : 77.201 (diminution de 14,50 % par rapport à 1950);

Au 1^{er} janvier 1958 : 77.916;

1 januari 1959 : 71.358 (een vermindering van 8 % tegenover 1957).

In totaal werden van 1 januari 1950 tot 1 januari 1959 de effectieven verminderd met 21 %.

De vermindering gebeurt door :

- het beperken van de aanwerving van nieuw personeel.
- het vrijwillig langer aanblijven, door invoeren van de getrouwheidspremie.
- de afdanking van de « journaliers ». De sociale zorg voor deze categorie arbeiders heeft zich geuit door een maatregel waarbij in de lastenboeken een prioriteit van aanvaarding wordt voorzien, voor aannemingen door de Staat gepatroneerd. Aldus werden er in 1959 98 % teruggeplaatst.

Een zwaar probleem dat blijft doorwegen op de N.M.B.S., is dat der pensioenen. 3.676 miljoen wordt jaarlijks uitbetaald aan pensioenen. De kostprijs der pensioenen bedraagt 54,6 % van het totaal bedrag der wedden. Ingevolge het ontstaan van deze pensioenlast is het redelijk dat de Staat hierin tussenkomt.

Welke maatregelen worden voorzien of zijn reeds in uitvoering :

- de uitbetaling van een getrouwheidspremie voor de agenten die afzien van de facultatieve pensioenleeftijd op 55 of 60 jaar. Dat betekent een betalen van bijwedde, wat goedkoper uitvalt dan het vroegtijdig op pensioen gaan;
- op het bedrag dat van de lonen en wedden wordt afgehouden, 8 %, wordt 1 % meer gestort in de pensioenkas. Aldus gaat 7 % naar de Pensioenkas en 1 % naar de kas voor de sociale werken;
- de Staat neemt de last op zich van het verschil tussen de normale en abnormale effectieven.

Er stelt zich nog een moeilijkheid : de toepassing van de wet van april 1958 op de pensioentoestand van de weduwen. (Ondertussen heeft de Raad van Beheer een beslissing genomen : deze wet zal ook door de N.M.B.S. worden toegepast).

6. Ten slotte geeft de Minister een overzicht van de financiële uitslag van de N.M.B.S.

Het jaar 1959 begon met een vooruitzicht van 448 miljoen exploitatiekortingen (vooruitzichten van november 1958).

Door toepassing van sommige maatregelen, beslist door de Raad van Beheer kon dit tekort teruggebracht worden (in februari 1959) tot 331 miljoen.

Niettegenstaande de indexverhoging 240 miljoen meeruitgaven meebracht voor wedden, lonen en pensioenen wordt gerekend op een evenwicht in de exploitatiekosten voor 1959.

De Minister geeft vervolgens de ventilatie van de Staatstussenkomst in de gewone begroting (zie blz. 14).

Au 1^{er} janvier 1959 : 71.358 (diminution de 8 % par rapport à 1957).

Du 1^{er} janvier 1950 au 1^{er} janvier 1959, la diminution globale des effectifs a été de 21 %.

La réduction s'opère par les moyens suivants :

- limitation du recrutement;
- prolongation volontaire de la durée de la carrière, obtenue grâce à la prime de fidélité;
- licenciement des journaliers. La sollicitude de la Société envers cette catégorie de travailleurs s'est traduite par une mesure consistant à prévoir dans les cahiers de charge une priorité d'embauche en ce qui concerne les travaux patronnés par l'Etat. C'est ainsi que 98 % de ces ouvriers ont été replacés en 1959.

Un problème qui continue à imposer une lourde charge à la S.N.C.B. est celui des pensions. Le montant annuel des liquidations atteint 3.676 millions de francs. Le coût des pensions représente 54,6 % du montant total des traitements. L'origine de cette charge justifie une intervention de l'Etat.

Quelles sont les mesures prévues ou en cours d'exécution ?

- l'octroi d'une prime de fidélité aux agents qui renoncent à la faculté de prendre leur retraite à 55 ans ou à 60 ans. Il s'agit donc de payer un supplément de traitement, ce qui est moins onéreux que la mise à la pension à un âge relativement peu avancé;
- sur les 8 % de retenue sur les salaires et traitements, il est versé 1 % de plus à la Caisse des pensions. Ainsi donc, 7 % vont à la Caisse des pensions et 1 % à la Caisse des œuvres sociales;
- l'Etat assume la charge résultant de la différence entre les effectifs normaux et anormaux.

Autre difficulté : l'application de la loi d'avril 1958 réglant la situation des veuves au point de vue de la pension (dans l'entre-temps, le Conseil d'Administration a pris une décision : cette loi sera également appliquée par la S.N.C.B.).

6. Enfin, le Ministre a donné un aperçu des résultats financiers de la S.N.C.B.

L'année 1959 a commencé avec une prévision de 448 millions de frais d'exploitation (prévision établie en novembre 1958).

Grâce à l'application de certaines mesures décidées par le Conseil d'Administration, ce déficit a pu être ramené (en février 1959) à 331 millions.

Bien que la hausse de l'index ait entraîné un supplément de dépenses de 240 millions dans le secteur des traitements, salaires et pensions, on espère que les frais d'exploitation seront équilibrés pour l'année 1959.

Ensuite, le Ministre a fait connaître la ventilation de l'intervention de l'Etat dans le budget ordinaire (voir p. 14).

7. Het probleem der bewaakte en niet bewaakte overwegen moet in samenwerking met andere Departementen worden opgelost. Een timing is noodzakelijk. Er zijn op de grote axiale lijnen nog 475 overwegen. Er zouden voor het baanvervoer heel wat verloren uren kunnen ingewonnen worden, en anderzijds een aantal zware ongevallen vermeden, door het afschaffen van deze overwegen.

DE NOORD-ZUID VERBINDING.

De maatschappij werd einde 1959 beëindigd. Er stelt zich een probleem van het personeel : nog 38 leden zijn in dienst : daarvan gaan 18 over naar het Spoor, 20 blijven nog 2 jaar in dienst, belast met de likwidatie-werkzaamheden.

Het bedrag aan werken, deze van 1960 inbegrepen, door de N.Z. Verbinding uitgevoerd zullen 6 miljard 336 miljoen belopen.

BUURTSPoor- EN TRAMWEGEN.

Voor de *Buurtspoorwegen* begint de moeilijke periode : de winst vermindert en zal volledig verdwijnen vanaf 1960. De maatschappij zoekt om haar evenwicht te behouden. Er stelt zich het vraagstuk van de betalingen met de gemeenten, ingevolge het verdwijnen van de buurtspoorweg. De maatschappij wordt immers stilaan een autobus-maatschappij. Reeds 1.000 bussen zijn in dienst op haar verschillende lijnen. Meer en meer valt het op dat een innige samenwerking tussen groot-spoor en buurt-spoor (lees : autobuslijn) noodzakelijk wordt : aanpassing der vertrek- en aankomst-uren, regeling der lijnen, enz.

Een daling van het getal reizigers wordt vastgesteld. Ook de *tramwegen* ondervinden een daling van de trafiek. Sinds 1951 bedraagt dit 20 %. De oorzaken vindt men hierin :

1^o er worden meer en meer investeringen gedaan inzake wegeaanleg. Gevolg : meer auto's worden aangekocht en gebruikt. Het is meteen de uitdrukking van de groeiende welstand onzer bevolking.

2^o er is een wijziging gekomen in de arbeids-uren :

a) de *5-dagenweek* : geen arbeidersvervoer op zaterdag;

b) 's *middags* blijft men op het werk;

c) door de ontwikkeling van de stadsomschrijvingen (aانبouw en uitrusting van nieuwe woonwijken) worden ook de aankoopcentra verlegd naar

7. Le problème des passages à niveau gardés et non gardés doit être résolu avec la collaboration d'autres Départements. Il est nécessaire d'établir un timing. Sur les grandes lignes axiales, il existe encore 475 passages à niveau. La suppression de ceux-ci permettrait aux transports routiers de récupérer un grand nombre d'heures perdues et aussi d'éviter beaucoup d'accidents graves.

LA JONCTION NORD-MIDI.

La Société a été dissoute à la fin de 1959. Il y a le problème du personnel : 38 membres de ce personnel sont encore en service : 18 passeront aux chemins de fer, tandis que les 20 autres, chargés des travaux de liquidation, resteront encore en fonction pendant deux ans.

Le coût des travaux exécutés par la Jonction Nord-Midi, y compris ceux de 1960, atteindra 6.336.000.000 de francs.

CHEMINS DE FER VICINAUX ET TRAMWAYS.

Les *chemins de fer vicinaux* entrent maintenant dans une période difficile : les bénéfices diminuent et disparaîtront entièrement à partir de 1960. La Société se voit dans l'obligation de rechercher le moyen de sauvegarder son équilibre financier. Elle doit résoudre, avec les communes, le problème des paiements que pose la suppression de certains chemins de fer vicinaux, car elle se transforme peu à peu en une société d'autobus. Plus de 1.000 autobus sont déjà en service sur ses différentes lignes. La nécessité d'une étroite coopération entre les chemins de fer et les vicinaux (entendez par là les lignes d'autobus) devient de plus en plus évidente : réadaptation des heures de départ et d'arrivée, horaires des lignes, etc.

On constate que le nombre de voyageurs diminue. Les *tramways* accusent, eux aussi, une baisse de trafic. Cette diminution est maintenant de 20 % par rapport à 1951. Elle est imputable aux causes suivantes :

1^o les investissements se font de plus en plus importants en ce qui concerne l'aménagement des routes. L'augmentation du nombre des véhicules automobiles en est l'une des conséquences. C'est en même temps un indice de l'amélioration constante du niveau de vie de nos populations;

2^o des modifications sont intervenues en ce qui concerne les heures de travail :

a) instauration de la *semaine des cinq jours* : il n'y a plus de transports d'ouvriers le samedi;

b) à *midi*, on ne quitte plus les lieux de travail;

c) l'expansion des agglomérations urbaines (création et aménagement de nouveaux quartiers résidentiels) a pour effet de déplacer les centres commer-

de peripherie, wat besparing van middenstads-bezoek meebrengt,

De tramwegen worden dan ook een minder winstgevend bedrijf : 70 % van de kostprijs gaat naar wedden en lonen. De modernisering gaat evenwel verder door.

Sinds 1954 werden te Brussel : 281 snelle rijtuigen aangekocht, 270 moderne bussen (one-man-car).

Terzake is een structuurhervorming nodig. Een kaderwet is in voorbereiding, en de Minister voorziet dat in 1961 een definitief statuut zal kunnen uitgewerkt worden : de gemeentelijke overheden zullen moeten samenwerken en gemeenschappelijke maatregelen treffen voor het verkeer.

Waar het wenselijk is, zal de privésector gevraagd worden voor medewerking, voor de duur van de maatschappij (b.v. 20 jaar) maar de inbreng van de privésector zal kunnen uitbetaald worden. Een kontaktkomitee tussen de gemeentelijke leidingen zal nodig zijn.

WEGVERVOER.

Zoals in de inleiding meegedeeld, zou de Minister een wetsontwerp indienen, strekkende tot omvorming van de Dienst voor Wegvervoer. Daarom wordt een breedvoerige uiteenzetting verschoven naar de behandeling van dat ontwerp.

De veiligheid langs de baan stelt zware vraagstukken, die niet alleen door het Departement van Verkeerswezen dienen behandeld. Ook andere departementen komen in het gedrang, bv. Onderwijs. Het schoolprogramma dient de verkeersveiligheid te omvatten met praktisch onderricht.

De maatregel van de beperkte snelheid op de weekends geeft voldoening, en vermindert het aantal en de omvang der ongevallen.

De snelheidsbeperking in de stedelijke agglomeraties tot 60 kilometer werd gesteld : straks wordt België één agglomeratie. Eenvormigheid in de signalisaties is nodig. Men mag zich nochtans niet bezondigen aan overdrijvingen.

TECHNISCHE KONTROLE.

Sinds 1 januari 1960 werd de controle ingevoerd voor alle wagens die meer dan 5 jaar oud zijn.

Dit brengt mee : een verhoging van het werk voor de kontrolestations. De vraag stelt zich of hier moet ingegrepen worden. Kan dat monopolie nog langer blijven bestaan ?

Er wordt eveneens gedacht aan een « toelating tot autosturen ». Dit kan evenwel maar gebeuren in samenwerking met het Departement van Justitie.

ciaux vers la périphérie, ce qui dispense les ménages de se rendre au centre de la ville.

En conséquence, les tramways sont devenus moins rentables : les traitements et salaires représentent 70 % des frais d'exploitation. Néanmoins, la modernisation se poursuit.

Depuis 1954, les Tramways Bruxellois ont fait l'acquisition de 281 voitures rapides et de 270 autobus modernes (one man-car).

C'est là un domaine où une réforme de structure s'impose. Une loi de cadre est en cours d'élaboration et le Ministre prévoit qu'un statut définitif pourra être établi en 1961 : les autorités communales devront coopérer et prendre des mesures communes en matière de transports.

Là où la chose paraîtra souhaitable, le secteur privé sera invité à prêter son concours pour la durée de la société (par exemple pour 20 ans), mais l'apport du secteur privé pourra être remboursé. Il sera nécessaire de créer un comité de contact entre les diverses directions communales.

TRANSPORTS PAR ROUTE.

Comme il a été dit dans l'introduction, le Ministre a l'intention de déposer un projet de loi tendant à réorganiser l'Office des transports par route. Aussi, l'examen de la question, quant au fond, est-elle ajournée jusqu'au moment où ce projet viendra en discussion.

La sécurité routière pose de graves problèmes, qui ne sont pas du seul ressort du Département des Communications. D'autres ministères y sont intéressés, notamment celui de l'Instruction Publique. Les programmes scolaires devraient comprendre des leçons sur la sécurité routière, combinées avec un enseignement pratique.

La mesure réduisant la vitesse durant les week-ends donne satisfaction ; elle a eu pour effet de diminuer le nombre et la gravité des accidents.

La vitesse maximum dans les agglomérations urbaines a été ramenée à 60 km. Le temps n'est plus très loin où la Belgique ne constituera plus qu'une seule grande agglomération. Il convient toutefois de se garder de toute exagération.

CONTROLE TECHNIQUE.

Le contrôle de tous les véhicules mis en circulation depuis 5 ans au moins est devenu obligatoire depuis le 1^{er} janvier 1960.

Il entraîne un surcroît de travail pour les stations de contrôle. Faudra-t-il intervenir dans ce domaine ou pourra-t-on maintenir ce monopole ?

On envisage également l'instauration d'un permis de conduire. Mais la collaboration du Département de la Justice est indispensable à cet effet.

MARINE.

Ten overstaan van de huidige toestanden zijn aanpassingen noodzakelijk. Een nieuwe wetgeving is in voorbereiding :

1^o verhoging van de Staatswaarborg voor de aanbouw van zeeschepen;

2^o aanpassing van het zeevaartonderwijs ingevolge het Schoolpact;

3^o omvorming van het statuut voor de dienst der Mailboten Oostende-Dover tot een Staatsbedrijf, met commerciële uitbating.

De ontwikkeling van de vloot moet van dichtbij gevolgd worden. We moeten met omzichtigheid tewerkgaan, en oppassen met het lanceren van slogans.

Wie zegt scheepsbouw, veronderstelt vracht.

Thans zijn 19 schepen in aanbouw, met een gezamenlijke tonnage van 337.000 ton.

De staatshulp voor 1959 bedraagt 37,5 miljoen op de leningsinteressen.

De *Kustvaart* loopt steeds onder het regime der krisisvoorschotten aan lage intrest. Terugbetaling wordt voorzien na aanpassing van de vrachtprijs.

De mailbootdienst Oostende-Dover heeft goede resultaten geboekt, en levert een werkelijke winst op. In 1958 werd een winst van 130 miljoen geboekt, zekerlijk onder invloed van de Expo. Voor 1959 werden vervoerd : 1.170.409 passagiers. De resultaten pleiten voor een werkelijke omvorming.

BINNENSCHIEPVAART.

De administratie ervan werd samengevoegd met de Marine. Hier ook moet modernisatie en motorisatie verder doorgevoerd. We noteren het verdwijnen van de sleepdienst. Meer dan 20 % van onze binnenschepen zijn meer dan 50 jaar oud. Een vernieuwing dringt zich dus op. Het vrachttype moet vergroot worden : we gaan stelselmatig naar de 1.350 ton, alhoewel dat niet eenzijdig mag doorgevoerd worden. Ons kanalennet wordt aangepast, maar er zal nog steeds een kleinere maat in de vaart moeten blijven.

Een andere moeilijkheid bestaat in de dispariteit tussen de nationale en internationale tarieven. Vraag en aanbod speelt een rol — we ondergaan de concurrentie van de omringende landen. Terloops stipt de Minister aan het gunstig resultaat dat vastgesteld wordt voor de graan-tarieven.

MARINE.

L'évolution qui s'est produite dans ce domaine, exige certains aménagements et une nouvelle législation est en cours d'élaboration :

1^o augmentation de la garantie de l'Etat pour la construction de navires;

2^o adaptation de l'enseignement maritime aux nouvelles conditions créées par le Pacte scolaire;

3^o modification du statut du service des malles Ostende-Douvres, qui deviendra une entreprise d'Etat, avec exploitation commerciale.

Il importe de suivre de très près le développement de la flotte. La prudence s'impose et il serait dangereux de lancer des slogans.

La construction de nouvelles unités présuppose l'existence de fret.

A l'heure actuelle, 19 navires, représentant un tonnage global de 337.000 tonnes, sont en chantier.

L'intervention de l'Etat dans les intérêts des emprunts contractés s'élève à 37,5 millions pour l'exercice 1959.

La *navigation côtière* continue à bénéficier du régime des avances de crise à taux d'intérêt réduit. Le remboursement est prévu après adaptation du prix du fret.

Le service des malles Ostende-Douvres a enregistré d'excellents résultats et elle produit un bénéfice appréciable qui s'est élevé, en 1959, à 130 millions, probablement sous l'influence de l'Exposition. En 1959, les malles ont transporté 1.170.409 passagers. Les résultats réalisés plaident en faveur d'une transformation profonde du service.

NAVIGATION INTERIEURE.

L'administration de la navigation intérieure a été fusionnée avec celle de la marine. Dans ce domaine, il importe de poursuivre l'effort de modernisation et de motorisation. On constate que le service de remorquage est en voie de disparition. Plus de 20 % de nos bateaux ont plus de 50 ans. Le renouvellement est donc nécessaire. Le tonnage doit être augmenté : il y a une tendance à adopter systématiquement le type de 1.350 tonnes. Or, ce choix ne peut pas être exclusif. Le réseau de nos canaux est progressivement adapté, mais il faudra néanmoins conserver un certain nombre de bateaux de tonnage plus réduit.

Une autre difficulté résulte de la disparité entre les tarifs nationaux et internationaux. La loi de l'offre et de la demande joue : nous subissons la concurrence des pays environnants. Au passage, le Ministre souligne le résultat favorable obtenu dans le domaine des tarifs appliqués pour le blé.

DE POST.

De Posterijen maken thans het voorwerp uit van talrijke klachten en kritieken. Het publiek klaagt : over missingen in de sorteringen, over traagheid in het behandelen van drukwerken; over misbestellen bij de uitreiking voor brieven als voor dag- en weekbladen, over laattijdige aankomst van spoedverzendingen.

De Minister erkent dat er werkelijk moeilijkheden zijn; deze zijn te wijten aan de groeicrisis : de posttrafiek vermeerderde met 80 % tegenover 1939. Anderzijds is dit ook te wijten aan het feit dat de centrale trierpost te Brussel X niet van stapel loopt zoals verwacht; er is een rodageperiode nodig.

Ook moet worden aangestipt dat er zich bij het personeel een kwestie stelt van bekwaamheid, van organisatie, van discipline en van beroepsvorming. Hier dringen zich verschillende maatregelen op, waarover de Minister in Uw Commissie niet kon uitwijken.

Maar bovenal is een volledige structuurhervorming noodzakelijk. De Posterijen moeten omgevormd worden tot een Staatsbedrijf, dat self-supporting is. Een wetsontwerp ligt ter studie in het Departement, en zal — misschien in de loop van 1960 — aan het Parlement worden voorgelegd. De Minister onderlijnt dat deze administratie thans nog werkt onder beschikkingen die dateren van 1846!

Ook de productiviteit moet verbeterd worden : de proeven met de motorisatie geven voldoening. De gebouwen dienen op vele plaatsen aangepast : maar het Departement van Verkeerswezen is niet bevoegd ter zake. Nieuwe postgebouwen worden door het Ministerie van Openbare Werken opgetrokken.

De Begroting over 1960 voor deze « Dienst » werd in evenwicht gebracht.

De Minister signaleert terloops dat moderne en mechanische middelen moeten aangewend worden : de automatische postzegelverdelers, postbussen voor automobilisten, autonome postwagens voor de spoorwegpostkantoren, nieuwe loketten, nieuwe brievenkasten voor bestellers.

TOERISME.

1959 was een goed jaar. De juiste cijfers inzake vernachtingen gedurende het jaar, werden nog niet vrijgegeven. De feiten spreken evenwel klaarblijkelijk.

We staan voor een omvorming van het hotelwezen : vernieuwen en moderniseren, en zoeken naar prijsverlaging.

Het sociaal-toerisme ontwikkelt zich meer en meer. De subsidiëring gaat verder.

Een nieuwe inspanning voor de spreiding van het verlof moet vooropgesteld.

ADMINISTRATION DES POSTES.

L'Administration des Postes est actuellement l'objet de nombreuses plaintes et critiques. Le public se plaint des erreurs constatées dans le triage, de la lenteur des distributions d'imprimés, des erreurs commises dans la remise des lettres, des journaux et des hebdomadaires, de l'arrivée tardive d'envois express.

Le Ministre admet l'existence de certaines difficultés, qui sont dues à une crise de croissance. Le trafic postal a augmenté de 80 % par rapport à 1939. D'autre part, le fonctionnement du tri central de Bruxelles X ne répond pas aux prévisions; une période de rodage est nécessaire.

En ce qui concerne le personnel, la question qui se pose est celle de la compétence, de l'organisation, de la discipline et de la qualification professionnelle. Diverses mesures s'imposent, mais le Ministre ne peut les exposer en détail devant votre Commission.

Mais ce qui est nécessaire avant tout, c'est une réforme de structure. L'Administration des Postes doit être transformée en entreprise d'Etat couvrant ses frais (« self-supporting »). Un projet de loi est à l'étude au département et sera soumis au Parlement, peut-être dans le courant de 1960. Le Ministre rappelle que l'Administration des Postes est encore régie par des dispositions datant de 1846!

Il faudra également améliorer la productivité : les expériences en matière de motorisation ont donné satisfaction. Il faudra en de nombreux endroits aménager les bâtiments, mais le Département des Communications n'est pas compétent en la matière. Ces nouveaux bâtiments des Postes sont construits par le Ministère des Travaux Publics.

Le budget du service des Postes prévu pour l'exercice 1960 a été équilibré.

Le Ministre signale au passage que des moyens modernes et mécaniques doivent être mis en service, notamment les distributeurs automatiques de timbres, les cars postaux pour automobilistes, les voitures postales autonomes pour les bureaux des postes des chemins de fer, de nouveaux guichets, de nouvelles sacoches pour les facteurs.

TOURISME.

L'année 1959 a été excellente. Nous ne disposons pas encore des chiffres exacts concernant le nombre de nuitées enregistrées au cours de l'année. Mais les faits sont assez éloquentes par eux-mêmes.

Nous sommes confrontés avec le problème de la réorganisation de l'industrie hôtelière : renouvellement et modernisation, effort en vue d'une réduction des prix.

Le tourisme social se développe toujours davantage. On continue à accorder des subventions en ce sens.

Il faudra faire un nouvel effort en vue d'obtenir l'étalement des congés.

II. Vragen en Antwoorden.

1. N.M.B.S. en Noord-Zuidverbinding.

VRAAG N^o 1.

Het vraagstuk der werklieden- en werkabonnementen en der verminderingen.

Drie leden hebben hun standpunt terzake doen kennen :

1. De eerste beweert dat het door de zeer lage tarieven van de werkliedenabonnementen veroorzaakte tekort in genen dele ten laste mag worden gelegd van de werkgevers. De spoorweggebruikers moeten zelf de normale prijs van hun reis vereffenen.

2. Een ander lid werpt op : De Heer Minister heeft verklaard dat het financieel rendement van de werk- en weekabonnementen minstens 25 ct per reiziger /km zou moeten bereiken.

Welke zijn de intenties om tot dit doel te komen ? Hoever staan de onderhandelingen met de werkgevers ?

3. Een derde lid oppert volgende gedachte : Ik ga akkoord om te verklaren dat de werkgevers moeten tussenkomen in het verlies veroorzaakt door de aflevering van goedkope week- en werkabonnementen. De Minister heeft de goede weg gekozen.

ANTWOORD.

Inzake het financieel rendement van de reizigers-tarieven, is het voornaamste probleem onbetwistbaar de zeer lage vervoerprijs betaald door de houders van werk- en weekabonnementen. De onderstaande cijfers spreken op dat stuk voor zichzelf. Zij vertegenwoordigen per reiziger /km, voor de gemiddelde dagelijkse afgelegde rit, de prijs betaald door de verschillende categorieën reizigers van tweede klas.

II. Questions et Réponses.

1. La S.N.C.B. et la Jonction Nord-Midi.

QUESTION N^o 1.

Le problème des abonnements ouvriers, des abonnements de travail et des réductions.

Trois commissaires ont exprimé leur point de vue à ce sujet :

1. Le premier estime qu'on ne peut mettre à charge des employeurs, une partie du déficit résultant de l'extrême modicité du prix des abonnements ouvriers. C'est l'usager qui doit acquitter le prix normal du transport.

2. Un autre commissaire fait remarquer que, selon le Ministre, le rendement financier des abonnements de travail et de semaine devrait atteindre au moins 25 centimes par voyageur /kilomètre.

Que compte-on faire pour atteindre ce résultat ? Où en sont les négociations avec les employeurs ?

3. Un troisième commissaire se rallie à l'idée de mettre les employeurs à contribution pour combler le déficit découlant de la délivrance d'abonnements de semaine et de travail à tarif réduit. Le Ministre a choisi la bonne voie.

RÉPONSE.

En ce qui concerne le rendement financier des tarifs-voyageurs, il est évident que le problème essentiel réside dans la modicité du prix de transport payé par les bénéficiaires d'un abonnement de travail ou de semaine. Les chiffres ci-dessous sont éloquentes à cet égard. Ils représentent le prix payé par voyageur /km, pour le parcours journaliers moyen, par les différentes catégories de voyageurs de deuxième classe.

	Gemiddelde rit Parcours moyen	Huidige prijs per km volgens tarief Prix actuel au km suivant le tarif
Gewoon biljet. — <i>Billet ordinaire</i>	33,5 km	90 ct
Werkabonnement (bedienden). — <i>Abonnement de travail (employés)</i>	33 km	19,6 ct
Weekabonnement. — <i>Abonnement de semaine</i>	32 km	14,2 ct

Daarbij komt nog dat juist de werk- en weekabonnementen een belangrijk deel uitmaken (43,2%) van de totale reizigerstrafiek van het spoor.

De prijs van 14,2 ct betaald door de houders van een weekabonnement, moet gesteld worden tegenover de kostprijs van dit vervoer, dat, in 1958, 56,4 ct beliep. Dit betekent dat, rekening houdend

A cela s'ajoute le fait que les bénéficiaires d'abonnements de travail ou de semaine constituent précisément une partie importante (43,2 %) du nombre total de voyageurs transportés par chemin de fer.

Il convient de comparer le prix de 14,2 centimes payé par les bénéficiaires d'un abonnement de semaine au prix de revient de ce transport, qui atteignait, en 1958, 56,4 centimes. Cela signifie

met de trafiek reizigers/km, het verlies meer dan 1.600 miljoen frank bedraagt. Het gaat hier dus over een aanzienlijk bedrag.

Voor het dienstjaar 1959 is de Staat tussengekomen voor 85 % in het verlies, zegge 1.387 miljoen frank.

Het is nodig deze zware last voor de gemeenschap te drukken, enerzijds, door een vermindering van de kostprijs, anderzijds, door een verhoging van de ontvangsten.

1^o Inzake kostprijs.

De Maatschappij dient door haar modernisatiepolitiek de kostprijs te verminderen.

Een eerste resultaat kan hier reeds worden aangestipt. De kostprijs evolueerde immers als volgt :

1958	56,4 ct
1959	54,9 ct

hij zal verder nog moeten dalen tot minstens 50 ct.

2^o Inzake ontvangsten.

De kostprijs van deze trafiek zou normaal moeten gedekt worden door alle categorieën van belanghebbenden. Dit zijn :

in de eerste plaats de belanghebbenden zelf, vervolgens ook de nijverheid. Het kan niet geloofwaardig worden dat de nijverheid zich gevestigd heeft op plaatsen welke als geschikt werden aangezien onder oogpunt van de bevoorrading in grondstoffen, het gemak van aanvoer van materialen of de verzending van de afgewerkte producten, maar waar niet altijd de nodige arbeidskrachten werden gevonden.

Welnu, het zijn juist de goedkope weekabbonementen die deze noodzakelijke arbeidskrachten naar de betrokken gebieden gelokt hebben.

Het is derhalve niet te loochenen dat de industrie veel baat heeft gevonden en nog vindt in de door de N.M.B.S. afgeleverde weekabbonementen. Wanneer men dan het probleem van de spoorwegfinanciën wenst op te lossen, dan is het volledig verantwoord dat de nijverheid in het veroorzaakte deficit op een redelijke wijze zou tussenkomen.

Het is wel verstaan dat deze tussenkomst alleen maar gevraagd wordt voor de arbeiders die zich per spoor verplaatsen.

Vertrekkend van een kostprijs van 50 ct, acht ik het redelijk dat de belanghebbenden en de industrie samen 50 % van deze kostprijs zouden helpen dekken. Vermits het aandeel van de gebruikers nu reeds 14,2 ct is, schijnt het mij aangewezen dat het verschil door de werkgevers zou worden aanvaard.

Besprekingen met de patronale afgevaardigden en met de syndicale organisaties moeten verder worden gevoerd.

que, compte tenu du trafic voyageurs/km, la perte s'élève à plus de 1.600 millions de francs. Il s'agit donc d'un montant considérable.

Pour l'exercice 1959, l'Etat est intervenu à concurrence de 85 % dans la perte subie par la Société, soit pour un montant de 1.387 millions.

Il s'impose de réduire cette lourde charge qui pèse sur la communauté, d'une part, en abaissant les prix de revient, et d'autre part, en assurant une augmentation des recettes.

1^o En ce qui concerne le prix de revient.

Il convient que la Société réduise ses prix de revient en pratiquant une politique de modernisation.

Un premier succès a déjà pu être enregistré. En effet, le prix de revient a évolué comme suit :

1958	56,4 ct.
1959	54,9 ct.

il devra continuer à baisser jusqu'à 50 centimes ou au-delà.

2^o En ce qui concerne les recettes.

Normalement, le prix de revient de ce trafic devrait être couvert par toutes les catégories d'intéressés, c'est-à-dire :

tout d'abord, par les usagers eux-mêmes,

ensuite, par l'industrie. On ne peut nier que les industries se sont établies aux endroits les plus favorables au point de vue des facilités d'approvisionnement en matières premières et en matériaux ou des facilités d'expédition des produits finis, mais que ces endroits n'étaient pas toujours nécessairement ceux où l'on pouvait trouver la main-d'œuvre nécessaire.

Or, ce sont précisément les abonnements de semaine à prix réduits qui ont attiré la main-d'œuvre voulue vers les régions intéressées.

On ne peut donc pas contester que l'industrie ait tiré avantage des abonnements de semaine délivrés par la S.N.C.B., ni qu'elle continue à le faire. En conséquence, il est parfaitement normal que, lorsqu'il s'agit de résoudre le problème de l'équilibre financier de l'exploitation des chemins de fer, l'industrie soit mise à contribution dans une mesure raisonnable en vue de combler le déficit.

Il est bien entendu que cette intervention ne sera demandée que pour les travailleurs qui se déplacent par chemin de fer.

J'estime que, sur la base d'un prix de revient de 50 centimes, il est raisonnable que les intéressés et l'industrie assurent solidairement la couverture de 50 % de ce prix de revient. La part des usagers étant déjà, actuellement, de 14,2 centimes, il me paraît indiqué que les employeurs acceptent d'assurer la couverture du solde.

Les pourparlers avec les délégations patronales et syndicales devront être poursuivis.

De goedkope werk- en weekabonnementen zijn van belang voor 's lands economie. Een tussenkomst van de gemeenschap is derhalve gerechtvaardigd en zal dit ook blijven.

De last, die, zoals reeds gezegd, voor het dienstjaar 1959 een bedrag bereikt van 1.387 miljoen fr., is echter te zwaar en zal gedrukt worden, enerzijds door de daling van de kostprijs, anderzijds, door de vooropgestelde tussenkomst van de nijverheid.

Voor het dienstjaar 1960 is de financiële staats-tussenkomst reeds verminderd geworden tot 1.148 miljoen frank, zegge met 239 miljoen frank.

* *

In verband met de werk-abonnementen, heeft de Minister in zijn antwoord gewezen op de technische moeilijkheden die de oplossing bezwaren : het komt er op aan die patrons te doen betalen die er belang bij hebben. Welnu : elke patroon heeft onder zijn arbeiders een aantal, die geen gebruik maken van het week-abonnement.

Er werd gesuggereerd dat de patroons een aantal voordelen zouden kunnen voorzien in de sociale woningbouw, voor deze werklieden die in de buurt van de onderneming komen wonen.

Nog anderen werpen op : dat de patroon desnoods voor eigen autobusdiensten zou kunnen zorgen, door hem zelf betaald.

Er is een oplossing, die echter niet doorweegt : de week-abonnementen opslaan tot fr. 0,25 per km, met verhaal van de arbeider op zijn patroon, voor het verhoogde bedrag. Deze oplossing moet verworpen worden want hier zijn afdankingen te verwachten.

Het is echter nodig de eindresultaten af te wachten van de aan gang zijnde besprekingen.

* *

VRAAG N° 2.

De bedienden welke een werkabonnement bezitten zijn benadeeld tegenover de arbeiders, die zich een weekabonnement kunnen aanschaffen waarvan de prijs lager ligt.

Wanneer zullen deze twee categorieën gelijkgeschakeld worden ?

ANTWOORD.

Het weekabonnement is in voege van vóór 1900. Het werkabonnement, daarentegen, is sedert 1938 uitgegeven geworden.

Er valt op te merken dat het werkabonnement voor bedienden reeds heel wat voordeliger is dan het gewoon abonnement. Het is echter zeker dat, ingevolge de huidige sociale evolutie het onderscheid inzake de abonnementsprijzen voor werklieden en bedienden niet meer opgaat.

Les abonnements de travail et de semaine à prix réduits jouent un rôle important dans la vie économique du pays. Une certaine intervention de la communauté se justifie donc et se justifiera encore à l'avenir.

Néanmoins, la charge supportée par l'Etat, qui a atteint, comme nous l'avons vu, un montant de 1.387 millions de francs pour l'exercice 1959, est trop lourde et devra être réduite, d'une part, par la compression du prix de revient, et, d'autre part, par un appel à l'intervention financière de l'industrie.

Pour l'exercice 1960, l'intervention financière de l'Etat a déjà été ramenée à 1.148 millions de francs, c'est-à-dire qu'elle a été réduite de 239 millions de francs.

* *

A propos des abonnements de travail, le Ministre a signalé dans sa réponse les difficultés techniques auxquelles on se heurte dans la recherche d'une solution : il s'agit de faire payer les patrons intéressés ; or, parmi ses ouvriers, tout patron en compte un certain nombre qui n'emploient pas de coupons de semaine.

Un membre estime que les patrons devraient envisager d'accorder certains avantages en matière de construction d'habitations sociales aux ouvriers qui seraient disposés à s'établir dans le voisinage de l'entreprise.

D'autres commissaires ont répliqué qu'à la rigueur, le patron pourrait avoir ses propres services d'autobus et les financer lui-même.

Il y a une solution, qui consisterait à porter le prix des abonnements de semaine à fr. 0,25 par kilomètre, l'ouvrier récupérant la différence à charge de son patron. Cette solution est à rejeter, car elle donnerait lieu à des licenciements.

Cependant, il convient d'attendre les résultats définitifs des pourparlers en cours.

* *

QUESTION N° 2.

Les employés qui se procurent un abonnement de travail sont défavorisés par rapport aux ouvriers qui peuvent obtenir un abonnement de semaine à des conditions plus intéressantes.

Quand l'assimilation de ces deux catégories sera-t-elle réalisée ?

RÉPONSE.

L'abonnement de semaine existait déjà avant 1900. Par contre, la S.N.C.B. ne délivre des abonnements de travail que depuis 1938.

Il convient de remarquer que l'abonnement de travail pour employés est déjà beaucoup plus avantageux que l'abonnement ordinaire. Cependant, il est incontestable que, du fait de l'évolution sociale, la discrimination actuelle entre ouvriers et employés en matière de prix des abonnements ne se justifie plus.

Er is een principieel akkoord om hieraan een wijziging te brengen. Maar dit kan echter slechts gebeuren in het kader van de regeling van het probleem gesteld door de goedkope werk- en weekabonnementen in zijn geheel.

VRAAG N° 3.

De verminderingen die toegestaan worden op het reizigerstarief van de spoorwegen zijn overdreven. Men moet kordaat handelen en ze afschaffen. De Nationale Maatschappij is geen weldadigheidsinstelling.

ANTWOORD.

Na de oorlog 1914-1918 en 1940-1945 werden tariefverminderingen toegekend om de patriotische verdiensten te belonen van Belgische burgers die aanspraak konden maken op een bijzondere blijk van erkentelijkheid vanwege de natie.

Dit geldt eveneens, maar dan om sociale redenen, wat betreft de verminderingen toegestaan aan de grote gezinnen.

De categorieën van begunstigden op patriotische grond werden vastgesteld door een bijzondere commissie.

Het aantal begunstigden zal geleidelijk verminderen.

Aan de andere kant mag men niet uit het oog verliezen dat deze gunsttarieven voor de N.M.B.S. althans gedeeltelijk ook een commercieel karakter vertonen. Daarom is de rijksbijdrage beperkt tot 50 % van het verlies dat de spoorwegen lijden. Zij bedraagt op dit ogenblik 140 miljoen frank per jaar.

In totaal zijn er 1.191.000 begunstigden, wat niet betekent dat zij allen van het hun toegekende voordeel gebruik maken.

VRAAG N° 4.

Door een lid werd gevraagd naar een samenvattende opgave voor de Staatstussenkomst ten voordele van de N.M.B.S.

ANTWOORD.

Ventilatie van de op de gewone begroting voorziene financiële staatstussenkomst voor het dienstjaar 1960.

	in miljoen frank
Aflevering van werk- en weekabonnementen fr.	1.148
Tariefvermindering aan sommige categorieën bevoordeligde reizigers . . .	140
Aflevering van schoolabonnementen . .	90
Toepassing van een afnemend tarief naar verhouding van de afstand voor het langs het Groot-Hertogdom transitierend goederenvervoer	15

Un accord de principe sur les moyens propres à remédier à cette situation est intervenu. Mais la réforme ne pourra être opérée que dans le cadre du problème général des abonnements de travail et de semaine à prix réduits.

QUESTION N° 3.

Les réductions accordées sur les tarifs-voyageurs du chemin de fer sont abusives. Il faut agir avec fermeté et les supprimer. La Société Nationale n'est pas une société philanthropique.

RÉPONSE.

Le bénéfice des réductions tarifaires a été accordé après les guerres 1914-1918 et 1940-1945 pour récompenser le mérite patriotique de citoyens belges qui pouvaient faire valoir des titres à une marque spéciale de reconnaissance de la part de la Nation.

Pour des raisons sociales, il en est de même en ce qui concerne les réductions consenties aux familles nombreuses.

Les catégories de bénéficiaires à titre patriotique ont été fixées par une commission spéciale.

Le nombre de ces bénéficiaires diminuera progressivement.

D'autre part, on ne peut perdre de vue que ces réductions présentent également, en partie tout au moins, un caractère commercial pour la S.N.C.B. C'est pour cette raison que l'intervention de l'Etat est limitée à 50 % de la perte subie par les chemins de fer. Elle est actuellement de l'ordre de 140 millions de francs par an.

Au total, il y a 1.191.000 bénéficiaires, ce qui ne veut pas dire que tous fassent usage de leur titre.

QUESTION N° 4.

Un membre a demandé un relevé récapitulatif des interventions de l'Etat consenties au profit de la S.N.C.B.

RÉPONSE.

Ventilation de l'intervention financière de l'Etat prévue au budget ordinaire pour l'exercice 1960.

	En millions de francs
Délivrance d'abonnements de travail et d'abonnements de semaine	1.148
Réductions accordées à certaines catégories de voyageurs privilégiés	140
Délivrance d'abonnements scolaires . .	90
Application d'un tarif dégressif, en fonction de la distance, du trafic de marchandises transitant par le Grand-Duché	15

Overtallige pensioenen ten overstaan van een normaal effectief	1.284
Compensatie voor de verhoging van bezoldigingen en pensioenen toegekend aan oorlogsinvaliden, oudstrijders en gelijkgestelden	225
Gemeenschappelijke inrichtingen met het wegvervoer	112
Interesten van de leningen voor de electrificatie van het net	176,4
	3.190,4
Oorspronkelijke kredieten 1959	3.652,4
Vermindering in 1960	462,

* * *

Een lid feliciteert de Minister om zijn inspanningen inzake het gezondmaken van de N.M.B.S.. Hij stelt met genoegen de eerste resultaten vast, en spoort de Minister aan om verder door te werken. Hij merkt evenwel aan dat de Nationale Maatschappij zelf ook inspanningen moet doen om nieuwe cliënte te veroveren. Waarom zou zij geen akkoorden treffen met firma's die aan verzendingen doen. De Maatschappij moet alle vervoer regelen, en een degelijke service inrichten. Hij citeert het voorbeeld van Nederland.

VRAAG N° 5.

De N.M.B.S. dient absoluut het commercieel aspect van haar exploitatie en de « service » van de cliënte te verbeteren. Dit geldt ook voor de stukgoederen. Deze dienst zou moeten meer verzorgd worden en de trafiek verhoogd, waardoor de financiële resultaten zouden verbeteren.

In die gedachtengang mag men zich afvragen waarom men geen dedouanering voorziet in elk groot station.

Ook zou de N.M.B.S. zelf de formulieren voor de verzending kunnen invullen, zoals dit overigens gedaan wordt door de private vervoerders.

Dit zijn allemaal maatregelen die de « service » aan de cliënteel ten goede komen en de diensten van de Maatschappij in een gunstiger daglicht zouden stellen, hetgeen haar meer trafiek zou opbrengen.

ANTWOORD.

Het commercieel aspect van de spoorwegexploitatie wordt niet verwaarloosd en alles wordt in het werk gesteld om de « service » aan de cliënteel te verbeteren, niettegenstaande de dringende noodwendigheid om bezuinigingsredenen de effectieven van het personeel binnen beperkte grenzen te houden.

Elf handelsagentschappen in het binnenland en zes in het buitenland houden bestendig contact met de belangrijke klanten en spannen zich in om het verkeer uit te breiden; daarenboven wordt meer en

Pensions en surnombre par rapport à l'effectif normal	1.284
Compensation des suppléments de rémunérations et de pensions accordées aux invalides de guerre, anciens combattants et assimilés	225
Installations communes aux chemins de fer et aux routes	112
Intérêts des emprunts contractés en vue de l'électrification du réseau	176,4
	3.190,4
Crédits initiaux pour 1959	3.652,4
Réduction en 1960	462

* * *

Un membre a félicité le Ministre de ses efforts en vue d'assainir la situation de la S.N.C.B. Il en a noté avec satisfaction les premiers résultats et il a encouragé le Ministre à continuer dans la même voie. Il a toutefois déclaré que la Société Nationale devait elle-même faire un effort pour élargir sa clientèle. Pourquoi ne conclurait-elle pas un accord avec certaines firmes d'expédition ? Il faut que la Société règle l'ensemble des transports et qu'elle mette sur pied un service bien organisé. L'intervenant cite, à cet égard, l'exemple des Pays-Bas.

QUESTION N° 5.

Il est indispensable que la S.N.C.B. améliore ses méthodes commerciales d'exploitation et multiplie le nombre des services offerts à la clientèle. La même remarque s'applique au transport de charges incomplètes. Ce service devrait être mieux organisé et l'augmentation du trafic qui s'ensuivrait aurait des répercussions favorables sur le plan financier.

Dans cet ordre d'idées, on peut se demander pourquoi on ne prévoit pas la possibilité d'effectuer les opérations de dédouanement dans toutes les grandes stations.

En outre, la S.N.C.B. pourrait se charger de remplir les formulaires d'expédition, comme le font d'ailleurs les transporteurs privés.

Ces services offerts à la clientèle augmenteraient le prestige de la Société et lui vaudraient des demandes de transport supplémentaires.

RÉPONSE.

L'aspect commercial de l'exploitation des chemins de fer n'est pas négligé et tout est mis en œuvre pour améliorer le « service » offert à la clientèle, en dépit de la nécessité impérieuse de maintenir les effectifs du personnel dans certaines limites, pour des raisons d'économie.

Onze agences commerciales établies dans le pays et six à l'étranger restent en contact permanent avec les clients les plus importants et s'efforcent d'augmenter le volume des demandes de transport.

meer aan de stationschefs opgelegd de rol van handelsagent t.o.v. de plaatselijke cliënteel waar te nemen. Af en toe, ter gelegenheid van belangrijke wijzigingen in de tarifiering, worden prospectiecampagnes ingericht, waarbij alle firma's van enig belang worden bezocht door de handelsagenten of door bevoegde ambtenaars van de handelsagentschappen, de groepsdirecties of de stations, met de bedoeling deze firma's te documenteren nopens de nieuwe tarieven of de nieuwe faciliteiten die aan de cliënteel worden verleend, en tevens te informeren naar hun desiderata, waaraan dan in de mate van het mogelijke wordt voldaan.

Wat de « service » ten behoeve van de cliënteel betreft, kunnen wij wijzen op de oprichting van een dienst tot voorkoming van beschadiging en van een dienst der goederenbehandeling; deze laatste staat ter beschikking van de cliënteel voor het onderzoek van alle problemen inzake efficiënte behandeling der goederen.

Bijzondere aandacht wordt steeds door de N.M.B.S. besteed aan het rendement van het stukgoedverkeer. In die gedachtengang werd de laatste jaren overgegaan tot een structuurreforme van de tarifiering die hierin bestaat dat de prijzen het vervoer « van huis tot huis » dekken en genuanceerd werden in functie van de kostprijs in de beschouwde relaties.

Wat de diensten voor afhaling en bestelling aan huis betreft, kan aangestipt dat deze thans 96 % der gemeenten en 99,3 % der bevolking bedienen.

* * *

Douaneagentschappen werden door de N.M.B.S. opgericht in alle stations waar douanediens ten functioneren; zo werden door de N.M.B.S. goederen gededouaneerd in alle grensstations, alsmede in de hierna vermelde stations in het binnenland, waar een entrepot uitgebraat wordt :

Aalst-Noord, Antwerpen-Centraal, Antwerpen Dokken Stapelplaats, Aarlen, Ath, Brugge-Zeehaven, Brussel Stapelplaats, Brussel-Zuid, Charleroi Sud, Dendermonde, Gent Stapelplaats, Grimde, Kortrijk, Leuven Kom, Luik Maas, Mechelen Dok, Bergen, Moeskroen, Namen, Nieuwpoort Stapelplaats, St- Niklaas Stapelplaats, Doornik, Verviers West.

Uit deze opsomming blijkt dat de N.M.B.S. de dedouanering verzekert in alle belangrijke agglomeraties, waar douanediens ten functioneren.

* * *

De vrachtbrieven en de verzendingsbulletins werden in de mate van het mogelijke vereenvoudigd en de studiën dienomtrent worden voortgezet, o.m. in verband met de mechanisering van de behandeling dezer documenten.

Inzake stukgoederen, worden de vervoerdocumenten door de N.M.B.S. ingevuld daar waar zulks moeilijkheden voor de cliënteel kan bieden :

En outre, les chefs de station sont appelés de plus en plus à remplir, auprès de la clientèle locale, le rôle d'agent commercial. De temps en temps, à l'occasion de modifications importantes des tarifs, des campagnes de prospection sont organisées : toutes les entreprises de quelque importance reçoivent la visite d'agents commerciaux ou de fonctionnaires compétents des agences commerciales, des directions de groupe ou des stations, qui documentent lesdites entreprises sur les nouveaux tarifs ou les nouvelles facilités offertes à la clientèle, et s'informent en outre des desiderata des intéressés, dont il est ensuite tenu compte dans la mesure du possible.

Pour ce qui est du « service » offert à la clientèle, signalons la création d'un « service de prévention des avaries » et d'un « service de manutention de marchandises » ; ce dernier service est à la disposition de la clientèle pour étudier tous les problèmes d'efficacité qui peuvent se poser en matière de manutention des marchandises.

La S.N.C.B. accorde une attention toute particulière au rendement des transports de charges incomplètes. C'est ainsi qu'une réforme de structure de la tarification a été réalisée au cours des dernières années : les prix couvrent désormais les frais du transport « de domicile à domicile » et sont différenciés en jonction des prix de revient du transport dans les relations considérées.

Quant aux services de prise et de remise à domicile, il convient de souligner qu'ils desservent actuellement 96 % des communes et 99,3 % de la population.

* * *

La S.N.C.B. a créé des agences en douane dans toutes les stations où fonctionnent des services des douanes; elle procède donc aux opérations de dédouanement dans toutes les stations-frontière, ainsi que dans les stations du pays suivantes, dans lesquelles un entrepôt est exploité :

Alost (Nord), Anvers (Central), Anvers (Bassins Entrepôt), Arlon, Ath, Bruges (Maritime), Bruxelles-Entrepôt, Bruxelles-Midi, Charleroi Sud, Termonde, Gand (Entrepôt), Grimde, Courtrai, Louvain (Bassin), Liège, Meuse, Malines (Bassin), Mons, Mouscron, Namur, Nieupoort (Entrepôt), Saint-Nicolas (Waas) (Entrepôt), Tournai, Verviers-Ouest.

Il ressort de cette énumération que la S.N.C.B. assure le dédouanement des marchandises dans toutes les agglomérations importantes dans lesquelles des services des douanes fonctionnent.

* * *

Les lettres de voiture et les bulletins d'expédition ont été simplifiés dans toute la mesure du possible et les études à ce sujet se poursuivent, notamment en vue de la mécanisation des opérations portant sur ces documents.

En ce qui concerne le transport de charges incomplètes, les documents de transport sont remplis par la S.N.C.B. dans les cas où les clients pour-

b.v. in verkeer « van deur tot deur » wanneer de afhaling van een zending wordt aangevraagd door een afzender die niet in het bezit is van het vereiste document.

VRAAG N° 6.

De woningen en gronden waarvan de N.M.B.S. eigenaar is en die zij niet meer gebruikt, worden aan het Bestuur van de Domeinen overgegeven.

Gewoonlijk worden deze onroerende goederen dan publiek verkocht.

Kan er geen regeling worden getroffen om ze af te staan aan bouwmaatschappijen die er belang in stellen ? (het gaat hier natuurlijk over de officieel erkende bouwmaatschappijen zowel op nationaal, als op gewestelijk en lokaal plan).

ANTWOORD.

Artikel 24 der statuten van de N.M.B.S. bepaalt onder andere « Op zijn aanvraag (van de beheersraad van de N.M.B.S.) verkoopt de Staat, of doet hij afstand of overdracht van alle onroerende goederen begrepen onder deze waarvan de maatschappij het genot heeft en die niet nodig zijn voor de goede gang der exploitatie... ».

De overgave heeft dus plaats door bemiddeling van het Beheer der Domeinen dat, overeenkomstig de beschikkingen van artikel 1 van de wet van 31 mei 1923 op het vervreemden van domaniale goederen, noodzakelijkerwijze dient over te gaan tot een openbare aanbesteding.

De vraag gesteld door het achtbaar lid valt dan ook, onder de bevoegdheid van de Minister van Financiën.

VRAAG N° 7.

Op maandag 11 januari 1960, met de eerste vorst, heeft de autobusdienst St-Niklaas-Dendermonde niet gewerkt vóór 11 uur.

Ook de dienst Aalst-Dendermonde is ontredderd geweest tot ongeveer 10 uur.

Eens te meer wordt aldus het bewijs geleverd dat bij de minste slechte weersomstandigheden de autobusdiensten niet regelmatig functioneren en dat de treindienst te verkiezen is.

ANTWOORD.

Het is juist dat verscheidene autobusdiensten uit de streek Dendermonde-St. Niklaas op maandag 11 januari ernstige moeilijkheden hebben ondervonden wegens ijzelvorming op de wegen.

De ondervinding heeft geleerd dat iedere autobusdienst kwetsbaar is wanneer er zich ijzelvorming voordoet, doch dat deze noodtoestand telkens van korte duur is. Bij sneeuwval daarentegen blijken de autobussen over het algemeen regel-

raient moeilijkement le faire eux-mêmes, par exemple lorsque, dans le transport « de porte à porte », l'expéditeur n'est pas en possession du document requis.

QUESTION N° 6.

Les maisons et terrains dont la S.N.C.B. n'a plus l'usage et dont elle est propriétaire sont remis à l'Administration des Domaines.

D'ordinaire, ces biens immobiliers font l'objet d'une vente publique.

Ne prendrait-on pas des dispositions pour qu'ils puissent être cédés à des sociétés immobilières qui s'y intéressent ? (Il s'agit ici, bien entendu, de sociétés immobilières officiellement reconnues, tant sur le plan national que sur le plan régional ou local).

RÉPONSE.

L'article 24 des statuts de la S.N.C.B. stipule notamment ce qui suit : « A sa demande (du Conseil d'Administration de la S.N.C.B.), l'Etat vend, cède ou transfère tous biens immobiliers compris parmi ceux dont la société a la jouissance et qui ne sont pas nécessaires à la bonne marche de l'exploitation... ».

La cession s'effectue donc à l'intervention de l'Administration des Domaines qui, en vertu des dispositions de l'article 1^{er} de la loi du 31 mai 1923 sur l'aliénation des biens domaniaux, doit nécessairement procéder à une adjudication publique.

En conséquence, la question posée par l'honorable commissaire relève de la compétence du Ministre des Finances.

QUESTION N° 7.

Le lundi 11 janvier 1960, lors des premières gelées, le service d'autobus Saint-Nicolas (Waas)-Termonde n'a pas fonctionné avant 11 heures.

Le service Alost-Termonde a également été désorganisé jusque vers 10 heures.

Ces faits démontrent une fois de plus que les services d'autobus cessent de fonctionner régulièrement dès que les circonstances atmosphériques deviennent quelque peu défavorables, et que les services de trains sont donc préférables.

RÉPONSE.

Il est exact que plusieurs services d'autobus de la région de Termonde-Saint-Nicolas (Waas) ont rencontré de sérieuses difficultés le lundi 11 janvier, du fait de la formation de verglas sur les routes.

L'expérience a démontré que si tous les services d'autobus sont vulnérables par temps de verglas, les difficultés rencontrées ne sont jamais que passagères. Par contre, on constate qu'en cas de chutes de neige, les autobus circulent en général plus régu-

matiger te rijden dan de treinen. Er kan derhalve niet worden beweerd dat de met autobussen vervoerde reizigers meer hinder ondervinden van de slechte weersomstandigheden dan de spoorweggebruikers.

VRAAG N° 8.

Het probleem van de schuilplaatsen op de autobuslijnen blijft gesteld. De gemeentebesturen schijnen niet geneigd om dergelijke schuilplaatsen op eigen kosten op te richten. Ik suggereer aan de heer Minister te onderzoeken of het niet mogelijk is een tussenkomst-aandeel van bv. 50 % te voorzien voor de oprichting van dergelijke schuilplaatsen.

ANTWOORD.

Het probleem van de oprichting van schuilplaatsen op de autobuslijnen is uiteraard van financiële aard, om reden van de toestand van de twee nationale spoorwegmaatschappijen. Het beperkt zich overigens niet tot de eigenlijke oprichting, maar men dient ook rekening te houden met het feit dat de bedoelde maatschappijen ook de vereiste gronden zouden moeten aankopen en de schuilplaatsen onderhouden.

Mij komt het dan ook voor dat de gemeenten aangewezen zijn voor de bouw van schuilplaatsen aan de halten waar zulks noodzakelijk is. Het zijn immers de gemeenten die doorgaans zonder aankoop van grond dergelijke schuilplaatsen kunnen oprichten en bij machte zijn ze door hun personeel te doen onderhouden.

Er wordt nochtans nota genomen van de suggestie met het oog op een grondig onderzoek van de opgeworpen kwestie.

VRAAG N° 9.

Tussen 1950 en 1954 verminderde het personeel van de N.M.B.S. met ongeveer 13.000 eenheden. Sedert 1 juli 1958 is het opnieuw beginnen slinken en men stelt nu reeds een vermindering vast met 6.500 man. Het effectief verminderde praktisch niet, integendeel het steeg lichtjes in de periode 1954-58.

Het lid zou graag vernemen welke de redenen zijn waarom dit effectief in de bewuste periode 1954-58 niet daalde.

ANTWOORD.

Het is juist dat ten opzichte van 1 januari 1954 de effectieven van het personeel van de N.M.B.S. op 1 juli 1958 niet gedaald waren.

De Maatschappij rechtvaardigt dit door het feit dat tussen die datums tijdelijk een einde diende gesteld aan de politiek van progressieve inkrimping der effectieven, die, rekening houdend met de toenmaals bestaande uitrustingen van het net, de uiterste grens van de mogelijkheden bereikt hadden verenigbaar met het behoud van de goede en veilige

liëremet que les trains. On ne peut donc prétendre que les voyageurs empruntant habituellement les autobus souffrent plus des circonstances atmosphériques que ceux qui circulent en train.

QUESTION N° 8.

Le problème des refuges destinés aux usagers des services d'autobus reste posé. Les administrations communales ne paraissent pas disposées à ériger à leurs frais de tels abris. Je suggère au Ministre d'examiner la possibilité d'intervenir à concurrence de 50 %, par exemple, dans les frais de construction.

RÉPONSE.

Le problème de la construction de refuges destinés aux usagers des services d'autobus est essentiellement d'ordre financier, en raison de la situation des deux sociétés nationales de chemins de fer. Il ne porte d'ailleurs pas uniquement sur les frais de construction proprement dits. En effet, il convient de tenir compte du fait que les sociétés intéressées devraient également acquérir les terrains nécessaires et assurer l'entretien desdits refuges.

En conséquence, j'estime que c'est aux communes qu'il appartient de construire des refuges aux arrêts d'autobus, là où cette mesure se révèle nécessaire. Les communes ont d'ailleurs souvent la possibilité de les construire sans devoir recourir à des acquisitions de terrain et elles sont en mesure de les faire entretenir par leur personnel.

Je prends toutefois note de la suggestion de l'honorable commissaire, en vue de soumettre la question soulevée à un examen approfondi.

QUESTION N° 9.

Entre 1950 et 1954, le personnel de la S.N.C.B. a été réduit de quelque 13.000 unités. Depuis le 1^{er} juillet 1958, le nombre d'agents s'est remis à fléchir et dès maintenant, on note une diminution de 6.500 unités. De 1954 à 1958, par contre, l'effectif du personnel n'a pratiquement pas diminué, au contraire, il a légèrement augmenté.

Le commissaire voudrait savoir pourquoi l'effectif n'a pas été réduit au cours de la période 1954-1958.

RÉPONSE.

Il est exact qu'au 1^{er} juillet 1958, l'effectif du personnel de la S.N.C.B. n'avait pas diminué par rapport à ce qu'il était au 1^{er} janvier 1954.

La Société justifie cet état de choses par le fait qu'entre ces deux dates, la politique de réduction progressive de l'effectif a dû être provisoirement abandonnée, car compte tenu de ce qu'était, à l'époque, l'équipement du réseau, on avait atteint la limite extrême des possibilités de réduction, compatible avec le maintien de bonnes conditions

uitvoering van de dienst. Tevens werden grote werken (electrificatie en modernisering) uitgevoerd.

In het kader van de politiek van opslorping van de werkloosheid, werd ook personeel tewerkgesteld voor de constructie van rollend materieel in eigen beheer en voor de hernieuwing van sporen.

Er valt ook op te merken dat gedurende de beschouwde periode de Maatschappij genoopt werd volgende maatregelen te treffen :

- toekenning van het gelegenheidsverlof;
- invoering van het bijkomend verlof, volgens de ouderdom van de bedienden;
- invoering van de 45 urenweek.

VRAAG N° 10.

1. Overweegt men geen maatregelen om het verschil dat er nu bestaat tussen de bezoldigingen en het pensioenstelsel van het spoorwegpersoneel ten opzichte van het staatspersoneel te reduceren ?

Er wordt desbetreffend geklaagd door de ingenieurs van het departement van Openbare Werken. Ik vernam graag welke de minimum- en de maximumwedde zijn van de ingenieurs bij de N.M.B.S.

2. Is het niet mogelijk het pensioenstelsel van de N.M.B.S. te herzien, wat betreft de nieuw aange-
worven personeelsleden.

ANTWOORD.

1. Bezoldigingen.

Het is juist dat sommige barema's bij de N.M.B.S. hoger liggen dan deze in voege voor de overeenstemmende categorieën van het staatspersoneel. Sommige hiervan zijn gerechtvaardigd door de aard zelf of door de verantwoordelijkheid verbonden aan de spoorwegbetrekkingen.

Wat de ingenieur betreft, is de vergelijking als volgt :

d'exploitation et de sécurité. D'autre part, on procédait alors à l'exécution de grand travaux (électrification et modernisation).

En outre, dans le cadre de la politique de résorption du chômage, un certain nombre d'agents furent affectés à la construction en régie de matériel roulant et au renouvellement des voies.

Il convient également de noter qu'au cours de la période considérée, la Société s'est vue dans l'obligation de prendre les mesures suivantes :

- octroi de congés de circonstance;
- octroi de congés supplémentaires en fonction de l'âge des agents;
- instauration de la semaine de 45 heures.

QUESTION N° 10.

1. N'envisage-t-on pas de prendre des mesures en vue de réduire la différence existant à l'heure actuelle entre les rémunérations et le régime des pensions du personnel des chemins de fer, d'une part, et ceux du personnel de l'Etat, d'autre part ?

Les ingénieurs du département des Travaux Publics se plaignent de cette différence de traitement. Le Ministre voudrait-il me faire savoir quels sont le minimum et le maximum du barème d'ingénieur à la S.N.C.B. ?

2. Ne serait-il pas possible de revoir le régime des pensions de la S.N.C.B., pour ce qui concerne les agents nouvellement recrutés ?

RÉPONSE.

1. Rémunérations.

Il est exact que certains barèmes de la S.N.C.B. sont supérieurs à ceux applicables aux catégories correspondantes du personnel de l'Etat. Certaines de ces différences se justifient par la nature même des fonctions exercées à la S.N.C.B. ou par les responsabilités inhérentes à ces fonctions.

Pour ce qui est du grade d'ingénieur, la comparaison s'établit comme suit :

	Staat — Etat	N.M.B.S. — S.N.C.B.
		gewoon barema barème normal
Minimum. — <i>Minimum</i>	120.000	119.240
Maximum. — <i>Maximum</i>	204.000	214.160
Duur van de loopbaan. — <i>Durée de la carrière</i>	24 jaar/ans	34 jaar/ans functioneel barema maximum 214.160 maar op 28 jaar barème fonctionnel maximum 214.160 mais en 28 ans

Hieruit blijkt duidelijk dat de ingenieur bij de N.M.B.S. ongeveer hetzelfde barema heeft als deze bij de Staat.

2. Pensioenen.

De last van de pensioenen bij de spoorwegen is zeer zwaar — een uitgave van ongeveer 4 miljard — en betekent 55 % van de bezoldiging van het statutair personeel.

Welke zijn de gegevens van het probleem ?

a) de huidige N.M.B.S. heeft in 1926 van de Staat een als plethorisch beschouwd effectief van meer dan 110.000 personeelsleden moeten overnemen. Sedertdien, heeft een groot gedeelte van dit personeel de pensioengerechtigde leeftijd bereikt;

b) daar het pensioenstelsel bij de Staat geen mathematische reserves bevat, heeft de N.M.B.S. het hoofd moeten bieden aan steeds stijgende lasten, op het ogenblik dat de ontvangsten van het verkeer op een zelfde peil bleven;

c) de muntontwaarding sedert 1926 heeft gerechtvaardigde aanpassingen van de pensioenen vereist;

d) op verschillende tijdstippen van haar geschiedenis, heeft de Nationale Maatschappij personeel moeten aanwerven uit vaderlandslievende overwegingen en werd de getalsterkte van het personeel op die manier kunstmatig opgevoerd. Zulks was het geval na de oorlog 1914-18, en ook tijdens de laatste oorlog om wegvoeringen naar Duitsland te vermijden;

e) in geval van aanwerving, is de Maatschappij verplicht de wettelijke beschikkingen van prioriteit na te leven (invaliden, oudstrijders, enz.) en is aldus gehouden een betrekking te bezorgen aan personeel dat doorgaans minder jaren activiteit telt dan dit met een normale loopbaan;

f) de maatschappij is eveneens verplicht aan dezelfde categorieën van verdienstelijke medeburgers de pensioenbijslag te verlenen welke de staatsambtenaren genieten;

g) het statuut van de N.M.B.S. is voordeliger dan dit in voege voor het staatspersoneel.

Bij het onderzoek van deze kwestie moet worden rekening gehouden met het feit dat het pensioenstatuut slechts kan gewijzigd worden door de Nationale Paritaire Commissie beslissend met een meerderheid van 2/3 van de aanwezige leden. Dit betekent dat althans een deel van de personeelsafgevaardigden zich met de voorgestelde wijziging moet akkoord verklaren.

Een lid heeft de vraag gesteld of het statuut niet zou kunnen gewijzigd worden voor het in de toekomst aan te werven personeel.

Ook hier mag men niet uit het oog verliezen :

dat dergelijke oplossing voor de begroting der pensioenen slechts binnen 30 à 40 jaar verlichting zal brengen, namelijk op het ogenblik dat het aangeworven personeel de pensioengerechtigde leeftijd zal bereikt hebben;

Il ressort clairement de ces chiffres que les ingénieurs de la S.N.C.B. bénéficient d'un barème pour ainsi dire équivalent à celui des ingénieurs de l'Etat.

2. Les pensions.

La charge des pensions du personnel des chemins de fer est très lourde. Elle s'élève à quelque 4 milliards, ce qui représente 55 % des rémunérations du personnel statutaire.

Quels sont les éléments du problème ?

a) En 1926, l'actuelle S.N.C.B. a dû reprendre à l'Etat un effectif, considéré comme pléthorique, de plus de 110.000 agents. Depuis lors, une grande partie de ces agents ont atteint l'âge de la retraite;

b) Le système des pensions de l'Etat ne comportant pas de réserves mathématiques, la S.N.C.B. a dû faire face à des charges sans cesse croissantes, à un moment où les recettes de l'exploitation du réseau restaient stationnaires;

c) Les dévaluations monétaires auxquelles il a été procédé depuis 1926 ont justifié des péréquations du montant des pensions;

d) A divers moments de son histoire, la Société Nationale a dû procéder à des recrutements inspirés par des mobiles d'ordre patriotique et l'effectif de son personnel s'en est trouvé artificiellement gonflé. Il en a été ainsi après la guerre de 1914-1918 ainsi qu'au cours de la dernière guerre, pour éviter des déportations;

e) En cas de recrutement, la Société est tenue de respecter les dispositions légales en matière de priorité (invalides, anciens combattants, etc.) et doit, de ce fait, nommer des agents dont la carrière s'étend généralement sur un nombre d'années inférieur à ce qu'il serait pour des agents effectuant une carrière normale;

f) La Société est également tenue d'accorder à cette catégorie de citoyens méritants, le même complément de pension que celui accordé aux fonctionnaires de l'Etat;

g) Le statut de la S.N.C.B. est plus avantageux que celui des agents de l'Etat.

Lorsqu'on étudie cette question, il convient de tenir compte du fait que le statut des pensions ne peut être modifié que par la Commission paritaire nationale, statuant à la majorité des deux tiers des membres présents. Cela signifie qu'en tout état de cause, une partie de la délégation du personnel devrait se rallier à la modification proposée.

Un membre a demandé si le statut ne pourrait pas être modifié pour ce qui concerne le personnel qui sera recruté à l'avenir.

Ici également, il ne faut pas perdre de vue :

que cette solution n'allégerait le budget des pensions que d'ici 30 à 40 ans, c'est-à-dire au moment où les agents recrutés auraient atteint l'âge de la retraite;

dat dank zij het algemeen hervormingsplan er thans praktisch geen aanwerving meer is of dat deze in alle geval herleid werd tot een minimum voor gespecialiseerde technici welke vereist zijn voor de toepassing van de nieuwe tractietechnieken.

Deze beschouwingen hebben er toe geleid uit te zien naar praktische oplossingen die overigens slechts konden toegepast worden met het akkoord van de vakverenigingen :

a) de invoering van een getrouwheidstoelage, waarbij het personeel wordt aangezet in dienst te blijven tot 65 jaar. Die maatregel was geboden, om te voorkomen dat onontbeerlijke nieuwe aanwervingen zouden moeten gedaan worden, in afwachting dat de modernisering haar volledige uitwerking heeft;

b) een verhoging van 6 tot 7 % van de bijdrage van het personeel ten voordele van het pensioen-fonds, zonder nochtans dat iets moest gewijzigd worden aan de huidige voordelen verstrekt door de Kas der Sociale Werken. Door die maatregel kon voor het dienstjaar 1959 de bijdrage van de Staat van 1.297 miljoen frank tot 1.239 miljoen frank worden teruggebracht, zegge een vermindering van 58 miljoen frank;

c) bijdrage van de Staat. Aan de hand van de bovenstaande toelichting kan men gemakkelijk inzien dat een financiële bijdrage van de Staat onvermijdelijk en gerechtvaardigd blijft. Er moest dan ook een formule gevonden worden van verdeling van de lasten van de Staat en van de N.M.B.S. die de eigen verantwoordelijkheden onaangeroerd liet. Daarom werd overeengekomen dat de Staat zou tussenkomen voor het aantal gepensioneerden N.M.B.S. in overtal ten aanzien van een normaal effectief, alsmede voor de pensioenbijslagen toegekend aan invaliden en oudstrijders.

De formule voor de berekening van het aantal gepensioneerden in overtal is de volgende voor de berekening van de tussenkomst voor 1960 :

que, grâce au plan général de réforme, le recrutement est à l'heure actuelle pratiquement nul ou, en tout cas, réduit au minimum nécessaire pour permettre l'entrée en service des techniciens spécialisés indispensables à l'application des nouvelles techniques de traction.

Ces considérations ont amené les autorités responsables à rechercher des solutions pratiques qui ne pouvaient d'ailleurs être appliquées qu'avec l'accord des syndicats :

a) la création d'une prime de fidélité, incitant le personnel à rester en service jusqu'à l'âge de 65 ans. Cette mesure s'imposait si l'on voulait éviter de devoir procéder à de nouveaux recrutements en attendant que la modernisation ait produit tous ces effets;

b) une majoration de 6 à 7 % de la contribution du personnel à l'alimentation du fonds des pensions, avec maintien de tous les avantages assurés actuellement par la Caisse des Œuvres Sociales. Grâce à cette mesure, la part d'intervention de l'Etat a pu être ramenée de 1.297 millions à 1 milliard 239 millions de francs pour l'exercice 1959, ce qui représente une diminution de 58 millions de francs;

c) intervention de l'Etat. De l'exposé qui précède il ressort clairement que l'intervention de l'Etat reste indispensable et justifiée. Il s'agissait donc de trouver une formule de répartition des charges inspirée des responsabilités propres à l'Etat, d'une part, et à la S.N.C.B., d'autre part, et laissant celles-ci intactes. C'est pourquoi il a été convenu que l'Etat accorderait son intervention financière pour les pensionnés de la S.N.C.B. en surnombre par rapport à l'effectif normal, ainsi que pour les compléments de pension accordés aux invalides et aux anciens combattants.

La formule de calcul du nombre de pensionnés excédentaires à appliquer au calcul de l'intervention pour 1960 est la suivante :

	Rustpensioen <i>Pension de retraite</i>	Overlevingspensioen <i>Pension de survie</i>
Loopbaan van een bediende : 35 jaar. — <i>Carrière d'un agent : 35 ans.</i>		
Levensduur van een gepensioneerde. — <i>Durée de survie d'un pensionné</i>	16 jaar/ans	
Levensduur van een rechthebbende. — <i>Durée de survie d'un ayant droit</i>		9 jaar/ans
Aantal gepensioneerden per 100 agenten in actieve dienst. — <i>Nombre de pensionnés pour 100 agents en service actif</i>	45,7	25,7
Vermoedelijk aantal gepensioneerden per einde 1959. — <i>Nombre présumé de pensionnés fin 1959.</i>	45.439	29.998
Vermoedelijk aantal statutaire agenten per einde 1959. — <i>Nombre présumé d'agents statutaires fin 1959.</i>	67.430	67.430
Normaal aantal gepensioneerden. — <i>Nombre normal de pensionnés</i>	$67.430 \times 45,7 = 30.816$	$67.430 \times 25,7 = 17.330$
Excedentair aantal gepensioneerden. — <i>Nombre de pensionnés excédentaires</i>	$45.439 - 30.816 = 14.623$	$29.998 - 17.330 = 12.668$

Rekening houdend met de totale last en na aftrek van het aandeel van het personeel, wordt de globale last verdeeld naar bovenstaande verhoudingen tussen de Staat en de N.M.B.S. Bovendien neemt de Staat te zijnen laste de bonificaties van de oudstrijders. Op die grondslag is voor 1960 de staatsbijdrage vastgesteld geworden op $1.284 + 225 = 1.509$ miljoen frank.

VRAAG N° 11.

In een antwoord opgenomen in het Bulletin van Vragen en Antwoorden van de Senaat, n° 7 van 6 januari 1959, wordt gezegd dat de N.M.B.S. op 1 november 1958 77.261 personeelsleden telde waarvan 69.845 statutaire en 7.416 niet-statutaire.

In de vergadering van de Commissie voor het Verkeerswezen van 16 december 1959 verklaarde de Minister in de loop van zijn betoog dat het aantal personeelsleden van de N.M.B.S. op 1 december 1958 71.358 bedroeg.

Hoeveel niet-statutaire personeelsleden waren er op dezelfde datum van 1 december 1958 ?

ANTWOORD.

Op 1 december 1958 bedroeg het aantal niet-statutaire personeelsleden 6.820.

VRAAG N° 12.

Op een vraag van de geachte heer Eneman, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, heeft de Minister in het Bulletin van Vragen en Antwoorden, n° 45 van 3 november 1959 geantwoord :

« Ik heb de eer het achtbaar Lid te laten weten dat de aanpassing van de bij artikel 7 van de wet van 18 augustus 1948 voorziene waarborg aan de structuur van de nieuwe pensioenstelsels der arbeiders en bedienden inzake de maatschappelijke zekerheid, de aandacht van mijn departement gaande houdt.

» Daar deze kwestie ook haar weerslag heeft in andere sectoren dan deze van de pensioenen ten laste van de Openbare Schatkist, werd het nodig geoordeeld de studie ervan toe te vertrouwen aan een Commissie van ambtenaren die tot de verschillende betrokken departementen en organismen behoren.

« Zij heeft haar werkzaamheden aangevat. »

De heer Minister gelieve mij mede te delen hoever deze studie thans gevorderd is ?

ANTWOORD.

De Commissie van ambtenaren waarvan hierboven sprake is, werd ingesteld door de Minister van Financiën. Het gestelde probleem heeft immers een algemeen karakter.

Derhalve bestaat er aanleiding de vraag aan de Minister van Financiën te stellen.

Compte tenu de la charge totale et déduction faite de la part d'intervention du personnel, la charge globale sera répartie dans les rapports ci-dessus entre l'Etat et la S.N.C.B. En outre, l'Etat prendra à sa charge, les bonifications accordées aux anciens combattants. C'est sur cette base que le montant de l'intervention de l'Etat a été fixé, pour 1960, à $1.284 + 225 = 1.509$ millions de fr.

QUESTION N° 11.

Dans une réponse parue au Bulletin des Questions et Réponses (Sénat) n° 7 du 6 janvier 1959, il est dit qu'au 1^{er} novembre 1958, le personnel de la S.N.C.B. était de 77.261 unités dont 69.845 agents statutaires et 7.416 agents non statutaires.

En réunion de la Commission des Communications du 16 décembre 1959, le Ministre a déclaré au cours de son exposé, que le nombre du personnel de la S.N.C.B., au 1^{er} décembre 1958, était de 71.358 unités.

Quel était à cette date du 1^{er} décembre 1958, le nombre des agents non statutaires ?

RÉPONSE.

Au 1^{er} décembre 1958, le nombre des agents non statutaires s'élevait à 6.820.

QUESTION N° 12.

A une question posée par l'honorable M. Eneman, membre de la Chambre des Représentants, le Ministre a répondu comme suit dans le Bulletin des Questions et Réponses, n° 45 du 3 novembre 1959 :

« J'ai l'honneur d'informer l'honorable membre que l'adaptation de la garantie prévue par l'article 7 de la loi du 18 août 1948 à la structure des nouveaux régimes de pension des ouvriers et des employés en matière de sécurité sociale retient l'attention de son Département.

» Cette question ayant des répercussions dans d'autres secteurs que celui des pensions à charge du Trésor public, il a été jugé opportun d'en confier l'étude à une Commission de fonctionnaires appartenant aux différents départements et organismes intéressés.

» Celle-ci a commencé ses études. »

Plairait-il au Ministre de me faire connaître l'état d'avancement de cette étude, à ce jour ?

RÉPONSE.

La Commission de fonctionnaires dont il est question ci-dessus a été instituée à l'intervention du Ministre des Finances. Le problème soulevé présente, en effet, un caractère d'ordre général.

Dès lors, il y aurait lieu d'adresser la question au Ministre des Finances.

VRAAG N° 13.

Bij schrijven van 22 oktober 1958 heeft de Minister mij medegedeeld dat het in principe niet mogelijk was het bijzonder geval te herzien als gevolg van de herzieningsprocedure bepaald bij Bericht 8P van 1953 van de N.M.B.S.

Niettemin onderzocht men de mogelijkheid om sommige andere maatregelen te nemen.

Ik zou gaarne de draagwijdte van deze « andere maatregelen » kennen en de datum waarop mag worden verwacht dat zij uitwerking zullen hebben.

ANTWOORD.

De bedoelde maatregel wordt onderzocht in overleg met een ander departement. Het onderzoek is nog niet beëindigd en het is derhalve op dit ogenblik niet mogelijk nadere gegevens hieromtrent te verstrekken.

**

Een ander lid feliciteert eveneens de Minister om zijn aandacht en regeling voor de bijzondere toestand der spoorwegarbeiders in de Oost-kantons. Na de bevrijding werd in het wilde toegeslagen. Thans zijn bijna al de gevallen opgelost.

Hij wijst evenwel op het bestaan van een bijzondere toestand voor sommige agenten die werden gedeclasseerd. Voor hen is een administratieve herziening noodzakelijk.

Verder wijst hij op het bestaan van de « tantièmes » aan de beheerders van de N.M.B.S. Hij vraagt evenwel waarom ook aan de arbeiders der werkhuizen te Mechelen en te Salzinnes geen deelname in de verhoogde productiviteit wordt uitgekeerd.

**

VRAAG N° 14.

Op 3 november 1959 is in de pers en met name in het dagblad « La Meuse » een artikel verschenen met als opschrift : Belangrijke werken — Afschaffing van de tunnels en verlaging van de sporen — worden weldra uitgevoerd op de lijn Luik-Aken.

Mag hieruit worden afgeleid dat deze lijn in 1960-1961 geëlectrificeerd zal worden ?

ANTWOORD.

Men voorziet inderdaad dat in 1960 het gewelf van de drie tunnels, namelijk die te Nessonvaux, te Halinsart en te Becoen zullen worden hersteld. Men zal deze gelegenheid te baat nemen om de doorsnede van deze tunnels te verbeteren door het vervallen gewelf in metselwerk te vervangen door dunnere ringen in gewapend beton.

QUESTION N° 13.

Par lettre du 22 octobre 1958, le Ministre a bien voulu me dire qu'il n'était, en principe, pas possible de revoir le cas de l'espèce, étant donné la procédure de revision prévue par l'Avis 8P de 1953 de la S.N.C.B.

Néanmoins, l'on examinait la possibilité de certaines autres mesures.

Il m'intéresserait de connaître la portée de ces « autres mesures » et la date à laquelle il peut être escompté que ces mesures sortiront leurs effets ?

RÉPONSE.

La mesure envisagée est examinée de concert avec un autre département. Cet examen n'a pas encore abouti et, dès lors, il n'est pas possible pour le moment de fournir des précisions à cet égard.

**

Un autre membre a félicité le Ministre de l'attention qu'il a consacrée à la situation particulière des cheminots des cantons de l'Est et de la manière dont il l'a réglée. Après la libération, on a frappé au hasard. Aujourd'hui, presque tous les cas ont reçu une solution.

L'intervenant a cependant signalé la situation spéciale dans laquelle se trouvent certains agents déclassés. Une revision administrative s'impose en leur faveur.

Par ailleurs, il a attiré l'attention du Ministre sur les tantièmes attribués aux administrateurs de la S.N. et il a demandé pourquoi les ouvriers des ateliers de Malines et de Salzinnes ne participaient pas, eux aussi, aux avantages résultant de l'augmentation de la productivité.

**

QUESTION N° 14.

En date du 3 novembre 1959, un article a paru dans la presse et plus précisément dans le journal « La Meuse » sous le titre : « D'importants travaux — suppression des tunnels et abaissement des voies — seront prochainement entamés sur la ligne Liège-Aix-la-Chapelle ».

De ces informations peut-il être déduit que l'électrification de la ligne précitée s'effectuera en 1960-1961 ?

RÉPONSE.

Il est effectivement prévu d'entamer en 1960 la réfection des voûtes des trois tunnels dits de Nessonvaux, Halinsart et Becoen. On profitera de cette occasion pour améliorer le débouché de ces tunnels en remplaçant les rouleaux dégradés de maçonnerie des voûtes par des anneaux plus minces en béton armé.

Deze werken houden geen direct verband met de electrificatie van de lijn. Ze zullen in 1961 worden voortgezet en achteraf zodanig worden uitgevoerd dat zij eventueel ook passen in het kader van de aanvullende werken met het oog op de electrificatie, bijaldien op dit stuk een beslissing mocht worden genomen.

De enige tunnel waarvan de afschaffing tot nu toe is voorzien, is de zogenaamde tunnel « de la Basse Crotte » te Verviers-Oost, waarbij het de bedoeling is tegelijkertijd ook een verkeersbelemmering op te ruimen die te wijten is aan een korte bocht.

VRAAG N° 15.

Meerdere leden hebben de heer Minister verzocht om nadere gegevens en inlichtingen nopens de likwidatie van de Noord-Zuid verbinding.

ANTWOORD.

Nota betreffende de bestemming en het statuut der goederen nagelaten door het Nationaal Bureau voor voltooiing van de Noord-Zuid verbinding (N.B.V.).

1. Luidens de bepalingen van artikel 10 van de organieke wet van de N.B.V. worden het actief en het passief van het Nationaal Bureau overgenomen door de Staat.

In uitvoering hiervan maakte het N.B.V. in overleg met het Bestuur der Domeinen een inventaris op van de goederen die aan de Staat over te dragen zijn en van de lasten die erop drukken.

2. De goederen van het N.B.V. bestaan hoofdzakelijk uit :

kunstwerken (tunnel van de Noord-Zuid verbinding, tunnels voor trams, tunnels voor voertuigen, tunnels voor voetgangers, onderdoorgangen en overbruggingen);

gebouwen;

ontvangstgebouwen, administratieve gebouwen, gebouwen tot allerlei doeleinden, lokalen onder de sporen, gebouwen die verband houden met toegang tot de tunnel voor trams, gebouw voor de postsorteerdienst, Magdalenakerk;

materieel en mobiliair;

fondsen op de begroting voor orde en op de postcheckrekening.

3. Onroerend patrimonium.

a) *Bestemming van dit patrimonium.*

Door de diensten van het Nationaal Bureau werden aan het Bestuur der Domeinen al de niet verkochte gebouwen overgegeven en aan de N.M.B.S. deze die in het Spoorwegwet werden opgenomen. Sommige goederen bestemd voor openbaar nut zullen ten slotte later overgedragen worden aan de beherende dienst, van zodra een definitieve beslissing zal getroffen zijn (postsorteergebouw en tunnel voor trams).

Ces travaux ne sont pas directement liés à l'électrification de la ligne. Ils se poursuivront en 1961 et seront ultérieurement conduits de manière à se concilier éventuellement avec les travaux supplémentaires nécessités par l'électrification, pour le cas où une décision serait prise à ce sujet.

La seule suppression de tunnel qui ait été envisagée jusqu'ici est celle du tunnel dit « de la Basse Crotte » à Verviers-Est en vue de faire disparaître en même temps un ralentissement dû à une courbe de faible rayon.

QUESTION N° 15.

Plusieurs commissaires ont prié le Ministre de fournir des précisions sur la liquidation de l'Office de la Jonction Nord-Midi.

RÉPONSE.

Note relative à la destination et au statut des biens ayant appartenu à l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi (O.N.J.).

1. En vertu des dispositions de l'article 10 de la loi organique de l'O.N.J., l'actif et le passif de l'Office National sont repris par l'Etat.

En exécution de cet article, l'O.N.J. a dressé, en collaboration avec l'Administration des Domaines, un inventaire des biens qui doivent être transférés à l'Etat et des charges dont ils sont grevés.

2. Les biens de l'O.N.J. consistent essentiellement en :

ouvrages d'art (tunnel de la jonction Nord-Midi, tunnel des tramways, tunnels pour véhicules, tunnels pour piétons, passages inférieurs et passages supérieurs);

bâtiments :

bâtiments des recettes, bâtiments administratifs, bâtiments à usages divers, locaux situés sous les voies, bâtiments combinés avec les accès au tunnel des tramways, bâtiment du tri-postal, église Sainte-Madeleine;

matériel et mobilier :

fonds prévus au budget pour ordre et fonds déposés à l'Office des chèques postaux.

3. Le patrimoine immobilier.

a) *Destination de ce patrimoine.*

Les services de l'Office National ont remis à l'Administration des Domaines tous les bâtiments non vendus, et à la S.N.C.B., ceux qui avaient été intégrés dans les installations du réseau des chemins de fer. Enfin, certains biens affectés à des fins d'utilité publique seront cédés ultérieurement aux services qui en assurent la gestion, dès qu'une décision définitive sera intervenue (bâtiment du tri-postal et tunnel des tramways).

Het Bestuur der Domeinen zal het nodige doen opdat de kadastrale overschrijving zal gebeuren met kracht op 1 januari 1960.

Sommige overgedragen goederen zullen nog een bestemming van openbaar nut kunnen verkrijgen. De aandacht van de Domeinen werd hierop gevestigd. Er zal dus later door deze Dienst een overgave kunnen gebeuren aan het Bestuur dat eventueel met deze bestemming van openbaar nut zal gelast worden.

Deze procedure is conform aan de principes die gelden in de Staatsboekhouding : *definitief* beheer door de Domeinen voor de gebouwen die geen openbare bestemming meer zullen krijgen; *voorlopig* beheer door de Domeinen voor de gebouwen die nog zulke bestemming moeten krijgen.

De gebouwen welke tot het spoornet behoren en die in de definitieve conventie (nog niet opge maakt) met de N.M.B.S., moeten worden vermeld, maakten het voorwerp uit van een beheersovergave aan deze laatste. Door voormelde conventie zullen die gebouwen een statuut bekomen, gelijkaardig aan dit van het overige van het net, waarvan de Staat eigenaar is en de N.M.B.S. het genot heeft voor de duur van haar concessie.

De goederen afgestaan aan de gemeenten voor de wegenis, maakten niet het voorwerp uit van een overdracht. De conventies die met de gemeenten moeten worden aangegaan zijn opgemaakt; twee werden aan de handtekening voorgelegd en de twee andere voor onderzoek aan de gemeenten overgemaakt. De liquidatiedienst van het N.B.V. zal deze zaken afhandelen in samenwerking met de betrokken departementen.

b) *Beheer, opbrengst en lasten van dit patrimonium.*

De goederen overgemaakt aan de Domeinen gaan over in het algemeen patrimonium van de Staat; het Ministerie van Financiën zal van nu af de opbrengst innen en zal de overeenstemmende lasten moeten dragen.

Wat betreft de aan haar overgegeven goederen, draagt de N.M.B.S. ten voorlopige titel, in de voorwaarden bepaald door de wettelijke en statutaire beschikkingen en onder bepaald voorbehoud, de lasten betreffende deze instellingen terwijl zij er ook de opbrengst van int; een definitieve conventie, te onderwerpen aan de goedkeuring van het Parlement, zal het definitief statuut van deze bouwwerken moeten vastleggen.

4. Roerend patrimonium.

Het roerend patrimonium omvat enkele schuld vorderingen (achterstallig huurgeld), filmen, technische instrumenten, bureaumobilair en de bibliotheek.

De schuldvorderingen werden overgemaakt aan het Bestuur der Domeinen dat de invordering ten voordele van de Staat er van zal uitvoeren.

L'Administration des Domaines fera le nécessaire pour que la transcription dans les registres cadastraux s'effectue avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1960.

Certains des biens cédés pourront encore être affectés à des fins d'utilité publique. L'attention de l'Administration des Domaines a été attirée sur ce point. Cette Administration pourra donc céder ultérieurement les biens en question à l'Administration qui serait éventuellement chargée de cette affectation à des fins d'utilité publique.

Cette procédure est conforme aux principes applicables en matière de comptabilité de l'Etat : gestion *définitive* par les Domaines des bâtiments qui ne seront plus affectés à des fins d'utilité publique; gestion *provisoire* par les Domaines des bâtiments qui doivent recevoir une nouvelle affectation d'utilité publique.

La gestion des bâtiments qui font partie des installations du réseau ferroviaire et qui devront être énumérés dans la convention définitive (non encore établie) à conclure avec la S.N.C.B., a été remise à cette dernière. Cette convention confèrera aux bâtiments en question, un statut analogue à celui des autres installations du réseau, dont l'Etat est propriétaire tandis que la S.N.C.B. en a la jouissance pour la durée de la concession qui lui a été accordée.

Les biens cédés aux communes pour être incorporés à la voirie n'ont pas fait l'objet d'un transfert. Les conventions à conclure avec les communes ont été établies. Deux d'entre elles ont été soumises à la signature et les deux autres ont été transmises aux communes pour examen. Le service de liquidation de l'O.N.J. réglera ces affaires en collaboration avec les départements intéressés.

b) *Gestion, produit et charges de ce patrimoine.*

Les biens remis aux Domaines sont incorporés au patrimoine général de l'Etat. Dès maintenant, le Ministère des Finances va devoir toucher les recettes et supporter les charges y afférentes.

La S.N.C.B. supporte à titre provisoire, dans les conditions stipulées par les dispositions légales et statutaires et sous certaines réserves, les charges afférentes aux installations qui lui ont été remises, et perçoit les revenus de ces mêmes installations. Une convention définitive, qui devra être soumise à l'approbation du Parlement, fixera une fois pour toutes le statut de ces constructions.

4. Le patrimoine mobilier.

Le patrimoine mobilier comprend quelques créances (arriérés de loyers), des films, des instruments techniques, des meubles de bureau et la bibliothèque.

Les créances ont été remises à l'Administration des Domaines, qui en poursuivra le recouvrement au profit de l'Etat.

De filmen werden overgemaakt aan het Ministerie van Openbaar Onderwijs.

Een eerste schifting werd gedaan in de technische instrumenten en in het bureau-mobilair. Het beschikbaar gekomen mobilair werd aan het Centraal Bureau voor Benodigdheden aangeboden dat er, tegen betaling der waarde, een deel van overnam. Het overige werd aan de Domeinen overgelaten.

De technische instrumenten en het mobilair behouden door de dienst voor liquidatie maakten het voorwerp uit van een overgave aan het Algemeen Secretariaat (economaat) van het Departement van Verkeerswezen.

Eindelijk maakten de technische en juridische boekdelen het voorwerp uit van een proces-verbaal van overgave aan de departementale bibliotheek.

5. Fondsen.

Het Nationaal Bureau beschikte per 31 december 1959 over :

fondsen voorkomend in artikelen 731-4 en 936-6 van de begroting voor orde : 171.842.636, 86 fr.
fondsen op de postcheckrekeningen : 1.076.461 fr.

Bemerking.

Het ministerie van Verkeerswezen beschikt nog voor de financiering van de werken van de Noord-Zuidverbinding over het bezit vermeld onder artikel 912-1 van de begroting voor orde (bijzonder en tijdelijk fonds voor de uitvoering der conventie afgesloten tussen de Staat en de Stad Brussel met het oog op de veranderingen van de Putteriewijk en omgeving) : 3.060.882,67 fr.

Deze beschikbaarheden zullen benuttigd worden conform aan de bepalingen van artikel 13 van de wet der Financien voor het boekjaar 1960, voor het financieren van de nog in 1960 overblijvende werken.

VRAAG N° 16.

In verband met de pensioenen in de N.M.B.S. vraagt een lid of de maximumcurve reeds voorbij gestreefd werd ?

ANTWOORD.

Er wordt een daling vastgesteld bij de rustpensioenen, maar een stijging van de overlevingspensioenen.

Het hoogste punt lag tot hiertoe in 1955 voor de rustpensioenen.

Les films ont été remis au Ministère de l'Instruction Publique.

Les instruments techniques et les meubles de bureau ont fait l'objet d'un premier triage. Les meubles disponibles ont été offerts à l'Office central des fournitures qui en a repris une partie, moyennant paiement de leur valeur. Le restant a été remis aux Domaines.

Les instruments techniques et les meubles conservés par le Service de liquidation ont été remis au Secrétariat général (Economat) du Département des Communications.

Enfin, les ouvrages techniques et juridiques ont fait l'objet d'un procès-verbal de remise à la bibliothèque du Département.

5. Les fonds.

L'Office National disposait au 31 décembre 1959 :

de fonds provenant des articles 731-4 et 936-6 du budget pour ordre : 171.842.636,86 fr.;
des fonds déposés à l'Office des chèques postaux : 1.076.461 francs.

Remarque :

Le Ministère des Communications dispose encore, pour le financement des travaux de la Jonction Nord-Midi, des biens mentionnés à l'article 912-1 du budget pour ordre (fonds spécial temporaire institué pour l'exécution de la convention conclue entre l'État et la Ville de Bruxelles en vue de la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords) : 3.060.882,67 fr.

Conformément aux dispositions de l'article 13 de la loi de Finances pour l'exercice 1960, ces disponibilités seront affectées au financement des travaux restant à effectuer en 1960.

QUESTION N° 16.

Au sujet des pensions à la S.N.C.B., un membre a demandé si le maximum de la courbe a déjà été dépassé.

RÉPONSE.

On enregistre une diminution dans le secteur des pensions de retraite mais, par contre, une augmentation dans celui des pensions de survie.

Pour les pensions de retraite, le maximum atteint jusqu'ici l'a été en 1955.

	1954	1955	1956	1958
Rustpensioenen. — <i>Pensions de retraite</i>	46.813	46.905	46.455	45.689
Overlevingspensioenen. — <i>Pensions de survie</i>	27.592	28.193	28.702	29.548
Totaal. — <i>Total.</i>	74.405	75.098	75.157	75.237

De tussenkomst van het personeel in de kas voor weduwen en wezen beloopt $\pm$ 400 miljoen. Door de Maatschappij wordt 2.200 miljoen bijgepast. De staat voorziet in 1.500 miljoen.

2. N.M.V.B. en tramwegen.

VRAAG N° 1.

De uitbating van de buurtlijnen door de N.M.V.B. heeft bij een lid volgende bedenkingen doen rijzen :

1° De N.M.V.B. concedeert bepaalde autobuslijnen aan private exploitanten. Andere daarentegen exploiteert ze in regie. Ik zou graag vernemen welke het voordeligst stelsel is.

2° De autobuslijnen bedienen soms andere gemeenten dan de vroegere spoorlijnen. Men weet dat gemeenten aandeelhouders waren in deze lijnen. Gezien de evolutie stelt zich de vraag of tot geen reorganisatie moet worden overgegaan.

ANTWOORD.

De Maatschappij van Buurtspoorwegen is de mening toegedaan dat, op nationaal economisch vlak beschouwd, de exploitatie « in eigen beheer » van de vergunde en gemachtigde autobuslijnen, over 't algemeen, te verkiezen is boven de verpachting van die exploitatie aan private vervoerondernemingen.

Zij stelt zich daarbij op het standpunt zowel van de werkverschaffing aan het personeel en diens sociale voordelen als op dat van de reizigers en de openbare besturen-aandeelhouders. Bekommerd om de veelzijdige openbare belangen die er bij betrokken zijn, geeft de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen praktisch geen nieuwe openbare autobuslijnen meer in verpachting doch baat ze zelve door middel van haar eigen materieel en personeel uit.

Enkel worden nog verpacht *bijzondere* autobUSDiensten voor het vervoer van *werklieden* of van *scholieren*.

Het is moeilijk uit te maken of de exploitatie in regie of de exploitatie door pachters het voordeligste stelsel is op gebied van kostprijs. Nochtans wanneer een zekere lijn deel uitmaakt van een complex van lijnen in dezelfde streek en waar de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen over de nodige instellingen beschikt, bekomt men een maxima-benutting van het materieel en derhalve een lage kostprijs. In die gevallen is de exploitatie in regie aangewezen.

* * *

Het feit dat zekere vervangingsautobusdiensten ook het grondgebied aandoen van gemeenten die niet geldelijk tussenbeide zijn gekomen in de vor-

L'intervention du personnel dans l'alimentation de la Caisse des veuves et orphelins est d'environ 400 millions. Pour sa part, la Société ajoute 2 milliards 200 millions et l'Etat 1.500 millions.

2. S.N.C.V. et tramways.

QUESTION N° 1.

L'exploitation des chemins de fer vicinaux inspire à un commissaire les remarques suivantes :

1° La S.N.C.V. concède certaines lignes d'autobus à des exploitants privés. Elle en exploite d'autres en régie. J'aimerais savoir quel est le système le plus avantageux.

2° Les lignes d'autobus desservent parfois des communes autres que celles desservies précédemment par le chemin de fer vicinal. On sait que certaines communes étaient actionnaires des lignes vicinales en question. Etant donné cette évolution, on peut se demander s'il n'y aurait pas lieu de procéder à une réorganisation.

RÉPONSE.

La Société Nationale des chemins de fer vicinaux estime qu'au point de vue de l'économie nationale, l'exploitation en régie des lignes d'autobus qui lui ont été concédées ou qu'elle a été autorisée à créer est préférable, d'une façon générale, à l'affermage de l'exploitation de ces lignes à des entreprises de transport privés.

Il en est ainsi tant au point de vue du personnel et des avantages sociaux qui lui sont accordés, qu'à celui des voyageurs et des administrations actionnaires. Soucieuse de sauvegarder les multiples intérêts publics liés à l'exploitation de ces lignes, la Société Nationale des chemins de fer vicinaux n'affirme pratiquement plus de nouveaux services publics d'autobus; elle les exploite plutôt elle-même, en utilisant son propre matériel et son personnel.

Seuls sont encore affermés les services *spéciaux* d'autobus assurant le transport d'*ouvriers* ou d'*écoliers*.

Il est difficile d'établir quel est, de l'exploitation de régie ou de l'exploitation concédée à des entreprises privées, le système le plus avantageux au point de vue du prix de revient. Cependant, lorsqu'une ligne donnée fait partie d'un réseau organisé dans une région où la Société Nationale des chemins de fer vicinaux dispose des installations nécessaires, l'utilisation du matériel peut être assurée au maximum et les prix de revient s'en trouvent réduits. Dans ces cas, l'exploitation en régie est préférable.

* * *

Le fait que certains services d'autobus de substitution desservent également des communes qui ne sont pas intervenues financièrement dans la

ming van het kapitaal van de vervangen buurtspoorlijn, is geen reden om tot de financiële reorganisatie van die autobusdiensten over te gaan, gesteld zijnde dat deze uitbreidingen in feite bijdragen tot de verbetering van de bedrijfsinkomsten en dus ook van de wederzijdse verbintenissen tussen de N.M.V.B. en de openbare besturen-aandeelhouders.

VRAAG N° 2.

Een lid dringt aan om spoedig het statuut der Tramwegen (Stedelijke) te laten verschijnen. Hij vraagt hoever het staat met het ontwerp van kaderwet voor de Tramwegen.

ANTWOORD.

De studie van bedoeld ontwerp van kaderwet is in die mate gevorderd dat de neerlegging, in het Parlement, op korte termijn mag worden tegemoet gezien.

Daarmede in verband, zullen de contacten met de betrokken provincie- en gemeentebesturen te gelegener tijd opgenomen worden.

3. Posterijen.

VRAAG N° 1.

Tijdens de bespreking werd door twee leden uitdrukkelijk gevraagd: Hoever staat het met de mogelijke autonomie van het postwezen? Een der leden heeft hierbij opgemerkt dat bij de Senaat een wetsvoorstel tot hervorming werd ingediend. Hij verlangt te weten in welke richting de heer Minister wenst te sturen?

ANTWOORD.

De gebeurlijke oprichting van het Bestuur der Posterijen als « Staatsbedrijf », volgens de modaliteiten voorzien bij het ontwerp van wet n° 160 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, wordt thans onderzocht door een Commissie, voorgezeten door de heer Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen.

Op dit ogenblik kunnen nopens deze studie nog niet alle nuttige conclusies worden getrokken.

VRAAG N° 2.

Vermits men spreekt van de financiële gezondmaking van het postbedrijf, wens ik de aandacht te vestigen op één van de verliesposten, n.l. de abonnementsdienst van de dagbladen.

Wanneer een privaat persoon bladen bestelt ontvangt de rondddrager hiervoor 40 tot 50 centimes. Het posttarief daarentegen bedraagt slechts 20 centimes. Is het niet aangewezen dit aan te passen?

constitution du capital de la ligne vicinale supprimée n'est pas une raison suffisante pour procéder à la réorganisation financière desdits services d'autobus, car en fait, ces extensions contribuent à améliorer les revenus d'exploitation et par conséquent, à faciliter l'exécution des engagements réciproques de la S.N.C.V. et des administrations publiques actionnaires.

QUESTION N° 2.

Un commissaire réclame la publication à bref délai du statut des tramways (urbains). Il voudrait savoir où en est le projet de loi de cadre des tramways.

RÉPONSE.

L'étude du projet de loi de cadre en question a atteint un stade tel que le projet pourra être déposé prochainement.

Les contacts nécessaires avec les administrations provinciales et communales intéressées seront pris en temps utile.

3. Postes.

QUESTION N° 1.

Au cours de la discussion, deux commissaires ont demandé où en est la question de l'autonomie à accorder éventuellement à l'Administration des Postes. L'un d'eux a fait remarquer à ce sujet qu'une proposition de loi de réforme a été déposée au Sénat. Il voudrait savoir quelles sont les intentions du Ministre à cet égard.

RÉPONSE.

Une Commission présidée par M. le Secrétaire général du Ministère des Communications étudie actuellement la question de savoir s'il conviendrait éventuellement de constituer l'Administration des Postes en régie de l'Etat, selon les modalités prévues par le projet de loi n° 160 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat.

Il n'est pas encore possible de tirer de cette étude toutes les conclusions utiles.

QUESTION N° 2.

Les porteurs de journaux du secteur privé touchent de 40 à 45 centimes par journal. Par contre, le tarif mentionné du Ministre sur le déficit du service des abonnements aux journaux.

Les porteurs de journaux du secteur privé touchent de 40 à 45 centimes par journal. Par contre, le tarif des postes ne s'élève qu'à 20 centimes. N'y aurait-il pas lieu de procéder à un aménagement du tarif?

ANTWOORD.

Het tarief van 20 centimes wordt door het Bestuur der Posterijen geheven voor de nieuwsbladen en de ermede gelijkgestelde tijdschriften tot 75 gram, verzonden onder geadresseerde en gefrankeerde band door een private persoon.

De tarieven worden bij koninklijk besluit vastgesteld. Hierbij wordt, met betrekking tot de nieuwsbladen en tijdschriften, aandacht gegeven aan de begunstiging van de verspreiding der gedachten.

VRAAG N° 3.

De werking van de Post moet soepeler gemaakt worden. Men stelt vast dat grote firma's zelf het vervoer doen van hun kleine colli. Men moet meer commercieel optreden en de tarieven verlagen voor interessante cliënteel. Een meer commerciële politiek kan meer trafiek bijbrengen zowel voor de Post als voor de Spoorwegen.

ANTWOORD.

Het Bestuur der Posterijen verzekert de dienst der monsters waarvan het gewicht hoogstens 500 gram mag bedragen en de frankeertaks hiervoor vastgesteld is fr. 0,40 per 50 gram, met een minimum-taks van fr. 2,50. Zendingen die waren bevatten en dit gewicht overschrijden, worden verzonden als postcolli waarvan de dienst verzekerd wordt door de N.M.B.S. welke een eenvormige vervoertaks van fr. 20 heft tot 5 kilogram.

De gestelde vraag interesseert dus in hoofdzaak de N.M.B.S. die zal verzocht worden de kwestie verder te bestuderen.

VRAAG N° 4.

De klasseerders bij het Bestuur der Postchecks werden meer dan tien jaar geleden benoemd tot de rang van expéditionnaire. Aan de toenmalige hulpklasseerders is echter achteraf, zoals logisch geweest ware, hetzelfde voordeel niet verleend.

Sindsdien genoten deze hulpklasseerders een benoeming en thans zien wij in hetzelfde kantoor en voor hetzelfde werk twee categorieën van bedienden, de expéditionnaires en de klasseerders, waarvan de eersten hun rang hebben verkregen onder voorwaarden die de anderen thans ook volledig vervullen.

Ik twijfel niet of de Minister zal toegeven dat er aanleiding bestaat om de wedde van de klasseerders aan te passen.

De heer Minister gelieve mij zijn zienswijze daaromtrent mede te delen.

RÉPONSE.

L'Administration des Postes perçoit une taxe de 20 centimes sur les journaux et périodiques assimilés d'un poids maximum de 75 grammes, envoyés par des particuliers sous bande affranchie portant l'indication de l'adresse du destinataire.

Les tarifs sont fixés par arrêté royal. Ils s'inspirent, en ce qui concerne les journaux et les périodiques, du souci d'encourager la diffusion des idées.

QUESTION N° 3.

Le fonctionnement du service des Postes devrait être assoupli. On constate que certaines grandes entreprises assurent elles-mêmes le transport de leurs petits colis. Il faudrait recourir à des méthodes plus commerciales et accorder des réductions tarifaires aux catégories de clients intéressants. Une politique plus commerciale pourrait augmenter la demande tant en ce qui concerne la Poste que les chemins de fer.

RÉPONSE.

L'Administration des Postes assure le service des échantillons dont le poids ne dépasse pas 500 grammes, l'affranchissement étant fixé à fr. 0,40 par 50 grammes, avec un minimum de fr. 2,50. Les colis qui contiennent des marchandises et dont le poids est supérieur à ce maximum sont expédiés comme colis postaux dont le service est assuré par la S.N.C.B.; celle-ci perçoit une taxe uniforme de 20 francs jusqu'à 5 kg.

La question posée intéresse donc essentiellement la S.N.C.B., qui sera priée de la mettre à l'étude.

QUESTION N° 4.

Les classeurs de l'Office des Chèques Postaux ont obtenu, depuis plus de 10 ans, le grade d'expéditionnaire. Les auxiliaires-classeurs de l'époque n'ont pas, dans la suite — ce qui aurait été logique — bénéficié de la mesure prise.

Depuis, ces auxiliaires-classeurs ont été pourvus d'une nomination et nous voyons, dans un même bureau et pour le même travail, deux catégories d'employés : des expéditionnaires et des classeurs, les premiers ayant eu accès à leur grade pour des raisons que les seconds remplissent pleinement aujourd'hui.

Je ne doute pas de ce que le Ministre me concédera qu'il y a lieu de procéder pour les seconds à une adaptation de traitement.

Le Ministre voudrait-il me faire connaître son avis à ce sujet ?

ANTWOORD.

Toen in 1946 de rang van expeditieair bij het Bestuur van de Posterijen werd ingesteld, was het niet de bedoeling aan de klasseerders *ipso facto* een weddeverhoging toe te kennen maar wel de diensten rationeel te organiseren door eenvoudig klasseerwerk op te dragen aan de klasseerders en belangrijker werk aan de expeditieairs die hiërarchisch tussen de klasseerder en de klerk stonden.

Dat alle klasseerders toen tot de rang van expeditieair werden benoemd is het gevolg van de omstandigheid dat het aantal klasseerders kleiner was dan het noodzakelijk geachte *kader van expeditieairs*.

Aan de andere kant moeten de benoemingen tot deze rang in het Bestuur van de Posterijen geschieden binnen de perken van het kader en overeenkomstig de regelen van het statuut van het rijkspersoneel, vastgesteld bij koninklijk besluit van 2 oktober 1937.

Bovendien zijn de klasseerders, en met name degenen die werkzaam zijn in de afdeling rekeningen van het Bestuur der Postchecks, oud-assistenten of hulpbedienden die in de rang van klasseerder werden geregulariseerd omdat zij geen eindexamen of eindgetuigschrift van middelbare studiën van de lagere graad bezitten. Deze beambten blijven echter voorlopig de betrekking van bediende uitoefenen en genieten op grond daarvan een vergoeding voor uitoefening van hogere functie overeenkomstig het bepaalde in het besluit van de Regent van 12 april 1950, dat deze aangelegenheid regelt.

VRAAG N° 5.

In verband met de nieuwe kledij van de bestellers werd volgende vraag gesteld :

Er heeft een aanbesteding plaats gehad voor de levering van een nieuwe dienstkledij voor de brievenbestellers.

Het werk werd niet toegekend aan de laagste aanbieders. Een Brusselse firma heeft de opdracht gekregen.

Het schijnt dat deze firma moet beroep doen op Nederlandse onderaannemers. Ik verlang hierover enige uitleg te ontvangen en bovendien te vernemen of deze Brusselse firma de gestelde leveringsstermijnen eerbiedigt.

Het lid dringt er op aan opdat in de toekomst het werk volledig zou worden toevertrouwd aan de Belgische Nijverheid.

ANTWOORD.

De door het achtbaar lid opgeworpen kwestie behoort tot de bevoegdheid van mijn Collega van Openbare Werken.

RÉPONSE.

La création du grade d'expéditionnaire à l'Administration des Postes en 1946 tendait non pas à accorder *ipso facto* une augmentation de traitement aux classeurs, mais bien à organiser rationnellement les services en confiant les simples travaux de classement à ces derniers et des travaux plus importants aux expéditionnaires, placés hiérarchiquement entre le classeur et le commis.

Si tous les classeurs ont pu, à ce moment, bénéficier d'une nomination au grade d'expéditionnaire, c'est parce que *leur effectif* était inférieur au *cadre d'expéditionnaires* jugé indispensable.

D'autre part, les nominations audit grade à l'Administration des Postes doivent s'effectuer dans les limites du cadre et conformément aux règles prévues au statut des agents de l'Etat fixé par l'arrêté royal du 2 octobre 1937.

Pour le surplus, les classeurs et notamment ceux qui travaillent dans les sections des comptes à l'Office des Chèques Postaux, sont des ex-assistants ou des auxiliaires-employés qui, à défaut d'études moyennes du degré inférieur, ont été régularisés dans le grade de classeur. Ces agents continuent provisoirement à assurer les fonctions de commis et perçoivent de ce fait une indemnité pour exercice de fonctions supérieures, conformément aux prescriptions de l'arrêté du Régent du 12 avril 1950 qui règle cette matière.

QUESTION N° 5.

La question suivante a été posée au sujet du nouvel uniforme des facteurs des Postes :

Il a été procédé à une adjudication en vue de la fourniture de nouveaux uniformes pour les facteurs des Postes.

L'entreprise de fourniture n'a pas été confiée au plus bas soumissionnaire. C'est une entreprise bruxelloise qui a été déclarée adjudicataire.

Il paraîtrait que cette entreprise doit faire appel à des sous-traitants néerlandais. Le Commissaire voudrait obtenir des explications à ce sujet, et savoir si l'entreprise bruxelloise respecte les délais de livraison prévus.

Le commissaire insiste pour qu'à l'avenir, ces fournitures soit confiées intégralement à des entreprises belges.

RÉPONSE.

La question soulevée par l'honorable commissaire relève de la compétence de mon collègue des Travaux Publics.

De aanbesteding van de uniformen der postbedienden gebeurt inderdaad door tussenkomst van het Centraal Bureau voor Benodigdheden dat van het departement van Openbare Werken afhangt.

4. Zeevezen en binnenvaart.

VRAAG N° 1.

Op dit ogenblik zijn 19 nieuwe schepen in aanbouw. Is dat verantwoord ?

Welke soort schepen zijn dat ?

Wie bouwt ze ?

Komt de Staat tussen in de financiering ?

Welk is de tonnage en is deze eenvormig per schip ?

ANTWOORD.

Op 1 januari 1960 waren nog 16 nieuwe schepen in aanbouw of in bestelling voor een totale tonne-
maat van 308.050 ton.

De aanbouw van deze schepen is ten volle ver-
antwoord, omdat :

1° onze vloot moet uitgebreid worden, teneinde
een zo groot mogelijk aandeel te hebben in het
transport via de haven van Antwerpen;

2° om in de toekomst te vermijden dat onze vloot
terug zou verouderen (de huidige nieuwbouw mag
niet volledig beschouwd worden als zijnde uit-
breiding).

De thans in aanbouw zijnde schepen zijn van
verscheidene aard (zie lijst op blz. 32). Hierbij
dient vooral de aandacht gevestigd op het feit dat
de 5 bestelde tankers een tonnemaat vertegenwoor-
digen van 200.000 ton. Deze schepen hebben betrek-
king op een gespecialiseerd vervoer, waaromtrent
er geen twijfel van noodzakelijkheid bestaat.

Van de 16 in bestelling zijnde schepen zijn er
7 in aanbouw op vreemde scheepswerven en 9 op
Belgische scheepswerven.

Wat het aandeel van de Staat in de financiering
betreft kan worden vermeld dat voor sommigen
geen enkele tussenkomst werd toegekend (meestal
om redenen van de bouw in het buitenland), terwijl
voor anderen een Staatstussenkomst in de interes-
tenlast werd toegekend, gaande tot 50 %:

Dit gebeurt op leningen: toegestaan door de
N.M.K.N., ofwel door het Marinefonds.

Wat ten slotte de tonnage van de verschillende
schepen betreft, dient vastgesteld dat deze afhanke-
lijk is van de aard van de schepen zelf. Zo zijn
er o.a. tankers in bestelling van 47-en van 45.000 ton,
terwijl de meeste cargo's schommelen tussen de
10- en de 12.000 ton.

En effet, l'adjudication des travaux de fourni-
ture d'uniformes pour les agents des Postes s'ef-
fectue à l'intervention de l'Office central des
fournitures, qui dépend du Département des Tra-
vaux Publics.

4. Marine et navigation intérieure.

QUESTION N° 1.

A l'heure actuelle, 19 nouveaux navires sont en
construction. Cela se justifie-t-il ?

De quel genre de bâtiments s'agit-il ?

Qui les construit ?

L'Etat intervient-il dans le financement ?

Quel est le tonnage de ces navires et ce tonnage
est-il le même pour tous ?

RÉPONSE.

Au 1^{er} janvier 1960, 16 nouveaux navires étaient
en construction ou en commande. Ils représentent
un tonnage total de 308.050 tonnes.

La construction de ces navires se justifie pleine-
ment pour les raisons suivantes :

1° Il faut donner de l'extension à notre flotte,
de façon que notre intervention dans les transports
s'effectuant par le port d'Anvers soit aussi impor-
tante que possible.

2° Il ne faut pas laisser vieillir à nouveau notre
flotte (les bâtiments actuellement en construction
ne doivent pas être tous considérés comme des
unités supplémentaires).

Les navires en construction sont de divers types
(voir la liste p. 32). Il convient, à cet égard,
d'attirer spécialement l'attention sur le fait que
les 5 pétroliers commandés représentent un ton-
nage de 200.000 tonnes. Ces navires sont destinés
à effectuer des transports spécialisés et leur néces-
sité est incontestable.

Sur les 16 navires commandés, 7 sont construits
par des chantiers navals étrangers et 9 par des
chantiers belges.

Pour ce qui est de l'intervention financière de
l'Etat, signalons qu'elle est nulle pour certains de
ces navires (dans la plupart des cas, parce que les
navires en question sont construits à l'étranger)
et que, pour les autres navires, l'Etat accorde une
intervention pouvant atteindre 50 % de la charge
des intérêts.

Des emprunts sont consentis à cet effet, soit
par la S.N.C.I., soit par le Fonds de la Marine.

Enfin, pour ce qui concerne le tonnage des dif-
férents navires, il y a lieu de noter qu'il dépend
du type de navire. C'est ainsi que certains des
pétroliers commandés jaugeront 47.000 tonnes et
d'autres 45.000 tonnes, tandis que le tonnage de
la plupart des cargos variera entre 10.000 et 12.000
tonnes.

Schepen besteld door belgische reders op 1^{ste} januari 1960.

Navires commandés par des armateurs belges au 1^{er} janvier 1960.

Aantal en soort <i>Nombre et type</i>	Laadvermogen (ieder) <i>Tonnage (par bâtiment)</i>	Scheepswerf <i>Chantier naval</i>	Reder <i>Armateur</i>	Staats-tussenkomst <i>Intervention de l'Etat</i>	
1 tanker 1 <i>pétrolier</i>	45.000	Cockerill-Ougrée, Hoboken	Petrofina N.V.	dossier in behandeling <i>dossier à l'examen</i>	
1 tanker 1 <i>pétrolier</i>	45.000	Burmeister & Wain, Kopenhagen <i>Burmeister & Wain, Copenhague</i>	Petrofina N.V. Petrofina S.A.	—	
1 motorcargó 1 <i>cargo à moteur</i>	10.400	J. Boel & Zonen, Temse <i>J. Boel & Zonen, Tamise</i>	Armement Deppe N.V.	—	Interestvoet <i>Taux d'intérêt</i> 2,75
1 motorcargó 1 <i>cargo à moteur</i>	10.400	J. Boel & Zonen, Temse <i>J. Boel & Zonen, Tamise</i>	C ^{te} Royale Belgo-Argentine	—	»
1 motorcargó 1 <i>cargo à moteur</i>	10.400	J. Boel & Zonen, Temse <i>J. Boel & Zonen, Tamise</i>	C ^{te} Belge de Transport	—	»
1 motorcargó 1 <i>cargo à moteur</i>	12.000	Cockerill-Ougrée, Hoboken	C.M.B.	2,875 % op/sur 5,75 %	
2 motorcargó's 2 <i>cargos à moteur</i>	12.000	Cockerill-Ougrée, Hoboken	C.M.B.	—	
1 motorcargó 1 <i>cargo à moteur</i>	12.000	K.M. de Schelde, Vlissingen <i>K.M. de Schelde, Flessingue</i>	C.M.B.	—	
1 motorcargó 1 <i>cargo à moteur</i>	12.000	K.M. de Schelde, Vlissingen <i>K.M. de Schelde, Flessingue</i>	C ^{te} Maritime Congolaise	—	
1 tanker 1 <i>pétrolier</i>	39.350	Kockums mekaniska, Malmö	Esso Marine	—	
1 tanker 1 <i>pétrolier</i>	47.000	Howaldtswerke, Hamburg <i>Howaldtswerke, Hambourg</i>	Esso Marine	—	Interestvoet <i>Taux d'intérêt</i> 4,75
1 bulkcarrier 1 « <i>bulkcarrier</i> »	14.300	J. Boel en Zonen, Temse <i>J. Boel & Zonen, Tamise</i>	Exmar	2 % op/sur 5,50 %	
1 bulkcarrier 1 « <i>bulkcarrier</i> »	15.000	Stülckenwerft, Hamburg <i>Stülckenwerft, Hambourg</i>	Plouvier Maritime	3 % op/sur 6,75 %	
1 tanker 1 <i>pétrolier</i>	22.500	J. Boel & Zonen, Temse <i>J. Boel & Zonen, Tamise</i>	Petrofina	—	
1 motorcoaster 1 <i>caboteur à moteur</i>	700	J.J. Sietas, Hamburg <i>J.J. Sietas, Hambourg</i>	Northern Shipping Service	—	

VRAAG N^o 2.

Een lid ondervraagt de Minister nopens de opvattingen en mogelijke vooruitzichten inzake de Binnenvaart.

ANTWOORD.

Sedert 1 december 1959 werd het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart opgericht, inge-

QUESTION N^o 2.

Un commissaire a interrogé le Ministre sur les mesures qu'il compte prendre en faveur de la navigation intérieure.

RÉPONSE.

L'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure a été créée le 1^{er} décembre 1959,

volge de samensmelting van de Besturen van het Zeewezen en van de Binnenvaart. Deze samenvoeging was noodzakelijk om tot coördinatie te kunnen komen van het vervoer te water, gesteund op een nationale havenpolitiek.

Na de praktische voltooide motorisatie van de binnenvaartvloot was het dringend noodzakelijk over te gaan tot de verjonging en modernisatie. De gemiddelde tonnemaat moet opgevoerd en meer modern opgevat en economisch renderend materieel moet ter beschikking gesteld worden.

In het kader van het ministerieel besluit van 15 september 1958 werden tot einde 1959 tussenkomsten in de interessen verleend voor de bouw van 125 schepen, met een totale tonnemaat van 67.462 ton en een bouwwaarde van 364.302.594 fr.

Naast het probleem van de vloot zelf stelden zich tevens de moeilijkheden van de structuur van de binnenscheepvaart. De Dienst voor Regeling der Binnenvaart diende zowel om economische als om sociale redenen behouden. Maar de economie noodzaakte een versoepeling van de bestaande reglementering. Twee maatregelen werden in die zin getroffen: met ingang van 1 mei 1959 werden de toeslagen voor de schepen van beperkte tonnemaat verminderd. Bij ministerieel besluit van 18 juni 1959 werd naar een bepaalde vrijheid gegaan, onder zekere voorwaarden, voor het vervoer van granen, zaden en gelijkgestelden, ingevoerd over een Belgische zeehaven.

Gedurende het laatste kwartaal 1958 werden voor bedoelde goederen 1.433 schepen bevracht met een totale scheepsruimte van 430.966 ton. Voor dezelfde periode van 1959 waren die cijfers respectievelijk 2.398 schepen en 742.929 ton. De getroffen maatregelen zijn dus in de goede richting en leiden tot een heropflakking van de havenbedrijvigheid en tot het opvoeren van de rotatie van de binnenschepen.

Er zal in die geest moeten verder gestreefd worden naar een versoepeling van vrachtprijzen en beurtregeling in het kader nochtans van een Dienst voor Regeling der Binnenvaart die, wellicht omgevormd en aangepast aan de noodwendigheden, ook in de toekomst een absolute noodzakelijkheid blijft.

VRAAG N° 3.

Tijdens de bespreking nopens het maritiem vervoer, vestigt een lid de aandacht van de heer Minister op de belangrijke investeringen die hiervoor nodig zijn. Hij geeft als voorbeeld de petroleumsector.

Zijn er subsidies voorzien door de Regering? Het zou een nuttige maatregel zijn. Het mag niet gebeuren zonder voorwaarden. Hij stipt aan dat het aangewezen is met de grote maatschappijen te onderhandelen. Zij vormen werkelijk een monopolie. En het moet niemand verwonderen dat er een groot verschil is tussen de kostprijs en de verkoopprijs.

par la fusion de l'Administration de la Marine et de l'Administration de la Navigation Intérieure. Cette fusion s'imposait si l'on entendait coordonner les transports par eau dans le cadre d'une politique portuaire nationale.

La motorisation de la flotte intérieure étant pratiquement réalisée, il était urgent de procéder à son rajeunissement et à sa modernisation. Il importait d'augmenter le tonnage moyen et de faire l'acquisition d'un matériel plus moderne et plus rentable.

Dans le cadre de l'arrêté ministériel du 15 septembre 1958, une intervention dans la charge des intérêts a été accordée jusqu'à la fin de 1959 pour la construction de 125 bateaux, représentant un tonnage global de 67.462 tonnes et dont le coût total s'élève à 364.302.594 francs.

Le problème de la flotte proprement dite se compliquait de celui de la structure de la navigation intérieure. Pour des raisons tant économiques que sociales, il convenait de maintenir l'Office régulateur de la navigation intérieure. Mais la situation de notre économie exigeait un assouplissement de la réglementation existante. Deux mesures ont été prises en ce sens. A partir du 1^{er} mai 1959, le montant des interventions a été diminué pour les bateaux de tonnage réduit. L'arrêté ministériel du 18 juin 1959 a libéralisé, dans une certaine mesure et sous certaines conditions, le transport des grains, semences et produits assimilés, importés par un port de mer belge.

Au cours du dernier trimestre de 1958, 1.433 bateaux représentant un tonnage global de 430.966 tonnes ont été affrétés pour le transport de marchandises de cette catégorie. Pour la période correspondante de 1959, ces chiffres étaient respectivement de 2.398 pour les bateaux et de 742.929 en ce qui concerne le tonnage. Les mesures prises étaient donc judicieuses et elles contribuent à la relance des activités portuaires et à l'accélération de la rotation des péniches.

Il convient donc de continuer, dans le même esprit, à s'efforcer d'assouplir les taux des frets et le régime de rotation, dans le cadre d'un Office régulateur de la navigation intérieure qui, s'il devra sans doute être réformé et adapté aux nécessités, restera indispensable à l'avenir.

QUESTION N° 3.

Au cours de la discussion relative aux transports maritimes, un membre a attiré l'attention du Ministre sur les importants investissements auxquels il est nécessaire de procéder dans ce secteur. Il cite notamment le secteur du pétrole.

Le Gouvernement a-t-il prévu des subsides? Ce serait là une mesure opportune, qui devrait cependant être assortie de certaines conditions. L'intervenant a estimé souhaitable que l'on entre en pourparlers avec les grosses sociétés. Celles-ci détiennent un véritable monopole. D'ailleurs, personne ne s'étonnera de la différence considérable qui existe entre le prix de revient et le prix de vente.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt hierop met verwijzing naar de reglementering inzake het verlenen van staatswaarborg en tussenkomst in de interessen bij de aanbouw van zeeschepen.

5. *Wegvervoer.*

VRAAG N° 1.

In de begroting is alle jaren een post voorzien voor het vervaardigen van de nummerplaten voor autovoertuigen.

Het lid stelt vast dat men thans de platen aflevert met de laatste letter van het alfabet.

Wat gaat men in de toekomst doen bij verdere uitbreiding van het autopark ?

ANTWOORD.

De Dienst van het Wegverkeer stelt alles in het werk om de nummerplaten, afgeleverd voor autovoertuigen die thans niet meer in het verkeer zijn, terug te krijgen.

Ingevolge artikel 9 van het koninklijk besluit van 31 december 1953 mag de nummerplaat niet in het bezit van de houder ervan blijven na een termijn van twee maanden te rekenen van de datum waarop hij voorgoed een einde maakt aan het gebruik van het voertuig of dit laatste voorgoed naar een vreemd land wordt uitgevoerd.

Wanneer de terugzending van de niet meer gebruikte nummerplaten geschiedt binnen de vastgestelde termijn, kan de Dienst van het Wegverkeer nog gedurende lange tijd gevolg geven aan de aanvragen tot inschrijving van de autovoertuigen.

Moest evenwel het autopark derwijze uitbreiding nemen dat de beschikbare nummerplaten met 1 letter en 4 cijfers niet volstaan, dan zou een combinatie worden gezocht met 2 letters en 3 cijfers.

Het koninklijk besluit van 31 december 1953 voorziet trouwens deze mogelijkheid (art. 8-1).

VRAAG N° 2.

De auto-controlestations nemen steeds uitbreiding vermits de tweedehandswagens nu ook aan de technische controle onderworpen zijn.

Gezien de belangrijkheid van deze dienst, zou ik graag vernemen welke het statuut is van deze

RÉPONSE.

En réponse à cette question, le Ministre s'en réfère aux dispositions réglementaires relatives à l'octroi de la garantie de l'Etat et de l'intervention dans les charges d'intérêts pour les constructions maritimes.

5. *Transports par route.*

QUESTION N° 1.

Chaque année, le budget prévoit un poste relatif à la fabrication de plaques d'immatriculation pour véhicules automobiles.

Le commissaire constate qu'on délivre actuellement des plaques portant la dernière lettre de l'alphabet.

Que fera-t-on à l'avenir, lorsque le parc automobile se sera encore accru ?

RÉPONSE.

L'Office de la circulation routière met tout en œuvre pour récupérer les plaques d'immatriculation des véhicules automobiles retirées de la circulation.

En vertu de l'article 9 de l'arrêté royal du 31 décembre 1953, le détenteur d'une plaque d'immatriculation ne peut conserver celle-ci au-delà d'un délai de deux mois à dater du jour où il cesse définitivement d'utiliser le véhicule ou du jour où ce dernier quitte définitivement la Belgique.

Pour autant que la restitution des plaques qui ont cessé d'être utilisées s'effectue dans le délai prévu, l'Office de la circulation routière pourra encore longtemps donner suite aux demandes d'immatriculation de véhicules automobiles.

Toutefois, si le parc automobile prenait un développement tel que les plaques disponibles comportant 1 lettre et 4 chiffres ne suffiraient plus, on recourrait à une combinaison de 2 lettres et de 3 chiffres.

L'arrêté royal du 31 décembre 1953 prévoit d'ailleurs cette possibilité (art. 8-1).

QUESTION N° 2.

Les stations de contrôle technique des véhicules automobiles prennent de l'extension du fait que les véhicules d'occasion doivent également être soumis au contrôle.

Etant donné l'importance de ce service, j'aimerais savoir quel est le statut des stations qui

stations ? Gaat het hier over privaatorganismen ? In welke voorwaarden werken zij ? Is er samenwerking met het Departement ? Hoe wordt de prijs vastgesteld welke voor de controle door de eigenaar van de auto moet worden betaald ?

ANTWOORD.

De organismen belast met de technische controle van de motorvoertuigen zijn erkend in toepassing van de bepalingen van artikel 4 van het ministerieel besluit van 10 augustus 1947.

Het zijn private organismen waarvan de werkzaamheden volledig onder toezicht van mijn departement vallen, zowel wat betreft hun controleverrichtingen als de te gebruiken meet- en controleapparaten.

Het personeel is aan een statuut onderworpen dat door mij op 10 februari 1959 werd goedgekeurd en wordt bezoldigd volgens de door mij vastgestelde weddeschalen.

Het tarief van de schouwingskosten, te heffen door de organismen die voor de technische controle van de motorvoertuigen erkend zijn, werd bij ministerieel besluit van 13 maart 1958 goedgekeurd. Daarenboven wordt de boekhouding van de schouwingsorganismen door mijn departement nagezien.

Deze organismen zullen — nu de voertuigen meer dan 5 jaar oud eveneens aan de verplichte schouwing onderworpen zijn — zulke uitbreiding nemen, dat het past hun statuut nader te bepalen. Deze kwestie maakt het voorwerp uit van de bezorgdheid van mijn departement.

6. *Varia.*

VRAAG N° 1.

De veiligheid van het wegverkeer is een belangrijk probleem. In 1959 waren er 587 dodelijke ongevallen.

Via Secura is een organisme dat nuttig werk levert. Het ontvangt een toelage van het Departement. Indien ik mij goed herinner was deze toelage gesteld op 500.000 frank bij de stichting. In de begroting van 1959, is er een toelage voorzien geworden van 425.000 frank. Nu, voor 1960, wordt dit bedrag nog herleid tot 300.000 frank.

Het lid is de mening toegedaan dat dit te weinig is.

ANTWOORD.

Van bij haar stichting heeft Via Secura mogen rekenen op de steun en de medewerking van het Departement van Verkeerswezen; ambtenaren van

l'assurent. S'agit-il d'organismes privés ? Dans quelles conditions fonctionnent-ils ? Le font-ils en collaboration avec le Département ? Comment est fixé le prix des opérations de contrôle réclamé aux propriétaires des véhicules ?

RÉPONSE.

Les organismes chargés du contrôle technique des véhicules ont été agréés en application de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 10 août 1947.

Ce sont des organismes privés dont les activités sont entièrement soumises à la surveillance de mon Département, tant en ce qui concerne les opérations de contrôle qu'elles effectuent que pour ce qui est de l'utilisation de leurs appareils de mesure et de contrôle.

Leur personnel est soumis à un statut que j'ai approuvé le 10 février 1959 et est rémunéré selon les barèmes que j'ai arrêtés.

Le tarif des frais d'examen à percevoir par les organismes agréés pour procéder au contrôle technique des véhicules a été approuvé par arrêté ministériel du 13 mars 1958. En outre, la comptabilité des organismes de contrôle est vérifiée par mon Département.

Les véhicules de plus de cinq ans étant désormais soumis au contrôle technique obligatoire, les organismes de contrôle vont prendre un développement tel que leur statut devra être précisé. Ce problème retient toute l'attention de mon Département.

6. *Divers.*

QUESTION N° 1.

La sécurité routière est un problème important. En 1959, plus de 587 accidents mortels se sont produits.

Via Secura est un organisme qui accomplit un travail utile. Le Département lui accorde une subvention. Si mes souvenirs sont exacts, le montant de la subvention a été fixé à 500.000 francs lors de la création de cet organisme. Le budget de 1959 prévoyait une subvention de 425.000 francs. Or, pour 1960, ce montant est ramené à 300.000 francs.

Le commissaire estime que cette somme est insuffisante.

RÉPONSE.

Dès sa création, Via Secura a pu compter sur l'appui et la collaboration du Département des Communications. Des fonctionnaires du Départe-

het Departement maken trouwens deel uit van Via Secura, zodat zij daadwerkelijk deelnemen aan sommige van haar activiteiten.

Het weze nochtans opgemerkt dat niet alleen Via Secura, doch o. m. ook de Dienst van het Wegverkeer en het Departement van Openbaar Onderwijs zich bezighouden met de opleiding van de weggebruikers.

Er mag worden aangestipt dat het bedrag van de toelage waarvan sprake niet vooraf bepaald werd.

Overigens, benevens de in 1959 als toelage toegekende 425.000 frank heeft Via Secura van het Departement nog een som van 292.000 frank ontvangen voor de uitrusting van een « Tentoonstelling-Car ».

Via Secura kan ook rekenen op de medewerking van de stations voor technische controle, die onder het toezicht staan van het Departement van Verkeerswezen. Er zijn geen redenen waarom deze medewerking, die vooral nuttig is wanneer het betreft nazicht van de lichten en van de remmen, ook niet in de toekomst zou verleend worden.

In werkelijkheid waren de tussenkomsten van het Departement in 1959, hoger dan het bedrag van de toelage zou laten veronderstellen.

VRAAG N° 2.

Een lid wenst te vernemen welke het statuut is van Via Secura, of er een overeenkomst bestaat met het Departement van Verkeerswezen en meer bepaald of er een toelage voorzien is in deze eventuele overeenkomst ?

ANTWOORD.

Via Secura is een vereniging zonder winstoogmerk, waarvan de standregelen verschenen zijn in het Belgisch Staatsblad dd. 5 april 1952.

Gelet op het doel van deze vereniging, namelijk : het organiseren van alle geschikte opleiding ter vermindering van het getal en de gevolgen der ongevallen en ter uitbreiding van de hulpverlening op de wegen, heeft het Departement van Verkeerswezen sedert de oprichting van Via Secura een toelage verleend om haar activiteit te steunen.

Er bestaat echter geen overeenkomst tussen het Departement en Via Secura.

Artikel 5 van de standregelen van Via Secura somt de middelen op waarover de vereniging beschikt. Onder het 4° van dit artikel worden vermeld : « de subsidies van de openbare besturen en van organisaties die bij de voorkoming van ongevallen op de weg belang hebben ».

ment font d'ailleurs partie de Via Secura et prennent une part effective à certaines de ses activités.

Remarquons cependant que Via Secura n'est pas le seul organisme à s'occuper de l'éducation des usagers de la route : il y a aussi l'Office de la circulation routière et le Département de l'Instruction Publique.

Il convient aussi de noter que le montant de la subvention n'a pas été fixé à l'avance.

En 1959, Via Secura, a d'ailleurs obtenu du Département, outre la subvention de 425.000 fr., une somme de 292.000 francs pour l'équipement d'un « car-exposition ».

Via Secura peut également compter sur la collaboration des stations de contrôle technique, soumises à la surveillance du Département des Communications. Il n'y a aucune raison pour que cette collaboration, qui se révèle particulièrement fructueuse en ce qui concerne la vérification des phares et des freins, ne se poursuive pas à l'avenir.

En réalité, le total des interventions accordées par le Département en 1959 a été plus élevé que ne pourrait le faire supposer le montant de la subvention.

QUESTION N° 2.

Un commissaire voudrait savoir quel est le statut de Via Secura. Il demande si une convention a été conclue avec le Département des Communications et, dans l'affirmative, si cette convention prévoit l'octroi d'un subside.

RÉPONSE.

Via Secura est une association sans but lucratif dont les statuts ont été publiés au *Moniteur belge* du 5 avril 1952.

En raison du but poursuivi par cette association, qui est de prendre toutes les initiatives voulues tendant à réduire le nombre et la gravité des accidents et à améliorer l'organisation des secours routiers, le Département des Communications lui a accordé une subvention dès l'année de sa création, en vue de soutenir ses activités.

Cependant, aucune convention n'a été conclue entre le Département et Via Secura.

L'article 5 des statuts de Via Secura énumère les ressources dont dispose cette association. Le 4° de cet article mentionne les « subsides des pouvoirs publics et d'organismes intéressés à la prévention des accidents de la route ».

De subsidies zijn dus uiteraard niet verplichtend. Ook werd het bedrag ervan niet vooraf bepaald.

VRAAG Nr 3.

Door het Departement wordt een brochure uitgegeven getiteld « Echo's van Verkeerswezen ».

Mag ik desomtrent vernemen :

Wie verantwoordelijk is voor deze publicatie ?

Of er een redactieraad bestaat ?

Of er betalende abonneementen zijn ?

In bevestigend geval, welke de balans is van ontvangsten en uitgaven ?

Welke de totale kostprijs is van de brochure ?

ANTWOORD.

De Secretaris-Generaal van het Departement is verantwoordelijk voor de publicatie van de « Echo's van Verkeerswezen ».

Er bestaat, in de eigenlijke zin van het woord, geen redactieraad. De Secretaris-Generaal wordt in deze taak rechtstreeks bijgestaan door de « Dienst voor het Bevorderen en Coördineren van het Verkeer » van de Algemene Diensten.

Er zijn geen betalende abonneementen.

Deze brochure die een betere voorlichting omtrent de vervoers- en verkeersproblemen en hun werkelijke inhoud nastreeft, richt zich vooral tot de middens die zich aan deze problemen interesseren, hetzij rechtstreeks, hetzij wegens hun talrijke incidenties op het domein van de economische en sociale activiteit.

De regelmatige bedeling van de brochure wordt o.m. gratis verzekerd aan de leden van de parlementaire Commissies van Verkeerswezen en van Economische Zaken, aan de andere ministeriële departementen, aan de studiediensten van bepaalde parastatalen, aan beroepsverenigingen en, bij wijze van ruiling voor hun publicaties, aan zekere organismen en maatschappijen van commerciële of industriële aard.

Totale kostprijs van de uitgave van de « Echo's van Verkeerswezen ».

in 1958 : 105.638 frank;

in 1959 : 117.000 frank (voorlopig cijfer).

Aantal verschenen nummers in 2 jaar : negen.

Er dient te worden aangestipt dat het Departement, betreffende dit initiatief, talrijke gelukwensen en verschillende blijken van aanmoediging en belangstelling heeft mogen in ontvangst nemen.

Les subventions n'ont donc aucun caractère obligatoire. Quant à leur montant, il n'a pas été fixé d'avance.

QUESTION N° 3.

Le Département édite une brochure intitulée « Echos des Communications ».

Pourrais-je savoir :

Qui est responsable de cette publication ?

S'il existe un comité de rédaction ?

S'il y a des abonnements payants ?

Dans l'affirmative, comment se soldent les recettes et les dépenses ?

Quel est le coût total de cette brochure ?

RÉPONSE.

Le Secrétaire général du Département est responsable de la publication des « Echos des Communications ».

Il n'existe pas de comité de rédaction au sens propre du terme. Le Secrétaire général est assisté directement dans cette tâche par le « Service pour la promotion et la coordination des communications », dépendant des Services généraux.

Il n'y a pas d'abonnements payants.

Cette brochure, dont l'objet est de mieux documenter le public sur les problèmes des transports et des communications et sur leur nature exacte, s'adresse principalement aux milieux que ces questions touchent directement ou qui s'y intéressent en raison de leurs répercussions sur le domaine des activités économiques et sociales.

Le Département assure le service régulier et gratuit de cette brochure notamment aux membres des Commissions parlementaires des Communications et des Affaires économiques, aux autres départements ministériels, aux services d'études de certains parastataux, aux associations professionnelles, et, en échange de leurs publications, à certains organismes ou sociétés à caractère industriel ou commercial.

Le coût total de la publication des « Echos des Communications » s'est élevé :

en 1958, à 105.638 francs;

en 1959, à 117.000 francs (chiffre provisoire).

En deux ans, neuf numéros ont été publiés.

Il convient de noter que cette initiative a valu au Département de nombreuses félicitations et de multiples marques d'intérêt et d'encouragement.

B. — BEGROTING VAN DE REGIE VAN TELEGRAAF EN TELEFOON.

In aanwezigheid van de heer Directeur-Generaal en de heren Inspecteur-Generaal van de R.T.T. werd op de commissievergaderingen van 23 december 1959 en 13 januari 1960 de begroting voor 1960 van de R.T.T. onderzocht.

Een der heren Inspecteur-Generaal gaf de volgende inleidende uiteenzetting :

De begroting van de Regie van T.T. is de normale voortzetting van de vorige begrotingen, in functie van een klaar uitgestippelde lijn die leidt naar de volledige automatisatie van het telefoonnet samen met de modernisatie van de andere diensten. En daaronder kan worden verstaan :

bij de telefoon : de gedeeltelijke motorisatie van het installateurs-personeel en van het personeel der storingen;

bij de telegraaf : de verdere uitbouw van het texnet en de geleidelijke motorisatie van de aanhuishetelling;

bij de financiële dienst : de mechanisatie van de ontvangsten met behulp van steeds meer geperfectioneerde machines, tot en met de machtige elektronische machine die besteld is.

In deze begroting zijn *ontvangsten* voorzien ten bedrage van 8.226 miljoen, dat is 250 miljoen meer dan vorig jaar, en *uitgaven* ten bedrage van 8.125 miljoen, hetzij 207 miljoen meer dan vorig jaar.

De *vastleggingscredieten* voorzien in de artikelen 4, 11, 12 en 14 van de uitgaven, belopen tot 2.090 miljoen, 37 miljoen minder dan vorig jaar, dat wil zeggen : op een bedrag van meer dan 2 miljard, praktisch hetzelfde. Dit zijn de credieten die betrekking hebben op het *programma*.

ONTVANGSTEN.

De voornaamste posten van ontvangsten zijn wel :

Art. 1 : exploitatieontvangsten en

ART. 10 : opbrengst van de leningen.

Er is weliswaar nog een grote post : artikel 12 — 1.148 miljoen. Hij is echter fictief, een loutere thesauriebewerking waarvan de tegenwaarde voorkomt onder artikel 18 der uitgaven : eveneens 1.148 miljoen.

De *exploitatieontvangsten* zijn dus geraamd op 4.524 miljoen, d.i. 265 miljoen meer dan vorig jaar. Ruim 9/10 daarvan komt van de telefoon.

Het gaat hier echter om de *bruto*-ontvangst. Van die 4.524 miljoen dient 425 miljoen afgetrokken, de zgn. kwade posten die voorkomen onder artikel 24 der uitgaven en zijnde in hoofdzaak de aandelen van de vreemde besturen in de inter nationale taxes waarvan het bedrag in België word

B. — BUDGET DE LA REGIE DES TELEGRAPHES ET DES TELEPHONES.

Votre Commission a examiné le budget de la R.T.T. pour l'exercice 1960 au cours de ses réunions des 23 décembre 1959 et 13 janvier 1960, en présence du Directeur général et des Inspecteurs généraux de cette Régie.

L'un des Inspecteurs généraux a fait l'exposé introductif suivant :

Le budget de la Régie des T.T. pour l'exercice 1960 constitue le prolongement normal des budgets précédents et s'inscrit dans une ligne bien précise qui doit aboutir à l'automatisation complète du réseau téléphonique en même temps qu'à la modernisation des autres services. Et par là, il faut entendre :

pour le téléphone : la motorisation partielle du personnel installateur et du personnel affecté aux perturbations;

pour les télégraphes : la poursuite du développement du réseau télex et la motorisation partielle de la remise à domicile;

pour le service financier : la mécanisation des recettes par l'emploi de machines toujours plus perfectionnées, jusques et y compris la puissante machine électronique qui a été commandée.

Ce budget prévoit des *recettes* d'un montant de 8.226 millions, soit 250 millions de plus que l'an dernier, et des *dépenses* s'élevant à 8.125 millions, soit 207 millions de plus que pour l'exercice précédent.

Les *crédits d'engagement* inscrits aux articles 4, 11, 12 et 14 des dépenses atteignent 2.090 millions, soit 37 millions de moins que l'année dernière, ce qui veut dire que, pour un montant dépassant les 2 milliards, les crédits restent pratiquement inchangés. Ce sont là les crédits qui se rapportent au *programme*.

RECETTES.

Les principaux postes de recettes sont évidemment les suivants :

Art. 1^{er} : recettes d'exploitation et

art. 10 : produit des emprunts.

Certes, on trouve encore dans le budget un autre l'article 12 (1.148 millions), mais il s'agit d'un poste fictif, d'une simple opération de trésorerie dont la contrepartie figure à l'article 18 des dépenses, où l'on retrouve le chiffre de 1.148 millions.

Les *recettes d'exploitation* sont donc estimées à 4.524 millions, soit une augmentation de 265 millions par rapport à l'an dernier. Un peu plus des 9/10 de ce montant proviennent des téléphones.

Cependant, ces 4.524 millions représentent la recette brute dont il y a lieu de réduire les 425 millions qui correspondent aux non-valeurs figurant à l'article 24 des dépenses et constituées principalement par les quote-parts des offices étrangers dans les taxes internationales dont le montant est perçu

geïnd, voor de uitgaande internationale trafiek dus.

Zo bedragen de *netto-exploitatatieontvangsten* 4.099 miljoen hetzij 220 miljoen meer dan vorig jaar.

Deze raming houdt natuurlijk rekening met de normale stijging van het aantal abonnees (+ 30.000 per jaar) en met de gestadige groei van de trafiek (zowat 5 %).

Als opbrengst van de *leningen* is 2.150 miljoen voorzien. De Regie staat inderdaad voor de volgende lasten (voor 1960) :

betalingen op programma's van	
vóór 1960	1.555 miljoen
betalingen op het nieuwe programma	
van 1960	610 miljoen
Samen	2.165 miljoen

Er zijn mogelijkheden van *autofinanciering*, bestaande in het gebruik van de beschikbare gelden van zekere fondsen, voornamelijk van het afschrijvingsfonds, voor een bedrag van 665 miljoen.

Het verschil tussen 2.165 miljoen uitgaven en 665 miljoen eigen middelen, moet worden geleend; 1.500 miljoen dus. Maar de Regie moet ook 650 miljoen aan kasbons, in 1950 op 10 jaar onderschreven, in 1960 aflossen.

Zo lus :	1.500 miljoen nieuw geld
+	650 miljoen vernieuwing
groeft	2.150 miljoen, bedrag van de nieuwe
lening.	lening.

Op vorige toelatingen blijft ons nog een mogelijkheid van lenen van 470 miljoen over, en de nieuwe toelating voor 1960 kan dan ook beperkt blijven tot 1.750 miljoen, bedrag in de begrotingswet opgenomen.

UITGAVEN.

De *personeelsuitgaven* (art. 1, 2 en 3) stijgen tot 2.121 miljoen, dat wil zeggen een verhoging van 72 miljoen, ten gevolge van kaderaanvullingen, enkele weddeschaalverbeteringen, normale bevorderingen en vooral ook de verhoging van de index der levensduurte, waardoor de coëfficiënt toe te passen op de brutobezoldiging is gestegen van 115 tot 117,5 %.

Wie zich echter een volledig beeld zou willen vormen van de personeelsuitgaven zou ook het krediet van artikel 6 moeten meetellen, toelagen aan de Werkliedenkas, 87 miljoen, want dit zijn de pensioenen van het arbeiderspersoneel, die wij

en Belgique; il s'agit donc du trafic international sortant.

Par conséquent, les recettes d'exploitation *nettes* s'élèvent à 4.099 millions, soit 220 millions de plus qu'en 1959.

Comme bien l'on pense, cette prévision tient compte de l'augmentation normale du nombre d'abonnés (+ 30.000 par an) et aussi du développement constant du trafic (quelque 5 %).

Quant au produit des *emprunts*, il est évalué à 2.150 millions. En effet, les charges à assumer par la Régie (en 1960) sont les suivantes :

paiements relatifs aux programmes	
antérieurs à 1960	1.555 millions
paiements relatifs au nouveau programme de 1960	610 millions
Total	2.165 millions

Il existe des possibilités d'*autofinancement* jusqu'à concurrence de 665 millions. Il s'agit ici de l'emploi des ressources disponibles de certains fonds, surtout du fonds d'amortissement.

Pour couvrir la différence entre les 2.165 millions de dépenses et ces 665 millions de disponibilités propres, la Régie se voit obligée d'emprunter 1.500 millions. Mais, d'autre part, elle doit encore amortir, en 1960, 650 millions de bons de caisse, souscrits à 10 ans en 1950.

On a donc	1.500 millions d'argent frais,
	+ 650 millions de renouvellement,
soit	2.150 millions, montant du nouvel
emprunt.	emprunt.

Les autorisations antérieures nous laissent encore une capacité d'emprunt de 470 millions et la nouvelle autorisation pour 1960 peut donc se limiter à 1.750 millions, somme prévue dans la loi budgétaire.

DEPENSES.

Les *dépenses de personnel* (art. 1^{er}, 2 et 3) passent à 2.121 millions, ce qui représente une augmentation de 72 millions, due au fait que l'effectif statutaire a été complété, à quelques améliorations barémiques, à des promotions normales et surtout à la hausse de l'index du coût de la vie, qui a porté de 115 à 117,5 % le coefficient applicable à la rémunération brute.

Cependant, si l'on veut se faire une idée complète des dépenses de personnel, il conviendra d'y inclure le crédit de l'article 6 (subsidés à la Caisse des ouvriers), qui s'élève à 87 millions, car il s'agit des pensions du personnel ouvrier, que la Régie

niet zelf uitbetalen. En ook de sociale uitgaven in zekere zin : artikel 10 — 35 miljoen.

De 6 miljoen van artikel 8 kan men wellicht ter zijde laten, daar het gaat om de vergoeding van schade veroorzaakt door arbeidsongevallen en beroepsziekten, evenals de 18 miljoen van artikel 9 — leningen aan het personeel — want die leningen worden terugbetaald (deze beide posten betekenen geen verhoging van het inkomen van het personeel).

En wij zouden dan die personeelsuitgaven kunnen indelen in 3 posten :

bezoldiging van het personeel in dienst : 1.976 miljoen (art. 1 en 2);

rustpensioenen : 232 miljoen (art. 3 en 6);

sociaal dienstbetoon : 35 miljoen (art. 10), en also komen tot de volgende bevinding o.m. : dat de pensioenlast bij de Regie van T.T. niet meer dan 12 % bedraagt van de uitgekeerde bezoldigingen, niettegenstaande de vervroegde oppensioenstelling van talrijke vrouwelijke personeelsleden.

De *werkingsuitgaven* van artikel 7 verhogen met 56 miljoen (318 in plaats van 262). Dit ligt grotendeels aan de invoering van de electronica in de mechanografische bewerking van de comptabiliteit der ontvangsten. Deze innovatie houdt rechtstreeks verband met de voortdurende groei van cliënteel en trafiek.

Een zeer voorname post van uitgave: zijn ook de *financiële lasten* (art. 15, 16 en 17).

Die financiële lasten overschrijden thans een miljard; zij bedragen 1.046 miljoen of 76 miljoen meer dan vorig jaar, ingevolge de nieuwe leningen : 70 miljoen meer aan interest en lasten en 6 miljoen meer afschrijving.

De afnemering van de exploitatierekening ten bate van het *afschrijvings- en vernieuwingsfonds* stijgt van 849 tot 897 miljoen, dus 48 miljoen méér, ingevolge de nieuwe vastleggingen in 1959, en wel op grond van een gemiddelde afschrijvingscoëfficiënt van 3,66 %. Hier ook gaan wij dus stilaan naar een miljard.

Als vermoedelijke *einduitslag* voor 1960 wordt een winst voorzien van 20 miljoen.

Voor 1959 zal het vermoedelijk 50 miljoen zijn. De op heden gekende uitslag, einde september, geeft 18 miljoen.

De hoofdschotel in dit klein overzicht moet wellicht zijn : het *programma van oprichting*, het programma der werken, de nieuwe investeringen.

Dit programma voor 1960 beloopt tot 2.278 miljoen. Deze post valt uiteen als volgt :

80 miljoen personeelsuitgaven

334 miljoen materieel uit onze magazijnen

ne paie pas elle-même. D'une certaine manière, il faut encore y ajouter les dépenses sociales : article 10 (35 millions).

Peut-être pourrait-on négliger les 6 millions de l'article 8, qui se rapportent à la réparation des dommages résultant des accidents du travail et des maladies professionnelles, de même que les 18 millions de l'article 9 — prêts consentis au personnel —, car ces prêts sont remboursés (les deux postes en question n'ont pas pour effet d'accroître le revenu du personnel).

En conséquence, on pourrait subdiviser les dépenses de personnel en trois postes :

rémunération du personnel en service : 1.976 millions (art. 1^{er} et 2);

pensions de retraite : 232 millions (art. 3 et 6);

entraide sociale : 35 millions (art. 10), ce qui permettrait notamment de constater qu'à la R.T.T., la charge des pensions ne dépasse pas 12 % des rémunérations payées, malgré la mise à la retraite anticipée de nombreux membres du personnel féminin.

Les *dépenses de fonctionnement* de l'article 7 augmentent de 56 millions (318 au lieu de 262). La cause principale de cette majoration est la mise en service de machines électroniques, afin d'étendre la mécanisation de la comptabilité des recettes. Cette innovation est directement liée à l'augmentation constante de la clientèle et aussi du trafic.

Un poste très important des dépenses est constitué par les *charges financières* (art. 15, 16 et 17).

Ces charges financières dépassent actuellement le milliard; en effet, elles s'élèvent à 1.046 millions, soit 76 millions de plus que l'an dernier; cette augmentation est due aux nouveaux emprunts : 70 millions de plus pour les intérêts et les charges et 6 millions de plus pour l'amortissement.

Le prélèvement sur le compte d'exploitation au profit du *Fonds d'amortissement et de renouvellement* passe de 849 à 897 millions, soit une augmentation de 48 millions, due aux nouveaux crédits d'engagement de 1959 et basée sur un coefficient moyen d'amortissement de 3,66 %. Dans ce secteur, nous allons donc peu à peu vers le milliard.

Comme *résultat final* pour 1960, on peut escompter un bénéfice de 20 millions.

Pour 1959, ce sera probablement 50 millions. Le résultat actuellement connu, qui remonte à fin septembre, donne 18 millions.

Passons maintenant au *programme d'établissement*, c'est-à-dire au programme des travaux et aux investissements nouveaux.

Ce programme se chiffre pour 1960 à 2.278 millions, montant qui se décompose comme suit :

80 millions pour les dépenses de personnel;

334 millions pour le matériel provenant de nos magasins;

1.734 miljoen werken door de privé-nijverheid uit te voeren

130 miljoen inwendige fakturen.

Voor 1959 bedroeg het programma 2.393 miljoen (115 miljoen meer).

De volgende bestellingen aan de privé-nijverheid zijn voorzien :

Artikel 4 — voorraden 336 miljoen

Artikel 12 — werken van oprichting 1.734 miljoen

2.070 miljoen

(134 miljoen minder dan in 1959.)

Welke zijn nu de *voornaamste posten van het programma voor 1960* ?

a) Voor *terreinen en gebouwen* : 452 miljoen.

1^o onmisbare uitbreidingen aan telefoongebouwen te Brussel, Antwerpen, Charleroi, Leuven;

2^o nieuwe gebouwen met het oog op latere automatisatie te Barvaux en Stavelot (2 zonecentra), Hamme, Geraardsbergen, Genappe, Virton, Athus, Eupen, Blaton, Nederbrakel, Lessen, Vloesberg, en Ecaussines;

3^e tweede fase van het nieuwe telegraafgebouw te Brussel.

b) Voor *intercommunale kabels* : 70 miljoen.

Daaronder komen voor :

Nijvel-La Louvière;

Kortrijk-Roeselare;

Namen-Jemelle.

c) *Junctiekabels* (die dus de verschillende centrales van een zone verbinden met het zonecentrum) : 123 miljoen.

Na afwerking van deze post zullen 414 van de 426 netten in intercommunale dienst toegankelijk zijn langs volledig ondergrondse weg.

Het gaat hier in werkelijkheid om 34 kabels, 11 ontubbelingen en 23 nieuwe. Daarna zullen maar 12 nieuwe junctiekabels meer moeten worden gelegd.

d) *Locale kabels* : 368 miljoen.

die moeten toelaten 30.000 nieuwe abonnees aan te sluiten en enige overladen luchtlijnen af te schaffen.

e) *Telefooncentrales* (de uitrustingen dus) : 402 miljoen.

waarvan 229 miljoen voor onmisbare uitbreidingen (31.000 lijnen verdeeld over 51 centrales);

en 173 miljoen voor automatisatie van de zonecentra *Ieper* en *Ciney* en van een 10-tal netten onder de belangrijkste die overblijven : Izegem, Burst, Puurs, Poperinge, Zele, Neerpelt, Herve, Welkenraedt, Aubel, Leopoldsburg, en Lasne-Maransart.

1.734 millions pour les travaux à exécuter par l'industrie privée;

130 millions pour les facturations intérieures.

Pour 1959, le programme atteignait un montant de 2.393 millions (115 millions de plus).

Les commandes prévues à l'industrie privée sont les suivantes :

Article 4 — Approvisionnements 336 millions

Article 12 — Travaux d'établissement 1.734 millions

2.070 millions

(134 millions de moins qu'en 1959.)

Quels sont les *postes principaux du programme prévu pour 1960* ?

a) Pour les *bâtiments et terrains* : 452 millions.

1^o agrandissements indispensables à exécuter aux bâtiments des téléphones à Bruxelles, Anvers, Charleroi et Louvain;

2^o bâtiments nouveaux à construire en vue de l'automatisation ultérieure à Barvaux et à Stavelot (2 centres de zone), Hamme, Grammont, Genappe, Virton, Athus, Eupen, Blaton, Nederbrakel, Lessines Flobecq et Ecaussines;

3^o seconde phase du nouveau bâtiment des télégraphes à Bruxelles.

b) Pour les *câbles intercommunaux* : 70 millions.

Il s'agit notamment des câbles suivants :

Nivelles - La Louvière;

Courtrai-Roulers;

Namur-Jemelle.

c) *Câbles de jonction* (qui relient les diverses centrales d'une zone avec le centre de celle-ci) : 123 millions.

Après achèvement de ce poste, 414 réseaux sur 426 en service intercommunal seront raccordés par câble entièrement souterrain.

En fait, il s'agit ici de 34 câbles, de 11 dédoublements et de 23 câbles nouveaux. Dans la suite, il ne faudra plus poser que 12 câbles de jonction nouveaux.

d) *Câbles locaux* : 368 millions,

destinés à permettre le raccordement de 30.000 nouveaux abonnés et la suppression de quelques lignes aériennes surchargées.

e) *Centrales téléphoniques* (il s'agit donc de l'équipement) : 402 millions,

dont 229 millions pour les extensions indispensables (31.000 lignes réparties entre 51 centrales),

et 173 millions pour l'automatisation des centres zonaux d'*Ypres* et de *Ciney* et d'une dizaine de réseaux parmi les plus importants qui subsistent : Izegem, Burst, Puurs, Poperinge, Zele, Neerpelt, Herve, Welkenraedt, Aubel, Bourg-Léopold et Lasne-Maransart.

Dit zijn centrales met meer dan 500 abonnees waarvoor de gebouwen bestaan of aanbesteed zijn.

Verder is op het programma voorzien :

f) *Voor intercommunale en internationale communicatiecentra* : 120 miljoen.

Voor een deel onmisbaar voor uitbreidingen ingevolge de trafiekstijging.

Er zal een automatisch internationaal centrum worden besteld voor Luik, waardoor de abonnees van de zone : Luik, Verviers en Hasselt automatisch hun Duitse en Nederlandse correspondenten uit de grensstreek zullen kunnen bereiken.

Ook Roeselare en Doornik zullen in de automatische internationale dienst worden betrokken.

Ten slotte zullen in 1960 automatische internationale verbindingen tot stand komen :

van Brussel naar Duitsland en Zwitserland;
van Luik, Gent en Kortrijk naar Parijs-Rijsel en Nederland,
en ten slotte een krediet voor

g) *telegraafkantoren* : 23 miljoen.

Uitbreiding van het telexnet.

Voorzien wordt dat het aantal abonnees zal stijgen van 1.400 tot 1.600.

De telexverbinding met Groot-Brittannië wordt geautomatiseerd.

De ruwbouw van het complex aan de Keizerinnelaan te Brussel (1^e fase), waar een modern telegraafkantoor, het nieuw hoofdkantoor voor Brussel, en een automatische telexcentrale van 2.000 lijnen zullen worden ondergebracht, nadert zijn einde. Tegen half 1961 zal dit gebouw vermoedelijk in dienst komen.

Verder zal in 1960 de motorisatie van de aanhuisbestelling worden uitgebreid tot enige grote en middelmatige telegraafkantoren : Luik, Gent, Charleroi, Kortrijk, Verviers, Hasselt, Namen, Mechelen en La Louvière.

Om te eindigen, nog een woord over artikel 4 :

Aankoop van voorraden.

Deze bestellingen staan rechtstreeks in verband met het investeringsprogramma.

Het krediet van 336 miljoen valt uiteen als volgt :

270 miljoen voor allerlei materieel nodig voor nieuwe buiten- en binneninrichtingen der abonnees;

31 miljoen voor onderhoud en vernieuwing;

35 miljoen kantoorbehoeften en drukwerken.

Ce sont là des centrales comptant plus de 500 abonnés et dont les bâtiments existent ou sont en adjudication.

Le programme prévoit encore :

f) *Pour les centres intercommunaux et internationaux de commutation* : 120 millions.

Certains de ces centres sont indispensables pour réaliser les extensions rendues nécessaires par l'augmentation du trafic.

Un centre international automatique sera commandé pour Liège; il permettra aux abonnés des zones de Liège, Verviers et Hasselt d'atteindre automatiquement leurs correspondants allemands et néerlandais de la région frontalière.

Les villes de Roulers et de Tournai bénéficieront, elles aussi, des avantages du service international automatique.

Enfin, l'année 1960 verra la création des liaisons internationales automatiques suivantes :

de Bruxelles vers l'Allemagne et la Suisse;
de Liège, Gand et Courtrai vers Paris-Lille et les Pays-Bas.

Enfin, le programme prévoit un crédit pour :

g) *les bureaux des télégraphes* : 23 millions, destinés au développement du réseau télex.

On prévoit que le nombre d'abonnés passera de 1.400 à 1.600.

La liaison télex avec la Grande-Bretagne sera automatisée.

Le gros œuvre du complexe érigé boulevard de l'Impératrice à Bruxelles (première phase) est presque achevé; ce complexe abritera un bureau télégraphique moderne, qui sera le nouveau bureau principal de Bruxelles, ainsi qu'une centrale télex automatique de 2000 lignes. Le bâtiment sera probablement mis en service pour le milieu de l'année 1961.

D'autre part, la motorisation de la remise à domicile sera étendue, dès 1960, à quelques bureaux de grande et de moyenne importance, à savoir : Liège, Gand, Charleroi, Courtrai, Verviers, Hasselt, Namur, Malines et La Louvière.

Pour terminer, disons encore un mot de l'article 4 :

Achats d'approvisionnements.

Ces commandes sont en relation directe avec le programme d'investissement.

Le crédit de 336 millions se décompose comme suit :

270 millions pour l'acquisition de matériel divers nécessaire aux nouvelles installations extérieures et intérieures des abonnés;

31 millions pour l'entretien et le renouvellement;

35 millions pour les fournitures de bureau et les imprimés.

De huidige stand van de automatisatie :

voor 84,5 % der abonnees was de automatisatie uitgevoerd of besteld voor 1 januari 1959 (626.000 abonnees);

voor 3,8 % (28.000 abonnees) is de bestelling gedaan in 1959;

voor 1,7 % (12.500 abonnees) zal de apparatuur worden besteld in 1960.

Dit laatste % is dus heel wat geringer dan dat van 1959. Het kan nochtans als ongeveer normaal worden beschouwd (± 2 %). Bovendien is voor het komend jaar, zoals reeds gezegd, een grote inspanning nodig op gebied van gebouwen (452 miljoen).

$$84,5 + 3,8 + 1,7 = 90 \text{ \%}$$

Na 1960 zal dus nog 10 % te bestellen overblijven, hetzij ± 75.000 abonnees, verdeeld over 175 netten, wat wil zeggen dat, a rato van 2 % en per jaar, de laatste bestellingen wellicht zullen geschieden in 1965-1966 voor de gebouwen en in 1966-1967 voor de uitrustingen.

* * *

Na deze uiteenzetting werden door verschillende commissieleden vragen gesteld.

VRAAG N° 1.

Zou de Regie de afschrijving van haar inrichtingen niet moeten versnellen, rekening gehouden met de evolutie van de elektronische techniek ?

ANTWOORD.

1. De toepassing van de elektronische techniek bij de automatisatie der telefoonnetten, verkeert nog in het stadium van de studie.

Een elektronisch uitgeruste experimentele centrale werd ten titel van proef te Tubize op 6 april 1959 opgesteld; de praktische resultaten blijken niet overtuigend.

De Regie gaat een nieuwe uitrusting beproeven in de streek van Antwerpen.

Er mag voorzien worden dat nog verscheidene jaren zullen verlopen alvorens men tot een degelijke technische oplossing zal komen.

2. Wanneer dit doel zal bereikt zijn zal de vervanging van de automatische inrichtingen in dienst vanzelfsprekend progressief dienen te geschieden.

Het zou niet aangewezen zijn tot massale afschaffingen van de uitrustingen in de centrales over te gaan wanneer deze laatste volledige voldoening geven zowel inzake het binnenlandse als inzake het internationale verkeer.

3. Overigens zouden de geïnteresseerde constructeurs hun installaties aan de nieuwe techniek moeten aanpassen en het is niet zeker dat zij deze

Etat actuel de l'automatisation :

pour 84,5 % des abonnés, l'automatisation avait été réalisée ou commandée avant le 1^{er} janvier 1959 (626.000 abonnés);

pour 3,8 % (28.000 abonnés), la commande a été passée en 1959;

pour 1,7 % (12.500 abonnés), les appareils seront commandés en 1960.

Ce dernier pourcentage est donc de loin inférieur à celui de 1959. Cependant, on peut le considérer comme à peu près normal (± 2 %). De plus, comme nous l'avons déjà dit, un gros effort devra être accompli durant l'année qui commence, en ce qui concerne les bâtiments (452 millions).

$$84,5 + 3,8 + 1,7 = 90 \text{ \%}$$

Après 1960, il restera donc 10 % des commandes à passer, ce qui correspond environ à 75.000 abonnés; répartis entre 175 réseaux; cela revient à dire qu'à raison de 2 % par an, les dernières commandes seront peut-être passées en 1965-1966 pour les bâtiments et en 1966-1967 pour les installations.

* * *

Après cet exposé, plusieurs commissaires ont posé des questions :

QUESTION N° 1.

La Régie ne devrait-elle pas hâter l'amortissement de ses installations, compte tenu de l'évolution de l'électronique ?

RÉPONSE.

1° L'application de l'électronique à l'automatisation des réseaux téléphoniques en est encore au stade des études.

Un bureau central expérimental équipé électriquement a été mis à l'essai à Tubize le 6 avril 1959; les résultats pratiques ne paraissent pas concluants.

La Régie va expérimenter un nouvel équipement dans la région d'Anvers.

Il est à prévoir que plusieurs années s'écouleront avant qu'il soit possible d'arriver à une solution technique valable.

2° Lorsque cet objectif sera atteint, il va de soi que le remplacement des installations automatiques en service devra s'opérer progressivement.

Il ne s'indiquerait pas de procéder à des suppressions massives d'équipements de bureaux centraux alors qu'ils donnent entière satisfaction, tant dans les relations intérieures que dans les relations internationales.

3° Du reste, les constructeurs intéressés devraient eux-mêmes adapter leurs installations aux nouvelles techniques et il n'est pas certain qu'ils souhaitent

nieuwe weg wensen op te gaan alvorens hun huidige fabriekketens volledig afgeschreven zijn.

4. Op 31 december 1959 was de waarde van de telefooncentrales en de op deze waarde toegepaste afschrijving als volgt :

entrer dans cette voie nouvelle avant que leurs chaînes de fabrication actuelles ne soient complètement amorties.

4^o Au 31 décembre 1959, la valeur des bureaux centraux téléphoniques et l'amortissement opéré sur cette valeur se présente comme suit :

	Vastliggende waarde op 31-12-1959 (raming) — Valeur immobilière au 31-12-1959 (estimation)	Afgeschreven op 31-12-1959 (raming) — Amorti au 31-12-1959 (estimation)	Afschrijvingsvoet — Taux d'amortissement
--	--	---	--

Telefooncentrales. — Bureaux centraux téléphoniques :

a) met locale batterij — à batterie locale . . .	88 miljoen /millions	62 miljoen /millions	8 %
b) met centrale batterij — à batterie centrale . . .	70,5 »	56 »	6 %
c) automatische — automatiques	6.250 »	1.998 »	4,5 %

Deze tabel toont aan dat, met het huidige afschrijvingsritme, de centrales met locale batterij en die met centrale batterij, in dienst op 31 december 1959, volledig afgeschreven zullen zijn binnen 2 jaar en de automatische centrales binnen ± 13 jaar. Wat de automatische centrales betreft versnelt de Regie lichtjes de afschrijving zoals vermeld in de omstandige opgave van het Vernieuwings- en Afschrijvingsfonds, bladzijde 139 van de begroting van 1960.

5. De beschouwingen onder de punten 1 en 2 inachtgenomen, is de Regie van oordeel dat er geen reden is de afschrijving nog meer te versnellen met het oog op de eventuele invoering van de elektronische techniek.

Zij beschikt thans over geen enkele ernstige basis om een versnelde afschrijving te rechtvaardigen.

Zij meent dat iedere willekeurige bewerking bij de berekening van het Vernieuwings- en Afschrijvingsfonds dient vermeden.

6. Tenslotte zou de massale verhoging der afschrijvingen een bijkomende last voor de verlies- en winstrekening meebrengen.

Inderdaad de jaarlijkse afschrijvingslast voor de automatische centrales, op basis van de vastgelegde waarde op 31 december 1959 beloopt 281,2 miljoen gedurende ± 13 jaar.

Indien de afschrijving van die inrichtingen werd uitgevoerd :

op 3 jaar bijvoorbeeld dan zou de jaarlijkse last belopen 1.209 miljoen;

op 5 jaar bijvoorbeeld dan zou de jaarlijkse last belopen 726 miljoen;

op 10 jaar bijvoorbeeld dan zou de jaarlijkse last belopen 363 miljoen.

in plaats van 281,2 miljoen zijnde de huidige last.

Ce tableau montre qu'au rythme actuel des amortissements, et compte tenu de la valeur résiduelle, les bureaux à batterie locale et les bureaux à batterie centrale en service au 31 décembre 1959 seront complètement amortis en 2 ans et les bureaux automatiques en ± 13 ans. Pour les bureaux automatiques, la Régie accélère légèrement l'amortissement, ainsi qu'il est mentionné au tableau détaillé du Fonds de renouvellement et d'amortissement, page 138 du budget de 1960.

5^o Vu les considérations exposées aux points 1 et 2, la Régie juge qu'il n'y a pas lieu d'accélérer davantage les amortissements en vue de l'introduction éventuelle de l'électronique.

Elle ne dispose actuellement d'aucune base sérieuse pour justifier un amortissement plus rapide.

Elle estime qu'il faut éviter toute manipulation arbitraire dans le calcul du Fonds d'amortissement et de renouvellement.

6^o Enfin, l'augmentation massive des amortissements entraînerait une charge supplémentaire au compte de pertes et profits.

En effet, la charge d'amortissement annuelle des bureaux centraux automatiques, sur la base de la valeur investie au 31 décembre 1959, est de 281,2 millions pendant ± 13 ans.

Sil'amortissement de ces installations était réalisé :

en 3 ans, par exemple, la charge annuelle serait de 1.209 millions;

en 5 ans, par exemple, la charge annuelle serait de 726 millions;

en 10 ans, par exemple, la charge annuelle serait de 363 millions;

au lieu de 281,2 millions, charge actuelle.

De Regie zou aanzienlijke verliezen lijden die zouden moeten opgevangen worden door zeer belangrijke tariefverhogingen.

VRAAG Nr 2.

Beschikt de Regie van T.T. over een studie-bureau ?

ANTWOORD :

De Regie beschikt natuurlijk over technische diensten die zich bezig houden met al de studiën genoodzaakt door de modernisering, de uitbreiding, de vernieuwing en de exploitatie van het telegraaf- en telefoonnet, maar er is geen bureau dat zich speciaal bezig houdt met het wetenschappelijk onderzoek.

Deze diensten zijn niet gegroepeerd in één « studie-bureau » maar zijn verdeeld over vijf gespecialiseerde directies (telefoonexploitatie in 't algemeen — constructie van automatische centrales en gebouwen — lijnen en kabels — telegraaf — radio).

De ingenieurs van de telefoongewesten verlenen hun medewerking aan deze studiën.

Een organisatie die er zou in bestaan deze technische diensten los te maken van de verantwoordelijke directies om ze te groeperen in één enkel bureau, schijnt weinig aangewezen.

VRAAG Nr 3.

De uitbreiding van het telexnet geschiedt zeer traag, wellicht omdat de dienst te duur is.

Er wordt een uiteenzetting gevraagd, en een vergelijking met de omliggende landen.

ANTWOORD.

De prijs van de telex wordt beïnvloed door het abonnementshuurgeld en de taxes van de verbindingen.

a) Abonnementshuurgeld.

Het minimum abonnementshuurgeld voor een gewone aan het telexnet aangesloten post, bedraagt 21.660 frank, en dekt de kosten voor huur en onderhoud van de bij de abonnee geplaatste toestellen. Geen aansluitingstaxe wordt gevorderd.

Dit huurgeld ligt lager dan dit van kracht :

1° in Frankrijk, waar het minimum 26.000 Belgische frank per jaar bedraagt en waar de abonnee bovendien een aansluitingstaxe betaalt van minimum 3.000 Belgische frank.;

2° in Engeland, waar het minimum 22.500 Belgische frank per jaar bedraagt.

Het huurgeld van 16.000 Belgische frank dat thans in Nederland wordt gevorderd, ligt integendeel lager dan het Belgisch huurgeld, maar Nederland stelde in verhouding tot de kostprijs, een te

La Régie accuserait des pertes considérables qui devraient être comblées par des augmentations de tarifs très importantes.

QUESTION N° 2.

La Régie des T.T. dispose-t-elle d'un bureau d'études ?

RÉPONSE.

La Régie des T.T. dispose évidemment de services techniques qui s'occupent de toutes les études nécessitées par la modernisation, l'extension, le renouvellement et l'exploitation du réseau télégrapho-téléphonique, mais il n'y a pas de bureau qui s'occupe spécialement de la recherche scientifique, par exemple.

Ces services ne sont pas groupés en un seul « bureau d'études », mais sont intégrés à cinq directions spécialisées (exploitation téléphonique en général — construction de bureaux centraux automatiques et de bâtiments — lignes et câbles — télégraphe — radio).

Les ingénieurs des circonscriptions téléphoniques collaborent à ces études.

Le mode d'organisation qui consisterait à détacher ces services techniques des directions responsables pour les grouper en un bureau unique, paraît très peu indiqué.

QUESTION N° 3.

L'extension du service télex se fait très lentement, sans doute parce que le coût du service est trop élevé.

On demande une brève explication et une comparaison avec les pays voisins.

RÉPONSE.

Le coût du service est influencé par la redevance d'abonnement et la taxe des communications.

a) Redevances d'abonnement.

La redevance minimum pour un poste simple raccordé au réseau télex s'élève actuellement à 21.660 francs et couvre les frais de location et d'entretien des appareils installés chez les abonnés. Aucune taxe de raccordement n'est réclamée.

Cette redevance est inférieure à celles en vigueur :

1° en France, où elle est au minimum de 26.000 fr. belges par an et où l'abonné acquitte en outre une taxe de raccordement minimum de 3.000 francs belges;

2° en Grande-Bretagne, où elle est de 22.500 fr. belges par an au minimum.

La redevance de 16.000 francs, appliquée actuellement aux Pays-Bas est, par contre, inférieure à la redevance belge, mais les Pays-Bas, qui avaient fixé une redevance trop minime par rapport au

gering huurgeld vast en zag zich also verplicht het bedrag er van reeds tot tweemaal toe te verhogen. Daarenboven dient de abonnee tussen te komen in de kosten voor eerste aanleg, voor een bedrag van 1.325 Belgische frank.

Het bijzonder geval van Duitsland dient eveneens aangehaald. De abonnee koopt er zelf zijn verreschrijver van een vooraf door het Duits beheer goedgekeurd type. Dit regime werd wegens speciale redenen door dit land aangenomen onmiddellijk na de oorlog : het kwam er namelijk op aan belangrijke kapitaalbeleggingen voor de administratie te voorkomen, hetgeen een te hoge uitgave zou zijn geweest, rekening houdend met de ongunstige financiële toestand in die periode. De Duitse administratie heeft zich echter het onderhoud van de toestellen voorbehouden.

b) Taxes van de verbindingen.

Er valt aan te stippen dat het tarief van de telexverbindingen in binnenlandse dienst lager ligt dan dit van de telefoon, wanneer de afstand meer dan 40 kilometer bedraagt. Het is echter vooral in internationaal regime dat het tarief van de telexverbindingen merkkelijk lager ligt dan dat van de telefoon en in dit opzicht kan het abonnementshuurgeld spoedig vergoed worden door het tariefverschil.

Toeneming van het aantal telexabonnees.

Zoals blijkt uit de navolgende tabel is de aangroei van het aantal telexabonnees betrekkelijk belangrijk en geeft een verhoging aan van 19 % voor 1959.

Jaar	Aantal telexabonnees
1948	14
1949	27
1950	102
1951	183
1952	299
1953	389
1954	506
1955	669
1956	869
1957	1051
1958	1229
1959	1470

Deze vooruitgang mag als normaal worden beschouwd, gezien de telexdienst slechts een zekere categorie abonnees aanbelangt.

VRAAG N° 4.

Een vergelijking maken tussen België en Nederland wat betreft het regime van de pers op gebied van telegraaf en telefoon (gebruiksvoorwaarden en ook de diensten die de pers worden aangeboden).

prix de revient, se sont vus forcés d'en augmenter le taux à deux reprises. Pour le surplus, l'abonné doit intervenir dans les frais de premier établissement pour un montant de 1.325 francs belges.

Il convient de noter également le cas particulier de l'Allemagne où l'abonné achète lui-même son téléimprimeur d'un type préalablement agréé par l'Administration. Ce régime a été adopté par ce pays immédiatement après la guerre pour des raisons particulières : il s'agissait d'éviter l'investissement par l'administration de capitaux importants, qui eût constitué une charge trop lourde eu égard aux finances obérées de l'époque. Par contre, l'administration allemande s'est réservée l'entretien des appareils.

b) Taxes des communications.

Il convient de remarquer que le tarif des communications télex en service intérieur est inférieur à celui du téléphone pour des distances supérieures à 40 kilomètres. Mais c'est surtout en régime international que le tarif des communications télex est nettement inférieur à celui du téléphone et à ce point de vue, la redevance d'abonnement peut être rapidement compensée par la différence de tarif.

Progression du nombre d'abonnés télex.

Comme le montre le tableau ci-après, l'accroissement du nombre d'abonnés télex est relativement important, accusant une augmentation de l'ordre de 19 % pour 1959.

Année	Nombre d'abonnés
1948	14
1949	27
1950	102
1951	183
1952	299
1953	389
1954	506
1955	669
1956	869
1957	1051
1958	1229
1959	1470

Cette progression peut être considérée comme normale, étant donné que le service télex n'intéresse qu'une certaine catégorie d'abonnés.

QUESTION N° 4.

Etablir une comparaison entre la Belgique et la Hollande au sujet du régime accordé à la presse en matière télégraphique et téléphonique (conditions d'usage et services offerts à la presse).

ANTWOORD.

1^o Telefonie :

In België worden volgende gunstvoorwaarden toegekend aan de pers :

a) een vermindering van 25 % op de abonnements-huurgelden voor de aansluitingen aangelegd voor de redactiediensten van de dagbladen en op de aansluitingen der beroepsjournalisten met de dagbladen (ten huize van deze journalisten);

b) een vermindering van 25 % op de tarieven van de intercommunale gesprekken genomen vanuit de posten vermeld onder a);

c) aflevering van debetkaarten aan de dagblad-correspondenten, waarmee het hun toegelaten is intercommunale gesprekken in debet aan te vragen in alle openbare telefoonkantoren en toepassing van 25 % vermindering op de taxe van deze gesprekken, op het ogenblik dat ze in rekening gebracht worden aan het betrokken dagblad.

In Nederland worden aan de pers geen faciliteiten of tariefverminderingen toegestaan voor het gebruik van de telefoon.

2^o Telegrafie :

a) Perstelegrammen.

In België zijn de bijzondere tarieven voor pers-telegrammen in het algemeen die welke door het Internationaal Telegraafreglement worden aangegeven.

Volgende tariefverminderingen worden toegekend aan de pers :

minstens 50 % in het binnenlands verkeer;

50 % in het Europees verkeer;

66 2/3 % in het buiten-Europees verkeer.

Nochtans genieten de perstelegrammen bestemd voor Belgisch-Kongo, overgeseind via Belradio, van een speciaal verminderd tarief van 2 frank per woord, waar het gewoon tarief 17,45 frank bedraagt.

In het binnenlands verkeer is de prijs van een dringend perstelegram het dubbel van die van een gewoon perstelegram van dezelfde lengte.

In het internationaal verkeer is de taxe van een dringend perstelegram gelijk aan die van een gewoon telegram van dezelfde lengte, voor dezelfde bestemming en langs dezelfde weg.

Ten einde aan de dagbladcorrespondenten toe te laten perstelegrammen in debet af te geven in alle Belgische telegraafkantoren — alhoewel slechts in één kantoor een provisie werd gestort — levert de Regie T.T., tegen betaling van een jaarlijks recht van 30 frank, debetkaarten af.

In Nederland worden inzake perstelegrammen eveneens de bijzondere tariefverminderingen, welke voorzien zijn in het Internationaal Telegraafreglement, toegepast, nl. een vermindering van 50 % in het Europees verkeer en een vermindering van 66 2/3 % in het buiten-Europees verkeer. In binnenlands verkeer : nihil.

RÉPONSE.

1. Téléphonie.

En Belgique, les avantages suivants sont accordés à la presse :

a) une réduction de 25 % sur les redevances d'abonnement pour les reliements installés aux services de rédaction ou au domicile des journalistes professionnels attachés à ladite rédaction;

b) une réduction de 25 % sur le coût des communications inter prises au départ des postes repris sous a);

c) délivrance des cartes de debet aux correspondants de journaux, leur permettant de demander « en debet » leurs communications inter, au départ de tous les bureaux téléphoniques. Une réduction de 25 % sur le prix de ces communications est également appliquée lors de l'envoi du décompte au journal intéressé.

Aux Pays-Bas, il n'est accordé à la presse ni facilités, ni réduction de tarif pour l'usage du téléphone.

2. Télégraphie :

a) Télégrammes de presse.

En Belgique, les tarifs spéciaux pour les télégrammes de presse sont, en général, ceux prescrits par le Règlement télégraphique international.

Les réductions de tarif ci-après sont accordées à la presse :

50 % minimum dans le trafic intérieur;

50 % dans le trafic européen;

66 2/3 % dans le trafic extra-européen.

Toutefois, les télégrammes de presse pour le Congo Belge, acheminés via Belradio, bénéficient d'un tarif réduit spécial de 2 francs par mot, alors que le tarif ordinaire est de fr. 17,45.

Dans le trafic intérieur, le prix d'un télégramme de presse urgent est le double de celui d'un télégramme de presse ordinaire de même longueur.

Dans le trafic international, le prix d'un télégramme de presse urgent est le même que celui d'un télégramme ordinaire de même longueur pour la même destination et par la même voie.

Afin de permettre aux correspondants de presse d'émettre des télégrammes de presse en debet dans tous les bureaux télégraphiques belges — tout en ne versant une provision que dans un seul bureau —, la Régie des Télégraphes et des Téléphones délivre des cartes de debet contre paiement d'un droit de 30 francs par an.

En Hollande, les réductions de tarif spéciales prévues pour les télégrammes de presse dans le Règlement télégraphique international sont également appliquées, soit en l'occurrence une réduction de 50 % dans le trafic européen et de 66 2/3 % dans le trafic extra-européen. En service intérieur : néant.

b) Telexdienst.

Op het gebied van de telex betaalt de pers — zowel in België als in Nederland — de normale tarieven.

c) Telegraafhuurlijnen.

Wat de telegraafhuurlijnen betreft dient aangestipt dat de Pers in België een vermindering van 50 % geniet op de bestendige, tussensteedse geleidingen, terwijl in Nederland aan de Pers op dit gebied geen vermindering wordt toegestaan.

VRAAG N° 5.

Welke plaats bekleedt België voor het ogenblik in Europa, op gebied van telefoondichtheid ?

ANTWOORD.

Volgens de Algemene Telefoonstatistiek opge maakt door de U.I.T., bekleedde België de 10^e plaats inzake dichtheid van de telefoonaansluitingen, op 31 december 1957.

Latere statistieken dienaangaande zijn nog niet voorhanden.

Anderzijds bekleedde België op 31 december 1958 de 10^e plaats inzake dichtheid van de telefoonposten (abonnementsaansluitingen + bijposten).

De hiernastaande tabel geeft een overzicht van de toestand op voornoemde data :

b) Service télex.

Dans le domaine du télex, la Presse paie les tarifs normaux aussi bien en Belgique qu'en Hollande.

c) Location de lignes télégraphiques.

En ce qui concerne la location de lignes télégraphiques, il est à signaler qu'en Belgique, la presse jouit d'une réduction de 50 % pour les liaisons interurbaines permanentes, tandis qu'en Hollande, aucune réduction n'est accordée à la presse dans ce domaine.

QUESTION N° 5.

Quelle est la place actuellement occupée par la Belgique en ce qui concerne la densité d'abonnés et de postes téléphoniques ?

RÉPONSE.

Suivant la statistique générale élaborée par l'U.I.T., la Belgique occupait, au 31 décembre 1957, la 10^e place en ce qui concerne la densité des raccordements téléphoniques.

La Régie ne dispose pas de chiffres plus récents.

D'autre part, au 31 décembre 1958, la Régie était classée 10^e dans le classement des pays relativement à la densité des postes téléphoniques (reliements d'abonnés + postes supplémentaires).

Le tableau ci-après donne un aperçu de la situation aux dates susvisées.

LAND. — PAYS	Aantal aansluitingen op 31-12-1957 — Nombre de raccordements au 31-12-1957	Aantal per 100 inwoners — Nombre par 100 habitants	LAND. — PAYS	Aantal posten op 31-12-1958 — Nombre de postes au 31-12-1958	Aantal per 100 inwoners — Nombre par 100 habitants
Zweden. — Suède	1.907.905	26,08	Zweden. — Suède	2.526.424	34,—
Zwitserland. — Suisse	909.021	18,04	Zwitserland. — Suisse	1.475.003	28,31
IJsland. — Islande	27.533	17,10	Denemarken. — Danemark	978.667	21,53
Denemarken. — Danemark	747.070	16,53	IJsland. — Islande	36.050	21,08
Noorwegen. — Norvège	403.247	11,65	Noorwegen. — Norvège	672.406	19,08
Finland. — Finlande	379.462	8,84	Verenigd Koninkrijk. — Royaume-Uni	7.524.789	14,53
Verenigd Koninkrijk. — Royaume-Uni	4.499.637	8,72	Luxemburg. — Luxembourg	42.411	13,17
Luxemburg. — Luxembourg	26.474	8,48	Nederland. — Pays-Bas	1.402.155	12,43
Nederland. — Pays-Bas	857.158	7,87	Finland. — Finlande	545.338	12,41
België. — Belgique	693.428	7,77	België. — Belgique	1.036.305	11,42
Oostenrijk. — Autriche	344.099	4,93			
Bondsrepubliek Duitsland. — République Fédérale d'Allemagne	2.551.751	4,81	Bondsrepubliek Duitsland. — République Fédérale d'Allemagne	5.090.102	9,30
Italië. — Italie	2.167.124	4,48	Oostenrijk. — Autriche	615.328	8,75
Frankrijk. — France	1.919.100	4,40	Frankrijk. — France	3.703.578	8,29
Spanje. — Espagne	978.850	3,35	Oost-Duitsland. — Allemagne de l'Est	1.175.131	6,79
Oost-Duitsland. — Allemagne de l'Est	533.989	3,01	Italië. — Italie	3.182.455	6,33
Ierland. — Irlande	87.464	3,01	Spanje. — Espagne	1.490.151	4,98
Portugal. — Portugal	234.161	2,65	Ierland. — Irlande	137.587	4,82
Griekenland. — Grèce	119.666	1,49	Hongarije. — Hongrie	425.000	4,30
Polen. — Pologne	405.800	1,46	Portugal. — Portugal	332.309	3,69
Joegoslavië. — Yougoslavie	112.218	0,63	Tschechoslowakije. — Tchécoslovaquie	350.708	2,88
Turkije. — Turquie	134.323	0,62	Griekenland. — Grèce	168.993	2,06
			U.S.S.R. — U.R.S.S.	3.700.000	1,77
			Polen. — Pologne	446.236	1,54
			Joegoslavië. — Yougoslavie	217.542	1,19
			Turkije. — Turquie	239.300	0,92
			Roemenië. — Roumanie	127.153	0,77
			Bulgarije. — Bulgarie	54.347	0,77

N. B. — Geen inlichtingen zijn voorhanden betreffende Rusland, Hongarije, Bulgarije, Roemenië en Tschechoslowakije. — Il n'est pas fourni de renseignements concernant l'U.R.S.S., la Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et la Tchécoslovaquie.

VRAAG N^o 6.

Hoe verklaart men de sommen voorzien in artikelen 10 § 10 en 11 van de uitgaven, ten opzichte van wat voorzien was voor 1959 ?

ANTWOORD.

Art. 10-10. — Tegemoetkomingen van de Regie T.T. in de kosten van huldebetoon aan de gedecoreerden, gepensioneerden en jubilarissen van de arbeid.

Krediet voorzien voor 1959 : 250.000 frank.

Krediet voorzien voor 1960 : 170.000 frank.

Bij het opmaken van de begrotingsramingen werd gesteund op de werkelijke uitgaven van 1958. Dit heeft geleid tot de conclusie dat een bedrag van 170.000 frank zou volstaan voor de behoeften van 1960.

Art. 10-11. — Tegemoetkomingen van de Regie T.T. in de uitgaven van de Ziekte-verzekering.

Krediet voorzien voor 1959 : 400.000 frank.

Krediet voorzien voor 1960 : 300.000 frank.

Het getal aangeslotenen bij de Ziekteverzekering krimpt voortdurend, wegens het afsterven van leden die in overwegende mate bejaarde lieden zijn.

Dit brengt een vermindering van uitgaven mede, die voor het dienstjaar 1960 trouwens zo zuinig mogelijk werden geschat.

Indien het gevraagde krediet voor deze twee posten enigszins ontoereikend mocht blijken, zal het tekort waarschijnlijk kunnen worden aangevuld met een eventueel overschot op één der andere onderverdelingen van artikel 10.

VRAAG N^o 7.

Het artikel 20, begroting der uitgaven voor 1960 — *sommen af te nemen op de winst- en verliesrekening van het vorig dienstjaar, krachtens artikel 13 der wet van 19 juli 1930, houdende oprichting van de Regie van Telegraaf en Telefoon* — voorziet een krediet van 200.000 frank.

Een lid doet opmerken dat dit krediet onvoldoende zal zijn voor de betaling van de toekenning van 5 % op de winst van 1960 aan de directie en aan het personeel, aangezien deze winst, in de begroting van 1960, op 20.277.000 frank geraamd wordt.

ANTWOORD.

Het krediet van 200.000 frank heeft betrekking op de verhoopde winsten van het dienstjaar 1959, zoals de toelichtingsnota op blz. 121 het aanduidt.

Inderdaad zullen de winsten van 1959 slechts verwezenlijkt zijn op het einde van dat dienstjaar en eisbaar in 1960; het krediet moet herhalve in de begroting van 1960 voorzien worden.

QUESTION N^o 6.

Comment justifie-t-on les dépenses prévues à l'article 10, subdivisions 10 et 11, en regard de ce qui était prévu pour 1959 ?

RÉPONSE.

Art. 10-10. — Interventions de la Régie des T.T. dans les frais d'organisation des manifestations en l'honneur des pensionnés, décorés et jubilaires du travail.

Crédit prévu pour 1959 : 250.000 francs.

Crédit prévu pour 1960 : 170.000 francs.

Pour l'établissement des prévisions budgétaires, il a été tenu compte des dépenses réelles effectuées en 1958. On en est arrivé à la conclusion qu'une somme de 170.000 francs suffirait pour les besoins de 1960.

Art. 10-11. — Interventions de la Régie des T.T. dans les dépenses de l'Assurance-Maladie.

Crédit prévu pour 1959 : 400.000 francs.

Crédit prévu pour 1960 : 300.000 francs.

Le nombre d'affiliés à l'Assurance-Maladie diminue continuellement par suite du décès des membres qui, pour la plupart, sont des personnes âgées.

Ceci provoque une diminution des dépenses qui, pour l'exercice 1960, ont d'ailleurs été estimées à leur montant minimum.

S'il apparaissait que le crédit demandé pour ces deux postes était insuffisant, le déficit pourrait sans doute être comblé à l'aide du reliquat éventuel de l'une ou l'autre subdivision de l'article 10.

QUESTION N^o 7.

A l'article 20, dépenses du budget de 1960 — *Sommes à prélever sur le compte de profits et pertes de l'exercice précédent en vertu de l'article 13 de la loi du 19 juillet 1930 créant la Régie des Télégraphes et des Téléphones* —, il est prévu un crédit de 200.000 francs.

Un membre fait remarquer que ce crédit sera insuffisant pour assurer le paiement de l'allocation de 5 % de bénéfice de 1960 à la direction et au personnel, étant donné que ce bénéfice est estimé, au budget de 1960, à 20.277.000 francs.

RÉPONSE.

Le crédit de 200.000 francs se rapporte aux bénéfices escomptés de l'exercice 1959, ainsi que l'indique la note justificative de la page 121.

En effet, les bénéfices de 1959 ne seront réalisés qu'à la fin de cet exercice et ils ne seront exigibles qu'en 1960; le crédit doit donc être prévu au budget de 1960.

Vermits de begroting van 1959 een winst voorziet van 4.170.000 frank bedraagt het aan het personeel uit te keren bedrag 200.000 frank.

De boekhoudkundige winst van 1959 mag thans op $\pm$ 50 miljoen geschat worden; het aandeel van het personeel zal derhalve rond 2.500.000 frank bedragen en derhalve het in artikel 20 van de begroting 1960 voorziene krediet van 200.000 frank overschrijden.

Dit krediet is evenwel niet-limitatief, wat een bijkomend krediet overbodig maakt. Er bestaat derhalve geen aanleiding een eventueel amendement in te dienen.

Overigens kan de Minister, op grond van artikel 19 der wet van 19 juli 1930 houdende oprichting van de Régie T.T., en mits inachtneming van de uitvoering van de voorzieningsrekening inzonderheid wat het niet overschrijden der globale voorziene uitgaven betreft, de overdracht van kredieten van het een artikel naar het andere toestaan. Voor het dienstjaar 1960 wordt geen enkele overschrijving van het globaal bedrag der uitgaven voorzien.

VRAAG N° 8.

Na het jaar 1960, blijven er nog 10 % der abonnees te automatiseren. Hoe hoog belopen de automatiseringskosten van die abonnees in drie jaar en wat zou de weerslag zijn op de rekeningen van de Régie ?

ANTWOORD.

1^o De huidige beleggingswaarde van de nog te automatiseren telefoonnetten op 1 januari 1960 wordt geraamd op 1.800 miljoen, waarvan 258 miljoen voorzien in 1960.

De automatisatie in drie jaar, in plaats van acht à negen jaar voorzien door de Régie, zou een aanvullende belegging meebrengen van 342 miljoen in 1960, en van 600 miljoen in 1961 en 1962.

Het bedrag van het programma der werken van oprichting zou aldus op 2.412 miljoen gebracht worden in 1960; het programma 1961 zou vermoedelijk 2.280 miljoen bedragen en dat van 1962 zou 2.200 miljoen kunnen bereiken.

2^o Rekening gehouden met de beschikbaarheden voor autofinanciering zouden de leningen nodig voor het financieren van die versnelde programma's evenals voor die van de vorige nog in uitvoering zijnde dienstjaren, belopen :

in 1960, tot 1.650 miljoen in plaats van 1.500 miljoen;

in 1961, tot 1.650 miljoen in plaats van 1.300 miljoen;

in 1962 tot 1.500 miljoen in plaats van 1.200 miljoen;

in 1963 tot 1.400 miljoen in plaats van 1.000 miljoen;

in 1964 tot 1.200 miljoen in plaats van 1.000 miljoen.

Comme le budget de 1959 prévoyait 4.170.000 fr. de bénéfice, la somme à répartir au personnel est donc de 200.000 francs.

Le bénéfice comptable de 1959 peut être estimé à l'heure actuelle à $\pm$ 50 millions; la part du personnel sera donc de l'ordre de 2.500.000 francs et elle dépassera par conséquent le crédit de 200.000 fr. prévu à l'article 20 du budget de 1960.

Mais ce crédit est non limitatif, ce qui ne nécessite aucun crédit supplémentaire. Il n'y a donc pas lieu d'introduire un amendement éventuel.

Du reste, aux termes de l'article 19 de la loi du 19 juillet 1930, créant la Régie des T.T., le Ministre peut, à condition de respecter l'exécution du compte de prévisions, notamment en ce qui concerne le non-dépassement du montant des dépenses totales prévues, autoriser le transfert de crédits d'un article à l'autre. Aucun dépassement du montant des dépenses totales n'est prévu pour l'exercice 1960.

QUESTION N° 8.

Après l'année 1960, il restera 10 % des abonnés à automatiser. Quel serait le coût de l'automatisation de ces abonnés en trois ans et quelles seraient les répercussions sur les comptes de la Régie ?

RÉPONSE.

1. La valeur actuelle d'investissement des réseaux téléphoniques restant à automatiser au 1^{er} janvier 1960 est évaluée à 1.800 millions, dont 258 millions prévus en 1960.

L'automatisation en trois ans, au lieu des huit à neuf ans envisagés par la Régie, entraînerait des investissements supplémentaires de 342 millions en 1960 et de 600 millions en 1961 et 1962.

La hauteur du programme des travaux de premier établissement serait ainsi porté à 2.412 millions en 1960; le programme de 1961 serait probablement de l'ordre de 2.280 millions et celui de 1962 pourrait atteindre 2.200 millions.

2. Eu égard aux disponibilités à consacrer à l'autofinancement, les emprunts nécessaires pour financer ces programmes accélérés, ainsi que ceux en cours des exercices antérieurs, s'élèveraient :

en 1960, à 1.650 millions au lieu de 1.500 millions;

en 1961, à 1.650 millions au lieu de 1.300 millions;

en 1962, à 1.500 millions au lieu de 1.200 millions;

en 1963, à 1.400 millions au lieu de 1.000 millions;

en 1964, à 1.200 millions au lieu de 1.000 millions.

Behalve deze leningen, moet de Regie nog de leningen hernieuwen die vervallen :

- in 1960 voor 650 miljoen;
- in 1961 voor 1.230 miljoen;
- in 1962 voor 1.165 miljoen.

Het staat vast dat de Minister van Financiën, die aan de Staat en de organismen van openbaar nut de mogelijkheid moet verzekeren in ruime mate beroep te doen op de openbare leningsuitgiften, zijn instemming niet zou kunnen betuigen met dergelijke belangrijke afnemingen door de Regie T.T. op de kapitaalmarkt.

3^o Anderzijds zou de verhoging der financiële en industriële lasten, door deze aanvullende beleggingen veroorzaakt, kunnen berekend worden op :

- + 11 miljoen in 1960;
- + 39 miljoen in 1961;
- + 77 miljoen in 1962;
- + 112 miljoen in 1963;
- + 146 miljoen in 1964.

4^o Die bijkomende lasten zouden niet kunnen gecompenseerd worden door voldoende ontvangsten, voortkomend uit de versnelde automatisatie.

Inderdaad zullen de 10 % der nog te automatiseren abonnees een geringe geldelijke opbrengst verschaffen, gegeven zijnde dat het om tweedetransmissienetten gaat met een geringe dichtheid aan abonnees en een zwakke trafiek.

Daaruit volgt dat de Regie belangrijke tekorten zou boeken die, rekening gehouden met de vermoedelijke evolutie van de onderscheidene bestanddelen der verlies- en winstrekening in 1961 50 miljoen, in 1962 120 miljoen, in 1963 150 miljoen en in 1964 170 miljoen zouden kunnen bereiken.

In die voorwaarden zou het reservefonds van ongeveer 400 miljoen in 1964 uitgeput zijn en zou er waarschijnlijk, begin 1964, een tariefverhoging dienen overwogen.

5^o Uit materieel oogpunt beschouwd, geeft de kwestie van een versnelde automatisatie aanleiding tot de volgende opmerkingen :

Er blijven nog 254 telefooncentrales te automatiseren en nog 170 gebouwen op te trekken om de nieuwe centrales in orde te brengen.

De fabricatie en de opstelling, in drie jaar bv., van het materieel dat nodig is voor de voltooiing van de automatisering, overschrijdt merkkelijk de mogelijkheden van de constructeurs omdat de Regie terzelfdertijd het hoofd moet bieden aan zeer belangrijke programma's van uitbreiding en vernieuwing.

De firma's die bij de installatie van de automatische centrales zijn geïnteresseerd, zien zich thans reeds geplaatst voor orders waarvan het bedrag 1.303 miljoen bedraagt voor 1959 en vorige dienstjaren. Zo men daar 402 miljoen aan toevoegt voor 1960 komt men tot 1.705 miljoen, wegens normale

Indépendamment de ces emprunts, la Régie doit encore renouveler des emprunts venant à échéance

- en 1960, pour 650 millions;
- en 1961, pour 1.230 millions;
- en 1962, pour 1.165 millions.

Il est certain que le Ministre des Finances, qui doit assurer à l'État et aux organismes d'intérêt public la possibilité de recourir largement aux émissions publiques d'emprunts, ne pourrait marquer son accord sur des ponctions aussi importantes effectuées par la Régie des T.T. sur le marché des capitaux.

3. D'autre part, l'augmentation des charges financières et industrielles qu'occasionneraient ces investissements supplémentaires, peut être comptée pour :

- + 11 millions en 1960;
- + 39 millions en 1961;
- + 77 millions en 1962;
- + 112 millions en 1963;
- + 146 millions en 1964.

4. Ces charges supplémentaires ne pourraient pas être compensées par des recettes suffisantes à provenir de l'automatisation accélérée.

En effet, les 10 % d'abonnés restant à automatiser seront d'un faible rendement pécuniaire, étant donné qu'il s'agit de réseaux secondaires à faible densité d'abonnés et à faible trafic.

Il s'ensuit que la Régie accuserait des déficits importants qui, compte tenu de l'évolution probable des divers éléments du compte de pertes et profits, pourraient atteindre 50 millions en 1961, 120 millions en 1962, 150 millions en 1963 et 170 millions en 1964.

Dans ces conditions, le fonds de réserve de $\pm$ 400 millions serait épuisé en 1964 et il faudrait vraisemblablement envisager une augmentation des tarifs au début de 1964.

5. Vue sous l'angle matériel, la question de l'accélération de l'automatisation donne lieu aux remarques ci-après :

Le nombre de bureaux centraux téléphoniques restant à automatiser est de 254 et le nombre de bâtiments à construire pour loger les nouvelles centrales s'élève à 170.

La fabrication et l'installation du matériel nécessaire pour le parachèvement de l'automatisation en 3 ans, par exemple, dépasse manifestement les possibilités des constructeurs, la Régie devant faire face en même temps à de très importants programmes d'extension et de renouvellement.

Les firmes intéressées à l'installation de bureaux centraux automatiques ont actuellement un carnet de commandes s'élevant à 1.303 millions pour les exercices 1959 et antérieurs. Si on y ajoute les 402 millions prévus pour 1960, on arrive à 1.705 millions provenant d'une programmation normale des

uitbreiding, vernieuwing en modernisering van onze uitrustingen. Waarschijnlijk zouden de firma's het hoofd niet kunnen bieden aan bijkomende bestellingen.

Ook wat de gebouwen betreft dient rekening gehouden met de onmisbare uitbreidingen. Het programma voor 1960 omvat zeer belangrijke vergrotingswerken aan bestaande complexen (Brussel, Antwerpen, Charleroi, Leuven), buiten de eigenlijke modernisering. Hier ook zijn de mogelijkheden begrensd.

VRAAG N° 9.

In het telefoonboek komen de abonnees van Oudenaarde onder één lijst voor met die van Ronse.

Het ware ongetwijfeld logischer geweest Oudenaarde als zonecentrum te kiezen. Maar daarvoor is het nu te laat.

Kan men echter geen afzonderlijke lijst voor Oudenaarde behouden? De versmelting brengt toch heel wat moeilijkheden mee.

Welke zijn de voor- en nadelen daarvan?

ANTWOORD.

De door de Regie van T.T. getroffen maatregel is noodzakelijk geweest zowel in het belang van de betrokken abonnees als voor de rationele exploitaties van de telefoondienst.

In de geautomatiseerde zones is het zonecentrum van overwegend belang. Veruit het grootste deel van de apparatuur is daar opgesteld, o.m. deze vereist voor de automatische afwikkeling van het interverkeer. De roepnummers van de abonnees worden vastgesteld per zone terwijl anderzijds een kengetal gegeven werd aan elke zone voor het inter-verkeer.

Eigenlijk hangen alle abonnees dus rechtstreeks af van het zonecentrum, zodat het ook normaal was hen in één lijst te groeperen in het Officieel Telefoonboek.

Wat het opzoeken van de abonnees van Oudenaarde betreft, dient opgemerkt dat op de plaats in het telefoonboek, waar vroeger de lijst van het kantoor Oudenaarde werd ingelast, er nu een speciale melding voorkomt, die de raadpleger op de hoogte brengt van de wijziging. Ten andere, de roze bladzijden in het telefoonboek bevatten de alfabetische lijst van de Belgische gemeenten met opgave van de te raadplegen boekdelen en lijsten. Op dit stuk kan zich dus in de praktijk geen moeilijkheid voordoen.

Bovendien vallen talrijke gemeenten binnen het uitbatingsgebied van twee kantoren, wat de abonnees dikwijls verplicht verschillende lijsten te raadplegen om het roepnummer van een correspondent te vinden. De samensmelting van verschillende lijsten vermindert telkens de draagwijdte van dit euvel.

Om in zekere mate aan het verlangen van de abonnees uit Oudenaarde tegemoet te komen,

extensions, renouvellements et modernisations de nos équipements. Il est vraisemblable que les firmes ne puissent faire face à des commandes supplémentaires.

Du côté des bâtiments aussi, il faut tenir compte des extensions indispensables. Le programme de 1960 comprend des agrandissements très importants de complexes existants (Bruxelles, Anvers, Charleroi, Louvain), en plus de la modernisation proprement dite. Là aussi, les possibilités ont des limites.

QUESTION N° 9.

Dans l'indicateur officiel des téléphones, les abonnés d'Audenarde figurent avec ceux de Renaix sur une seule liste.

Il aurait certainement été plus logique de choisir Audenarde comme centre de zone. Mais actuellement il est trop tard.

Ne pourrait-on cependant maintenir une liste séparée pour Audenarde? La fusion provoque en effet pas mal de difficultés.

Quels sont les avantages et les inconvénients qui en résultent?

RÉPONSE.

La mesure prise par la Régie des T.T. s'est avérée nécessaire tant dans l'intérêt des abonnés considérés que pour l'exploitation rationnelle du service téléphonique.

Dans les zones automatiques, le centre de zone est d'importance primordiale. La plus grande partie des appareillages y est installée, notamment ceux requis pour l'écoulement automatique du trafic interurbain. Les numéros d'appel des abonnés sont fixés par zone et chaque zone est affectée d'un préfixe pour le trafic interurbain.

Tous les abonnés dépendant donc en fait directement du centre de zone, il est normal de les grouper en une seule liste dans l'indicateur des téléphones.

En ce qui concerne plus particulièrement la recherche des abonnés d'Audenarde, il y a lieu de remarquer qu'à l'endroit de l'indicateur où figurait précédemment la liste du bureau d'Audenarde, se trouve actuellement une mention spéciale signalant la modification. D'autre part, les pages roses de l'indicateur contiennent la liste alphabétique des communes de Belgique, avec indication des volumes et listes à consulter. Il ne saurait donc pratiquement y avoir de difficultés dans ce domaine.

En outre, de nombreuses communes tombent dans l'aire d'exploitation de deux bureaux centraux, ce qui contraint l'abonné à consulter plusieurs listes pour trouver le numéro d'un correspondant. La fusion de plusieurs listes réduit chaque fois l'importance de cet inconvénient.

Pour satisfaire, dans une certaine mesure, aux vœux des abonnés d'Audenarde, la dénomination

werd als overgangsmaatregel de benaming van de zone Ronse in het boekdeel II van de Officiële Naamlijst der Telefonen gewijzigd in « Ronse-Oudenaarde ».

Ten slotte kan worden opgemerkt dat de versmelting van de abonneelijsten Ronse en Oudenaarde, die in 1956 werd doorgevoerd, tot nu toe geen aanleiding heeft gegeven tot moeilijkheden.

VRAAG N° 10.

Een lid vraagt inlichtingen nopens de oprichting van een gebouw te Stavelot.

ANTWOORD.

Het gebouw bestemd om de telefooninstallaties van het nieuw zonecentrum Stavelot te ontvangen zal in deze stad aan het Stadhuisplein opgericht worden.

De nodige plaatsruimte — welke onder andere het vroeger folkloremuseum omvat — werd door de Regie aangekocht.

De studie van het gebouw werd enigszins vertraagd door het feit dat de omgeving van voormeld plein als monument werd geklasseerd bij Koninklijk besluit van 24 december 1958 waardoor de Regie verplicht is zich strikt aan de richtlijnen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Natuurschoon te houden.

Deze studie is voor het ogenblik goed op weg en de Regie heeft het optrekken van dit gebouw voorzien op haar programma der werken van 1960.

Rekening houdend met de leveringstermijnen voor de automatische apparaturen zou de indienststelling van de nieuwe centrale in de loop van het jaar 1962 kunnen plaats hebben.

VRAAG N° 11.

Het artikel 28-6 van de Begroting voorziet een krediet van 10 miljoen frank voor de terugbetaling van prestaties door de Regie van Telegraaf en Telefoon verricht voor rekening van de Staat o.m. voor de Politie van de Ether.

Ik weet wel dat het Departement van Verkeerswezen verantwoordelijk is voor deze dienst, maar anderzijds, komt dit ook ten goede aan het nationaal radio-instituut.

In die voorwaarden, meen ik dat, althans een gedeelte van dit krediet, op de begroting van het Departement van Culturele Zaken zou moeten worden voorzien.

ANTWOORD.

1. Volgens het bepaalde in artikel 2 van de wet van 14 mei 1930 op de radiotelegrafie, de radiotelefonie en andere radioverbindingen is voor het plaatsen, gebruiken of doen werken in het Koninkrijk of aan boord van een schip, boot of luchtvaartuig van Belgische nationaliteit, van zend- of ontvangtoestellen voor radioverbindingen een voor-

de la zone « Renaix » dans le volume II de l'indicateur des téléphones a, à titre transitoire, été modifiée en « Renaix-Audenarde ».

Enfin, il y a lieu d'observer qu'à ce jour, la fusion des listes d'abonnés de Renaix et d'Audenarde, effectuée en 1956 n'a donné lieu à aucune difficulté.

QUESTION N° 10.

Un membre demande des explications au sujet de la construction d'un bâtiment à Stavelot.

RÉPONSE.

Le bâtiment destiné à abriter les installations téléphoniques du nouveau centre de zone de Stavelot sera érigé en cette localité, place de l'Hôtel de Ville.

L'emplacement nécessaire, qui comprend notamment l'ancien musée folklorique, a été acquis par la Régie.

L'étude du bâtiment a été quelque peu retardée du fait que le voisinage de la place susdite a été classé comme site par arrêté royal du 24 décembre 1958 et que la Régie est tenue de se conformer strictement aux directives de la Commission Royale des Monuments et des Sites.

Cette étude est actuellement en bonne voie et la Régie a prévu la construction de ce bâtiment à son programme des travaux de 1960.

Compte tenu des délais pour la fourniture des appareillages automatiques, la mise en service de la nouvelle centrale pourrait avoir lieu dans le courant de 1962.

QUESTION N° 11.

L'article 28-6 du budget prévoit un crédit de 10 millions de francs en vue du remboursement de prestations fournies par la Régie des Télégraphes et des Téléphones pour compte de l'Etat, notamment pour la Police de l'Ether.

Je sais bien que le Département des Communications est responsable pour ce service, mais d'autre part, cette intervention profite à l'Institut National belge de radiodiffusion.

Dans ces conditions, je pense que tout au moins une partie du crédit devrait être prévue au budget du Département des Affaires Culturelles.

RÉPONSE.

1. Suivant les dispositions de l'article 2 de la loi du 14 mai 1930 sur la radiotélégraphie, la radiotéléphonie et autres radiocommunications, l'établissement, l'utilisation ou la mise en fonctionnement, dans le Royaume ou à bord d'un navire, bateau ou aéronef de nationalité belge, d'appareils d'émission ou de réception de radiocommunications,

afgaande machtiging vereist. *Die machtiging wordt gegeven door de Minister die de telegraaf- en telefoondiensten onder zijn bevoegdheid heeft; die Minister bepaalt de voorwaarden tot het bekomen van die machtiging.*

2. Krachtens artikel 4 van die wet bepaalt de Koning de reglementen van beheer en van politie betreffende de radiotelegrafie, de radiotelefonie en andere radioverbindingen en stelt hij de ingevolge de toepassing van die reglementen te heffen taxes voor controle en toezicht vast.

3. Uit de sub 1 hiervoren vermelde bepalingen vloeit voort dat de last van de uitvoering van de betrokken wetgeving berust bij de Minister die de telegraaf- en telefoondiensten onder zijn bevoegdheid heeft.

Praktisch is het de Regie van Telegraaf en Telefoon die, buiten haar organieke opdracht bestaande in de exploitatie van de telegrafie en de telefonie met of zonder draad, en wegens haar technische bevoegdheid, voor rekening van het Departement van Verkeerswezen zorgt voor de politie op de ether en het opzoeken van de storingen.

Uit dien hoofde moet de R.T.T., die over de technische en financiële autonomie beschikt, voor de kosten van haar prestaties terugbetaald worden.

Uit wat voorafgaat dient besloten dat, vermits het plichten betreft die niet alleen voor de uitzendingen van het N.I.R. maar tevens voor al de andere radioverbindingen gelden, de last van de prestaties van de Regie dienen uitgetrokken op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen.

4. Tenslotte is het de Openbare Schatkist, vertegenwoordigd door het Ministerie van Verkeerswezen, die de gezamenlijke last van de uitgave voor de politie op de ether en het opzoeken van de storingen draagt; mocht, zoals de achtbare Senator oordeelt, een gedeelte van de uitgave op de begroting van Culturele Zaken uitgetrokken worden, dan zou hieruit een versnippering van de kredieten en een complicatie van de begrotings- en van de boekhoudingsschriften voortvloeien.

5. Bijkomenderwijze dient opgemerkt dat de dienst voor de politie op de ether, en die voor het opzoeken van de storingen tegelijkertijd verzekerd worden door ploegen samengesteld door de Regie van Telegraaf en Telefoon derwijze dat slechts moeilijk het juiste aandeel zou kunnen worden bepaald van de kosten van de prestaties betreffende N.I.R.-uitzendingen en de andere, tenzij een ingewikkelde comptabiliteit ingevoerd en bijkomend werk verricht werd, wat niet zeer wenselijk is.

VRAAG N° 12.

4. Wanneer met het oog op de automatisering een gebouw opgetrokken wordt, mag men er dan op rekenen dat de bestelling van de apparatuur onmiddellijk volgt?

tions sont subordonnés à une autorisation préalable. *Cette autorisation est donnée par le Ministre qui a les télégraphes et les téléphones dans ses attributions; ce Ministre fixe les conditions de l'autorisation.*

2. En vertu de l'article 4 de la dite loi, le Roi arrête les règlements d'administration et de police relatifs à la radiotélégraphie, à la radiotéléphonie et autres radiocommunications et fixe les taxes de contrôle et de surveillance que l'application de ces règlements entraîne.

3. Il résulte des dispositions rappelées au 1 ci-dessus, que la charge de l'exécution de la législation en cause incombe au Ministre qui a les télégraphes et les téléphones dans ses attributions.

Pratiquement, c'est la Régie des Télégraphes et des Téléphones qui, en dehors de sa mission organique consistant dans l'exploitation de la télégraphie et de la téléphonie avec et sans fil et en raison de sa compétence technique, assure, pour compte du Département des Communications, la police de l'éther et la recherche des parasites.

A ce titre, la R.T.T., qui dispose de l'autonomie technique et financière, doit être remboursée du coût de ses prestations.

Il faut conclure de ce qui précède que, s'agissant d'ailleurs de devoirs qui intéressent non seulement les émissions de l'I.N.R., mais également toutes autres radiocommunications, la charge afférente aux prestations de la Régie doit être inscrite au budget du Ministère des Communications.

4. En fin de compte, c'est le Trésor public, représenté par le Ministère des Communications, qui supporte la charge de l'ensemble de la dépense afférente à la police de l'éther et à la recherche des parasites; si, comme l'envisage l'honorable Sénateur, une partie de la dépense devait être prévue au budget des Affaires Culturelles, il s'en suivrait un éparpillement des crédits et une complication des écritures budgétaires et comptables.

5. Il faut noter en ordre subsidiaire que le service de la police de l'éther et celui de la recherche des parasites sont assurés, simultanément, par des équipes formées par la Régie des Télégraphes et des Téléphones, de manière telle qu'il serait difficile de déterminer la part exacte du coût des prestations intéressant les émissions de l'I.N.R. et les autres, sauf à instaurer une comptabilité compliquée et un surcroît de travail peu souhaitable.

QUESTION N° 12.

4. Lorsqu'un bâtiment est construit en vue de l'automatisation, peut-on compter que la commande des appareillages suivra immédiatement?

B. Voorzieningen voor Ieper, Popèringe en Izegem ?

C. Zal het mogelijk zijn om vanuit Ieper automatisch naar Frankrijk te telefoneren na automatisering van dit kantoor ?

ANTWOORD.

A. Wanneer de Regie met de oprichting van een gebouw aanvat, beoogt zij, in principe zulkdanige regeling voor de bestelling van de apparatuur, dat deze kan worden opgesteld zodra de lokalen beschikbaar komen.

Het toegemeten budget laat echter niet altijd de eerbiediging toe van dit programma.

B. De voorzieningen voor Ieper, Poperinge en Izegem zijn de volgende :

B. Quelles sont les prévisions pour Ypres, Poperinge et Izegem ?

C. Sera-t-il possible de téléphoner d'Ypres en France en automatique, après automatisation de ce bureau ?

RÉPONSE.

A. En principe, lorsque la Régie entreprend la construction d'un bâtiment, elle envisage la commande des équipements de façon qu'ils puissent être installés dès que les locaux sont disponibles.

Toutefois, les contingences budgétaires ne permettent pas toujours de respecter ce programme.

B. Les prévisions pour Ypres, Poperinge et Izegem sont les suivantes :

	Gebouw. — <i>Bâtiment</i>		Automatiek. — <i>Automatique</i>	
	data — <i>dates</i>		data — <i>dates</i>	
	der goedkeuring — <i>d'approbation</i>	der voltooiing — <i>d'achèvement</i>	der goedkeuring — <i>d'approbation</i>	der voltooiing — <i>d'achèvement</i>
Ieper. — <i>Ypres</i>	1-12-1959	1- 3-1961	programma 1960 <i>programme</i> 1960	december 1961 <i>décembre</i> 1961
Poperinge. — <i>Poperinghe</i>	13- 2-1957	25- 9-1958	programma 1960 <i>programme</i> 1960	december 1961 <i>décembre</i> 1961
Izegem. — <i>Izegem</i>	18-12-1959	31- 3-1961	programma 1960 <i>programme</i> 1960	september 1961 <i>septembre</i> 1961

C. Schikkingen worden getroffen om de abonnement van de zone Ieper van de automatische internationale dienst met Frankrijk te laten genieten.

C. — KREDIETEN BETREFFENDE DE REGIE DER LUCHTWEGEN.

Uw Commissie heeft het gedeelte van haar begroting dat betrekking heeft op de Regie der Luchtwegen onderzocht tijdens haar vergaderingen van 16 december 1959 en 13 januari 1960.

De Minister heeft de aandacht van Uwe Commissie gevestigd op de noodzakelijkheid om de infrastructuur van de Nationale Luchthaven van Melsbroek te verbeteren en er het internationaal luchtverkeer te concentreren.

De Commissieleden hebben aan de Minister enkele vragen gesteld die wij hieronder, samen met de antwoorden, afdrukken.

VRAAG N^o 1.

Gezien de snelheid van de straalvliegtuigen, is de inrichting van « Eurocontrol » absoluut noodzakelijk geworden : maar bestaat er een voldoende

C. Les dispositions seront prises pour faire bénéficier les abonnés de la zone d'Ypres du service international automatique avec la France.

C. — CREDITS RELATIFS A LA REGIE DES VOIES AERIENNES.

Votre Commission des Communications a examiné la partie de son budget relative à la Régie des Voies Aériennes au cours des réunions des 16 décembre 1959 et 13 janvier 1960.

Le Ministre a attiré l'attention de votre Commission sur la nécessité d'améliorer l'infrastructure de l'Aéroport National de Melsbroek et d'y concentrer le trafic aéronautique international.

Les membres de votre Commission ont posé au Ministre un certain nombre de questions qui sont reproduites ci-après, accompagnées des réponses qui y ont été faites.

QUESTION N^o 1.

Vu la vitesse des avions à réaction, l'installation de l'« Eurocontrol » est devenue indispensable : mais existe-t-il une coordination suffisante entre le

Coördinatie tussen de Controle van de burgerlijke luchtvaart en die van het Luchtwapen ?

ANTWOORD.

1. De internationale organisatie van de controle op het hoger luchtruim (boven 20.000 voet), dat de door de burgerluchtvaart steeds talrijker ingelegde straalvliegtuigen moeten benutten, is aan de gang.

De laatste hand wordt thans gelegd aan een ontwerp van internationale overeenkomst, vergezeld van de statuten van een internationaal agentschap, « Eurocontrol » genaamd, dat de zes landen van de Gemeenschappelijke Markt groepeerd, waarbij zich onlangs Groot-Brittannië heeft aangesloten.

Men hoopt dat de ondertekening van deze documenten omstreeks het midden van het jaar kan plaats hebben. Ze zullen vervolgens aan de goedkeuring van het Parlement worden voorgelegd.

2. Er dient te worden opgemerkt dat Eurocontrol zal worden belast met de controle zowel van het burgerlijk als van het militair luchtverkeer.

Dit agentschap zal de door het geachte lid voorgestane burgerlijke en militaire samenwerking integraal verwezenlijken.

Bovendien zij erop gewezen dat reeds een nauwe samenwerking bestaat tussen de burgerlijke en militaire luchtvaart inzake het lager luchtruim, op het ministerieel niveau wat de nationale luchtvaart betreft en in het kader van de NAVO op het internationale vlak.

VRAAG N° 2.

Hoe verklaart U de geweldige stijging van de kostprijs der nieuwe installaties van de Nationale Luchthaven ? In januari 1957 heeft de Regering machtiging verleend tot het uitvoeren van werken voor een bedrag van 470 miljoen frank.

Een jaar later, in april 1958, werd dit bedrag reeds op 750 miljoen frank gebracht.

De voltooiing van de werken wordt op 1.340 miljoen frank geraamd, zonder rekening te houden met de uitgaven voor de funderingen en een gedeelte van de uitgaven voor de wederopbouw van de door de brand vernielde delen.

Deze werken, die oorspronkelijk op 470 miljoen frank waren geraamd, zullen naar schatting ongeveer een miljard frank meer kosten.

ANTWOORD.

1. De toenmalige Regering had oorspronkelijk machtiging verleend voor het uitvoeren van werken die onmisbaar werden geacht voor het luchtverkeer tijdens het jaar van de tentoonstelling.

Deze werken waren op 470 miljoen frank geraamd.

contrôle effectué par l'aviation civile et le contrôle effectué par la Force Aérienne ?

RÉPONSE.

1^o L'organisation, sur une base internationale, du contrôle de l'espace aérien supérieur (au-dessus de 20.000 pieds), espace qui doit être emprunté par les avions à réaction que l'aviation civile commence à mettre en ligne, est en voie d'élaboration.

Les dernières retouches sont actuellement apportées à un projet de convention internationale accompagnée des statuts d'une agence internationale dénommée « Eurocontrol » et groupant les six pays du Marché Commun, auxquels vient de s'ajouter la Grande-Bretagne.

On prévoit que la signature de ces documents pourrait intervenir vers le milieu de cette année. Ils seront soumis à la ratification du Parlement.

2^o Il convient de noter qu'Eurocontrol sera chargé du contrôle des mouvements aussi bien des avions civils que des avions militaires.

Cette agence réalisera à cet égard, d'une façon totale, la collaboration civile et militaire préconisée par l'honorable membre.

Il convient de souligner, en outre, qu'une coordination étroite entre les aviations civile et militaire était déjà réalisée pour l'espace aérien inférieur, à l'échelon interministériel pour ce qui concerne le plan national et au sein de l'OTAN pour ce qui concerne le plan international.

QUESTION N° 2.

Quelle est la justification de l'augmentation énorme du coût des nouvelles installations de l'Aéroport National ? En janvier 1957, le Gouvernement a autorisé des travaux pour 470 millions de francs.

Un an plus tard, en avril 1958, ce montant est déjà porté à 750 millions de francs.

L'estimation pour l'achèvement des travaux est de 1.340 millions de francs, sans tenir compte des frais pour les fondations et d'une partie des frais pour la reconstruction des parties sinistrées par l'incendie.

Il y a lieu de présumer que ces travaux, estimés initialement à 470 millions de francs, coûteront environ un milliard de francs de plus.

RÉPONSE.

1. Le Gouvernement de l'époque a autorisé initialement l'exécution de travaux jugés indispensables pour faire face au trafic de l'année de l'exposition.

Ces travaux étaient estimés à 470 millions de fr.

2. Tijdens de tweede helft van 1957 kende mijn voorganger een aanvullende uitgave van 150 miljoen frank goed, namelijk 35 miljoen frank voort-spruitende uit de verhoging van de uitgaven voor de werken onder 1 bedoeld, en 115 miljoen frank voor een reeks aanvullende werken, waaronder een luchtbrug voor het publiek in de grote hall, het plaatsen van telefooncellen, de signalisatie, de aankoop van mobiliair, wegenwerken (parkings) en de voltooiing van het administratief gebouw.

3. Op 26 april 1958 stond mijn voorganger verhogingen toe ten belope van 130 miljoen frank, namelijk :

a) voor de indienststelling van het station	10	miljoen
b) voor het openbaar spijshuis en de geleide bezoeken	18,5	miljoen
c) voor de vergroting van het goederengebouw	35,5	miljoen
d) voor een garage, lokalen voor link-trainer en de vergroting van de parking « vertrek » .	66	miljoen
	130	miljoen

4 Zo wij rekening houden met een bedrag van 30 miljoen frank voor onvoorziene uitgaven bereikt de raming aldus :

$470 + 150 + 130 + 30$ miljoen = 780 miljoen frank.

5. Op 26 april 1958 kende de toenmalige regering kredieten toe ten belope van voornoemd bedrag.

6. Bij mijn aankomst op het Departement zag de toestand van de door de Sabena uit te voeren werken er als volgt uit :

Reeds vastgelegd bedrag . . . fr.	739.352.449
Nog vast te leggen bedrag . . .	360.647.551
Totaal . . . fr.	1.100.000.000

7. De definitieve raming der werken ziet er uit als volgt :

a) Funderingen (uitgevoerd door de Regie der Luchtwegen) .	77,7 miljoen
b) Door de Sabena uit te voeren werken :	
programma waarvan sprake sub 4	780 miljoen
voor de voltooiing van het Sabena-programma noodzakelijk bedrag	320 miljoen
c) Volledige voltooiing van de viaduct en van de luchtbrug over de spoorweg ; Voltooiing van de parkings ; Vergroting van de fingers ; Gebouw voor de brandweer ; Raming	150 miljoen

2. Au courant de la deuxième moitié de l'année 1957, mon prédécesseur a approuvé une dépense supplémentaire de 150 millions, soit 35 millions résultant de l'augmentation du coût des travaux prévus au n° 1 ci-dessus, et 115 millions de francs pour une série de travaux complémentaires, parmi lesquelles une passerelle pour le public dans le grand hall, l'aménagement de cabines téléphoniques, la signalisation, l'achat de mobilier, des travaux de voirie (parkings) et l'achèvement du bâtiment administratif.

3. Le 26 avril 1958, mon prédécesseur approuvait des extensions pour un montant de 130 millions de francs, soit :

a) pour la mise en service de la gare	10 millions
b) pour le restaurant public et les visites guidées	18,5 millions
c) pour l'extension du bâtiment fret	35,5 millions
d) pour un garage, des locaux pour link-trainer et l'extension du parking « départ » .	66 millions
	130 millions

4. Compte tenu d'un montant de 30 millions pour travaux imprévus, l'estimation a ainsi été portée à :

$470 + 150 + 130 + 30$ millions = 780 millions de fr.

5. Le 26 avril 1958, le gouvernement de l'époque accordait des crédits pour un montant égal à ce dernier chiffre.

6. Après mon arrivée au Département, la situation des travaux à exécuter par la Sabena se présentait comme suit :

Montant déjà engagé	739.352.449
Montant restant à engager . . .	360.647.551
Total	1.100.000.000

7. L'estimation définitive de tous les travaux est la suivante :

a) Fondations (exécutées par la Régie des Voies Aériennes) .	77,7 millions
b) Travaux à exécuter par la Sabena :	
programme dont question au n° 4	780 millions
montant nécessaire pour l'achèvement du programme Sabena	320 millions
c) Achèvement complet du viaduc et de la passerelle sur le chemin de fer ; Achèvement des parkings ; Extension des fingers ; Bâtiment pour les pompiers ; Estimation	150 millions

d) Wederopbouw van het verwoest gedeelte van het gebouw	90 miljoen
	1.417,7 miljoen

Van dit bedrag van 1.417,7 miljoen moet worden afgetrokken :

a) een bedrag dat op 44 miljoen wordt geraamd (werken voor eigen rekening van de Sabena) bedrag dat de Sabena moet terugbetalen aan de Regie der Luchtwegen na het beëindigen der werken	44 miljoen
b) een bedrag van 36 miljoen fr., voortvloeiende uit de betaling van sommige verzekeringspolissen die de ramp gedeeltelijk dekten	36 miljoen
	80 miljoen
Wat als verschil geeft	1.417,7 miljoen
	— 80 miljoen
	1.337,7 miljoen

8. De door de Sabena uit te voeren werken zullen dus 320 miljoen frank meer kosten dan de sub 4 voorziene raming.

Deze verhoging is hoofdzakelijk te wijten aan :

a) de uitbreiding van de opdracht van de Sabena voor werken die niet begrepen waren in het oorspronkelijk programma;

b) het feit dat oorspronkelijk de ramingen moesten geschieden op basis van een prijs die per m² bouwwerk werd bepaald;

c) de snelheid waarmee de werken moesten worden uitgevoerd om het gebouw tijdig te kunnen in dienst nemen voor de wereldtentoonstelling;

d) de hoge lonen die tijdens het tentoonstellingsjaar moesten worden betaald;

e) de uitvoering van werken betreffende de definitieve inrichting van sommige lokalen (mobiel en andere);

f) de noodzakelijkheid om voorlopige werken uit te voeren teneinde het gebouw tijdig in dienst te kunnen nemen.

9. Zoals blijkt uit de sub 7 opgenomen tabel heb ik werken moeten voorzien voor een bedrag van 150 miljoen frank.

Deze zijn onmisbaar voor de volledige voltooiing van het gebouw en zijn onmiddellijke omgeving.

10. De architecten hebben een planning opgesteld waaruit blijkt dat de werken in normale omstandigheden (d.w.z. op grond van de volledig uitgewerkte plannen en van de bestekken) ten laatste op 30 juni 1961 kunnen worden voltooid.

d) Reconstruction de la partie sinistrée du bâtiment	90 millions
	1.417,7 millions

De ce montant de 1.417,7 millions, il y a lieu de déduire :

a) un montant estimé à 44 millions (travaux pour le compte propre de la Sabena), montant à rembourser par la Sabena à la Régie des Voies Aériennes lorsque les travaux seront achevés	44 millions
b) un montant de 36 millions de francs provenant du paiement de certaines polices d'assurances qui couvrent partiellement le sinistre	36 millions
	80 millions
Ce qui fait par différence	1.417,7 millions
	— 80 millions
	1.337,7 millions

8. Les travaux à exécuter par la Sabena coûteront donc 320 millions de plus que l'estimation prévue au n° 4 ci-dessus.

Cette augmentation est due en ordre principal :

a) à l'extension de la mission confiée à la Sabena à des travaux non compris dans le programme initial;

b) au fait qu'initialement une estimation a dû être établie sur la base d'un prix fixé par m² de construction;

c) à la vitesse à laquelle les travaux ont dû être exécutés pour permettre la mise en service du bâtiment pendant l'Exposition Universelle;

d) aux salaires élevés qui ont dû être payés pendant l'année de l'Exposition;

e) à l'exécution de travaux ayant trait à l'aménagement définitif de certains locaux (mobiliers et autres);

f) à la nécessité d'exécuter des travaux provisoires en vue de permettre la mise en service du bâtiment.

9. Ainsi qu'il résulte du tableau figurant au n° 7, j'ai dû prévoir des travaux pour un montant de 150 millions de francs.

Ceux-ci sont indispensables pour l'achèvement complet du bâtiment et de ses abords immédiats.

10. Les architectes ont établi un planning qui fait apparaître que normalement (c'est-à-dire sur la base de plans de détails complets et de cahiers des charges), les travaux pourront être terminés au plus tard le 30 juin 1961.

VRAAG N° 3.

In de begroting van de Regie der Luchtwegen vind ik bij de ontvangsten onder artikel 450.01-2 een krediet van 807.000 frank voor de bij het Kabinet van de Minister gedetacheerde personeelsleden.

Onder de rubriek « Uitgaven » artikel 511.01-2, wordt slechts een som van 720.000 frank voorzien.

ANTWOORD.

De Minister vestigt de aandacht op het feit dat onder artikel 511.01 een krediet van 720.000 frank is uitgetrokken voor de wedden van de bij het Kabinet gedetacheerde personeelsleden, terwijl onder artikel 511.09 de Kabinetsvergoedingen voor een bedrag van 87.000 frank zijn opgenomen.

Deze twee kredieten samen geven het bedrag van 807.000 frank.

VRAAG N° 4.

In de begroting van de Regie der Luchtwegen werd de uitgave voor elektrische energie (artikel 531.02) voor 1960 met 9 miljoen verhoogd ten opzichte van 1959.

Waarom deze verhoging ?

ANTWOORD.

De ramingen voor 1959 werden in de loop van de maand april 1958 opgemaakt. Op dat ogenblik was de nieuwe luchthaven met zijn uitgebreide infrastructuur nog niet in dienst zodat de ramingen slechts bij benadering konden worden opgemaakt.

De werkelijke uitgaven voor 1959 bedragen ongeveer 15.400.000 frank d.w.z. 4.400.000 frank meer dan oorspronkelijk voorzien. Naarmate de voltooiing der werken, werden nieuwe delen van de luchthaven in dienst genomen, wat een verhoging van 4.600.000 frank inzake elektrische energie wettigt ten opzichte van het jaar 1959.

Er zij opgemerkt dat de Regie der Luchtwegen een groot gedeelte van deze uitgaven terugwint door de verkoop van elektrische energie aan de maatschappijen die hun activiteit op de luchthaven uitoefenen (zie art. 411.09 der ontvangsten — 11.800.000 fr.).

VRAAG N° 5.

1. De stapelplaats op het vliegveld te Zaventem maakt een droevige indruk. Aan deze toestand dient een einde te worden gemaakt.

2. Er moeten speciale loodsen worden gebouwd voor de Boeings. Dient voor dat doel nu reeds niet een krediet te worden uitgetrokken ?

QUESTION N° 3.

Dans le budget de la Régie des Voies Aériennes, je trouve parmi les recettes à l'article 450.01-2 un crédit de 807.000 francs pour le personnel détaché au Cabinet du Ministre.

Sous la rubrique « Dépenses », article 511.01-2, il n'est prévu qu'une somme de 720.000 francs.

RÉPONSE.

Le Ministre attire l'attention sur le fait qu'à l'article 511.01, un crédit de 720.000 francs est prévu pour les traitements du personnel détaché au Cabinet, tandis qu'à l'article 511.09 figurent des indemnités de Cabinet pour un montant de 87.000 francs.

La somme de ces deux crédits donne le montant de 807.000 francs.

QUESTION N° 4.

Au budget de la Régie des Voies Aériennes, la dépense pour énergie électrique (art. 531.02) pour 1960 est majorée de 9 millions par rapport à 1959.

Quelle est la raison de cette augmentation ?

RÉPONSE.

Les prévisions pour 1959 ont été établies au courant du mois d'avril 1958. A ce moment, la nouvelle aérogare et les extensions à l'infrastructure n'étaient pas encore en service, de sorte que les prévisions budgétaires n'ont pu être établies que très approximativement.

Les dépenses réelles pour 1959 s'élèvent à environ 15.400.000 francs, c'est-à-dire 4.400.000 francs de plus que ce qui avait été prévu initialement. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de nouvelles parties de l'aérogare ont été mises en service, ce qui justifie une augmentation de 4.600.000 francs en énergie électrique par rapport à l'année 1959.

Il est à remarquer que la Régie des Voies Aériennes récupère une grande partie de ces dépenses par la vente d'énergie électrique aux sociétés dont l'activité est située à l'aérodrome (voir art. 411.09 des recettes — 11.800.000 francs).

QUESTION N° 5.

1. Le centre de vidange au champ d'aviation de Zaventem laisse une impression lamentable. Il importe de mettre fin à cette situation.

2. Des hangars spéciaux doivent être construits pour les Boeings. N'y a-t-il pas lieu d'envisager dès à présent un crédit à cette fin ?

ANTWOORD.

De bouw van een nieuwe stapelplaats stond op het programma der werken van de Regie der Luchtwegen voor 1959.

Die werken stonden vermeld onder de benaming « Uitbreiding van het technisch centrum van de Sabena ».

Het is op eigen verzoek van de Sabena dat deze post, die hoofdzakelijk de bouw van een Boeingloods behelsde, werd geschrapt, daar de maatschappij de resultaten van de onderhandelingen inzake Air-Union wilde afwachten vooraleer nieuwe investeringen te doen.

Daar de Sabena is teruggekomen op haar beslissing betreffende de stapelplaats, zal ik het programma der werken van de Regie der Luchtwegen aan een nieuw onderzoek onderwerpen teneinde zo mogelijk een gunstig gevolg te kunnen geven aan het voorstel van het geachte lid, de werken in de loop van dit jaar te beginnen.

VRAAG N^o 6.

Ik dring erop aan dat de controle van het luchtverkeer zo spoedig mogelijk een oplossing zal krijgen.

ANTWOORD.

Ik veronderstel dat het geachte lid doelt op de reorganisatie van het kader van de dienst van het luchtverkeer en de uitbreiding van het personeel.

Deze problemen zijn in studie en de beslissing zal waarschijnlijk in de loop van deze maand vallen.

VRAAG N^o 7.

Zal de exploitatie van het vliegveld te Deurne worden stopgezet ?

ANTWOORD.

Er dient te worden opgemerkt dat inzake luchtvervoer de schroefvliegtuigen geleidelijk zullen worden vervangen door straalvliegtuigen.

In het kader van deze evolutie kan het vliegveld van Antwerpen geen nuttige rol meer vervullen, des te minder daar het niet meer kan worden vergroot en veel te dicht bij het centrum van de stad is gelegen, terwijl de nationale luchthaven — die belangrijke investeringen vanwege de Staat vergt — aan alle vervoereisen van de Scheldestad beantwoordt. Alleen de wegverbinding Antwerpen-Zaventem moet worden verbeterd en ik heb mijn collega van Openbare Werken verzocht ermede rekening te willen houden bij het uitwerken van zijn plannen.

RÉPONSE.

La construction d'un nouveau centre de vidange était prévue au programme des travaux de la Régie des Voies Aériennes de 1959.

Elle y figurait sous le libellé : « Extension du centre technique de la Sabena ».

C'est à la demande de la Sabena même que ce poste, qui comportait en ordre principal la construction d'un hangar Boeing, a été supprimé, la Société voulant attendre les résultats des pourparlers au sujet d'Air-Union, avant de s'engager dans des investissements supplémentaires.

La Sabena étant revenue sur sa décision en ce qui concerne le centre de vidange, je réexaminerai le programme des travaux de la Régie des Voies Aériennes afin de réserver, si possible, une suite favorable à la suggestion de l'honorable membre tendant à commencer les travaux au courant de cette année.

QUESTION N^o 6.

J'insiste pour que le contrôle du mouvement aérien soit résolu dans le plus bref délai.

RÉPONSE.

Je présume que l'honorable membre vise la réorganisation du cadre du service du mouvement aérien et l'extension des effectifs.

Ces questions sont actuellement à l'étude et une décision sera probablement prise dans le courant de ce mois-ci.

QUESTION N^o 7.

Est-ce qu'il sera mis fin à l'exploitation du champ d'aviation de Deurne ?

RÉPONSE.

Il est à remarquer que les avions à réaction remplaceront progressivement les avions à piston dans le transport aérien.

Dans le cadre de cette évolution, l'aérodrome d'Anvers ne peut plus jouer un rôle utile, d'autant moins qu'il ne peut être étendu et qu'il est situé beaucoup trop près du centre de la ville, alors que l'aéroport national — qui nécessite des investissements considérables de l'Etat — répond à toutes les exigences du trafic de la métropole. Seule la liaison par route Anvers-Zaventem devrait être améliorée et j'ai demandé à mon Collègue des Travaux Publics de vouloir bien en tenir compte lors de l'élaboration de ses projets.

Deze rechtstreekse wegverbinding zal het mogelijk maken vanuit Antwerpen een moderne luchthaven te bereiken binnen een tijdbestek dat, vergeleken met de toestand, in het buitenland, als geheel normaal kan worden beschouwd.

Anderzijds zou het niet te verantwoorden zijn het vliegveld van Deurne uitsluitend te behouden voor de sportluchtvaart die zich kan tevreden stellen met installaties die heel wat minder geld kosten. Overigens is het niet onmogelijk dat een nieuw toerismevliegveld wordt aangelegd in de omgeving van Antwerpen.

Alleszins zal ik geen enkele met de belangen van de stad Antwerpen strijdige beslissing nemen.

VRAAG N° 8.

Wanneer zal de verbinding tussen de finger en de tarmac in gebruik kunnen worden genomen ?

De tegenwoordige wenteltrap voldoet niet.

ANTWOORD.

Bij de bouw van de fingers was voorzien dat de passagiers rechtstreeks het vliegtuig zouden kunnen bereiken door middel van een luchtbrug. In de praktijk is dit systeem echter moeilijk te verwezenlijken, omdat de uitgangen van de verschillende types vliegtuigen niet dezelfde afmetingen hebben, omdat die uitgangen niet alle dezelfde hoogte hebben, en omdat sommige vliegtuigtypen twee uitgangen hebben.

Tot nu toe heeft men nog geen enkel ideaal systeem van luchtbrug kunnen vinden. Deze zaak is nog in studie.

Daar de algemene conceptie van de luchthaven en vooral de bouw van fingers een aangepaste inrichting eisen, van de overgang der fingers naar de vliegtuigen, kan ik u verzekeren dat er een toegang zal worden gemaakt vooraleer het gebouw zal zijn voltooid.

De voor de dienst bestemde wenteltrappen zullen dan hun oorspronkelijke bestemming terugkrijgen.

VRAAG N° 9.

Hoever staat het met het personeelstatuut bij de Regie der Luchtwezen ?

ANTWOORD.

Het ontwerp-statuuut van het personeel van de Regie der Luchtwezen is voor advies aan de Raad van State gezonden.

Dit hoog College houdt er zich actief mee bezig zodat uiterlijk de volgende maand een advies mag worden verwacht.

Cette liaison directe par la route permettra d'atteindre, en partant d'Anvers, un aéroport moderne dans un délai qui, comparé aux situations de l'étranger, peut être considéré comme tout à fait normal.

D'un autre côté, il ne serait pas justifié de conserver l'aérodrome de Deurne uniquement pour l'aviation sportive, cette dernière pouvant être satisfaite au moyen d'installations beaucoup moins coûteuses. Par ailleurs, il n'est pas impossible qu'un nouvel aérodrome de tourisme soit prévu dans les environs d'Anvers.

De toute façon, je ne prendrai aucune mesure contraire aux intérêts de la ville d'Anvers.

QUESTION N° 8.

Pourrait-on me dire l'époque vers laquelle l'accès du finger au tarmac pourrait être mis en service ?

L'escalier tournant utilisé actuellement ne convient pas.

RÉPONSE.

Lorsque les fingers ont été construits, il avait été prévu que les passagers pourraient accéder directement à l'avion par une passerelle. Dans la pratique, ce système n'est cependant pas facile à réaliser à cause du fait que les portes de sortie des différents types d'avion n'ont pas les mêmes dimensions, qu'elles ne se trouvent pas à la même hauteur et qu'en outre, certains types d'avions possèdent deux portes de sortie.

Jusqu'à présent, on n'a pas encore pu mettre au point un système idéal de passerelle. Des études sont en cours.

Comme la conception générale de l'aérogare et, en ordre principal, la construction des fingers postulent un aménagement adéquat du passage des fingers aux avions, je puis vous assurer qu'un dispositif d'accès sera mis au point avant l'achèvement complet du bâtiment.

Les escaliers tournants de service seront alors rendus à leur destination initiale.

QUESTION N° 9.

Où en est-on avec le statut des agents de la Régie des Voies Aériennes ?

RÉPONSE.

Le projet de statut des agents de la Régie des Voies Aériennes a été soumis pour avis au Conseil d'Etat.

Ce haut Collège s'en occupe activement, de sorte qu'un avis peut être attendu au plus tard dans le courant du mois prochain.

VRAAG N° 10.

Bij de bespreking van de begroting voor het dienstjaar 1959 had uw Commissie eenparig de wens geuit dat de publiciteitsborden, die zich op de terreinen van de Regie der Luchtwegen bevinden, zouden worden weggenomen.

Een lid vraagt andermaal met aandrang dat deze publiciteitsborden onverwijld verdwijnen.

ANTWOORD.

Ik ben het er mee eens dat de publiciteitsborden langs de toegangsweg naar de nationale luchthaven moeten verdwijnen *op het ogenblik dat het gebouw van de luchthaven en de toegangswegen geheel zullen zijn voltooid.*

VRAAG N° 11.

Wat is de juiste draagwijdte van AIR-UNION ?

ANTWOORD.

1. Hoewel het luchtvervoer zich op spectaculaire wijze ontwikkelt, gaat deze ontwikkeling toch gepaard met een zeer vinnige concurrentie op het internationale vlak.

De technische evolutie heeft anderzijds tot gevolg dat steeds snellere vliegtuigen worden ingelegd, die evenwel wegens de kostprijs per Tkm een steeds grotere capaciteit bieden.

2. De rendabiliteit van een middelgrote luchtvaartmaatschappij, die alleen staat en niet over een belangrijke en voldoende beschermde nationale cliënteel beschikt, kan dan ook niet anders dan schade ondervinden van de hierboven in het kort geschetste evolutie.

Dit is wellicht het geval met de Sabena, maar zelfs ook met andere, voor de internationale concurrentiestrijd beter uitgeruste maatschappijen, zoals « Air France », « Lufthansa », « Alitalia ».

Daarom hebben deze maatschappijen getracht om formules te vinden voor een steeds nauwere samenwerking, die hen in staat stelt door de samenbundeling van hun potentieel en van hun middelen het hoofd te bieden aan de latere ontwikkeling van de handelsluchtvaart zonder hun rendabiliteit te verliezen.

3. De onderhandelingen terzake, die nog aan de gang zijn, hebben zich georiënteerd naar de oprichting van een gemeenschappelijk orgaan, onder de benaming van « Air-Union », dat de Sabena, Air France, de Lufthansa en Alitalia zal omvatten.

In grote trekken verwezenlijkt Air-Union de integratie van de handelsexploitatie van de vier partners. Er zal een gemeenschappelijke handelsdienst worden opgericht, die zijn activiteit zal uitoefenen in het kader van een gemeenschappelijk exploitatie-programma.

QUESTION N° 10.

Lors de la discussion du budget pour l'exercice 1959, votre Commission avait exprimé unanimement l'avis de voir disparaître les panneaux publicitaires se trouvant sur les terrains de la Régie des Voies Aériennes.

Un membre insiste une nouvelle fois pour que ces panneaux soient enlevés au plus tôt.

RÉPONSE.

Je suis d'accord pour reconnaître qu'il faudrait faire disparaître les panneaux publicitaires le long de la route d'accès vers l'aérodrome national *au moment où le bâtiment de l'aérogare et ses abords seront complètement terminés.*

QUESTION N° 11.

Quelle est la portée exacte d'AIR-UNION ?

RÉPONSE.

1. Si les transports aériens se développent à un rythme spectaculaire, ils n'en doivent pas moins faire face à une âpre concurrence sur le plan mondial.

D'autre part, l'évolution technique aboutit à la mise en ligne d'avions de plus en plus rapides et qui, compte tenu du prix de revient par Tkm, doivent offrir des capacités de plus en plus grandes.

2. Aussi, la rentabilité d'une société de transports aériens d'importance moyenne, isolée et ne disposant pas d'un potentiel de clientèle nationale considérable et suffisamment protégé, ne peut que se détériorer, eu égard à l'évolution que nous avons décrite succinctement ci-dessus.

C'est sans doute le cas de la Sabena, mais il en est ainsi même pour des compagnies beaucoup mieux armées pour soutenir la compétition mondiale, telles que « Air France », « Lufthansa », « Alitalia ».

C'est la raison pour laquelle ces sociétés se sont efforcées de rechercher des formules de coopération de plus en plus étroite qui, par la mise en commun des potentiels et des moyens respectifs, leur permettraient de faire face, dans des conditions satisfaisantes de rentabilité, au développement ultérieur de l'aviation commerciale.

3. Les négociations engagées à ce sujet et qui sont encore en cours à l'heure actuelle, se sont orientées vers la création d'un organisme commun, qui, sous la dénomination d'« Air-Union », groupera la Sabena, Air France, la Lufthansa et Alitalia.

D'une manière générale, Air-Union réalise l'intégration de l'exploitation commerciale des quatre sociétés membres. Cet organisme mettra sur pied un service commercial commun dont l'action se développera dans le cadre d'un programme commun d'exploitation.

In dit programma krijgt iedere partner een aandeel toegewezen dat met de omvang van zijn middelen overeenstemt. Dit aandeel zal bij een gebeurlijke latere expansie moeten evolueren naar verdelingsquota's, die voorafgaandelijk volgens objectieve grondslagen werden bepaald.

Deze organisatie maakt aldus een einde aan de handelsconcurrentie tussen de partners en leidt tot de samenvoeging van cliënteel en productiemiddelen.

Iedere deelnemende maatschappij behoudt evenwel haar eigen persoonlijkheid en blijft eigenares van het vliegend materieel, dat geïmmatriculeerd blijft in de Staat waartoe de maatschappij behoort.

4. Wegens de belangrijke problemen die dergelijk ontwerp doen rijzen op het vlak van de respectievelijke regeringen, hebben de diensten voor de burgerluchtvaart van de vier betrokken landen nauwe contacten met mekaar aangeknoopt teneinde deze problemen gemeenschappelijk te onderzoeken.

De eerste werkzaamheden hebben de noodzakelijkheid van een internationale overeenkomst doen blijken om de formule van de voorgenomen samenwerking tot haar volle recht te doen komen.

Dit ontwerp wordt thans uitgewerkt en zal na ondertekening te gelegener tijd ter goedkeuring aan het Parlement worden voorgelegd.

* *

Uw verslaggever, na de bezorgdheid van uw Commissie ter zake in herinnering te hebben gebracht, is van oordeel dat niet genoeg nadruk kan worden gelegd op het stijgend belang van de luchtveiligheid en dit wegens de normale ontwikkeling van het luchtverkeer en het steeds groter wordend aantal straalvliegtuigen.

De controle op het luchtverkeer heeft dan ook een steeds zwaardere verantwoordelijkheid te dragen; er moet bijgevolg een beroep worden gedaan op een elitepersoneel met een beproefde bevoegdheid en in voldoende aantal om zijn belangrijke opdracht te vervullen.

Uw Commissie heeft met voldoening kennis genomen van de geruststellende verklaringen van de Minister betreffende dit belangrijk probleem.

D. — STEMMINGEN.

Door een lid werd een amendement ingediend, strekkende tot verhoging van de toelage aan Via Secura (art. 24-15 van de begroting, blz. 13) van 300.000 tot 500.000 frank.

Het lid wijst er op dat deze vereniging een doelmatige krachtsinspanning doet tot het voorkomen van ongevallen, en is van oordeel dat de verhoogde subsidie noodzakelijk is.

De Minister bestrijdt het amendement en voert aan dat men in 1959 de aankoop voorzag van een speciale uitgesuste wagen met het doel de propaganda te verbeteren.

Chaque société membre se voit réserver, dans le cadre de ce programme, une part proportionnelle à l'importance de ses moyens propres. En cas d'expansion nouvelle, cette part devra évoluer vers des quotas de répartition préalablement fixés sur des bases objectives.

Ainsi donc, cette organisation supprime la concurrence commerciale entre les partenaires et réalise la mise en commun des potentiels de clientèle et des moyens de production.

Toutefois, chaque société membre conserve sa personnalité propre et demeure propriétaire du matériel volant, lequel continue à être immatriculé dans l'Etat auquel ressortit la société en question.

4. En raison des problèmes importants qu'un tel projet pouvait soulever au niveau des divers gouvernements, les administrations de l'aéronautique civile des quatre pays intéressés ont établi entre elles des contacts étroits en vue d'effectuer une étude commune de ces problèmes.

Les premiers travaux ont mis en évidence la nécessité de prévoir une convention internationale si l'on veut que la formule de coopération envisagée puisse produire son plein effet.

Ce projet est en voie d'élaboration et, après signature, il sera soumis en temps opportun à la ratification parlementaire.

* *

Rappelant les préoccupations de votre Commission, votre rapporteur estime qu'on ne saurait assez insister sur l'importance croissante de la sécurité aérienne en raison du développement normal du trafic aérien et de la mise en ligne d'un nombre toujours croissant d'avions de transport à réaction.

Le contrôle du mouvement aérien assume de ce fait des responsabilités de plus en plus lourdes et doit dès lors être doté d'un personnel d'élite, d'une compétence éprouvée et suffisamment nombreux pour remplir l'importante mission qui lui est confiée.

Votre Commission a enregistré avec satisfaction les explications rassurantes que le Ministre a données au sujet de ce grave problème.

D. — VOTES.

Un membre a déposé un amendement tendant à augmenter de 300.000 à 500.000 francs la subvention à Via Secura (art. 24-15 du budget, p. 12).

Il signale les efforts efficaces fournis par cette association en matière de prévention des accidents et il estime que l'augmentation demandée s'impose.

Le Ministre s'est opposé à cet amendement, en faisant remarquer qu'en 1959, on prévoyait l'acquisition d'un véhicule spécial en vue de l'amélioration de la propagande.

Het amendement wordt verworpen met 8 tegen 6 stemmen.

* *

Het wetsontwerp werd met 8 tegen 6 stemmen aangenomen.

Dit verslag is eenparig aangenomen.

De Verslaggevers, *De Voorzitter-Verslaggever,*
J. DE GRAUW. H. DELPORT.
J. STUBBE.

L'amendement a été rejeté par 8 voix contre 6.

* *

Le projet de loi a été adopté par 8 voix contre 6.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Les Rapporteurs, *Le Président-Rapporteur,*
J. DE GRAUW. H. DELPORT.
J. STUBBE.