

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1934-1935	N° 129	Zittingsjaar 1934-1935	
N° 4xvi: BUDGET.	SEANCE du 12 avril 1935	VERGADERING van 12 April 1935	BEGROOTING N° 4xvi.

BUDGET
du Ministère des Transports
pour l'exercice 1935.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES CHEMINS
DE FER, POSTES, TELEGRAPHES ET NAVIGATION (1)
PAR M. RENIER.

MADAME, MESSIEURS,

Les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le travail parlementaire doit s'accomplir et l'urgence que présente la discussion et les votes des budgets font que votre commission n'a pu s'attacher qu'aux conséquences qu'entraîne la crise des transports dans notre pays et à la recherche de remèdes.

Le Sénat a d'ailleurs examiné le budget dans ses autres détails et, en sa séance du 3 courant, l'a approuvé par 112 voix contre 2.

Reprenant l'ordre d'idées énoncé ci-dessus et vu l'importance des problèmes posés devant la Commission par rapport à nos moyens de transports, leur position dans notre économie et la situation de notre railway national surtout, nous avons cru devoir, d'initiative, rechercher tous les éléments susceptibles de nous intéresser et, en nous inspirant, dans certains cas, du rapport du Sénat, apporter des suggestions que la Chambre appréciera.

Si, par la crise économique qui sévit dans le monde et dont notre pays souffre d'une façon particulière, notre réseau ferré est atteint dans la même proportion, il souffre par surcroît d'un autre et grand mal : la concurrence.

Avant d'examiner les conséquences de cette concurrence et la position des autres moyens de transports, dont cer-

(1) La Commission était composée de MM. Hallet, président, Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Gefens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet.

Le présent rapport n° 129 a été distribué le 13 avril 1935. (Art. 4 de la résolution de la Chambre relative à l'examen des Budgets.)

BEGROOTING
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1935.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE SPOORWEGEN,
POSTERIJEN, TELEGRAFEN EN SCHEEPVAART (1)
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER RENIER.

MEVROUW, MIJNE HEEREN

Wegens de buitengewone omstandigheden waarin het parlementair werk geschiedt moet en de spoedeisende behandeling en stemming van de begrotingen, is uw Commissie slechts kunnen stilstaan bij de gevolgen van de voerercrisis in ons land en bij het opsporen van de gepaste middelen daartegen.

Trouwens, de Senaat heeft de begroting tot in bijzonderheden onderzocht, in zijn vergadering van 3 dezer en heeft ze met 112 stemmen tegen 2 aangenomen.

In het hierboven aangeduide verband en wegens de belangrijkheid van de vraagstukken welke de Commissie te behandelen heeft, met betrekking tot onze verkeersmiddelen en de plaats welke deze in 's lands bedrijfsleven innemen, en vooral wegens den toestand van ons nationaal spoorwegnet, hebben wij gemeend, uit eigen beweging, al de elementen op te sporen, welke uw belangstelling kunnen opwekken. In sommige gevallen, hebben wij ons hierbij laten leiden door het verslag van den Senaat en geven wij wenken waarover de Kamer haar oordeel uitspreken kan.

Indien tengevolge van de wereldcrisis, waaronder ons land bijzonder te lijden heeft, ons spoorwegnet in dezelfde mate getroffen wordt, lijdt het bovendien nog aan een andere groote kwaal : de mededinging.

Vooraleer de gevolgen te onderzoeken van deze mededinging, alsmede den toestand van de andere verkeersmid-

(1) De Commissie bestond uit de HH. Hallet, voorzitter, Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Gefens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet.

Dit verslag n° 129 werd rondgedrukt op 13 April 1935. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrotingen.)

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1934-1935	N° 129		Zittingsjaar 1934-1935
N° 4xvi: BUDGET.	SEANCE du 12 avril 1935	VERGADERING van 12 April 1935	BEGROOTING N° 4xvi.

BUDGET
du Ministère des Transports
pour l'exercice 1935.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES CHEMINS
DE FER, POSTES, TELEGRAPHES ET NAVIGATION (1)
PAR M. RENIER.

MADAME, MESSIEURS,

Les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le travail parlementaire doit s'accomplir et l'urgence que présente la discussion et les votes des budgets font que votre commission n'a pu s'attacher qu'aux conséquences qu'entraîne la crise des transports dans notre pays et à la recherche de remèdes.

Le Sénat a d'ailleurs examiné le budget dans ses autres détails et, en sa séance du 3 courant, l'a approuvé par 112 voix contre 2.

Reprenant l'ordre d'idées énoncé ci-dessus et vu l'importance des problèmes posés devant la Commission par rapport à nos moyens de transports, leur position dans notre économie et la situation de notre railway national surtout, nous avons cru devoir, d'initiative, rechercher tous les éléments susceptibles de nous intéresser et, en nous inspirant, dans certains cas, du rapport du Sénat, apporter des suggestions que la Chambre appréciera.

Si, par la crise économique qui sévit dans le monde et dont notre pays souffre d'une façon particulière, notre réseau ferré est atteint dans la même proportion, il souffre par surcroît d'un autre et grand mal : la concurrence.

Avant d'examiner les conséquences de cette concurrence et la position des autres moyens de transports, dont cer-

(1) La Commission était composée de MM. Hallet, président, Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geuens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan.

BEGROOTING
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1935.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE SPOORWEGEN,
POSTERIJEN, TELEGRAFEN EN SCHEEPVAART (1)
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER RENIER.

MEYROUW, MIJNE HEEREN

Wegens de buitengewone omstandigheden waarin het parlementair werk geschiedt moet en de spoedeisende behandeling en stemming van de begrotingen, is uw Commissie slechts kunnen stilstaan bij de gevolgen van de vervoercrisis in ons land en bij het opsporen van de gepaste middelen daartegen.

Trouwens, de Senaat heeft de begroting tot in bijzonderheden onderzocht, in zijn vergadering van 3 dezer en heeft ze met 112 stemmen tegen 2 aangenomen.

In het hierboven aangeduide verband en wegens de belangrijkheid van de vraagstukken welke de Commissie te behandelen heeft, met betrekking tot onze verkeersmiddelen en de plaats welke deze in 's lands bedrijfsleven innemen, en vooral wegens den toestand van ons nationaal spoorwegnet, hebben wij gemeend, uit eigen beweging, al de elementen op te sporen, welke uw belangstelling kunnen opwekken. In sommige gevallen, hebben wij ons hierbij laten leiden door het verslag van den Senaat en geven wij welen waarover de Kamer haar oordeel uitspreken kan.

Indien tengevolge van de wereldcrisis, waaronder ons land bijzonder te lijden heeft, ons spoorwegnet in dezelfde mate getroffen wordt, lijdt het bovendien nog aan een andere groote kwaal : de mededinging.

Vooraleer de gevolgen te onderzoeken van deze mededinging, alsmede den toestand van de andere verkeersmid-

(1) De Commissie bestond uit de HH. Hallet, voorzitter, Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geuens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan.

tains ne souffrent pas moins, nous nous attacherons à la situation de la Société Nationale des Chemins de fer. La lecture des bilans des derniers exercices de cette Société fait apparaître une situation qui ne manque pas d'être inquiétante.

L'examen, depuis sa fondation, du tableau statistique et comparatif des exercices financiers que nous reproduisons page 3 le démontre en suffisance.

Si nous ajoutons à ce tableau les résultats connus des derniers mois du présent exercice, les pertes sont, charges financières comprises, de 35 millions pour janvier et de 45 millions pour février.

A cette cadence de pertes, même en tenant compte de l'accroissement de voyageurs et de touristes étrangers escomptés grâce à l'Exposition de Bruxelles, le total des pertes envisagées pour l'exercice en cours, dépassera celles des exercices précédents.

Une certaine reprise d'activité industrielle et commerciale ne suffirait même pas à redresser la situation.

Si, par surcroît, on constate — le tableau ci-dessous en fait foi — que le fonds de réserves de la Société Nationale des Chemins de fer qui, en 1931, était de 404 millions, est aujourd'hui complètement épuisé, il n'est pas exagéré de dire que pareille situation fait apparaître un avenir sombre dans un temps plus ou moins rapproché.

Il importe, en conséquence, d'en analyser, quelque peu, les causes et d'en rechercher les remèdes.

La crise économique apparaît incontestablement comme étant la cause principale.

Mais il est d'autres facteurs, moins importants en apparence, qui ont cependant leur influence sur les résultats d'exploitation de nos chemins de fer.

Le déficit du trafic voyageurs est, annuellement, d'environ 500 millions.

Or, ce déficit est dû, en une sérieuse partie, à ce que 79 p. c. de l'ensemble des voyageurs sont transportés à prix réduits et que toutes les mesures de réorganisation qu'on pourrait prendre ou prévoir ne sauraient pallier cette insuffisance.

Pour que la Chambre puisse se faire une idée exacte des réductions auxquelles la S. N. est astreinte, soit par des obligations qui lui sont imposées, soit par mesure de préservation pour faire face à la concurrence, depuis le début de la crise notamment, nous donnons ci-après le pourcentage des réductions et des catégories de voyageurs auxquelles elles sont consenties.

Dans les 79 p. c. des voyageurs transportés à prix réduit les abonnés de toutes catégories (ouvriers, ordinaires, scolaires et hebdomadaires) interviennent pour 63 p. c.

Les 19 p. c. restant sont représentés par les catégories de personnes désignées ci-après lesquelles bénéficient d'une réduction de :

A. 75 p. c. : les militaires et ex-militaires belges invalides de la guerre pensionnés comme tels ainsi que les ex-militaires français et canadiens invalides de la guerre habitant en Belgique;

delen, waarvan sommige evenzeer getroffen zijn, zullen wij den toestand onderzoeken van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen. Uit de lezing van de balans van de laatste jaren van deze Maatschappij, blijkt dat de toestand allesbehalve geruststellend is.

Het onderzoek van de statistische en vergelijkende tabel van de financiële dienstjaren, welke wij blz. 3 overnemen, toont zulks zeer duidelijk.

Indien wij aan deze tabel de uitslagen toevoegen van de laatste maanden van dit dienstjaar, bedragen de verliezen, met inbegrip van de financiële lasten, 35 miljoen voor Januari en 45 miljoen voor Februari.

Indien de verliezen in dezelfde mate toenemen, zal het totaalcijfer van de verliezen voor het loopend dienstjaar, zelfs wanneer men rekening houdt met de vermeerdering van het reizigers- en vreemdelingenverkeer tijdens de Tentoonstelling van Brussel, dit van de vorige dienstjaren overschrijden.

Een gewisse opleving van nijverheid en handel zou zelfs niet volstaan om den toestand te verbeteren.

Wanneer men, bovendien, ziet — zooals uit bovenstaande tabel blijkt — dat het reservefonds van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, hetwelk in 1931, 404 miljoen bedroeg, thans volkomen opgebruikt is, mag men, zonder overdrijving, zeggen dat men wel een sombere toekomst tegemoet gaat.

Bijgevolg, is het van belang de oorzaken hiervan na te gaan en de middelen daartegen op te sporen.

De economische crisis is, ongetwijfeld, de hoofdoorzaak. Er zijn echter andere, in schijn minder belangrijke factoren welke hun invloed doen gelden op de bedrijfsuitkomsten onzer spoorwegen.

Het tekort op het reizigersverkeer bedraagt, jaarlijks, ongeveer 500 miljoen.

Welnu, dit tekort is, grootendeels, hieraan te wijten dat 79 t. h. van al de reizigers vervoerd worden tegen verminderde prijzen en dat de herinrichtingsmaatregelen welke men zou kunnen nemen of voorzien, dit tekort niet kunnen aanvullen. Opdat de Kamer zich een juiste voorstelling kunne maken van de inkrimpingen waartoe de Nationale Maatschappij, hetzij tengevolge van de verplichtingen welke haar opgelegd worden, hetzij uit zelfbehoud om het hoofd te bieden aan de mededinging, sedert het begin van de crisis is moeten over gaan, geven wij hieronder het percent van de prijsverminderingen en van de categorieën reizigers waaraan zij toegestaan worden.

Onder de 79 t. h. reizigers welke vervoerd worden tegen verminderden prijs, komen de abonneuten van alle categorieën (werklieden-, gewone school- en weekabonneuten) in aanmerking voor 63 t. h.

De overige 19 t. h. behooren tot de hiernavolgende categorieën van personen welke een prijsvermindering genieten van :

A. — 75 t. h. :

— de militairen en Belgische oudsrtijders die ooglogs-invalide en gepensionneerd zijn, alsmede de Fransche en Canadese strijders oorlogsinvaliden die in België woonachtig zijn;

Résultats financiers de la S. N. C. F. B. — Financieele uitslagen van de N. M. B. S.

Tous les chiffres en millions de francs — Al de cijfers in miljoenen frank.

Années Jaren	Dividende des actions ordinaires État Résultat annuel Dividend der gewone aandelen Staat Jaarlijkse uitslag	Dividende des actions privilégiées État der preferenceaandelen		Fonds de réserve Soldes cumulés Reservefonds Gecumuleerde saldo's	Fonds de renouvellement Hervatruwingsfonds			Avances et emprunts Soldes cumulés, Art. 41 de la loi du 23 juillet 1926. Voorschotten en leningen, Gecumuleerde saldo's, Art. 44 der wet van 23 Juli 1926.	Profits et pertes. Résultat de l'exercice (y compris report à nouveau). Winsten en verliezen, Uitslag van het dienstjaar (met inbegrip nieuwe overdracht).
		État Staat	Porteurs Houders		Recettes Ontvangsten	Dépenses Uitgaven	Soldes cumulés Gecumuleerde saldo's		
1926-1927 (16 mois) (16 maand)	270	135	135	95.2	380.4	153.9	226.5	80.9	+ 393.6
1928	200	100	100	176.3	451.5	202.6	478.4	80.9	+ 461.0
1929	200	100	100	276.5	456.9	259.7	675.6	105.9	+ 445.6
1930	400	50	50	382.3	472.2	875.4	772.4	497.6	+ 226.9
1931	—	—	—	404.5	475.8	395.6	832.6	1,097.6	+ 2.6
1932	—	—	—	441.4	476.9	310.9	618.7	1,098.4	— 287.1
1933	—	—	—	28.4	547.6	489.3	977.1	1,098.4	— 115.8
1934	—	—	—	0	583.4	544.2	116.2	1,098.4	— 156.2

Nous constatons donc que les exercices 1932, 1933 et 1934 se soldent par un mali dont le total atteint : 590 millions.

Wij stellen dus vast dat de dienstjaren 1932, 1933 en 1934 sluiten met een gezamenlijk tekort van 590 miljoen.

Les journalistes professionnels;

Les correspondants des grands journaux quotidiens ou des grandes agences d'information.

B. 50 p. c. : les enfants âgés de 4 à 10 ans;

Les officiers en activité de service;

Les sous-officiers et hommes de troupe, voyageant isolément à la faveur d'un congé;

Les infirmières et sœurs hospitalières attachées à l'armée;

Les militaires européens des troupes de la colonie;

Les médecins agréés de la Société Nationale des Chemins de fer belges qui étaient agréés avant le 1^{er} août 1914 et qui réunissent des conditions déterminées;

Les civils invalides de la guerre ayant au moins 25 p. c. d'invalidité;

Les membres des familles nombreuses comprenant au minimum 4 enfants non mariés de moins de 21 ans;

Les aveugles dont la cécité est établie et qui ont besoin, pour vivre, du produit de leur travail;

Les élèves d'établissements d'instruction en voyage scolaire à la condition qu'il soit pris au moins 10 billets;

Les boys-scouts, les girl-guides et girl-reserves se déplaçant en groupe et à la condition qu'il soit pris au moins 10 billets;

Les émigrants qui réunissent des conditions déterminées;

Les indigents rapatriés.

C. 35 p. c. : les membres de sociétés notoirement connues se déplaçant en groupe de 12 personnes au moins;

Les élèves se rendant en vacances ou en revenant, sur production d'une attestation délivrée par l'établissement d'instruction;

Les congressistes.

D. 25 p. c. : les officiers de réserve des troupes métropolitaines;

Les officiers de réserve des troupes de la colonie;

Les officiers pensionnés par limite d'âge ou avant cette limite, par suite de maladie ou d'infirmité.

Au vu de ces réductions on peut se demander quelle serait l'entreprise importante qui, consentant les mêmes avantages, dans les circonstances actuelles, arriverait à boucler son budget.

Pour ce qui concerne le trafic des marchandises on constate, d'autre part, que, indépendamment des centaines de tarifs spéciaux consentis en faveur de nombreuses industries pour le transport de leurs produits, destinés à l'exportation notamment, l'obligation dans laquelle s'est trouvée la Société Nationale des Chemins de fer de réduire d'une façon générale ses tarifs marchandises de 10 p. c., a amené une réduction de recettes de l'ordre de 120 millions de francs par an.

— de beroepsdagbladschrijvers;

— de berichtgevers van de groote dagbladen of de groote persagentschappen.

B. — 50 t. h. :

— de kinderen van 4 tot 10 jaar;

— de officieren in actieven dienst;

— de onderofficieren en manschappen die afzonderlijk reizen met een verlofpas;

— de ziekenverpleegsters en ziekenzusters die aan het leger gehecht zijn;

— de Europeesche militairen van het koloniaal leger;

— de dokters van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die vóór 1 Augustus 1914 toegelaten werden en aan de vereischte voorwaarden voldoen;

— de burgers oorlogsinvaliden met ten minste 25 t. h. invaliditeit;

— de leden van de groote gezinnen met ten minste 4 ongetrouwde kinderen onder de 21 jaar;

— de blinden wier blindheid vastgesteld werd en die met werken den kost moeten verdienen;

— de leerlingen van de onderwijsinrichtingen die op schoolreis zijn, mits ten minste 10 biljetten genomen werden;

— de boy-scouts, de girl-guides en girl-reserves, die in groep reizen, mits ten minste 10 biljetten genomen worden;

— de landverhuizers die voldoen aan de vereischte voorwaarden;

— de gerapatrieerde behoeftigen;

C. — 35 t. h. :

— de leden van bekende maatschappijen die in groep van ten minste 12 personen reizen;

— de leerlingen die met verlof gaan of uit verlof terugkeeren, mits overlegging van een bewijs van de onderwijsinrichting;

— de congresgangers.

D. — 25 t. h. :

— de reserve-officieren van het leger van het moederland;

— de reserve-officieren van het koloniaal leger;

— de gepensioneerde officieren die den leeftijdsgrens bereikt hebben of vóór dezen leeftijdsgrens gepensionneerd werden wegens ziekte of gebrekkelijkheid.

Wanneer men die prijsverminderingen nagaat, mag men zich afvragen; welke belangrijke onderneming, door in de huidige omstandigheden, dezelfde voordeelen te verleenen, hare begroting in evenwicht zou kunnen houden.

Wat het goederenverkeer betreft, stelt men, anderzijds, vast, dat, afgezien van de honderden bijzondere tarieven welke aan talrijke nijverheden werden toegestaan voor het vervoer van hunne producten, inzonderheid voor den uitvoer bestemd, de verplichting waartoe de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zich gedwongen vond om op de goederentarieven eene algemeene vermindering van 10 t. h. toe te passen, een vermindering van ontvangsten voor gevolg heeft gehad van ongeveer 120 miljoen frank 's jaars.

Cette mesure a été prise en vue de provoquer une recrudescence du trafic marchandises; mais, depuis son application, les données connues semblent établir que c'est le contraire qui se produit.

Un autre facteur qui influence défavorablement l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses, est l'accroissement continu des charges de pensions que l'Etat, lors de la création de la Société Nationale des Chemins de fer, a porté au compte de celle-ci, aucun fonds de pension ne lui ayant été remis.

Or, le montant des pensions va, d'année en année, en augmentant. A l'heure actuelle il est de l'ordre de 400 millions annuellement. Cette proportion deviendra plus forte encore du fait que le nombre de pensionnés augmente cependant que l'effectif des agents en activité diminue.

D'après un calcul approximatif la quote-part que la Société Nationale supporte des pensions correspondantes aux années de service accomplies pour compte de l'Etat par les agents du chemin de fer, déjà admis ou à admettre à l'avenir à la retraite, serait de l'ordre de 180 millions annuellement.

Serait-il équitable de réclamer, en faveur de la Société Nationale, des dédommagements, en tout ou partie, des charges incombant à l'Etat ou qu'elle supporte pour compte de l'Etat?

En toute logique on devrait pouvoir répondre affirmativement. Mais il est des circonstances qui sont plus fortes que la logique elle-même; c'est, pour l'Etat, le moyen de payer.

Nous craignons cependant, le déficit menaçant de devenir chronique, que la question ne doive être envisagée dans un avenir plus ou moins rapproché, à moins que d'autres mesures ne soient prises en temps utile.

Mais quelles mesures?

Il faudrait, en premier lieu, examiner les moyens pris ou envisagés par la Société Nationale des Chemins de fer, elle-même, pour supputer ce qu'on peut en escompter.

A cette demande la Société Nationale a énuméré les diverses mesures qu'elle a prises pour améliorer son trafic « voyageurs »: Ce sont: la mise en service de « trains légers » vulgairement appelés « trottinettes »; d'automotrices à vapeur ou à essence; la création de services d'autobus; de trains-promenade, de trains-surprises, de trains-radio. Enfin, la Société affirme que le meilleur moyen de regagner du trafic est de procurer aux voyageurs le maximum de confort et de sécurité ajoutant que, pour cela, elle devrait pouvoir mettre des voitures métalliques sur toutes ses lignes de façon à supprimer le danger que présentent les voitures en bois à trois essieux.

Cherchant, d'autre part, à compresser ses dépenses, la Société pratique une politique tendant à « supprimer » ou à « vicinaliser » un nombre assez considérable de lignes secondaires dont l'exploitation est, dit-on, déficitaire.

La rationalisation du travail dans les ateliers est poussée au « summum » des possibilités et les compressions de

Die maatregel werd genomen om eene vermeerdering van het goederenverkeer te bekomen; doch, sedert de toepassing er van, zou men uit de gekende gegevens eerder afleiden dat het tegenovergestelde zich heeft voorgedaan.

Een andere factor, die een ongunstigen invloed uitoefent op de ontvangsten met betrekking tot de uitgaven, is de gestadige aangroei van de pensioenlasten, welke door den Staat, bij de oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, op rekening dezer laatste werden gebracht, alhoewel haar geen enkel pensioenfonds werd overgemaakt.

Nochtans, vermeerderd het bedrag der pensioenen van jaar tot jaar. Thans bedraagt het jaarlijks 400 miljoen. Die verhouding zal nog toenemen, doordat het getal gepensionneerden aangroeit, terwijl de getalsterkte van de in dienst zijnde beambten afneemt.

Volgens eene benaderende berekening, zou het aandeel te dragen door de Nationale Maatschappij, in de pensioenen, overeenstemmende met de dienstjaren doorgebracht voor rekening van den Staat, door de spoorwegbeambten, die nu reeds, of in de toekomst, een pensioen ontvangen, ongeveer 180 miljoen 's jaars bedragen.

Ware het redelijk, ten gunste van de Nationale Maatschappij, eene geheele of gedeeltelijke vergelding te vragen wegens de lasten die door den Staat verschuldigd zijn en die zij te dragen heeft voor rekening van den Staat?

Logisch zou men bevestigend moeten kunnen antwoorden, doch er zijn omstandigheden die sterker zijn dan de logica zelf; namelijk voor den Staat, de mogelijkheid om te betalen.

Wij vreezen echter, daar het tekort dreigt chronisch te worden, dat in een nabije of verre toekomst, het vraagstuk zal moeten onderzocht worden; ten ware andere maatregelen op tijd en stond getroffen worden.

Doch welke maatregelen?

Vooreerst zouden de maatregelen moeten onderzocht worden, die door de Nationale Spoorwegmaatschappij zelf werden getroffen of in 't vooruitzicht gesteld, ten einde na te gaan wat er van kan verwacht worden.

Op dit verzoek, heeft de Nationale Maatschappij geantwoord met de onderscheidene maatregelen op te sommen, die zij getroffen heeft om het « reizigers »-verkeer te verbeteren. Dit zijn: het in dienst stellen van « lichte treinen », door het volk « trottinetten » geheeten; van stoom- of benzinemotorwagens; het invoeren van autobusdiensten; van uitstap-treinen; van verrassings-treinen, van radio-treinen. Tenslotte, beweert de Maatschappij dat de beste manier om het verkeer te doen toenemen er in bestaat aan de reizigers het maximum comfort en veiligheid te verzekeren en zij voegt er aan toe, dat zij daarvoor metalen rijtuigen op al de lijnen zou moeten kunnen in dienst stellen, ten einde het gevaar te vermijden, dat de houten rijtuigen op 3 assen opleveren.

Ten einde anderzijds haar uitgaven in te krimpen, tracht de Maatschappij een nogal belangrijk aantal ondergeschikte lijnen, wier bedrijfsneming, zegt men, verlies laat, « af te schaffen » of te « vicinaliseeren ».

De rationalisatie van den arbeid in de werkhuizen is

personnel, dans tous les domaines, sont poursuivies jusqu'aux dernières extrémités.

A ce sujet nous pensons qu'il est intéressant de souligner que, en 1924, l'effectif du personnel des chemins de fer de l'Etat était de 130,184 agents; en 1927, lors de la création de la Société Nationale des Chemins de fer, ce nombre était réduit à 103,067 agents; qu'enfin au 1^{er} janvier 1935, l'effectif a été ramené à 77,798 agents, soit 52,386 agents en moins qu'en 1924 et 25,269 en moins qu'en 1927.

Au sujet des mesures prises par la Société Nationale des Chemins de fer pour ranimer son trafic « voyageurs », nous n'entendons nullement minimiser les efforts qu'elle a déployés. Mais nous partageons l'opinion donnée par le rapporteur du projet au Sénat, à savoir qu'il y a lieu de rester sceptique quant à l'efficacité des mesures prises.

Ces mesures sont, en effet, trop fragmentaires pour apporter une amélioration notable à la situation. Les événements sont d'ailleurs venus démontrer par leurs résultats que l'on restait toujours très loin du but à atteindre.

Quant à la « suppression » ou à la « vicinalisation » de lignes secondaires autant que pour les compressions de personnel, nous ne pouvons que nous faire l'écho des plaintes nombreuses, tant du public que du personnel intéressé, nous signalées par des membres de la Commission.

Des questions posées à la Commission et des réponses faites, à la suite de ce rapport, la Chambre appréciera si l'établissement d'un programme d'ensemble en concordance avec une politique plus audacieuse de transports par rail ne serait pas de nature à escompter de meilleurs résultats pour l'avenir.

Nous avons dit que avant de recourir à une intervention éventuelle de l'Etat pour combler, en tout ou partie, le déficit du chemin de fer, il y aurait lieu d'envisager toutes les mesures susceptibles d'y parer.

A cet effet, il nous reste l'élément le plus déterminant à examiner : c'est la concurrence entre les différents moyens de transports et le mal qui en résulte pour chacun : rail, eau et route.

Il nous faut bien reconnaître, au point où nous en sommes, que cette concurrence crée une véritable anarchie dans nos moyens de transports.

Le chemin de fer se plaint avec raison de ce que, pour le transport des « voyageurs », il supporte des charges par réductions de tarifs que ses concurrents ne supportent pas. Au moins dans les mêmes proportions. Il se plaint aussi, pour le transport des « marchandises » du fait que ses concurrents ne sont point tenus comme lui à transporter tout ce qui se présente et à publier des tarifs.

Comme remède, le chemin de fer réclame l'égalité de traitement.

La batellerie de son côté crie misère. Des échos et des plaintes qui nous parviennent il semble bien qu'elle succombe, en grande partie, sous le poids de ses charges hy-

zoover mogelijk doorgedreven en de beperking van het personeel wordt op alle gebied tot het uiterste vervolgd.

Wij denken dat het hier niet zonder belang is te onderlijnen dat, in 1924, het Rijksspoorwegpersoneel uit 130,184 beambten bestond; in 1927, bij de oprichting van de Nationale Spoorwegmaatschappij, was dit aantal teruggebracht op 103,067 beambten; op 1 Januari 1935, eindelijk, was het effectief herleid tot 77,798 beambten, of 52,386 beambten minder dan in 1924 en 25,269 minder dan in 1927.

Wat de maatregelen betreft, die de Nationale Spoorwegmaatschappij getroffen heeft om het « reizigers »-verkeer te doen toenemen, wij willen haar pogingen toegenaamd niet verkleinen. Doch wij deelen de meening van den verslaggever van het ontwerp in den Senaat : dat men sceptisch moet blijven betreffende de doelmatigheid der getroffen maatregelen.

Deze maatregelen zijn inderdaad te fragmentarisch om een merkelijke verbetering in den toestand te kunnen brengen. De gebeurtenissen hebben overigens door hun uitslagen bewezen dat men nog steeds ver bleef van het te bereiken doel.

Wat betreft de « afschaffing » of « vicinalisatie » van ondergeschikte lijnen, evenals de inkrimpingen van personeel, wij kunnen slechts de tatrijke klachten weergeven, zoowel vanwege het publiek als vanwege het betrokken personeel, waarop ons werd gewezen door leden der Commissie.

Uit in de Commissie gestelde vragen en de antwoorden die on het einde van dit verslag worden gegeven, kan de Kamer oordeelen of een volledig programma, in aansluiting met een meer gedurfde politiek van vervoer per spoor, geen betere uitslagen zou opleveren in de toekomst.

Wij zegden dat, alvorens te besluiten tot een gebeurlijke tusschenkomst van den Staat om het tekort van den spoorweg geheel of ten deele aan te vullen, al de maatregelen moesten overwogen worden die hierin konden verhelpen.

Hiervoor, moeten wij nog het meest beslissend element onderzoeken : de mededinging tusschen de verschillende vervoermiddelen en het kwaad dat er voor ieder uit voortkomt : spoor, water en weg.

Wij moeten wel erkennen, nu wij zoover zijn, dat deze mededinging een werkelijke anarchie schept in onze vervoermiddelen.

De spoorweg klaagt er terecht over dat hij, voor het vervoer der « reizigers », door tarief-verminderingen, lasten draagt die zijn mededingers niet hebben, ten minste niet in dezelfde verhoudingen. Hij klaagt insgelijks, wat betreft het vervoer der « goederen », over het feit dat zijn mededingers niet zooals hij alles moeten vervoeren wat zich aanbiedt en geen tarieven moeten bekendmaken.

Als remedie vraagt de spoorweg gelijke behandeling.

De binnenscheepvaart roept insgelijks om hulp. Uit de échos's en klachten die ons toekomen, maken wij op dat zij grootendeels bezwijkt onder de hypothecaire lasten. Zij

pothécaires. Elle reçoit, directement ou indirectement, des subsides, mais ces subsides ne la tirent cependant pas d'affaire. Elle pratique l'avilissement des frets et ceux-ci ne sont plus rémunérateurs.

Les entreprises de transports par routes qui amortissent leur matériel récriminent. Elles sont contrôlées et doivent satisfaire au paiement des taxes et respecter les lois sociales. Elles sont lourdement handicapées du fait de la concurrence des transporteurs « marrons », qui, en de trop nombreux cas, ne satisfont point aux obligations ou à toutes les obligations imposées aux entreprises régulières. Avec raison, elles demandent une réglementation.

On ne saurait, plus objectivement, analyser la situation réelle de chacun des moyens de transports.

Quelles sont les premières constatations qu'il y a lieu de faire ? C'est que, dans l'ensemble il y a des doubles emplois dans les moyens de transports, d'où l'âpreté dans la dispute du trafic au détriment de chacune des parties.

C'est, qu'ensuite, il y a un important capital qu'on n'arrive plus à rémunérer, ce qui entraîne des faillites et pour le moins les plus vives récriminations.

Ce capital, au surplus, est en partie gaspillé puisqu'il ne donne rien ou pas grand chose en contre-partie. Il n'améliore pas, pour la clientèle, les moyens de transports; il ne crée pas un outillage mieux coordonné donnant à moindre frais des avantages de prix, de confort, de fréquence ou de rapidité.

Dans le domaine de la modernisation de notre grand réseau ferré, si nous tenons à répéter que la Société Nationale n'a pris que des mesures fragmentaires et insuffisantes, en envisageant le problème des transports dans son ensemble et dans la situation actuelle, cet excès de prudence n'a-t-il pas une excuse ?

N'aurait-il pas été hasardeux, dangereux même, de moderniser à grands frais, en escomptant des résultats d'avenir, sans être plus certain du développement de la clientèle et du partage de celle-ci entre trois moyens qui se la disputent : le rail, l'eau et la route.

En émettant ces considérations nous avons voulu faire apparaître qu'il n'est qu'une solution qui puisse porter remède aux maux dont souffrent nos différents moyens de transports et nos chemins de fer en particulier : c'est la coordination.

La coordination des transports devrait avoir comme objectif principal une certaine égalité de traitement à l'égard du rail, de l'eau et de la route.

Cette égalité réclame une formule, mais il n'est point de formule susceptible de satisfaire à la fois et au mieux de leurs intérêts toutes les parties. La logique s'imposant dans ce cas, la meilleure formule, selon nous, serait d'imposer aux trois régimes les mêmes obligations ou, à ce défaut, un système compensateur appuyé sur ces bases.

Pour atteindre ce but il importerait de créer trois régies

bekomt, rechtstreeks of onrechtstreeks, subsidiën, doch deze subsidiën trekken haar niet uit den slag. Zij verlaagt de vrachtlöonen en deze zijn niet meer winstgevend.

De vervoerondernemingen langs den weg, die hun materiaal afschrijven, klagen ook. Zij worden gecontroleerd, moeten taxes betalen en de sociale wetten naleven. Zij worden zwaar gehandicapt door de mededinging van « gelegenheids »-vervoerders die al te dikwijls de verplichtingen of al de verplichtingen niet nakomen, die worden opgelegd aan de regelmatige ondernemingen. Terecht vragen zij een reglementeering.

Men kan den werkelijken toestand van ieder vervoermiddel niet objectiever ontleden.

Welke vaststellingen moet men vooreerst doen ? Over 't algemeen zijn er te veel vervoermiddelen, vandaar de hevige strijd om het vervoer ten nadeele van elk der partijen.

Vervolgens is er een belangrijk kapitaal dat niet meer rendeert, van daar faillissementen en, ten minste, de bitterste klachten.

Dit kapitaal wordt, daarenboven, gedeeltelijk verspild, gezien het niets of heel weinig als tegenpartij oplevert. Voor de clientèle, worden de middelen van vervoer er niet door verbeterd; het brengt geen beter samengeordend materieel tot stand, hetwelk, mits kleinere kosten, voordeelen zou aanbieden van prijs, comfort, afwisseling of snelheid.

Indien wij er aan houden steeds te herhalen dat, op gebied van de moderniseering van ons groot spoorwegnet, de Nationale Maatschappij slechts fragmentarische en onvoldoende maatregelen heeft genomen, door het verkeersvraagstuk in zijn geheel en volgens den huidige toestand te beschouwen, zou dan die overdreven voorzichtigheid niet te verontschuldigen zijn ?

Ware het niet gewaagd en zelfs gevaarlijk geweest, de moderniseering mits groote kosten door te drijven, in het vooruitzicht van de latere uitslagen, zonder meer zekerheid te bezitten omtrent de uitbreiding van de clientèle en van de verdeling dezer laatste over de drie verkeersmiddelen, die dezelve tot zich trachten te trekken, te weten het spoor, het water en de baan ?

Door die overwegingen te uiten, hebben wij alleen willen doen blijken, dat er slechts eene oplossing is aan de kwaal waardoor onze verschillende verkeersmiddelen zijn aangetast, en onze spoorwegen in 't bijzonder, dit is : de samenordering.

De samenordering van het verkeer zou als hoofddoel eene zekere gelijkheid van behandeling moeten nastreven, ten opzichte van het spoor, het water en de baan.

Voor die gelijkheid is eene formule noodig, doch geen enkele formule kan tevens, en op de meest met hunne belangen overeenstemmende wijze, de verschillende partijen voldoening schenken. Daar, in dit geval, de logiek op de eerste plaats dient te komen, zou, ons inziens, de beste formule bestaan in het opleggen van dezelfde verplichtingen aan de drie stelsels, of, zooniet, een compensatie-stelsel, gevestigd op die grondslagen.

Om dit doel te kunnen bereiken, zouden drie zelfstandige regies moeten tot stand komen, hebbende juridische en

autonomes dotées de statuts juridiques et financiers, les modalités étant à déterminer.

Pour les voies ferrées, Société Nationale et Chemins de fer vicinaux, une politique d'entente s'imposerait au début.

Pour les voies d'eau, l'Office actuel de la navigation pourrait devenir le noyau du nouvel organisme à créer. Il suffirait d'étendre à tout notre réseau de canaux et de voies fluviales, les attributions qu'il exerce aujourd'hui sur une partie de ceux-ci.

Les bateliers deviendraient ses auxiliaires.

A titre d'exemple : en France un décret du 15 mai 1934 établit un monopole de fait sur les voies d'eau pour la batellerie existante.

Un projet de loi, admis par la Commission des Travaux publics et des communications, a pour objet de compléter les dispositions du décret du 15 mai 1934 par l'obligation pour la batellerie de transporter les marchandises dans l'ordre de leur présentation et à des tarifs fixes mettant tous les chargeurs sur un même pied d'égalité.

Peut-être pourrait-on, dans ses meilleures parties, s'inspirer de ce projet.

Pour la route, la régie à constituer engloberait toutes les entreprises de transports par route. Les entrepreneurs de transports par autocars et autocamions en deviendraient ses fermiers, leurs droits acquis seraient respectés.

Le contrôle effectué par la régie au sujet des règlements en cours ou à fixer à tous les transporteurs aurait pour effet bienfaisant d'atteindre la concurrence illicite, représentée par les transporteurs marrons, concurrence qui nuit considérablement aux intérêts des entreprises régulières.

Les services de transports par route dépendant du commerce, de l'industrie ou de l'agriculture qui transportent pour leurs propres besoins, jouiraient d'une réglementation spéciale ou seraient exemptés selon les cas.

Les trois régies constituées pourraient alors, par délégation, former un organisme central de coordination qui examinerait les problèmes d'application et résoudrait les litiges.

L'organisme central de coordination des transports pourrait, au surplus, devenir un élément appréciable pour inventorier et tenir à jour tous les moyens de transports par rail, eau et route, susceptibles d'être requis dans le cas où le pays en aurait besoin.

Ainsi comprise, une solution du problème délicat et complexe de la coordination des transports constituerait le point de départ d'une transformation sans doute profonde de notre outillage national tout en tentant de mettre au point une organisation qui s'avère, de jour en jour, plus urgente et nécessaire.

A ce défaut, l'Etat devra subvenir pour sauver d'une situation intenable les moyens de transports. Nous avons vu

financieles statuten, waarvan de modaliteiten zouden moeten bepaald worden.

Voor de spoorbanen — Nationale Maatschappij en Buurtspoorwegen — zou vooreerst meer verstandhouding moeten worden bereikt.

Voor de waterwegen, zou de huidige dienst der scheepvaart de kern kunnen worden van het op te richten organisme. Hiervoor zou het volstaan zijne bevoegdheden uit te breiden over heel het kanaalnet en over al onze rivierwegen, terwijl zij thans slechts over een gedeelte hiervan worden uitgeoefend.

De bootslieden zouden zijne medewerkers zijn.

Als voorbeeld kan worden aangehaald, dat, in Frankrijk, bij decreet van 15 Mei 1934, eene feitelijke monopolie op de waterwegen tot stand is gekomen voor de bestaande binnenscheepvaart.

Een wetsontwerp, goedgekeurd door de Commissie voor Openbare Werken en voor het Verkeer, heeft ten doel, de bepalingen van het decreet van 15 Mei 1934 aan te vullen met de verplichting, voor de binnenscheepvaart, van de goederen te vervoeren in de volgorde hunner aanbidding, en tegen vaste tarieven, waardoor alle bevrachters op gelijken voet worden gesteld.

Men zou misschien de beste gedeelten van dit ontwerp tot basis kunnen nemen.

Wat de baan betreft, zou de op te richten regie alle vervoersondernemingen per baan kunnen omvatten. De aannemers van het vervoer per auto-car of per motorvoertuig zouden de pachters hiervan worden, en hunne verworven rechten zouden geëerbiedigd worden.

De controle uitgeoefend door de regie over de geldende of aan alle vervoerders op te leggen reglementen zou als heilzamen uitslag opleveren, dat de ongeoorloofde mededinging zou bekampt worden, uitgeoefend door vervoerders zonder vergunning, welke mededinging zeer schadelijk is voor de belangen der regelmatige ondernemingen.

De vervoerdiensten op de baan, afhangende van handel, nijverheid of landbouw, die voor eigen rekening vervoeren, zouden eene bijzondere reglementeering bekomen of zouden hiervan ontslagen worden, naarvolgens de gevallen.

De drie opgerichte regies zouden dan een afvaardiging sturen naar een centraal organisme voor de samenordering, hetwelk de gevallen van toepassing zou behandelen, en de geschillen beslechten.

Het centraal organisme voor samenordering van het vervoer zou, daarenboven, een geschikte inrichting zijn voor het opmaken en het bijhouden van den inventaris van alle vervoermiddelen per spoor, te water en op de baan, die zouden kunnen opgeëischt worden in geval het land ze noodig zou hebben.

Aldus opgevat, zou de oplossing van het kiesche en ingewikkelde vraagstuk van de samenordering van het vervoer het uitgangspunt kunnen vormen van eene ongetwijfeld diepgaande hervorming van onze nationale bewerktuiging, en tevens trachten eene inrichting aan te passen die, van dag tot dag, meer en meer dringend en noodzakelijk blijkt.

Zooniet, zal de Staat moeten tusschenkomen om de vervoermiddelen uit een onhoudbaren toestand te helpen. Wij

que ce sera surtout le cas pour notre grand réseau ferré qui constitue encore et malgré tout le principal outil économique de notre pays.

Dans la situation de détresse que connaît notre pays, l'Etat a d'autres et écrasantes charges à supporter. Il importerait donc que tout ce qui peut être assaini par une réorganisation le soit sans tarder, les demi-mesures ne pouvant plus être envisagées.

Peut-être nos suggestions ne rencontreront-elles pas, entièrement, l'agrément de toutes les parties; mais nous estimons, nécessité faisant loi, que nous devons faire fi des intérêts particuliers trop âprement disputés.

Nous avons considéré, en restant sur le terrain de la plus grande objectivité, que notre devoir était de placer les intérêts généraux du pays au-dessus de tout.

Nous serions heureux si les suggestions que nous avons cru devoir apporter étaient examinées et concrétisées dans le même esprit.

..

Pour ce qui concerne la marine, la Commission s'en réfère aux observations faites par le rapporteur au Sénat. (Document du Sénat n° 65 du 7 mars 1935.)

In fine de son rapport, M. Waucquez a signalé l'impérieuse nécessité de ne pas recourir, pour le moment du moins, à la mise en chantier d'une nouvelle malle pour le service Ostende-Douvres.

Votre Commission est du même avis et attire sérieusement l'attention du Ministre sur ce point.

Le Rapporteur,

H. RENIER.

Le Président,

Max HALLET.

Coût de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers.

Un membre de la Commission a posé la question de savoir à combien s'établit le coût réel de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers et quels sont les avantages qu'on croit pouvoir en retirer par rapport à la traction à vapeur.

Le coût de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers peut s'établir comme suit sur la base des commandes passées; ce qui ne constitue donc plus des estimations.

hebben gezien, dat dit vooral het geval zal zijn voor ons groot spoornet hetwelk nog ondanks alles het voornaamste economische instrument van het land is.

Gezien den huidige noodtoestand van het land, heeft de Staat andere zwaar drukkende lasten te dragen. Al wat nog door eene hervorming opgebeurd zou kunnen worden, zou dit derhalve zonder verwijl moeten ondergaan, daar halve maatregelen thans niet meer in aanmerking kunnen komen.

Misschien zullen onze gedachten niet de volle instemming van alle partijen bekomen; maar wij zijn van oordeel dat, gezien nood geen wet kent, wij alle particuliere belangen, waarvoor te zeer opgetreden wordt, over het hoofd moeten zien.

Wij hebben in overweging genomen, steeds blijvende op het terrein van de ruimste objectiviteit, dat wij tot plicht hebben, de algemeene belangen van het land boven alles te stellen.

Wij zouden gelukkig zijn, moesten de gedachten, welke wij meenden te moeten vooruitzetten, in den zelfden zin, onderzocht en uitgewerkt worden.

..

Wat het zeewezen betreft, verwijst de Commissie naar de bemerkingen van den verslaggever aan den Senaat (Stuk van Senaat, n° 65, van 7 Maart 1935).

Aan het slot van zijn verslag, wijst de heer Waucquez op de groote noodzakelijkheid, minstens voor 't oogenblik, geen nieuwe mailboot voor den dienst Oostende-Dover te laten bouwen.

Uwe Commissie is van hetzelfde gevoelen, en vestigt de ernstige aandacht van den Minister op dit punt.

De Verslaggever,

H. RENIER.

De Voorzitter,

Max HALLET.

De kosten van de electrificatie Brussel-Antwerpen.

Een lid van de Commissie heeft de vraag gesteld hoeveel de werkelijke kosten bedragen van de electrificatie Brussel-Antwerpen en welke voordeelen men er van verwacht met betrekking tot de stoomkracht.

De kosten van de electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen kan als volgt berekend worden op grond van de bestellingen; wat dus niet meer berust op ramingen.

Matériel roulant (automotrices et remorques) :

Partie électrique	fr. 19,200,000	
Partie voiture	40,800,000	
		60,000,000
<i>Sous-stations et lignes de contact</i>	22,000,000	
<i>Travaux accessoires</i> nécessités par l'électrification :		
Modifications à certains ponts, aux lignes téléphoniques, aux circuits d'éclairage, ateliers de réparation, etc.	environ 10,000,000	
Total	fr. 92,000,000	

Par contre :

L'électrification a permis d'économiser 12 locomotives à vapeur à grande vitesse	10,000,000
68 voitures métall. qu'aurait exigées une exploitation normale à vapeur	36,000,000
Total	fr. 46,000,000

Le coût de l'électrification proprement dite s'élève donc à : 92,000,000 — 46,000,000 = 46,000,000 de francs.

**

Dans cette somme est comprise l'équipement des voies (sous-stations, lignes caténaïres, travaux accessoires) intervenant pour 32,000,000 de francs, le solde provenant du supplément de coût du matériel roulant électrique par rapport au matériel roulant en traction à vapeur.

A noter que si l'on compare les dépenses réelles d'établissement aux devis d'estimation présentés en janvier 1933 et antérieurement, on constate une économie :

a) dans la partie électrique des automotrices;
b) dans l'équipement des sous-stations,
et par contre un dépassement assez sensible :

a) dans le coût de la partie voiture des rames;
b) dans les travaux de génie civil pour l'aménagement de la voie : nouveaux ponts, nouveaux remblais, etc.

Pour être précis, il importe de dire que, dans l'ensemble des travaux exécutés en concordance avec l'électrification de la ligne rapide, la suppression des passages à niveau, le relèvement des voies dans la traversée de Malines, la surélévation des quais, la signalisation lumineuse, etc., ont coûté environ 45 millions (somme qui reste à déterminer exactement par le service de la voie), mais, en tout état de cause, ces travaux auraient été exécutés si l'électrification n'avait pas été décidée.

Le coût réel de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers s'élève donc à 46 millions de francs.

**

Rollend materieel (motorwagens en sleepwagens) :

Electrisch gedeelte	fr. 19,200,000	
Wagens	40,800,000	
		60,000,000
<i>Onderstations en stroomdraden</i>	22,000,000	
<i>Bijkomende werken</i> voortvloeiende uit de electrificatie :		
Verandering aan sommige bruggen, telefoonlijnen, aan verlichtingsdraden, herstelwerkhuizen, enz.	ongeveer 10,000,000	
Totaal	fr. 92,000,000	

Daarentegen :

Werden door electrificatie overbodig 12 zware snelrijdende locomotieven	10,000,000
68 metalen wagens noodig voor een normalen stoomdienst	36,000,000
Totaal	fr. 46,000,000

Bijgevolg, bedragen de kosten van de eigenlijke electrificatie : 92,000,000 — 46,000,000 = 46,000,000 frank.

**

In dit bedrag is de uitrusting van de sporen inbegrepen (onderstations, kettlijnen, bijkomende werken), waarvan de kosten 32,000,000 frank beloopt; het saldo komt voort van de bijkomende kosten voor het rollend electrisch materieel in vergelijking met het rollend materieel met stoomkracht.

Hierbij weze aangestipt dat men, bij vergelijking van de werkelijke aanlegkosten, met de ramingen gedaan in 1933 en vroeger, een besparing vaststelt :

a) op het electrisch gedeelte van de motorwagens;
b) op de uitrusting van de onderstations,
en, daarentegen, een merkbare overschrijding :

1° van de kosten van de wagens der treinstellen;
2° van de bouwwerken voor het aanleggen van het spoor : nieuwe bruggen, nieuwe aanaarding, enz...

Om juist te zijn, moet men zeggen dat al de werken welke uitgevoerd werden in verband met electrificatie van de lijn voor snel verkeer, het afschaffen van overwegen, het ophoogen van de sporen in den doortocht van Mechelen, het hooger optrekken van de perrons, het lichtseinstelsel, enz..., ongeveer 45 miljoen gekost hebben (dit bedrag moet nog nauwkeurig vastgesteld worden voor den dienst van de baan), maar deze werken had men, in ieder geval, moeten uitvoeren, indien de electrificatie niet doorgestaan was.

De werkelijke kosten van de electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen bedragen dus 46 miljoen frank.

**

Pour examiner les avantages devant résulter de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers, il importe avant tout de constater que les facteurs principaux devant satisfaire et ramener la clientèle au railway : matériel moderne, départs fréquents, vitesse accrue, sont ou peuvent être réalisés.

La Société Nationale envisage un service de trains fréquents (57 trains dans chaque sens par jour, soit 114 trains par jour) permettant d'offrir 39,900 places par jour, c'est-à-dire 50 p. c. de plus que n'en offre le service actuel de 40 trains lourds remorqués par des locomotives à vapeur.

Les dépenses qu'entraîne un semblable service de trains par rames électriques s'établissent comme suit :

Frais de traction	fr. 8,300,000
Charges de renouvellement du matériel roulant	1,500,000
Dépenses et charges relatives aux sous-stations et lignes caténaïres	1,150,000
Total	fr. 10,950,000

A cette somme s'ajoute la charge d'intérêt sur le supplément de capital dû à l'électrification, soit 6 p. c. de 46,000,000 de francs	2,750,000
Coût de l'exploitation électrique	fr. 13,700,000

Le même service par trains à vapeurs légers coûterait

Frais de traction	fr. 14,050,000
Charge de renouvellement du matériel roulant	1,150,000
Total	fr. 15,200,000

Il n'y a pas à tenir compte dans ce service de charges d'intérêt car la valeur du matériel roulant nécessaire (26 locomotives et 40 voitures) est à peu près équivalente à celle du matériel roulant exigé dans le service de trains lourds (12 locomotives et 68 voitures).

On constate donc que l'organisation d'un service intensif à traction électrique par rapport au même service à traction à vapeur, coûtera 1,500,000 francs en moins.

Dans la situation actuelle, les dépenses annuelles occasionnées par les 40 trains lourds remorqués par des locomotives à vapeur, s'élève à :

Frais de traction	fr. 7,100,000
Charges de renouvellement du matériel	1,100,000
Total	fr. 8,200,000

On remarquera que le service intensif à traction électrique coûtera (13,700,000 — 8,200,000) 5,500,000 francs de plus, par année, que le service actuel par trains lourds à traction à vapeur.

L'instauration immédiate d'un service de trains fréquents offrant 50 p. c. de plus de places que le service actuel, conduit évidemment à un surcroît de frais annuels

Om de voordeelen te onderzoeken, welke uit de electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen zullen voortvloeien, moet, in de eerste plaats, vastgesteld worden dat de hoofdfactoren welke de cliënteel bevredigen en terugbrengen moeten : modern materieel, talrijke afreizen, verhoogde snelheid, verwezenlijkt zijn of kunnen verwezenlijkt worden.

De Nationale Maatschappij is voornemens een dienst van talrijke treinen in te richten (57 treinen in elke richting per dag, hetzij 114 treinen per dag), met plaatsgelegenheid voor 39,000 personen per dag, 't is te zeggen 50 t. h. meer dan in de 40 zware treinen gesleept door stoomlocomotieven, welke thans rijden.

De uitgaven van zulk een dienst met elektrische treinen bedragen :

Beweegkracht	fr. 8,300,000
Vernieuwing van rollend materieel	1,500,000
Uitgaven en lasten voor onderstations en kettinglijnen	1,150,000
Totaal	fr. 10,950,000

Bij dit bedrag, komt de last van den rentedienst van de kapitaalverhooging noodig voor de electrificatie, hetzij 6 t. h. op 46,000,000 fr.	2,750,000
Kosten van het electrisch bedrijf	fr. 13,700,000

Dezelfde dienst met korte treinen zou kosten :

Beweegkracht	fr. 14,050,000
Vernieuwing van rollend materieel	1,150,000
Totaal	fr. 15,200,000

Voor dezen dienst, moet geen rekening gehouden worden met rentelasten, daar de waarde van het benodigd rollend materieel (26 locomotieven en 40 rijtuigen) bijna gelijk is aan deze van het rollend materieel benodigd voor den dienst der lange treinen (12 locomotieven en 68 rijtuigen).

Bijgevolg, ziet men dat de inrichting van een sneldienst met elektrische beweegkracht, in vergelijking met denzelfden dienst met stoomkracht, 1,500,000 frank minder kosten zal.

In de huidige omstandigheden, bedragen de jaarlijksche uitgaven voor de 40 lange treinen gesleept door locomotieven :

Beweegkracht	fr. 7,100,000
Lasten van de vernieuwing van materieel	1,100,000
Totaal	fr. 8,200,000

Men zal zien dat de sneldienst met elektrische beweegkracht (13,700,000 — 8,200,000) 5,500,000 frank per jaar meer kosten zal dan de huidige dienst met zwaren treinen met stoomkracht.

De onmiddellijke instelling van een sneltreinverkeer met 50 t. h. meer plaatsgelegenheid dan de huidige dienst, geeft, natuurlijk, aanleiding tot een jaarlijksche verho-

sement de trafic. Les services compétents de la Société Nationale des Chemins de fer adapteront à l'expérience, la fréquence des trains aux besoins du trafic.

D'après un premier calcul il appert que si l'adaptation amenait, en période normale, la mise en service de 86 trains par jour, 43 dans chaque sens, offrant 30,000 places, un accroissement du trafic voyageurs de 12 p. c. rapporterait une recette estimée supplémentaire de 3,200,000 francs susceptibles de compenser les frais supplémentaires du service des trains à traction électrique.

Un membre de la Commission a demandé à connaître :

Si l'utilisation par la Société Nationale des Chemins de fer des automotrices à essence ou huile lourde, tel le type actuellement en service à la Société Nationale des Chemins de fer, sur la ligne Bruxelles-Gand, procure des avantages par rapport à l'électrification ?

Dans un rapport présenté au Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer, il appert que : avant de décider l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers, la Société avait fait une étude comparative d'une exploitation, par trains légers, remorqués par des locomotives à vapeur et d'un service par automotrices à huile lourde, type Diesel.

L'électrification a été choisie après examen.

L'avantage de l'exploitation à traction électrique, par rapport à l'utilisation d'automotrices Diesel sur la ligne d'Anvers est de l'ordre de 6 millions, environ, par an. Cet avantage dépend surtout de l'intensité du trafic. Il n'en serait pas de même pour des lignes à faible mouvement.

En conséquence, pour justifier économiquement une électrification, il faut que le trafic soit assez intense, les trains suffisamment nombreux.

Sur la ligne Bruxelles-Anvers, nous l'avons vu dans la réponse précédente, il est prévu 57 trains par jour, dans chaque sens.

On peut donc dire que, pour toute ligne, à trafic intense, sur laquelle circuleraient 57 trains par jour dans les deux sens, l'électrification est la solution la plus économique.

Nous reproduisons ci-après un tableau extrait d'un rapport livré à la Société Nationale des Chemins de fer fournissant, les conditions prévues plus haut étant remplies, la comparaison déterminant les dépenses annuelles d'exploitation avec automotrices électriques et automotrices Diesel, sur la ligne d'Anvers :

	Automotrices électriques	Automotrices Diesel
<i>Energie :</i>		
Achat kwh. fr.	3,830,000	—
Achat gasoil	—	2,330,000
Graissage moteurs Diesel	—	610,500
Entretien sous-stations et lignes.	352,000	—
Personnel des sous-stations	300,000	—
Entretien et réparations moteurs Diesel 3.80fr./train-km.	—	7,000,000
	<u>4,482,000</u>	<u>9,940,500</u>

dekken door een plotselinge toeneming van het verkeer. De bevoegde diensten van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen zullen, mettertijd, het aantal treinen aanpassen aan de behoeften van het verkeer.

Uit een eerste berekening blijkt dat indien, in gewone tijden, de aanpassing het inleggen van 86 treinen per dag, 43 in elke richting, met 30,000 plaatsen, mocht vereisen, een verhooging van het reizigersverkeer met 12 t.h. een bijkomende ontvangst zou opleveren van 3,200,000 frank, waarmede men de bijkomende kosten van den trein dienst met electrische beweegkracht zou kunnen dekken.

Een lid der Commissie vroeg of « het gebruik door de Nationale Spoorwegmaatschappij van benzine- of zware oliemotorwagens, gelijk het type dat thans bij de Nationale Spoorwegmaatschappij in gebruik is op de lijn Brussel-Gent, voordeelen biedt op de electrificatie. »

Uit een verslag dat aan den Raad van Beheer der Nationale Spoorwegmaatschappij werd voorgelegd, blijkt dat : alvorens te besluiten tot de electrificatie der lijn Brussel-Antwerpen de Maatschappij een vergelijkende studie had gemaakt tusschen een exploitatie met korte treinen, voortbewogen door stoom-locomotieven, en tusschen een dienst met zware olie-motorwagens, van het type Diesel.

Na onderzoek kreeg de electrificatie de voorkeur.

Het voordeel der electrische exploitatie, vergeleken met het gebruik van Diesel-motorwagens, op de lijn Brussel-Antwerpen, bedraagt jaarlijks ongeveer 6 miljoen. Dit voordeel hangt vooral af van de drukte van het verkeer. Voor lijnen met weinig verkeer zou het anders zijn.

Om bijgevolg een electrificatie economisch te rechtvaardigen, moet het verkeer druk genoeg zijn, de treinen voldoende talrijk.

Op de lijn Brussel-Antwerpen, wij zagen het in het vorig antwoord, worden dagelijks 57 treinen voorzien in elke richting.

Men mag dus zeggen dat voor elke lijn met druk verkeer, waarop dagelijks 57 treinen in beide richtingen zouden rijden, de electrificatie de goedkoopste oplossing is.

Wij laten hier een tabel volgen, getrokken uit een verslag aan de Nationale Spoorwegmaatschappij, waarin, in de boven genoemde omstandigheden, de vergelijking gemaakt wordt tusschen de jaarlijksche exploitatiekosten met electrische- en met Diesel-motorwagens, op de lijn naar Antwerpen

	Electrische motorwagens	Diesel motorwagens
<i>Uitrijkracht :</i>		
Aankoop kw.	3,830,000	—
Aankoop gasoil....	—	2,330,000
Smeren Dieselmotoren	—	610,500
Onderhoud onderstat. en lijnen	352,000	—
Personeel onderstations	300,000	—
Onderhoud en herstellingen Dieselmotoren 3.80 fr./trein-km.	—	7,000,000
	<u>4,482,000</u>	<u>9,940,500</u>

Traction :

Graissage 5 cent./train-km.	92,500	92,500
Conduite et frais généraux	p. m.	p. m.
Frais de remise: service électrique 5 cent./train-km.	92,500	—
Service Diesel 10 cent./train-km.	—	185,000
Entretien et réparations équipe- ment électr. des automotrices :		
Service électr. : 1.50 fr./train-km.	2,775,000	—
Service Diesel : 1.20 fr./train-km.	—	2,220,000
Entretien et répar. des voitures.	p. m.	p. m.
	2,060,000	2,497,500

Renouvellement :

Sous-stations et lignes	493,000	
Equip. électr. des automotrices.	518,000	551,000
Equip. Diesel des automotrices.	—	1,836,000
Voitures	p. m.	p. m.
	1,011,000	2,387,000

Intérêt :

Sous-stations et lignes	1,330,000	
Equip. électr. des automotrices.	1,164,000	1,240,000
Equip. Diesel des automotrices.	—	1,240,000
Voitures	2,480,000	2,620,000
Divers	376,000	—
	5,350,000	5,100,000
Total fr.	13,803,000	19,925,000

A la question posée : « l'étude sur l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe a-t-elle été poursuivie et dans l'affirmative à combien estime-t-on le coût de ces travaux ? », des renseignements que nous avons pu recueillir il appert que l'étude s'est poursuivie et touche à sa fin.

D'après des premières estimations, chiffres qui peuvent encore être rectifiés, les capitaux à investir dans l'électrification de ces lignes seraient de l'ordre de 540 millions de francs.

Les dépenses de premier établissement à imputer à l'électrification seraient de l'ordre de 320 millions de francs.

La différence entre ces deux sommes correspond aux dépenses qu'il aurait fallu faire aussi bien en exploitation à vapeur et aux dépenses imputables au compte renouvellement.

L'électrification, par rapport aux frais d'exploitation pour la traction à vapeur, donnerait une différence d'environ 16 millions annuellement.

Les avantages indirects ne sont pas encore chiffrés.

Pour un trafic normal de 900,000 wagons par an le ren-

Tractie :

Smeren 5 cent./trein-km.	92,500	92,500
Sturen en algemeene kosten	v. m.	v. m.
Bergingskosten: elektrische dienst 5 cent./trein-km.	92,500	—
Diesel-dienst 10 cent./trein-km.	—	185,000
Onderhoud en herstellingen elec- trische uitrusting der motor- wagens:		
Electr. dienst: 1.50 fr./trein-km.	2,775,000	
Diesel-dienst: 1.20 fr./km.		2,220,000
Onderhoud en herstellingen der rijtuigen	v. m.	v. m.
	2,960,000	2,497,500

Hernieuwing :

Onderstations en lijnen	493,000	
Electr. uitrust. der motorwagens	518,000	551,000
Diesel-uitrust. der motorwagens.	—	1,836,000
Rijtuigen	v. m.	v. m.
	1,011,000	2,387,000

Interest :

Onderstations en lijnen	1,330,000	—
Electr. uitrust. der motorwagens	1,164,000	1,240,000
Diesel-uitrust. der motorwagens.	—	1,240,000
Rijtuigen	2,480,000	2,620,000
Varia	376,000	—
	5,350,000	5,100,000
Totaal fr.	13,803,000	19,925,000

Uit de inlichtingen welke wij hebben kunnen inwinnen omtrent de vraag : « Werd de studie van de electrificatie der lijnen van Luxemburg en de Ourthe voortgezet en, zoo ja, op hoeveel worden die werken geraamd ? » blijkt, dat de studie werd voortgezet en bijna voltooid is.

Volgens de eerste ramingen, cijfers die nog wijzigingen kunnen ondergaan, zouden de voor de electrificatie der lijnen te beleggen kapitalen ongeveer 540 miljoen frank bedragen.

De uitgaven van eersten aanleg voor de electrificatie zouden 320 miljoen frank kosten.

Het verschil tusschen die twee sommen stemt overeen met de uitgaven welke eveneens zouden dienen gedaan met de stoomuitbating en met de uitgaven in te schrijven op den post der hernieuwingen.

Vergeleken bij de exploitatiekosten met de stoomtractie, zou de electrificatie een jaarlijksch verschil van nagenoeg 16 miljoen opleveren.

De onrechtstreekse voorbeelden werden nog niet becijferd.

Met een normaal verkeer van 900,000 wagons per jaar,

dement, y compris l'amortissement et le renouvellement, serait de l'ordre de 5 p. c..

Pour un trafic minimum de 600,000 wagons par an, le rendement ne serait plus que de 4 p. c. des capitaux à investir.

Le coût de la jonction Nord-Midi.

Une question fut posée par un membre de la Commission :

« Au sujet de la Jonction Nord-Midi, tenant compte de ce que les plans, les prix de matériaux et de main-d'œuvre ont pu subir des modifications, peut-on connaître quelle serait aujourd'hui la dépense à y engager ? »

A ce sujet le rapport de M. Waucquez (document Sénat n° 55 du 5 mars 1935) signale que, d'après le dernier rapport du Conseil d'administration de la Société Nationale, du 12 janvier 1934, il est permis de présenter la dépense comme suit.

La quote-part de la Jonction prévue à 277,924,000 francs se subdivise comme suit :

Jonction proprement dite...	fr. 188,000,000
Relèvement des voies...	89,924,000
Total ...	fr. 277,924,000

C'est sur ce chiffre que le Sénat, en sa séance du 3 avril 1935, a voté la proposition de loi créant la Société Nationale pour l'achèvement des travaux de la Jonction Nord-Midi.

Mais une nouvelle évaluation du coût de la dépense ayant été faite par la Société Nationale des Chemins de fer, par un rapport daté du 6 avril, le chiffre primitivement arrêté est sensiblement augmenté.

La quote-part de la Jonction s'élève à 384,000,000 de francs et se subdivise comme suit :

Jonction proprement dite...	fr. 188,000,000
Relèvement des voies...	196,000,000
Total ...	fr. 384,000,000

Cette dernière évaluation établit, pour le programme complet de transformation des gares du Nord et du Midi, une dépense de 322 millions.

La Société Nationale des Chemins de fer prenant à sa charge les dépenses qui auraient résulté des transformations des gares du Nord et du Midi, en cas de non-jonction et évaluées à 126 millions, il reste à charge de la Jonction : $322 - 126 = 196$ millions.

L'ancienne charge prévue de ce chef, dans le rapport de M. Waucquez, était de 89 millions. La nouvelle évaluation fixant cette charge à 196 millions, augmente donc la dépense de $196 - 89 = 107$ millions.

Dans cette évaluation ne sont point comprises les augmentations qui pourraient résulter de la dévaluation du franc.

La dernière évaluation doit certainement être revue en

zou de rendearing, inbegrepen de aflossing en de vernieuwing, 5 t. h. bedragen.

Met een minimum verkeer van 600,000 wagens, 's jaars, zou de rendearing nog slechts 4 t. h. van de belegde kapitalen bedragen.

De kostprijs van de Noord-Zuidverbinding.

In antwoord op volgende vraag van een lid der Commissie :

« Welke uitgave zou thans besleed moeten worden voor de Noord-Zuidverbinding, rekening houdende met het feit dat de plans, de prijzen van de bouwstoffen en de loonen wijzigingen hebben kunnen ondergaan ? », wordt in het verslag van den heer Waucquez medegedeeld (Stuk van den Senaat n° 55, van 5 Maart 1935), dat, naar het laatste verslag van den Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij, van 12 Januari 1934, de uitgave als volgt voorgesteld mag worden :

Het aandeel van de Verbinding, geraamd op 277,924,000 frank, is onderverdeeld als volgt :

Eigenlijke verbinding ...	fr. 188,000,000
Ophooging der sporen ...	89,924,000
Totaal ...	fr. 277,924,000

Voortgaande op dit cijfer heeft de Senaat, in zijne vergadering van 3 April 1935, het wetsvoorstel aangenomen tot oprichting van de Nationale Maatschappij voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding.

Doch daar eene nieuwe raming van de kosten der uitgave gedaan werd door de Nationale Maatschappij, werd, in het verslag van 6 April, het eerst vastgestelde cijfer merkkelijk verhoogd.

Het aandeel van de verbinding bedraagt 384,000,000 frank en is onderverdeeld als volgt :

Eigenlijke verbinding ...	fr. 188,000,000
Ophooging der sporen ...	196,000,000
Totaal ...	fr. 384,000,000

Deze laatste raming voorziet, voor het volledig programma van de hervorming der Noord- en Zuidstations, eene uitgave van 322 miljoen.

Daar de Nationale Maatschappij den last op zich neemt van de uitgaven die veroorzaakt zouden zijn door de wijzigingen aan de Noord- en Zuidstations, in geval van niet-verbinding, geraamd op 126 miljoen, blijft ten laste van de verbinding : $322 - 126 = 196$ miljoen.

De vroegere uit dien hoofde voorziene som bedroeg 89 miljoen, volgens het verslag van den heer Waucquez. Daar de nieuwe raming die lasten op 196 miljoen heeft gebracht, wordt de uitgave met $196 - 89 = 107$ miljoen vermeerderd.

In die raming wordt de verhooging niet voorzien die zou kunnen voortspruiten uit de muntdevaluatie.

De laatste raming dient zeker herzien, wat betreft som-

des postes de dépenses qui ne semblent pas devoir se rapporter directement aux travaux de transformation des gares.

Le rapporteur du projet de loi créant la Société Nationale pour l'achèvement des travaux de la Jonction Nord-Midi s'en occupe.

Le Métropolitain Electrique de Belgique.

Une question fut posée à ce sujet par un membre de la Commission : « En relation avec les travaux de la Jonction, si la Chambre décide leur exécution, ne pourrait-on examiner et faire étudier dans quelle mesure il y aurait intérêt à réaliser, en tout ou partie, le projet de M. le sénateur Waucquez, tendant à créer le Métropolitain Electrique de Belgique et à évaluer le coût qui en résulterait ? »

Nous ne pouvons nous en rapporter, pour son premier examen, qu'au rapport vraiment intéressant qu'a produit M. le sénateur Waucquez, auteur de la proposition. Quant à l'évaluation du coût, nous donnons les renseignements que nous avons pu recueillir.

Tout en rendant hommage à son auteur, nous croyons devoir, pour édification, reproduire la substance de son rapport (Document Sénat n° 55).

« Le bilan de la Société Nationale des Chemins de fer belges, dit M. Waucquez, pour les exercices 1932-1933 et 1934 (prévisions) soldent respectivement par une perte sérieuse.

» Le siège du mal de l'exploitation des chemins de fer est le déficit chronique du service des voyageurs.

» Ce mali annuel est de l'ordre de 500 à 600 millions chaque année, qu'il faut comprimer d'urgence pour alléger le budget de la Société.

» Sa cause première se trouve dans le maintien — en régime général — de trains à vapeur avec horaire intermittent, composition de plus en plus lourde et locomotives de plus en plus pesantes.

» Je ne puis examiner, dans cet exposé, la réorganisation des lignes secondaires et dois me limiter aux lignes principales. Pour celles-ci, il existe une formule de modernisation adéquate : l'électrification de l'étoile ferroviaire des sept lignes principales aboutissant à Bruxelles.

» Ces lignes sont :

1. Bruxelles-Anvers...	44 km.
2. Bruxelles-Mons	61 km.
3. Bruxelles-Charleroi	56 km.
4. Bruxelles-Ath	53 km.
5. Bruxelles-Namur	56 km.
6. Bruxelles-Louvain-Tirlemont-Liège	100 km.
7. Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende	122 km.

492 km.

» J'ai dénommé ce futur réseau : « Le Métropolitain Electrique de Belgique (M.E.B.) parce qu'il s'étend sur le centre du pays, dessert 6 millions d'habitants, réunit à Bruxelles la grande banlieue : Malines, Louvain, Ottignies,

mige postes van uitgaven die niet rechtstreeks betrekking schijnen te hebben op de werken tot hervorming der stations.

De verslaggever van het wetsontwerp tot oprichting van de Nationale Maatschappij voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding houdt zich hiermede bezig.

De Belgische Electriscbe Metro.

Over die quaestie, werd door een lid der Commissie een vraag gesteld : « Zou men met betrekking tot de werken der Verbinding, zoo de Kamer bestlist ertoe over te gaan, niet kunnen onderzoeken of doen bestudeeren in hoeverre het zou nuttig zijn, geheel of ten deele het ontwerp uit te voeren van den heer senator Waucquez, tot oprichting van den Belgischen Electriscben Metro, en ramen hoeveel dit zou kosten ? »

Wij kunnen slechts verwijzen, voor een eerste onderzoek, naar het werkelijk belangrijk verslag uitgebracht door den heer senator Waucquez, indiener van het voorstel. Wat de raming der onkosten betreft, geven wij de inlichtingen die wij konden bekomen.

Wij brengen hulde aan den indiener en meenen, tot leering, het voornaamste van zijn verslag te moeten weer-geven (Stuk Senaat, n° 55).

De balansen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, zegt de heer Waucquez, voor de dienst-jaren 1932, 1933 en 1934 (vooruitzichten) sluiten onderscheidenlijk met een ernstig verlies. Maar de kruisvraag van de exploitatie der Belgische Spoorwegen, de zetel van het kwaad, is het chronisch tekort van den reizigersdienst.

Dit jaarlijksch tekort bedraagt ongeveer 500 tot 600 miljoen; men moet bij hoogdringendheid bezuinigen om de begroting van de Maatschappij te ontlasten.

De eerste oorzaak ligt in het behoud — in algemeen regime — van stoomtreinen met afwisselende uurregeling, steeds zwaarder samenstelling en steeds zwaarder locomotieven.

In deze uiteenzetting kan ik de herinrichting van de bij-sporen niet onderzoeken en moet ik mij beperken tot de hoofdlijnen. Voor deze bestaat er een formule van gespaste modernisatie : de electrificatie van het sporenkruispunt der zeven hoofdlijnen die te Brussel uitmonden.

Deze lijnen zijn :

1. Brussel-Antwerpen...	44 km.
2. Brussel-Bergen	61 km.
3. Brussel-Charleroi	56 km.
4. Brussel-Aat	53 km.
5. Brussel-Namen	56 km.
6. Brussel-Leuven-Tienen-Luik	100 km.
7. Brussel-Gent-Brugge-Oostende	122 km.

492 km.

Ik heb dit toekomstig net genoemd : « De Belgische Electriscbe Metro (B. E. M.), omdat hij zich over het centrum van het land uitstrekt, 6 miljoen inwoners bedient, Brussel vereenigt met de groote omgeving : Mechelen, Leu-

Nivelles, Braine-le-Comte, Hal, Enghien, Alost, Termonde et les régions qui en dépendent, rapproche de la capitale les chefs-lieux de province et les centres industriels : Anvers, Gand, Mons, Charleroi, Namur; opère finalement la fusion de toute la Belgique active : agglomération bruxelloise, bassin maritime et industriel d'Anvers, bassins industriels de Charleroi, du Borinage et du Centre, bassin maritime et industriel de Gand, régions côtières de Bruges et d'Ostende.

C'est dans cette donnée que se trouve substantiellement la réforme et le renflouement du trafic des voyageurs. A elle seule la substitution de la locomotive électrique et de l'automotrice électrique à la locomotive à vapeur ne pourrait y conduire, mais ce résultat sera assuré par des convois électriques ayant le confort des métros, la vitesse des express malgré les arrêts, mais surtout la continuité du service, à la cadence d'un train toutes les 30, 20 ou 10 minutes, réédition pour le chemin de fer et pour le centre du pays de ce qu'ont réalisé les Tramways Bruxellois pour l'agglomération bruxelloise par leurs 202 kilomètres de lignes à trolley. »

Après avoir établi la relation directe qui existe entre la Jonction et le (M.E. B.) « Métropolitain Electrique de Belgique », M. Waucquez dit :

« Pour ces motifs, la Jonction Nord-Midi est l'entreprise jumelle du M. E. B. L'une implique l'autre, toutes deux se complètent et s'interpénètrent, et tandis que le M.E.B. couvre de ses antennes cette agglomération populeuse et industrielle qu'est la Belgique, le tunnel de la Jonction fait office de raccordement général et devient l'épine dorsale du réseau électrifié, par laquelle passe — bien qu'invisible à la surface — la file sans fin des métros urbains et suburbains, des métros interprovinciaux et des trains internationaux. »

Nous arrêtons ici les considérations émises par M. Waucquez à l'appui de sa thèse.

Le projet de métropolitain électrique ainsi développé ne peut qu'être sympathique aux hommes audacieux et qui considèrent que, pour sauver notre grand chemin de fer et lui permettre de continuer à remplir le rôle important qu'il a joué depuis sa création, il ne faut plus s'arrêter à des demi-solutions.

Mais, comme pour l'achèvement des travaux de la Jonction, l'aspect financier de ce projet apparaît encore comme étant le plus important à résoudre.

On aura remarqué que les branches de lignes à électrifier pour réaliser le métropolitain électrique n'ont pas toutes la même longueur.

Les unes sont longues d'environ 60 kilomètres, telles les lignes Bruxelles-Namur, Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Mons; les autres environs une centaine de kilomètres : Bruxelles-Liège (100 km.), Bruxelles-Ostende (120 km.).

Les devis de l'électrification de ces diverses lignes ne pourrait être fait que moyennant une étude de chaque projet, mais on peut, paraît-il, admettre en première approximation, que pour les travaux directement imputables à l'électrification : sous-stations et lignes caténaires, postes

ven, Ottignies, Nijvel, 's Graven-Brakel, Halle, Edingen, Aalst, Dendermonde en de gewesten die er van afhangen, de hoofdplaatsen van provincie en de nijverheidscentra nader bij de hoofdstad brengt : Antwerpen, Gent, Bergen, Charleroi, Namen; ten slotte de versmelting van geheel het werkzame België verzekert : Brusselsche omgeving, Antwerpsch zeevaart- en nijverheidsbekken, de nijverheidsbekkens van Charleroi, de Borinage et het Centrum, het scheepvaart- en nijverheidsbekken van Gent, de kuststrekken van Brugge en Oostende.

Daarin ligt de kern van de hervorming en van het weder-vlootbrengen van het reizigersverkeer. Op zichzelf zou de vervanging van de stoomlocomotief door de elektrische locomotief en de elektrische automotrice daartoe niet kunnen leiden, maar deze uitslag zal worden verzekerd door elektrische treinen die het comfort van de metros bieden alsmede de snelheid der sneltreinen, ondanks de halten, maar vooral een doorlopenden dienst naar rato van een trein om de 30, 20 of 10 minuten, naar het voorbeeld, voor den spoorweg en voor het centrum van het land, van hetgeen de Brusselsche Tramwegen hebben verwezenlijkt in de Brusselsche agglomeratie door hun 202 kilometer trolleylijnen ».

Na het rechtstreeksch verband tusschen de Verbinding en den (B. E. M.) « Belgischen Electricischen Metro », te hebben aangetoond, zegt de heer Waucquez :

Om deze redenen gaat de Noord-Zuidverbinding gepaard met den B. E. M.; de eene onderneming sluit de andere in zich, beide vullen zich onderling aan en terwijl de B. E. M. zijn luchtnetten spant over de volkrijke nijverheidsagglomeratie België, dient de tunnel van de Verbinding als algemeene verbinding en wordt de ruggegraat van het geëlectriceerd net, waarover, ofschoon onzichtbaar boven den grond, de eindeloze rij voorbijrijdt van de metros binnen en buiten de stad, van de interprovinciale metros en van de internationale treinen. »

Tot daar de beschouwingen van den heer Waucquez, tot staving van zijn thesis.

Het aldus uiteengezet ontwerp van elektrischen metro kan slechts in den smaak vallen van alle ondernemende personen die er van zijn overtuigd dat, om onzen grooten spoorweg te redden en om hem in de mogelijkheid te stellen zijn belangrijke rol te blijven vervullen die hij sedert zijn ontstaan heeft gespeeld, men zich niet meer mag beperken tot halve maatregelen.

Doch, voor de voltooiing van de werken der Verbinding, dient het financieel uitzicht van dit ontwerp eerst en vooral opgelost.

Men zal bemerkt hebben, dat alle lijnvertakkingen waar de electrificatie dient ingevoerd om den elektrischen metro te verwezenlijken, niet alle dezelfde lengte hebben.

Sommige hebben ~~eene~~ lengte van ongeveer 60 kilometer, zooals de lijnen Brussel-Namen, Brussel-Charleroi, Brussel-Bergen; andere, nagenoeg een honderdtal kilometer : Brussel-Luik (100 km.), Brussel-Oostende (120 km.).

De bestekken voor de electrificatie dezer verschillende lijnen zouden niet kunnen worden opgemaakt dan mits eene bestudeering van elk ontwerp, doch, naar het schijnt, zou men als eerst benadering kunnen aannemen, dat voor de werken rechtstreeks afhangende van de electrificatie

de sectionnement, modifications à la signalisation, à quelques ouvrages d'art, aux installations électriques des gares, aux lignes téléphoniques, etc., la dépense atteindra environ 40 millions de francs pour les branches de 60 kilomètres et 75 à 80 millions de francs pour les branches de 100 à 120 kilomètres. Ces chiffres qui ne sont qu'approximatifs ne sont donnés que sous toutes réserves.

Il faut ajouter à ces chiffres les dépenses qui ne sont pas directement imputables à l'électrification, mais dont il y aurait lieu cependant de tenir compte dans le montant des sommes à engager; il en est ainsi notamment du matériel roulant: la Société Nationale des Chemins de fer devrait acheter des rames automotrices et des locomotives électriques, mais par contre elle éviterait ainsi l'achat de locomotives à vapeur et de voitures métalliques qui tôt ou tard auraient été nécessaires.

Enfin, l'électrification donnerait vraisemblablement lieu à l'exécution de travaux d'amélioration, par exemple: adoption de la signalisation lumineuse, mise en câbles de toutes les lignes téléphoniques, relèvement des quais d'embarquement dans les gares, etc.

Pour évaluer le coût du matériel roulant, il serait aussi indispensable de déterminer en moyenne le trafic qui circule sur chacune de ces lignes.

S'il faut tenir compte d'études entreprises pour d'autres lignes, on estime à 1 million environ la dépense par kilomètre de ligne à électrifier.

Cette somme comprend non seulement les dépenses d'électrification proprement dites — lignes caténaïres, sous-stations, etc. — mais, au surplus, le coût du matériel roulant électrique par rapport au matériel roulant à vapeur et certaines autres dépenses qu'on peut considérer comme imputables à l'électrification.

L'idée de création du Métropolitain Electrique de Belgique vise donc deux buts très appréciables et bien déterminés:

Le premier tend à moderniser notre railway national, à soutenir ou combattre la concurrence et à renflouer ainsi son trafic voyageur.

Le second rentre dans l'ordre du programme gouvernemental des grands travaux, tend à ranimer le travail dans de nombreuses industries et à absorber une partie du chômage, de la main-d'œuvre qualifiée surtout.

Votre Commission a suggéré au Gouvernement la constitution d'une Commission spéciale composée de membres à désigner par les Commissions permanentes du Sénat et de la Chambre, Commission qui serait chargée de procéder à un premier examen de ce projet; d'entendre des techniciens et de soumettre ses conclusions à l'approbation du Ministre des Transports.

Le Gouvernement a marqué son accord sur cette suggestion. La création du « Métropolitain Electrique » faisant suite à d'autres projets d'électrification de lignes de chemin de fer et contenus dans ce rapport, nous avons cru devoir nous livrer à quelques recherches pour faire apparaître combien pareils travaux contribueraient à ranimer le plus grand nombre d'industries dans notre pays.

D'après une étude allemande:

onderstations en kettlinglijnen, sectieposten, wijzigingen aan de seinen, aan sommige kunstwerken, aan de elektrische inrichtingen van de stations, aan de telefoonlijnen, enz., de uitgave ongeveer 40 miljoen frank zou bedragen voor de vertakkingen van 60 kilometer en 75 tot 80 miljoen voor de vertakkingen van 100 tot 120 kilometer. Deze cijfers, bij benadering berekend, worden slechts onder alle voorbehoud medegedeeld.

Hierbij dienen nog gevoegd de uitgaven die niet rechtstreeks afhangen van de electrificatie, doch waaraan niettemin rekening dient gehouden in het totaal der aan te wenden sommen; dit is inzonderheid het geval voor het rollend materieel: de Nationale Maatschappij van Spoorwegen zou een stel motorwagens en elektrische locomotieven moeten aankopen, doch, daarentegen zou zij zich geene stoommachines en metalen rijtuigen moeten aanschaffen welke zij vroeg of laat noodig zou hebben.

Ten slotte, zou de electrificatie naar allen schijn aanleiding geven tot verbeteringswerken, zooals, bijvoorbeeld: invoering van de licht-signalisatie, in kabel stellen van alle telefoonlijnen, verhooging van de reizigerskaaien in de stations, enz.

Om de kosten van het rollend materieel te ramen, ware het eveneens onmisbaar dat het gemiddeld verkeer op elk dezer lijnen werd bepaald.

Indien men rekening mag houden met studies betreffende andere lijnen, kan de uitgave, per kilometer, te electrificeren lijn, op ongeveer 1 miljoen worden geraamd.

Die som omvat niet alleen de uitgaven van de eigenlijke electrificatie — caténaire lijnen, onderstations, enz. — maar, daarenboven, de kosten van het electrisch rollend materieel met betrekking tot het rollend stoommaterieel en sommige andere uitgaven welke men kan toeschrijven aan de electrificatie.

De gedachte der oprichting van den Belgischen Electrischen Metro heeft twee zeer belangrijke en wel bepaalde doeleinden op het oog:

Het eerste beoogt de moderniseering van onzen spoorweg, het weerstaan aan de mededinging en terug opvoeren aldus van het reizigersverkeer.

Het tweede komt in het kader van het Regeeringsprogramma der groote werken en wil het werk doen hernemen in talrijke nijverheden, en een gedeelte der werkloosheid, vooral bij de geschoolde werkkrachten, opslorpen.

Uwe Commissie heeft aan de Regeering voorgesteld een bijzondere commissie in te stellen, samengesteld uit leden die zouden worden aangeduid door de Bestendige Commissies van den Senaat en van de Kamer, commissie die zou overgaan tot een eerste onderzoek van dit ontwerp; technici zou hooren en haar besluiten ter beoordeeling zou onderwerpen aan den Minister van Vervoer.

De Regeering betuigde haar instemming met dit voorstel: Daar de oprichting van den « Electrischen Metro » volgt op ontwerpen tot electrificatie van andere spoorlijnen in dit verslag vervat, hebben wij gemeend tot enkele opzoekingen te moeten overgaan om te doen uitkomen hoeveel deze werken ertoe zouden bijdragen een groot aantal nijverheden van ons land nieuw leven te geven.

Naar een Deutsche studie:

« L'instauration de la traction électrique sur la ligne Augsburg-Stuttgart a fourni l'occasion, il y a deux ans, de faire un examen détaillé des commandes passées, examen qui a montré que la part, dans les dépenses totales, qui est affectée aux salaires, soit directement soit indirectement, était d'environ 80 p. c. Cette proportion n'est dépassée dans aucune catégorie de travaux, abstraction faite des ouvrages consistant uniquement en terrassements. Tout compte fait, on peut, à ce point de vue, assimiler une électrification de chemin de fer à une construction d'habitation. »

D'après l'étude allemande, les commandes ont été réparties dans la proportion de 53 p. c. aux ateliers de constructions électriques et 47 p. c. à d'autres branches de l'industrie, telles :

les usines de ciment,
les carrières de sable et de pierres,
les ateliers de constructions métalliques,
les ateliers de constructions de locomotives,
les aciéries,
les laminaires,
les usines de mécanique,
les scieries et usines à bois,
les tréfileries de cuivre,
les ateliers de construction de wagons,
les ateliers de construction d'appareil de signalisation et de téléphone,
les fabriques de machines-outils, de vis,
les fabriques de câbles,
les ateliers d'appareillages,
les industries chimiques et fabriques de colorants,
les fabriques de matières isolantes, verreries,
les entreprises de travaux publics et de transport,
les entreprises de bâtiments,
les usines de production de force motrice,
les sociétés d'assurances, etc.

Il faut ajouter que les commandes classées dans la catégorie des entreprises de constructions électriques ont donné lieu à des marchés de sous-entreprises, et l'on peut citer parmi les industries indirectement atteintes :

les fonderies de métaux,
les laminaires de tôles,
les fabriques d'engrenages et de ressorts,
les fabriques de balais, de freins à friction,
les raffineries d'huile,
les fabriques de porcelaine,
les fabriques d'appareils d'éclairage,
les filatures et tissages,
les tanneries,
les papeteries,
les fabriques de caoutchouc et de matières isolantes, etc.

D'après une source française :

Le Gouvernement français a introduit dans son programme d'outillage national dont l'exécution a été déci-

De electrificatie der lijn Augsburg-Stuttgart gaf vóór twee jaar aanleiding tot een uitgebreid onderzoek der bestellingen die gedaan werden, onderzoek dat bewezen heeft dat ongeveer 80 t. h. der totale uitgaven rechtstreeks of onrechtstreeks in loonen werd uitgekeerd. Deze verhouding wordt in geen enkel soort werken overtroffen, behalve in de werken die alleen bestaan uit aanaardingen. Alles samen genomen, kan men, in dit opzicht, de electrificatie van spoorwegen gelijkstellen met het bouwen van woningen.

Naar de Duitse studie, geschieden de herstellingen in de verhouding van 53 t. h. aan de electrische machine-fabrieken en van 47 t. h. aan andere nijverheidstakken als :

cementfabrieken;
zand- en steengroeven;
metaalfabrieken;
locomotievenfabrieken;
staalfabrieken;
plelmolens;
machinefabrieken;
houtfabrieken en -zagerijen;
koperdraadfabrieken;
fabrieken van wagons;
seintoestellen- en telefoonfabrieken;

werktuig-machines en schroeffabrieken;
kabelfabrieken;
toerustingswerkplaatsen;
de chemische industrieën en de kleurstoffenfabrieken;
de isolatorfabrieken, glasblazerijen;
de ondernemingen van openbare werken en van vervoer;
de bouwondernemingen;
de werkhuizen voor drijfkrachtproductie;
de verzekeringsmaatschappijen, enz.

Hierbij dient nog gezegd, dat de bestellingen, gerangschikt in de reeks der aannemingen van electrische constructies, aanleiding hebben gegeven tot het sluiten van onderaannemingen, en, onder de onrechtstreeks getroffen nijverheden, kan men aanhalen :

de smeltovens;
de plaatmolens;
de rader- en veerfabrieken;
de borstel- en wrijvingsremfabrieken;
olieraffinaderijen;
porseleinfabrieken;
fabrieken van verlichtingstoestellen;
de spinnerijen en weverijen;
de leerlooierijen;
de papierfabrieken;
de fabrieken van caoutchouc en isoleerstoffen, enz.

Uit Fransche bron :

In haar programma van nationale bewerktuiging, waarvan de uitvoering werd beslist voor 1934, heeft de Fransche

dée en 1934, un chapitre concernant l'électrification de 800 kilomètres de lignes. Pour le réseau de l'Etat et la Compagnie de l'Est, les lignes à électrifier ont un développement de 400 kilomètres.

D'après les prévisions, les dépenses devant en résulter se répartissent à peu près comme suit :

- 29 p. c. à l'industrie de gros matériel;
- 27 p. c. à la sidérurgie, métallurgie, forge, fonderie, ateliers de constructions mécaniques;
- 15 p. c. à l'industrie du cuivre;
- 10 p. c. aux entreprises de génie civil;
- 6 p. c. aux entreprises de montage des lignes.

Le solde, soit 13 p. c., est réparti à la petite industrie électrique et de matériel divers, les ateliers de petite mécanique, les fabriques d'isolateurs, de verres, etc...

On estime à 16,000 le nombre d'ouvriers qui, à des titres divers, seront occupés à ces travaux pendant trois ans.

**

Au point de vue belge, si l'on considère l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers, entreprise d'importance assez modeste, on retrouve parmi les constructeurs, entrepreneurs et fournisseurs ayant pris part aux travaux, toute la liste citée pour l'Allemagne et la France.

En ce qui concerne l'origine du matériel, on constate que la très grosse majorité des dépenses reste en Belgique et on peut dire que le principal des capitaux engagés dans ce travail est finalement traduit en salaires payés à la main-d'œuvre belge.

Tels sont les éléments d'appréciation que nous avons cru devoir donner.

Autres questions posées par des membres de la Commission et réponses du Gouvernement.

1) On parle de passer une commande de nouvelles voitures métalliques. Nous avons entendu citer les chiffres de 1,000, 1,500 voire 2,000.

Nous sommes partisans de voir passer de nouvelles commandes pour assurer du travail à nos industries, éviter ou absorber le chômage.

Mais nous voudrions savoir si, en cas de passation de commandes, on tiendra compte des transformations que peut subir notre exploitation des chemins de fer, par l'électrification par exemple, ce qui impliquerait d'autres types de voitures, les automotrices notamment.

Je voudrais aussi demander si une partie de ces voitures ne pourraient être construites par les ateliers centraux du chemin de fer en vue d'éviter, par l'insuffisance de travail dans ces ateliers, qu'on continue à envoyer au service de la voie, des ouvriers spécialisés et qualifiés pour assurer un travail de piocheur.

Regeering een hoofdstuk voorzien voor de electrificatie van 800 km. lijnen. Voor het Staatsnet en de « Compagnie de l'Est », hebben de te electrificeeren lijnen eene uitgestrektheid van 400 kilometer.

Volgens de vooruitzichten, worden de uitgaven ongeveer als volgt onder de industrieën verdeeld :

- 29 t. h. voor het zwaar materieel;
- 27 t. h. voor de ijzer- en metaal-industrie, smederijen, gieterijen, machinefabrieken;
- 15 t. h. voor de koperindustrie;
- 10 t. h. voor de ondernemingen van burgerlijke genie;
- 6 t. h. voor het aanleggen der lijnen.

Het overschot, hetzij 13 t. h., wordt onderverdeeld tusschen de elektrische klein-industrie en de klein-industrie van verschillend materieel, de kleine mechaniek-nijverheid, de isolator- en glasfabrieken, enz...

Men schat dat 16,000 werklieden ten verschillenden titel gedurende drie jaar bezig zullen zijn aan deze werken.

**

Van Belgisch standpunt uit, zoo men de electrificatie beschouwt der lijn Brussel-Antwerpen, die een nogal geringe onderneming is, vindt men tusschen de fabrikanten, ondernemers en leveranciers die aan de werken deelnamen, gansch de lijst die opgesomd werd voor Duitschland en Frankrijk.

Wat de herkomst van het materieel betreft, stelt men vast, dat de overgrootste meerderheid der uitgaven in België blijft, en men mag zeggen dat de hoofdsom der kapitalen die in dit werk gestoken werd, ten slotte uitgedrukt werd in loonen voor de Belgische werkkrachten.

Dit zijn de elementen van beoordeeling die wij gemeend hebben te moeten verstrekken.

Andere vragen door leden van de Commissie gesteld en antwoorden van de Regeering.

1) Er is sprake van een bestelling van nieuwe metalen wagens. Wij hebben cijfers hooren noemen, te weten 1,000, 1,500 zelfs 2,000.

Wij hebben er geen bezwaar tegen, dat nieuwe bestellingen gedaan worden om werk te verschaffen aan onze nijverheden en om werkloosheid te voorkomen of te keer te gaan.

Wij zouden echter gaarne weten, indien er bestellingen gedaan worden, of er rekening zal gehouden worden met de veranderingen welke ons spoorwegbedrijf ondergaan kan, ten gevolge van de electrificatie, bijvoorbeeld, waarvoor andere types van rijtuigen zouden noodig zijn, name-lijk motorwagens.

Ik zou ook willen vragen of een deel dezer rijtuigen niet zou kunnen gebouwd worden door de centrale werkhuizen van de spoorwegen, ten einde door het werktekort in deze werkhuizen te bestrijden, te voorkomen dat geschoolde arbeiders als wegwerker moeten dienst doen.

Réponse. — La question de passer une nouvelle commande d'environ 1,800 voitures métalliques avec l'aide financière de l'Etat, a été soulevée par le délégué de la Société Nationale des Chemins de fer belges à une sous-commission de la Commission Nationale du Travail.

Aucune décision n'a été prise à ce jour.

Pour l'exécution éventuelle de la dite commande, il serait tenu compte dans la mesure du possible des suggestions de la Commission des Transports.

2) La réduction du personnel ouvrier dans les ateliers centraux du C.F., notamment à Luttre et à Gentbrugge, provoque de nombreuses protestations du fait que nombreux sont les ouvriers qualifiés et spécialisés transférés au service de la voie où ils exécutent un travail de terrassiers.

On demande si des mesures ne pourraient pas être prises pour supprimer ou au moins atténuer les conséquences de cet état de choses si préjudiciables au personnel ouvrier.

Réponse. — Il convient de noter tout d'abord que, en ce qui concerne l'utilisation de son personnel, la Société Nationale des Chemins de fer belges tient de la loi organique de 1926 des pouvoirs très étendus pour agir au milieu des intérêts de son exploitation.

L'application des nouvelles méthodes de travail, d'une part, et la réduction continue du trafic, d'autre part, ont rendu, en ces dernières années, un grand nombre d'ouvriers disponibles tant à Luttre et à Gentbrugge que dans les autres ateliers du service du Matériel.

La plupart des agents touchés par ces suppressions ont été acheminés sur le service de la Voie et, conformément aux mesures qui ont été arrêtées à l'origine, les cessions ont, en premier lieu, porté sur toute la main-d'œuvre inhérente, soit les manœuvres et les aides hommes de métier.

Il avait été entendu que les agents atteints de certaines infirmités et ceux âgés de plus de 45 ans seraient maintenus dans leurs anciennes fonctions.

Il y aurait lieu de voir si ces deux décisions de principe sont effectivement observées.

En raison de l'importance des réductions et de ce que les effectifs ne comportent plus d'ouvriers non qualifiés aptes au métier de piocheur, les transferts à la Voie ont forcément dû affecter les autres catégories d'ouvriers disponibles.

Cette façon de procéder présente des inconvénients sérieux pour le personnel et parfois crée pour celui-ci des situations lamentables.

Il existe, par exemple, des agents des ateliers, versés à la Voie, qui perdent 3 à 5 francs par jour d'allocation-prime et qui en outre sont astreints à des déplacements tels que l'absence de leur domicile atteint jusque 14 heures.

Cet état de choses devra retenir l'attention de la Société Nationale et du Ministre et les remèdes à y apporter devront être recherchés dans le cadre d'une politique générale.

3) La vicinalisation de nombreuses lignes secondaires jette l'émoi dans certaines régions du pays. Ne pourrait-

Antwoord. — De kwestie van een nieuwe bestelling van ongeveer 1,800 metalen wagens, met den geklelijken steun van den Staat, werd door den vertegenwoordiger van de Belgische spoorwegen opgeworpen in een subcommissie van de Nationale Commissie van den Arbeid.

Tot dusver werd geen beslissing genomen.

In geval deze bestelling mocht uitgevoerd worden, zou, in de mate van het mogelijke, rekening gehouden worden met de vingerwijzingen van de Commissie van Verkeerswezen.

2) De inkrimping van het werkliedenpersoneel in de centrale werkhuizen van den Staat, namelijk te Luttre en Gentbrugge, geeft aanleiding tot veel protest, omdat talrijke geschoolde arbeiders verplaatst worden naar den dienst van de baan waar zij grondwerk moeten verrichten.

Men vraagt of er geen maatregelen zouden kunnen genomen worden om de gevolgen van dezen toestand, welke zoo nadeelig is voor het werkliedenpersoneel, zoo niet weg te nemen, dan toch te verzachten.

Antwoord. — Hierbij weze, in de eerste plaats, opgemerkt dat aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de tewerkstelling van haar personeel door de inrichtingswet van 1926 zeer uitgebreide volmachten verleend worden om deze zoo voordelig mogelijk voor haar bedrijf te regelen.

Tengevolge, enerzijds, van de nieuwe werkmethoden en, anderzijds, van de aanhoudende inkrimping van het verkeer, zijn, de laatste jaren, talrijke arbeiders beschikbaar geworden, zoowel te Luttre en te Gentbrugge als in de andere vorige werkhuizen van den Dienst van het Materieel.

Vrijwel al de bedienden die door deze afschaffingen getroffen werden, werden verplaatst naar den dienst van de baan en, overeenkomstig de maatregelen welke in het begin genomen werden, zijn eerst de onbedreven arbeiders, 't is te zeggen de arbeiders en de hulpambachtslieden, in aanmerking gekomen.

De bedienden echter met sommige lichaamsgebreken en dezen boven de 45 jaar zouden echter in hun vroegeren dienst behouden blijven.

Men zou misschien kunnen onderzoeken of deze beide uitzonderingen werkelijk nageleefd worden.

Wegens den omvang van deze inkrimpingen en ook omdat er geen ongeschoolde arbeiders meer zijn geschikt voor het werk van wegwerker heeft men, noodgedwongen, andere categorieën beschikbare arbeiders naar den dienst van de Baan moeten verplaatsen.

Deze regeling biedt ernstige bezwaren voor het personeel en plaatst dit soms in pijnlijke gevallen.

Er zijn, bijvoorbeeld, bedienden uit de werkhuizen, die in den dienst van de Baan, 3 à 5 frank toeslag-premie verliezen en die, bovendien, zulk een afstand moeten afleggen dat zij soms 14 uren lang van huis weg zijn.

Wij vestigen de aandacht van de Nationale Maatschappij en van den Minister op dezen toestand en zijn van oordeel dat hierin zal moeten verholpen worden in het raam eener algemeene politiek.

3) De vicinalisatie van talrijke bijlijnen verwekt opschudding in sommige streken van het land. Zou men,

on, avant toute décision, soumettre la question au Comité supérieur des Transports ?

Réponse. — La simplification des méthodes d'exploitation des lignes déficitaires de la Société Nationale des Chemins de fer belges a pour but de réduire les dépenses d'exploitation en adaptant le service aux nécessités réelles du trafic, compte tenu des moyens de transport concurrents et de façon à ne pas diminuer les facilités offertes au public.

Le principe en lui-même ne peut être repoussé à priori, mais il est évident que son application ne devrait jamais être admise qu'à la condition de sauvegarder les intérêts de l'économie nationale comme le prescrit l'Arrêté royal du 7 août 1926, fixant les statuts de la Société Nationale.

En outre, les contingences nouvelles (Exposition de Bruxelles et politique de rénovation nationale) devront désormais mettre un frein supplémentaire à toute exagération possible en ce domaine.

4) Combien supprimera-t-on de passages à niveau (C.F.) pendant l'année 1935 et suivantes, si c'est possible ?

Réponse. — En 1935, vingt-cinq passages à niveau sont déjà supprimés ou sont en voie de suppression, par construction d'ouvrages d'art, par suppression pure et simple ou par détournement.

Peut-être ce nombre sera-t-il dépassé d'ici fin de l'année, mais comme chaque cas fait l'objet d'une enquête approfondie avant décision gouvernementale, il n'est pas possible de préciser davantage plusieurs mois à l'avance.

5) En 1933, le Gouvernement a accordé à la Société Nationale un subside de 4 millions de francs comme part d'intervention dans le programme complémentaire de travaux comportant l'emploi de 300,000 mètres cubes de ballast et le renouvellement complet de 30 kilomètres de voies accessoires.

Ces travaux ont réclamé 401,000 journées de travail, dont 206,000 effectuées par des ouvriers provisoires et temporaires recrutés par la Société.

En 1934, le Gouvernement est intervenu pour l'achat de 100,000 mètres cubes de ballast sur un total de 190,000 mètres cubes constituant le programme complémentaire des travaux.

L'intervention du Gouvernement a pour but l'occupation d'un certain nombre de chômeurs.

En 1935, les crédits pour l'exécution du programme des travaux nécessaires à l'entretien et au renouvellement des voies et bâtiments, ont été réduits de 50 p. c.

Plusieurs milliers d'agents provisoires n'ont pas été rapelés en service. Certains de ces agents comptent de 10 à 15 ans de service à l'Administration des Chemins de fer.

Le Gouvernement ne pourrait-il accorder, pour 1935, le même crédit que pour 1934 ?

Réponse. — La Société Nationale des Chemins de fer

vooraleer een beslissing te nemen, het vraagstuk niet kunnen voorleggen aan het Hooger Comité voor Verkeerswezen ?

Antwoord. — De vereenvoudiging van de bedrijfsmethodes van sommige lijnen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen welke verlies opleveren, heeft voor doel de bedrijfsuitgaven te verminderen door den dienst aan de werkelijke behoeften van het verkeer aan te passen, met inachtneming van de mededingende verkeersmiddelen en derwijze dat het gemak van verkeer er niet onder lijdt.

Het beginsel op zich zelf kan, a priori, niet afgewezen worden maar het ligt voor de hand dat het alleen zou mogen toegepast worden op voorwaarde dat de belangen van het bedrijfsleven gevrijwaard blijven, zooals het Koninklijk besluit van 7 Augustus 1926 houdende het statuut van de Nationale Maatschappij, bepaalt.

Bovendien, zullen de nieuwe omstandigheden (Tentoonstelling te Brussel en politiek van nationale heropbeuring) voortaan alle mogelijke overdrijving op dit gebied eenigszins moeten remmen.

4) Hoeveel overwegen (spw.) zullen in 1935 en volgende jaren, zoo mogelijk, worden afgeschaft ?

Antwoord. — In 1935, werden vijf en twintig overwegen reeds afgeschaft of werd met de afschaffing een aanvang genomen, door het oprichten van kunstwerken, de eenvoudige afschaffing of door de afleiding van den weg.

Misschien zal dit getal, voor het einde van het jaar, overtroffen worden, doch, gezien elk geval het voorwerp uitmaakt van een grondig onderzoek, alvorens de Regeering eene beslissing treft, is het niet mogelijk, verschillende maanden op voorhand, nauwkeuriger inlichtingen te verschaffen.

5) In 1933, heeft de Regeering aan de Nationale Maatschappij eene toelage van 4,000,000 frank verleend, als tusschenkomst in het aanvullend arbeidsprogramma, waarin de aanwending werd voorzien van 300,000 m³ ballast en de volledige hernieuwing van 30 kilometers bijspoor.

Die werken hebben 401,000 werkdagen gevegd, waarvan 206,000 werden uitgevoerd door voorloopige en tijdelijke werklieden, door de Maatschappij aangeworven.

In 1934, is de Regeering tusschen gekomen voor den aankoop van 100,000 m³ ballast op een totaal van 190,000 m³, hetwelk voorzien was in het aanvullend programma der werken.

De tusschenkomst van de Regeering heeft ten doel, een zeker getal werklozen bezigheid te verschaffen.

In 1935, werden de credieten voorzien voor de uitvoering van het programma der werken, noodig voor het onderhoud en de hernieuwing van sporen en gebouwen, met 50 t. h. verminderd.

Duizenden tijdelijke werklieden werden niet weder in dienst gesteld. Sommige dier werklieden tellen 10 tot 15 jaren dienst bij het Beheer van Spoorwegen.

Zou de Regeering, voor 1935, het zelfde crediet niet kunnen verleen als voor 1934 ?

Antwoord. — De Nationale Maatschappij der Belgische

belges serait disposée à exécuter en 1935 comme l'année dernière un programme supplémentaire de renouvellement de ballast à condition que l'Etat lui accorde un subside.

Je prie mon Collègue des Finances d'envisager la possibilité d'allouer pareil crédit.

Le Département des Travaux publics est occupé à exécuter les travaux de mise en train du port de Monsin.

Un des éléments essentiels de l'équipement du port, est le pont de transbordement de chemin de fer de Monsin à Bressoux.

La Société Nationale des Chemins de fer envisage-t-elle la mise en train de ce travail au cours du présent exercice, de telle manière qu'il y ait concordance entre les différents travaux ?

Il y a un intérêt urgent à ce que les travaux du port soient complètement achevés avant 1937, c'est-à-dire avant l'achèvement du canal Albert et aussi avant que Maestricht ait terminé son pont de transbordement.

La question est posée au Ministre des Transports.

Spoorwegen verklaart zich bereid, in 1935, zooals het vorige jaar, een aanvullend programma voor de ballast-hernieuwing uit te voeren, onder voorwaarde dat de Staat hem eene toelage verleent.

Ik doe beroep op mijn collega van Financiën, opdat hij de mogelijkheid zou willen onderzoeken, zulk crediet toe te staan.

Het Departement van Openbare Werken heeft de werken aangevat der haven van Monsin.

Een van de voornaamste elementen der uitrusting der haven, is de overlaadbrug van den spoorweg Monsin-Bressoux.

Denkt de Nationale Spoorwegmaatschappij dit werk aan te vatten in den loop van dit dienstjaar, zoodat de verschillende werken gelijktijdig zouden uitgevoerd worden.

Het is van dringend belang dat de havenwerken gansch voltooid zouden zijn vóór 1937, dit is vóór de voltooiing van het Albert-kanaal en ook vooralleer Maestricht zijn overlaadbrug voltooid heeft.

De vraag wordt gesteld aan den Minister van Vervoer.