

Kamer der Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1954.

9 JUNI 1954.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1954.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE KINDER.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie voor het Verkeerswezen heeft drie vergaderingen gewijd aan de bespreking van de begroting 1954.

Ingevolge enerzijds het gevorderde tijdstip waarop deze discussie plaats vindt — een zeer belangrijk gedeelte van de ingeschreven credieten zijn verbruikt — anderzijds het feit dat deze begroting werd opgemaakt door de voorgaande regering (2), heeft uw Commissie zich beperkt de Minister van Verkeerswezen te aanhoren in de uiteenzetting van de politiek die hij zinnens is te voeren. Bovendien, heeft zij door middel van vragen gesteld door de Commissarissen — niet minder dan een honderdtal — uitleg willen bekomen over de manier waarop de Minister de problemen, welke zich voor zijn departement stellen, denkt aan te pakken. Ten slotte, heeft zij door een gedachtenwisseling, een gemeenschappelijke zienswijze trachten uit te stippelen in verband met verschillende hangende zaken.

Op geen enkel ogenblik liep de discussie over eigenlijke begrotingsposten. Het was de politiek van het Departement die besproken werd en te dezer gelegenheid hielden verschillende leden, behorende tot verschillende politieke frac-

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

Zie :

4-XV (B. Z. 1954). — :

N° 1 : Begroting.

N° 2 : Amendementen.

(2) Wet van 15 Mei 1954.

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1954.

9 JUIN 1954.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1954.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
DES COMMUNICATIONS

PAR M. DE KINDER.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Communications a consacré trois séances à l'examen du budget pour 1954.

En raison, d'une part, de l'époque déjà fort avancée à laquelle s'effectue ledit examen, une tranche très importante des crédits prévus est déjà utilisée et d'autre part, du fait que le présent budget fut élaboré par le gouvernement précédent (2), votre Commission s'est bornée à entendre l'exposé de M. le Ministre des Communications relatif à la politique qu'il se propose de suivre. En outre, elle a voulu, par voie de questions — une centaine au moins — émanant des Commissaires, être informée de la façon dont le ministre entend résoudre les problèmes qui se posent pour son département. Par un échange de vues, elle s'est ensuite efforcée de dégager l'opinion commune au sujet de diverses affaires en souffrance.

A aucun moment, la discussion n'a porté sur les postes proprement dits du budget. Seule la politique du Département a été débattue, et les membres appartenant aux divers groupes politiques ont, à cette occasion,

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

Voir :

4-XV (S. E. 1954). —

N° 1 : Budget.

N° 2 : Amendements.

(2) Loi du 15 mai 1954.

ties, er aan, hulde te brengen aan de Minister, voor zijn zakelijke inleidende uiteenzetting.

Indien bij de stemming van artikel 1 van de begroting een groep leden tegenstemden, ging het niet tegen de begroting zelf, opgemaakt ten tijde dat deze leden in meerderheid waren in beide Kamers, noch tegen de uiteengezette politiek waartegen geen enkele opmerking werd geformuleerd. Het resultaat van deze stemming dient geïnterpreteerd in het licht van een traditie welke wil dat een goedstemming in de Commissie het vertrouwen in de Regering impliceert en omgekeerd.

Ten slotte weze er in deze korte inleiding de aandacht op gevestigd dat de bespreking liep zowel over het eigenlijke Departement als over de autonome organismen welke van het Departement afhangen. Dit trouwens in overeenstemming met de wijze waarop sedert enkele jaren het wetsontwerp aan de Kamers wordt voorgelegd, nl. bevattende tegelijkertijd de begroting van het Departement en de rekeningen der autonome organismen welke er van afhangen.

* * *

Het wil ons voorkomen dat de beste manier om in de huidige omstandigheden een trouw beeld te geven van de werkzaamheden van uw Commissie erin bestaat, verslag uit te brengen over de verklaringen van de Minister, de opgeworpen vragen en verstrekte antwoorden.

In bijlage tot dit verslag verschijnen de vragen welke ter zitting niet werden beantwoord of nadien werden gesteld, samen met het antwoord van de Minister.

* * *

Met betrekking tot de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen stellen zich een reeks wel bepaalde en belangrijke vraagstukken voor dewelke een duidelijke oplossing dient gevonden en welke een hervorming impliceren van de verouderde werkwijzen thans nog in voege. Dan wanneer in 1949 een reorganisatie werd aangekondigd, bedoeld om het chronisch te kort van de maatschappij in 5 jaar weg te werken, dient vastgesteld dat men thans op deze weg niet ver is gevorderd. De problemen blijven gesteld zoals zij het waren 5 jaar geleden.

Het is verkeerd te menen dat zij kunnen opgelost in eens en met kleine middelen. Men moet het probleem in zijn volle omvang durven aanpakken en de werkelijkheid onder ogen zien. De voorgaande Regering heeft de N.M.B.S. niet voor 100 % vergoed voor de prestaties die haar ten laste werden en worden gelegd. Worden gelegd, want in een nabije toekomst krijgt zij nog een lastpost bij: de toepassing van de gemeenschappelijke transporttarieven in de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, die een ernstige vermindering van inkomsten met zich brengt.

Is het nodig er aan te herinneren dat de Maatschappij de last draagt van de pensioenen van de agenten van de Staat, van allerhande bonificaties voortvloeiende uit wettelijke beschikkingen ten voordele van invaliden, oudstrijders, kroostrijke gezinnen en zo meer. Dit onderstreept het karakter van instelling van openbaar nut van de N.M.B.S. Onredelijk echter is het zich op dit kenmerk te steunen om lasten op te leggen en nadien te weigeren er rekening mede te houden.

De maatschappij staat voor nieuwe zware verplichtingen. Dezer dagen werden 22 automotrices besteld. Deze bestelling moest reeds lang zijn geschied. Het opnieuw in overweging nemen van de electrificatie gesteund op 20.000 volt monophas bracht een vertraging mee die de bestellingen

tenu à rendre hommage au ministre pour l'objectivité de son exposé introductif.

Si un groupe de membres ont émis un vote défavorable à l'article 1^{er} du budget, cette attitude n'était pas dirigée contre le budget même, élaboré alors que lesdits membres constituaient la majorité au sein des deux Chambres, ni contre la politique exposée, qui n'a fait l'objet d'aucune observation. Il convient d'interpréter ce vote à la lumière de la tradition qui veut qu'un vote favorable émis d'une Commission implique la confiance dans le Gouvernement et inversement.

En conclusion de ce bref préambule, nous désirons souligner que les débats concernèrent non seulement le département proprement dit, mais également les organismes autonomes relevant du département. Ceci d'ailleurs en conformité avec la façon dont, depuis quelques années, le projet de loi est soumis aux Chambres, celui-ci comprenant, outre le budget du département, les comptes des organismes autonomes relevant de celui-ci.

* * *

Dans les circonstances présentes, la meilleure façon de donner un aperçu fidèle des travaux de votre Commission consiste, à notre avis, à reproduire les déclarations du Ministre, ainsi que les questions soulevées et les réponses fournies.

En annexe au présent rapport, nous publions les questions auxquelles il n'a pas été répondu en séance ou qui ont été posées ultérieurement, ainsi que les réponses du Ministre.

* * *

En ce qui concerne la Société nationale des Chemins de fer belges, il se présente toute une série de problèmes déterminés et importants, auxquels il convient d'apporter une solution nette impliquant l'abandon des procédés périmés appliqués jusqu'à présent. Alors que, en 1949, une réorganisation avait été annoncée en vue de résorber, en cinq ans, le déficit de la société, on constate, en réalité, que l'on n'a guère progressé dans cette voie jusqu'à présent. Les problèmes restent posés comme il y a cinq ans.

C'est une erreur de croire qu'ils peuvent être résolus d'emblée et par de petits moyens. Il importe de s'attacher au problème dans son ensemble et de regarder la réalité en face. Le gouvernement précédent n'a pas indemnisé la S.N.C.F.B. à 100 % des prestations qui ont été et sont mises à sa charge. Sont mises à sa charge, parce que dans un proche avenir elle aura à supporter également l'application des tarifs communs de transports dans la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, qui entraînera une sérieuse réduction des recettes.

Est-il besoin de rappeler que la Société supporte la charge des pensions des agents de l'Etat, de diverses bonifications résultant de dispositions légales en faveur des invalides, anciens combattants, des familles nombreuses, etc... Ceci fait ressortir le caractère d'organisme d'intérêt public de la S.N.C.F.B. Mais il n'est pas raisonnable de tabler là-dessus pour imposer des charges et de refuser par après d'en tenir compte.

La Société devra faire face à de nouvelles obligations importantes. Récemment, 22 automotrices furent commandées. Cette commande aurait dû être faite depuis longtemps. La révision de l'électrification basée sur le courant monophasé de 20.000 volts a amené un retard, entraînant

deed verdagen en heeft bovendien een belangrijk financieel verlies berokkend aan de Maatschappij.

Het park houten reizigers-wagens belooft op heden nog 2.400 eenheden, sommige wagens dagtekenen van 1892 en 1.500 ervan worden nog dagelijks gebruikt. Deze wagens dienen zo spoedig mogelijk vervangen. Het is onaannemelijk dat het vervoer van arbeiders nog langer geschiedt in omstandigheden van snelheid, confort en veiligheid, zoals thans het geval is. Wil men de mobiliteit van de arbeidskrachten in de hand werken, dient ten spoedigste verandering gebracht in deze toestand. Er valt bovendien op te merken dat het onderhoud van dit materieel buitengewoon duur komt te staan voor de Maatschappij. Ook dit probleem is niet nieuw. De Maatschappij heeft een programma. Er werden proeven gedaan met nieuwe rijtuigen die voldoende schenken. De nodige financiële middelen moeten echter worden bijgebracht om een definitieve oplossing te geven aan deze zaak.

In het beheer van de Maatschappij dient men terug te keren tot de onafhankelijkheid van de leidende instanties. Deze moeten hun vrijheid daartoe terugkrijgen en in de gelegenheid worden gesteld hun verantwoordelijkheid op te nemen.

Een dier amendementen die op de begroting werden ingediend, heeft betrekking op de N.M.B.S. Het voorziet de opening van een krediet — groot 200 miljoen frank — (eerste snede) bestemd om een gedeelte van de dienst van de schuldenlast, voortspruitende uit de werken van electrificatie van het net sedert 1941, over te nemen. De voorgaande regering had deze verplichting aangegaan tegenover de Maatschappij maar voorzag de nodige kredieten niet in de begroting.

Voor de N.M.B.S. stellen zich bovendien een reeks vragen in verband met de wereldtentoonstelling van 1958, in het vooruitzicht van dewelke bepaalde werken zich opdringen. Aangezien het echter niet aan te nemen is dat om deze reden de hoofdstad alles in de wacht zou slepen, dient de modernisering van tal van stations buiten Brussel eveneens te worden voorzien.

Hulde dient gebracht aan het personeel van de N.M.B.S. voor haar prestaties. 129.000 in 1921, 100.000 na de bevrijding, bestaat het effectief thans uit 74.000 man. Het is onbetwistbaar, dat de doeltreffendheid van de werkorganisatie en de productiviteit van de arbeid werd opgedreven. Dit personeel weet echter niet meer waaraan zich te houden; de besparingen en de afdankingen van tijdelijk personeel hebben een ontmoedigende invloed uitgeoefend en in het belang van de Maatschappij zou aan deze toestand ten spoedigste een einde moeten worden gesteld.

De politiek van besparingen welke de N.M.B.S. dient te voeren moet afgestemd worden op de rationalisatie en op de coördinatie van het vervoer, problemen welke de regering zinnens is ernstig aan te pakken en met bekwame spoed te behandelen.

De afschaffing van bestaande lijnen dient met veel omzichtigheid aangevat. In bepaalde landstroken is deze afschaffing en de vervanging door buurtspoorwegen of autobussen volledig uit den boze, enerzijds omdat deze verkeersmiddelen niet aangepast zijn aan de noden van de winterperiode, anderzijds omdat zekere nijverheden zonder de spoorweg in een benadeelde positie worden geplaatst. De besparingen zullen geschieden op grond van structurele hervormingen. Zij zullen rekening houden met het algemeen belang en de te treffen maatregelen zullen geenszins indruisen tegen de rechtmatige belangen van andere vervoermiddelen.

Verschillende tussenkomsten onderstreepten het karakter van instelling van openbaar nut en de grote rol welke de spoorweg vervult in het economisch leven van het land. Een kortzichtige besparingspolitiek druist in tegen het ene

l'ajournement des commandes et, au surplus, une perte financière importante pour la société.

Le parc de voitures en bois pour voyageurs est, à l'heure actuelle de 2.400 unités, certaines datant de 1892, et dont 1.500 sont utilisées journalièrement. Il importe de remplacer ces voitures le plus tôt possible. Il est inadmissible que le transport des ouvriers continue à s'effectuer dans de telles conditions de vitesse, de confort et de sécurité. Si l'on veut favoriser la mobilité de la main-d'œuvre, il importe de changer d'urgence cet état de choses. Par ailleurs, il est à remarquer que l'entretien d'un tel matériel constitue une lourde charge pour la Société. Ce problème n'est d'ailleurs pas nouveau. La Société a un programme. Des essais satisfaisants ont été faits avec de nouvelles voitures. Mais il s'agit de trouver les moyens financiers nécessaires en vue de donner à cette question une solution définitive.

En ce qui concerne la gestion de la Société, il faut en revenir à l'indépendance des autorités dirigeantes. Dans ce but, il faut leur rendre la liberté d'action et leur donner l'occasion de prendre leurs responsabilités.

Un des amendements proposés au présent budget concerne la S.N.C.F.B. Il prévoit l'ouverture d'un crédit de l'ordre de 200 millions de francs (première tranche), destiné à reprendre une partie du service de la dette résultant des travaux d'électrification du réseau, effectués depuis 1941. Le gouvernement précédent avait pris cet engagement envers la Société sans prévoir au budget les crédits nécessaires.

En outre, une série de problèmes se rapportant à l'exposition universelle de 1958, se posent à la S.N.C.B., en prévision de laquelle certains travaux s'imposent. Etant donné qu'ils seraient inadmissibles qu'à cet égard la capitale revendique la part du lion, et il y a lieu d'envisager également la modernisation d'un nombre de gares ailleurs qu'à Bruxelles.

Il convient de rendre hommage aux prestations du personnel de la S.N.C.B. Les effectifs, qui étaient de 129.000 unités en 1921 et de 100.000 après la libération, s'élèvent actuellement à 74.000 agents. Il est incontestable que l'efficacité de l'organisation et du rendement a été augmentée. Cependant, ce personnel ne sait plus à quoi s'en tenir; les économies et les licenciements de personnel temporaire ont eu une influence démoralisante et, dans l'intérêt de la Société, il convient de mettre fin au plus tôt à cette situation.

La politique d'économies de la S.N.C.B. doit tenir compte de la rationalisation et de la coordination des transports, problèmes que le Gouvernement entend aborder sérieusement et résoudre dans le plus bref délai.

La suppression de certaines lignes doit être examinée avec beaucoup de circonspection. Dans certaines régions, la suppression de lignes et leur remplacement par des tramways vicinaux ou par des autobus serait néfaste, d'une part parce que ces moyens de transport ne sont pas adaptés aux besoins de la période d'hiver, et d'autre part, parce que certaines industries sont désavantagées par l'absence de chemin de fer. Les économies seront réalisées grâce à des réformes structurelles. Elles s'inspireront de l'intérêt général, et les mesures à prendre ne s'opposeront pas aux intérêts légitimes d'autres moyens de transport.

Plusieurs membres ont souligné le caractère d'organisme d'intérêt public et le rôle important du chemin de fer dans la vie économique du pays. Une politique d'économies à courte vue va à l'encontre de celui-là et constitue

en dreigt het andere in gevaar te brengen. De spoorweg moet op een voet van gelijkheid worden gesteld, en moet in onafhankelijkheid tot ontplooiing komen.

De Maatschappij moet haar verantwoordelijkheden dragen, zij moet in de gelegenheid worden gesteld een commerciële politiek te voeren; de overheid moet vermijden zich te mengen in de industriële exploitatie.

Een lid merkt op dat inkomsten zouden kunnen worden gevonden door een aanpassing door te voeren van de verouderde « ad valorem » tarieven.

Een ander lid vroeg of het ogenblik niet was aangebroken om de prijs van de weekabonnementen te verhogen.

Het is een feit dat de Maatschappij vrij haar tarievenpolitiek zou moeten kunnen voeren.

Wat de tweede vraag betreft, in geval de prijs van de weekabonnementen zou worden verhoogd zou de nijverheid deze verhoging op zich moeten nemen. Uiteindelijk zou zij er trouwens voordeel bij hebben want thans vervoeren veel ondernemingen hun personeel per autobus, hetgeen niet altijd in ideale voorwaarden geschiedt en bovendien duur komt te staan.

Aan een lid dat zich verheugt over de mogelijkheid welke de Minister geboden wordt, tussen te komen in het beheer van de Maatschappij ingevolge de wet op de controle der parastatale instellingen, wordt geantwoord dat deze wet niet gelukkig is voor de parastatale organismen met nijverheidskarakter, dat zij een bijkomende en nutteloze bureaucratie in het leven roept en vertraging gaat veroorzaken zonder enig voordeel voor om 't even wie.

Verschillende leden dringen er op aan dat, daar waar het materieel mogelijk is en het te verwachten resultaat verantwoord, de Maatschappij zelf haar wagens en haar materiaal zou bouwen; deze werkwijze zou bovendien in sommige gevallen een rationele tewerkstelling mogelijk maken.

In deze aangelegenheid moet een middenweg gevolgd worden. De privé industrie moet haar deel krijgen o.a. omdat zij daardoor in de gelegenheid wordt gesteld haar posities op de internationale markt te verdedigen. Aan de Maatschappij mag echter geen nadeel berokkend worden door deze werkwijze, wat in het verleden niet altijd het geval was.

Een betwisting in dit verband is opgerezen met Belgische industriëlen. De patronale vereniging FABRIMETAL heeft de kwestie van de fabricatie in de eigen werkplaatsen van de N.M.B.S. aan de Raad van State voorgelegd. Het is mogelijk dat een vergelijk wordt bereikt; de privé industrie dient echter redelijker te handelen dan soms het geval was. De zaak in haar geheel is in onderzoek.

Verschillende Commissarissen deelden hun bezorgdheid mede betreffende de afdanking van tijdelijk personeel. Men overweegt de oprichting van een « pool » van tijdelijk personeel, zodanig dat een einde zou worden gesteld aan de praktijk welke er in bestaat in een plaats of dienst af te danken en nieuw personeel aan te werven in een andere dienst of op een andere plaats.

Het probleem gesteld door het thans sedert jaren in voege zijnde blokeren der bevorderingen, zal eveneens worden onderzocht.

Wat betreft de bonificaties der oorlogsjaren aan oud-politieke- of oud-krijgsgevangenen, is de N.M.B.S. zinnens haar houding af te stemmen op deze van de Staat. De bonificaties aan de weerstanders voor werking in de ondergrondse bewegingen zullen geschieden op een manier welke hen niet benadeligt tegenover hun collega's in staatsdienst.

Wat de beperking van de verkeersfaciliteiten, door de voorgaande Regering opgelegd betreft, worden de nodige schikkingen overwogen om hierop terug te komen. In geen

un danger pour celle-ci. Le chemin de fer doit être mis sur un pied d'égalité et doit se développer en toute indépendance.

Il faut que la Société assume ses responsabilités; il faut lui permettre de mener une politique commerciale; les autorités doivent éviter de s'immiscer dans l'exploitation industrielle.

Un membre fait observer que les recettes nécessaires pourraient être trouvées dans une péréquation des tarifs « ad valorem » périmés.

Un autre membre se demande si le moment n'est pas venu de relever le prix des abonnements de semaine.

Il est certain que la Société devrait pouvoir mener librement sa propre politique tarifaire.

En ce qui concerne la deuxième question, en cas de relèvement du prix des abonnements de semaine, l'industrie devrait supporter la charge de cette augmentation. D'ailleurs, en fin de compte, elle y aurait avantage, car actuellement beaucoup d'entreprises transportent leur personnel en autobus, ce qui ne se fait pas toujours dans des conditions idéales et, au surplus, c'est onéreux.

A un membre qui se réjouit de la possibilité offerte au Ministre d'intervenir dans la gestion de la Société, en vertu de la loi relative au contrôle des institutions parastatales, il est répondu que cette loi n'est pas heureuse pour les organismes parastataux à caractère industriel, qu'elle engendre une bureaucratie supplémentaire et superflue, sans apporter des avantages à qui que ce soit.

Plusieurs membres insistent en vue de voir la Société construire elle-même ses wagons et son matériel lorsque cela est matériellement possible et justifié par le résultat à atteindre; en outre, cette méthode permettrait dans certains cas une politique d'emploi rationnelle.

Dans ce domaine, il convient de tenir le juste milieu. L'industrie privée doit y avoir sa part, parce que cela lui permet notamment de défendre sa position sur les marchés internationaux. Mais ce procédé ne peut pas être préjudiciable à la Société, ce qui n'a pas toujours été le cas dans le passé.

Une contestation s'est présentée à ce sujet avec les industriels belges. L'association patronale FABRIMETAL a saisi le Conseil d'Etat de la question de la fabrication dans les propres ateliers de la S.N.C.B. Il est possible qu'on aboutira à un compromis, mais l'industrie privée doit se comporter plus raisonnablement qu'elle ne l'a fait dans certains cas. L'affaire, dans son ensemble, est à l'étude.

Plusieurs commissaires se sont préoccupés du licenciement du personnel temporaire et du blocage des promotions du personnel définitif. On envisage la création d'un pool d'agents temporaires, en vue de mettre fin à la pratique de licenciement dans un emploi ou service et de recensement de nouveau personnel pour un autre service ou un autre endroit.

Le problème posé par le blocage des promotions, blocage déjà existant depuis plusieurs années, fera également l'objet d'un examen.

En ce qui concerne les bonifications des années de guerre aux anciens prisonniers politiques et anciens prisonniers de guerre, la S.N.C.B. a l'intention d'adopter une attitude analogue à celle de l'Etat. Les bonifications aux résistants pour activité dans les mouvements clandestins seront accordées de manière à ne pas les défavoriser par rapport à leurs collègues des services de l'Etat.

Quant à la restriction des facilités de transport, imposée par le Gouvernement précédent, les dispositions nécessaires sont envisagées pour rapporter cette mesure. De

geval zal de 1^e klasse in de treinen van binnenlands verkeer worden heringericht.

De herzieningscommissies belast met het onderzoek van de sancties getroffen tegen incivieken en de personeelsleden van de Oost-kantons overgegaan naar de Reichsbahn werden niet afgeschaft, maar hun werking werd geschorst tot op het ogenblik dat de nodige richtlijnen zullen worden verstrekt door de Dienst van Algemeen Bestuur.

In de loop van de bespreking kondigde de Minister een hervorming aan van de medische dienst van de Maatschappij met het oog op het invoeren van een medische nabehandeling der slachtoffers van arbeidsongevallen. Zijn betrachting in dit domein, is het percentage bestendig werkonbekwamen te verminderen.

* * *

Betreffende het Nationaal bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuid verbinding, is er een voorstel van dit organisme om zijn bestaansduur te verlengen. Deze vraag is gewettigd, rekening houdend met het nog af te werken programma waarvan het einde eerst in 1959 wordt voorzien. Met alle middelen nochtans zal men de voltooiing trachten te beëindigen vóór 1958.

Het beknopt programma van de nog uit te voeren werken verschijnt in bijlage aan dit verslag.

* * *

In verband met het Bestuur der Posterijen werd door verschillende Commissieleden aangedrongen opdat de technische directie van dit bestuur zou worden heringericht. Op het ogenblik laat het Departement van Openbare Werken zich met de postgebouwen in. Het resultaat is echter ontmoedigend en deze manier van werken leidt tot nutteloze uitgaven, o.a. met betrekking tot het logies der ontvangers.

Er wordt getracht de Dienst der Gebouwen opnieuw bij het Departement te voegen, de toestand van meerdere gebouwen en de voorwaarden in welke een deel van het personeel werkt, zijn van zulkdanige aard dat hieraan ten spoedigste een einde dient te worden gesteld.

Wat de barema's betreft, het invoeren van de mecanografie bij het Postcheckambt en de mecanisatie in de schoot van de Posterijen, moet toelaten belangrijke besparingen te doen welke een gunstig gevolg op deze vraag eventueel mogelijk zal maken.

In verband met het probleem der tijdelijken wordt opgemerkt dat een onderscheid dient gemaakt. Bij het bedienen personeel, waaronder weinig tijdelijke agenten werkzaam zijn, zullen de hulpkrachten die aan de nodige voorwaarden voldoen gelijk de tijdelijke agenten worden benoemd. De Minister heeft reeds verschillende benoemingsbesluiten tot de graad van klerk getekend.

Wat de postbestellers betreft, de laureaten van de examens van 1948 en 1951 zullen eveneens onmiddellijk worden benoemd. Deze beslissing welke slaat op 12 à 1500 agenten, werd reeds genomen en medegedeeld aan het Bestuur der Posterijen. De voorgaande Minister had geen oplossing gegeven aan deze aangelegenheid.

Aangaande de invoering van de zondagrast bij de Post, heeft men opgemerkt dat, alvorens daartoe kan worden besloten, een wet moet worden gestemd die het verschijnen der dagbladen 's Zondags verbiedt. Inderdaad, bij ontstentenis van dergelijke wettelijke beschikking, zouden de bladen een onderlinge oneerlijke mededinging kunnen voeren, naar gelang zij al dan niet over een eigen distributiedienst beschikken.

De sociale dienst van de Post, maakt het voorwerp uit van een onderzoek met het oog op een verruiming van zijn bevoegdheden.

toute façon, il n'est pas question de rétablir la 1^{re} classe dans les trains en service intérieur.

Les commissions de révision chargées de l'examen des sanctions prises à l'égard des inciviques et des agents des cantons de l'Est passés à la Reichsbahn n'ont pas été supprimées, mais leur fonctionnement a été suspendu jusqu'au moment où les directives nécessaires seront données par le Service d'Administration générale.

Au cours de la discussion, M. le Ministre annonça une réforme du service médical de la Société, en vue de l'instauration d'un service de soins médicaux postopératoires pour les victimes des accidents du travail. Il veut en arriver ainsi à diminuer le pourcentage des incapacités permanentes de travail.

* * *

Concernant l'Office national pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi, il existe une proposition de cet organisme tendant à prolonger son existence. Cette demande est justifiée, compte tenu du programme à réaliser, dont l'achèvement n'est prévu que pour 1959. On s'efforcera cependant par tous les moyens de terminer les travaux pour 1958.

On trouvera en annexe au présent rapport un exposé succinct du programme des travaux à exécuter.

* * *

En ce qui concerne l'Administration des Postes, plusieurs membres de la Commission ont insisté en vue du rétablissement de la direction technique de cette administration. A l'heure actuelle, c'est le Département des Travaux publics qui s'occupe des bâtiments postaux. Mais le résultat est décevant, et ce procédé entraîne des dépenses inutiles, entre autres quant au logement des percepteurs.

On s'efforce d'obtenir le retour du Service des Bâtiments au Département. L'état de plusieurs immeubles et les conditions de travail imposées à une partie du personnel sont telles qu'il importe de mettre fin au plus tôt à la situation actuelle.

Quant aux barèmes, l'application de la mecanographie à l'Office des Chèques Postaux et de la mecanisation à l'Administration des Postes permettront de réaliser des économies substantielles et de donner éventuellement une solution favorable à cette question.

En ce qui concerne le problème des temporaires, on fait remarquer qu'il importe de faire une distinction. Parmi le personnel employé, qui compte peu d'agents temporaires, les auxiliaires répondant aux conditions requises seront nommés sur le même pied que les agents temporaires. Le Ministre a déjà signé plusieurs arrêtés de nomination au grade de commis.

D'autre part, les facteurs, lauréats des examens de 1948 et de 1951, seront également nommés sans délai. Cette décision, qui intéresse 1.200 à 1.500 agents, a déjà été prise et communiquée à l'Administration des Postes. Le Ministre précédent n'avait pas résolu cette question.

Au sujet de l'instauration du repos dominical à l'Administration des Postes, il convient de remarquer qu'une telle mesure est conditionnée par le vote d'une loi interdisant la publication de journaux le dimanche. En effet, à défaut d'une telle disposition légale, les journaux pourraient se faire une concurrence déloyale, selon qu'ils disposent ou non d'un propre service de distribution.

La question d'une extension des attributions du service social des Postes est à l'examen.

Wat het resultaat betreft van het in gebruik nemen van helikopters voor de verzending van de post, kan worden bevestigd dat grote diensten werden bewezen; het voordeel van de helikopter bestaat er in afgelegen landsdelen op gelijke voet te kunnen behandelen als de rest van het land. De rentabiliteit van deze dienst is bijkomstig ten overstaan van het karakter van openbaar nut. De uitgave voor 1953 beliep 4.499.903 frank.

De uitbreiding van deze dienst wordt voor het ogenblik niet overwogen en zou slechts kunnen voortvloeien uit het resultaat van berekeningen welke op het ogenblik aan gang zijn.

Met betrekking tot het Bestuur der Posterijen, zal een amendement op de begroting worden ingediend om de betaling mogelijk te maken van het personeel aangeworven in 1953 en waarvoor noch voor 1953, noch voor 1954 in de begroting de nodige kredieten waren voorzien.

* * *

Met betrekking tot de koopvaardij wordt door een lid betreurd, dat in onze havens de schepen onder Belgische vlag slechts 6 à 7 % van het totaal trafiek vertegenwoordigen. Minstens 20 % der schepen die onze havens aandoen zouden onder Belgische vlag moeten varen. De invoering van een werkelijke zeevaartpolitiek dringt zich op.

Met deze zienswijze stemt iedereen in. Het ongeluk is dat weinig privaat initiatief aan de dag wordt gelegd om nieuwe rederijen op te richten. De wet op het scheepskrediet laat nochtans tussenkomsten toe onder vorm van goedkoop crediet tot 70 % van de constructiekosten van vaartuigen (90 % met het akkoord van de Ministerraad). De mogelijkheden van dit scheepskrediet zijn ver van uitgeput; er zijn nog kredieten beschikbaar.

Het resultaat van de uitbating van de staatsvloot is flink verbeterd. Een gedeelte van de vloot moet echter worden vernieuwd en een bijkomstige mailboot zou dienen gebouwd om de passagiersdienst Oostende-Dover in goede voorwaarden te verzekeren.

Wat de betwisting betreft met de Britse autoriteiten in verband met het lossen van de auto's vervoerd door de car-ferry, waarover door een lid werd gesproken, valt op te merken dat er geen kwestie is van betwisting. De haven van Dover beschikt over twee aanlegplaatsen voor car-ferry's, de ene moderner uitgerust dan de andere. In het geval, dat gelijktijdig de Engelse en de Belgische car-ferry in de haven aanleggen is het de eerste binnengekomen die over de modernste aanlegplaats beschikt.

De cargo gebouwd voor rekening van het bestuur van het Zeewezen komt in dienst op 15 juni, en is bestemd voor het goederenvervoer welke op het ogenblik wordt verricht door de mailboten. Het betreft vooral goederen welke per spoor en in containers worden aangevoerd en als spoedbestelling dienen verzonden.

De Engelse autoriteiten hebben op dezelfde manier hun mailboten van de lijn Folkestone-Calais ontlast. De berekeningen en de statistieken laten toe te voorzien dat de rentabiliteit van deze cargo zelfs met één reis per week heen en terug, is verzekerd.

Op verschillende opmerkingen in verband met de herinrichting van de zeevaartscholen, werd de verzekering gegeven dat een gunstige oplossing zal worden nagestreefd.

* * *

Televisie en N.I.R. — In het domein van de televisie dient met veel omzichtigheid te werk gegaan. De wetenschap is in voortdurende evolutie. De uitbating der uitzendingen komt bijzonder duur te staan. De technische quali-

Il est permis d'affirmer que l'utilisation d'hélicoptères pour l'expédition du courrier a rendu de grands services; en effet, ces appareils permettent de desservir de la même façon les régions éloignées que le reste du pays. La rentabilité de ce service n'a qu'une importance secondaire par rapport à son caractère d'utilité publique. La dépense pour 1953 a atteint 4.499.903 francs.

L'extension de ce service n'est pas envisagée pour l'instant et ne pourrait que découler des résultats de calculs actuellement en cours.

Un amendement au budget sera déposé au sujet de l'Administration des Postes en vue de permettre le paiement du personnel recruté en 1953 et pour lequel le budget de 1953 ni le budget de 1954 n'ont prévu les crédits nécessaires.

* * *

Au sujet de la marine marchande, un membre regrette que dans nos ports le pavillon belge ne représente que 6 à 7 p. c. du trafic global. Vingt pour cent au moins des bâtiments qui font escale dans nos ports, devraient battre pavillon belge. L'instauration d'une réelle politique marine s'impose.

Tout le monde se rallie à ce point de vue. Malheureusement l'initiative privée se montre peu disposée à créer de nouveaux armements. Pourtant, la loi sur le crédit maritime permet, sous forme de crédit à bon marché, des interventions de l'ordre de 70 p. c. dans les frais de construction de nouveaux bâtiments (jusqu'à 90 p. c. avec l'accord du conseil des Ministres). Les possibilités de ce crédit maritime sont loin d'être épuisées; à l'heure actuelle, des crédits sont encore disponibles.

Le rendement de l'exploitation de la flotte de l'Etat s'est sensiblement amélioré. Toutefois, cette flotte doit être renouvelée en partie, et une malle supplémentaire devrait être construite, afin de pouvoir assurer, dans de bonnes conditions, le service des passagers Ostende-Douvres.

Quant au conflit dont fait état un membre de la Commission, et qui existerait avec les autorités britanniques au sujet du débarquement des voitures automobiles transportées par le car-ferry, il n'en est rien. Le port de Douvres possède deux quais pour car-ferry, dont l'un est pourvu d'un équipement plus moderne que l'autre. Au cas où les car-ferry anglais et belge arrivent au port simultanément, celui qui accoste le premier peut disposer du quai le plus moderne.

Le cargo, construit pour compte de l'Administration de la Marine, entrera en service le 15 juin, et sera destiné au transport de marchandises effectué actuellement par les malles. Il s'agit surtout de marchandises amenées par chemin de fer et dans des containers et devant être considérées comme envois à grande vitesse.

Les autorités anglaises ont soulagé de la même façon leurs malles de la ligne Folkestone-Calais. Les calculs et les statistiques font prévoir que la rentabilité de ce cargo est assurée, même moyennant une seul voyage aller-retour par semaine.

En réponse à diverses observations au sujet de la réorganisation des écoles de navigation, l'assurance a été donnée, qu'un effort sera fait pour trouver une solution favorable.

* * *

Télévision et I. N. R. — Dans le domaine de la télévision, il faudra procéder avec beaucoup de circonspection. La science est constamment en évolution. Le coût des émissions est fort élevé. Techniquement, la qualité des émis-

teit van de huidige uitzendingen is goed, maar de moeilijkheden om belangrijke programma's samen te stellen zijn groot. Men zou moeten geraken tot de oprichting van een pool van Europese programma's. Ook in dit domein vallen tal van moeilijkheden te overwinnen. Een programma valt in de smaak van de télé-kijkers van een bepaald land en niet in de smaak van deze van een ander land.

Enkele programma's worden overgenomen van de Franse T.V. Het is echter niet mogelijk deze handelwijze te veralgemenen daar de kosten te hoog oplopen en het beschikbaar budget onvoldoende is.

Wat betreft het gebruik van band IV, blijkt dat voor het ogenblik deze band niet kan worden gebezigd. Het rapport welke in dit verband door de technische commissie werd opgemaakt zal worden medegedeeld aan de parlementaire commissies. Dit verhindert niet dat de nodige proefnemingen zullen gedaan worden in band IV. Men moet echter niet denken dat de ontvangposten voor uitzendingen in deze band goedkoper zouden komen dan de andere televisieposten.

Met betrekking tot het N.I.R. wordt vooral aangedrongen op het invoeren van het statuut van de Radio. De nieuwe teksten zijn in voorbereiding. De Minister zal er zorg voor dragen de betrokken parlementaire commissies op de hoogte te houden van de stand van deze studie.

Op een vraag van een lid antwoordt de Minister dat, naar zijn oordeel, het invoeren van publiciteit in de televisie-uitzendingen een zeer ingewikkeld probleem stelt, dat moeilijk op te lossen is.

Men zal trachten te verhelpen aan de menigvuldige gegronde klachten van niet audibiliteit van zekere regionale zenders in hun eigen geografische omschrijving.

* * *

De Regie van Telefoon en Telegraaf boekte voor het verlopen jaar een winst van 63 miljoen frank. Naar het oordeel van de Minister, moet de Regie over meer bewegingsvrijheid kunnen beschikken; zij moet overgaan tot de prospectie van de nieuwe cliënten zonder terug te schrikken voor de kosten voortvloeiende uit de aansluitingen. Het volstaat niet dat het aantal telefooncommunicaties verhoogt, ook het aantal cliënten moet worden opgedreven. Een degelijk gevoerde propaganda kan daartoe veel bijdragen.

De Regie moet in de gelegenheid worden gesteld een werk-programma op te maken, een planning die zich uitstrekt over ± 3 jaar. De Regie moet eveneens kunnen overgaan tot de aanwerving van ingenieurs en geschoold personeel. Zij moet een verdere modernisatie en mechanisatie van haar diensten nastreven.

De automatisatie van de netten wordt verder doorgevoerd, doch de kleinere netten mogen hierin niet worden benadeligd.

Door een lid werd de opmerking gemaakt dat de Regie uitgaven zou hebben aangegaan op leningen die nog niet werden toegelaten door het Parlement. De Minister geeft hem de verzekering dat de Regie geen enkele uitgave mag doen in deze voorwaarden.

Betreffende de personeelsaangelegenheden wordt door een lid opgemerkt dat onregelmatigheden zouden zijn voorgekomen inzake benoemingen. De Minister antwoordt dat indien dit met de werkelijkheid strookt de onregelmatigheden ongedaan zullen worden gemaakt.

Wat betreft de politiek die door de Regie werd gevoerd inzake achteruitstelling van benoemingen wordt geantwoord dat deze situaties zullen worden geregulariseerd. Trouwens de Regie moet techniekers aanwerven die nadien als mees-tergast kunnen optreden.

Tot conclusie mag worden gezegd dat, voor wat betreft de R.T.T., de vooruitzichten gunstig zijn. Zij moet echter

sions actuelles est bonne, mais les difficultés d'élaboration de programmes importants sont considérables. Il faudrait arriver à la création d'un pool de programmes européens. Dans ce domaine également de nombreuses difficultés sont à surmonter. Tel programme plaît aux téléspectateurs d'un pays déterminé, mais pas à ceux d'un autre pays.

Quelques programmes ont été repris de la T. V. française, mais il n'est pas possible de généraliser cette méthode, les frais étant trop élevés et les crédits disponibles insuffisants.

Quant à la bande IV, il ne semble pas possible de s'en servir en ce moment. Le rapport élaboré à ce sujet par la Commission technique sera communiqué aux Commissions parlementaires. Ceci n'empêche pas que les expériences nécessaires seront faites sur la bande IV. Toutefois, il ne faut pas s'imaginer que les postes récepteurs pour émissions sur cette bande coûteront moins cher que les autres appareils de télévision.

En ce qui concerne l'I.N.R., il est surtout insisté sur l'instauration du statut de la Radio. Les nouveaux textes sont en élaboration. M. le Ministre veillera à ce que les Commissions parlementaires compétentes soient tenues au courant de l'état de cette étude.

En réponse à une question d'un membre, M. le Ministre estime que l'incorporation de la publicité dans les émissions de télévision constitue un problème très compliqué, difficile à résoudre.

On s'efforcera de remédier aux multiples plaintes concernant la réception défectueuse de certains émetteurs régionaux dans leur propre rayon géographique.

* * *

La Régie des Télégraphes et des Téléphones a réalisé au cours de l'année écoulée un bénéfice de 63 millions de francs. M. le Ministre estime que la Régie doit disposer d'une plus grande liberté d'action; elle doit procéder à la prospection de nouveaux abonnés, sans se laisser arrêter par les frais des raccordements. Il ne suffit pas que le nombre des communications téléphoniques augmente, il faut également accroître le nombre des abonnés. Une propagande judicieuse pourra y contribuer beaucoup.

Il faut permettre à la Régie d'élaborer un programme de travail, un planning s'étendant sur environ trois années. Elle doit également pouvoir recruter des ingénieurs et du personnel qualifié. Elle doit poursuivre la modernisation et la mécanisation de ses services.

L'automatisation des réseaux se poursuit, mais elle ne peut se faire au détriment d'autres réseaux moins importants.

Un membre fait observer que la Régie aurait fait des dépenses sur des emprunts non encore approuvés par le Parlement. M. le Ministre lui donne l'assurance que la Régie ne peut faire aucune dépense dans ces conditions.

Dans le secteur du personnel, un membre signale que des irrégularités auraient été commises en matière de nominations. M. le Ministre répond que s'il en était ainsi, ces irrégularités seraient annulées.

Quant à la politique menée par la Régie en matière d'ajournement de nominations, il est répondu que ces situations seront régularisées. D'ailleurs, la Régie doit recruter des techniciens qui pourront devenir plus tard des contre-maitres.

En conclusion, on peut dire qu'en ce qui concerne la R. T. T., les perspectives sont favorables. Toutefois, il faut

in de gelegenheid worden gesteld commercieel op te treden, nieuwe abonnees aan te sluiten en haar diensten te moderniseren.

* * *

Regie der Luchtwezen. — Betreffende dit organisme werd aangedrongen op het invoegen van het statuut van het personeel. Dit statuut zal in een zeer nabije toekomst worden voorgelegd aan de Departementale Syndicale Raad voor Advies. De benoemingen die in de laatste tijd werden gedaan, zullen aan een onderzoek worden onderworpen.

Ook de reorganisatie van de Diensten van de Regie der Luchtwezen dringt zich op, ingevolge de noodzakelijkheid ze aan te passen aan de noodwendigheden van een exploitatie welke in de laatste jaren in voortdurende evolutie is.

Over de SABENA deelt de Minister mede dat over enkele tijd zich een belangrijk financieel probleem gaat stellen in verband met de vervanging van vliegtuigen.

In verband met het gebruik van reactie-vliegtuigen en helikopters, is het wenselijk omzichtig te werk te gaan.

Dan wanneer door een lid gevraagd werd dat de Staat de SABENA van meer nabij zou controleren, werd hierop geantwoord dat de wet op de controle der parastatale instellingen er niet van toepassing op is.

De installaties van het vliegplein van Melsbroek moeten beëindigd zijn voor 1958. De kosten ervan worden geraamd op 700 miljoen.

Het is de algemene wens dat in België één enkel groot vliegplein dient ingericht.

Ondervraagd over het taalregime van toepassing te Melsbroek, wordt geantwoord dat dit regime slechts kan worden gewijzigd in functie der noodwendigheden van de cliënteel. Dat bovendien iedere fonctionaris of agent in de gelegenheid moet worden gesteld een normale administratieve carrière te maken, tot welke taalrol hij ook behoort.

In verband met de zeldzame ongevallen overkomen aan Belgische vliegtuigen deelt de Minister mede dat hij er akkoord mede gaat, de Commissie in kennis te stellen der verslagen van de onderzoeksc commissie welke telkens met het onderzoek wordt belast.

Alhoewel, ingevolge de internationale akkoorden het de plaatselijke autoriteiten zijn welke de onderzoeken instellen ter gelegenheid van ongevallen, krijgen de Belgische autoriteiten kennis van deze verslagen, en kunnen zij bijgevolg worden medegedeeld.

* * *

Met betrekking tot het Toerisme moet het probleem in zijn geheel in oogenschouw worden genomen in het vooruitzicht van de wereldtentoonstelling van 1958. Tijdens dit jaar verwacht men zich aan 200.000 bezoekers per week. Het logies stelt een groot probleem. Er zal moeten worden uitgezien naar de vermeerdering van de huisvestingsmogelijkheden.

Met betrekking tot de kredieten toegekend aan het Commissariaat Generaal voor Toerisme, is het wenselijk dat volgend jaar belangrijker kredieten beschikbaar zouden worden gesteld. Ook het sociaal toerisme mag niet worden vergeten.

Door sommige leden werden opmerkingen gemaakt over het gebruik van de kredieten ter beschikking gesteld van bepaalde toeristische organismen. De Minister antwoordt hierop, dat het de provinciale verenigingen voor vreemdelingenverkeer zijn welke de kredieten aanwenden.

* * *

Met betrekking tot de Binnenscheepvaart, deelt de Minister op vraag van verschillende leden mede, dat dit transportmiddel niet zal worden achteruitgesteld ten voordele

lui permettre dans le domaine commercial, d'inscrire de nouveaux abonnés et de moderniser ses services.

* * *

Régie des Voies aériennes. — En ce qui concerne cet organisme, on insiste pour que le statut du personnel soit mis en vigueur. Ce statut sera soumis très prochainement au Comité départemental de consultation syndicale. Les nominations faites récemment seront soumises à une enquête.

La réorganisation des services de la Régie des Voies aériennes s'impose également, vu la nécessité de les adapter aux nécessités d'une exploitation en évolution constante au cours des dernières années.

Parlant de la SABENA, M. le Ministre signale que celle-ci se trouvera sous peu devant un problème financier important par suite du remplacement de certains avions.

Quant à l'utilisation d'avions à réaction et d'hélicoptères, il convient d'agir avec prudence.

Un membre ayant demandé un contrôle plus étroit de la SABENA par l'Etat, M. le Ministre a répondu que celle-ci ne tombe pas sous la loi sur le contrôle des institutions parastatales.

Les installations de l'aérodrome de Melsbroeck devront être achevées pour 1958. Le coût de ces travaux est évalué à 700 millions.

Tout le monde souhaite qu'un seul grand aérodrome soit créé en Belgique.

Interrogé au sujet du régime linguistique appliqué à Melsbroeck, M. le Ministre a répondu que ce régime ne peut être modifié qu'en fonction des besoins de la clientèle. Par contre, il faut que chaque fonctionnaire ou agent ait l'occasion de parcourir une carrière administrative normale, quel que soit le rôle linguistique auquel il appartient.

A propos des rares accidents survenus à des avions belges, M. le Ministre s'est déclaré d'accord pour communiquer à votre Commission les rapports de la Commission chargée dans chaque cas de l'enquête.

Bien qu'il soit conforme aux conventions internationales qu'en cas d'accidents les autorités locales effectuent les enquêtes, les autorités belges sont informées de ces rapports et elles peuvent donc les communiquer.

* * *

Le problème du tourisme doit être considéré dans son ensemble en vue de l'exposition universelle de 1958. Au cours de l'année envisagée, on prévoit 200.000 visiteurs par semaine. Le logement constitue un problème important. Il faudra rechercher un accroissement des possibilités d'hébergement.

Quant aux crédits alloués au Commissariat général au Tourisme, il serait souhaitable que, dès l'année prochaine, cet organisme dispose de crédits plus importants. Le tourisme social ne peut également être oublié.

Des observations furent formulées par certains commissaires concernant l'emploi des crédits mis à la disposition de certains organismes touristiques. M. le Ministre leur a répondu que ce sont les syndicats d'initiative provinciaux qui répartissent les crédits.

* * *

En ce qui concerne la navigation intérieure, M. le Ministre déclare, en réponse aux questions de plusieurs membres, que ce moyen de transport ne sera pas sacrifié

van de spoorwegen. Hij zal het probleem in zijn geheel onderzoeken. Hij staat echter sceptisch tegenover de programma's van uitbreiding der waterwegen die de laatste tijd de wereld werden ingezonden. Ook in dit domein is hij van oordeel dat men zichtig dient te werk te gaan.

* * *

Met betrekking tot de tramwegen, stelt zich de vraag van het uitbatingsstatuut der netten van Antwerpen en Gent.

Meer speciaal inzake de politiek der tramwegen, verklaart de Minister dat de autobussen niet altijd geschikt zijn om volledig de tram te vervangen in de agglomeraties en dit om redenen van verschillende aard.

Girobussen kunnen misschien een oplossing brengen. Het is trouwens nodig het probleem van de tramwegen te onderzoeken in het kader van een energiewetgeving die dringend moet worden vastgelegd.

* * *

De amendementen opgenomen in doc. n° 4-XV (B. Z. 1954) — n° 2 werden aangenomen door de Commissie.

De begroting werd aangenomen met 12 stemmen en 8 onthoudingen.

Het verslag werd goedgekeurd met 10 stemmen en vier onthoudingen.

De Verslaggever,

R. DE KINDER.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

au bénéfice des chemins de fer. Il examinera le problème dans son ensemble. Mais il se montre sceptique à l'égard des programmes d'extension des voies d'eau qui ont vu le jour ces derniers temps. Dans ce domaine également, il estime qu'il convient de procéder avec circonspection.

* * *

En ce qui concerne les tramways il y a la question du statut d'exploitation des réseaux d'Anvers et de Gand.

Plus spécialement en matière de politique des tramways, M. le Ministre déclare que les autobus ne sont pas toujours le moyen approprié pour remplacer complètement les tramways dans les agglomérations, et ce pour des raisons d'ordre divers.

Les hélicoptères de transport pourraient peut-être apporter une solution. Il convient d'ailleurs d'examiner le problème des tramways dans le cadre d'une politique de l'énergie, qui doit être établie d'urgence.

* * *

Les amendements repris au document n° 4 XV (S. E. 1954) — n° 2 ont été adoptés par la Commission.

Le budget a été adopté par 12 voix et 8 abstentions.

Le rapport a été approuvé par 10 voix et 4 abstentions.

Le Rapporteur,

R. DE KINDER.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

Vraag van algemene aard.

VRAAG :

Talrijke personaliteiten houden zich bezig met het ontwerp tot verbreding van de Maas. Dit ontwerp zou verscheidene miljarden kosten. Wat denkt de Regering hierover?

ANTWOORD :

Deze vraag behoort niet tot de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen.

Bestuur der Posterijen.

VRAAG :

Een lid vraagt de wederoprichting van de Technische Directie der Posterijen. Deze hield zich inzonderheid bezig met de postgebouwen. Thans zorgt Openbare Werken daarvoor. De toestand is ellendig.

ANTWOORD :

Het ware wenselijk dat de Dienst der gebouwen rechtstreeks van het Bestuur der Posterijen zou afhangen.

Er zal getracht worden de dienst der gebouwen opnieuw van het departement te doen afhangen. De kwestie zal grondig onderzocht worden.

De personeelsleden werken inderdaad in ellendige gezondheidsvoorwaarden.

VRAAG :

Sedert geruime tijd zoekt men een plaats voor het centraal kantoor te Namen. Hoever staat het hiermee?

ANTWOORD :

Ik ben bij de Technische Directie der Posterijen en bij het Departement van Openbare Werken tussenbeide gekomen om de oprichting van een nieuw centraal kantoor te bespoedigen.

VRAAG :

Een lid heeft herhaaldelijk de toepassing van de bepalingen van het koninklijk besluit van 30 November 1950 gevraagd.

Het C.V.V. heeft in 1953 beroep bij de Raad van State ingesteld. De vorige Minister had de betwiste beslissing ingetrokken. Welke zal de houding zijn van de huidige Minister?

ANTWOORD :

Ik heb het Bestuur der Posterijen verzocht mij onmiddellijk het dossier voor te leggen, dat, wees er van overtuigd, in alle rechtvaardigheid zal onderzocht worden.

VRAAG :

Vóór de oorlog hadden de postmannen toegang tot het rusthuis van Marneffe. Denkt het Bestuur er aan dit huis opnieuw in te richten?

QUESTIONS ET REPONSES.

Question d'ordre général.

QUESTION :

De nombreuses personnalités s'occupent du projet d'élargissement de la Meuse. Ce projet coûterait plusieurs milliards. Qu'en pense le Gouvernement?

RÉPONSE :

Cette question n'est pas de la compétence du Ministère des Communications.

Administration des Postes.

QUESTION :

Un membre demande le rétablissement de la Direction technique des Postes. Elle avait notamment à s'occuper des bâtiments postaux. Actuellement, ce sont les Travaux publics qui s'en occupent. La situation est lamentable.

RÉPONSE :

Il serait souhaitable que le Service des bâtiments dépende directement du service des Postes.

On s'efforcera de transférer de nouveau le service des bâtiments au département. Cette question sera examinée de très près.

Les agents travaillent, en effet, dans des conditions d'hygiène déplorable.

QUESTION :

Depuis longtemps, on cherche un emplacement pour le bureau central à Namur. Où en est-on?

RÉPONSE :

La Direction Technique des Postes et le Département des Travaux publics ont été priés d'activer la réalisation d'un nouveau bureau central.

QUESTION :

Un membre a demandé à plusieurs reprises l'application des dispositions de l'arrêté royal du 30 novembre 1950.

La C.S.C. a introduit un recours devant le Conseil d'Etat en 1953. L'ancien Ministre avait retiré la décision attaquée. Quelle sera l'attitude du Ministre actuel?

RÉPONSE :

L'Administration des Postes a été priée de me soumettre d'urgence le dossier, qui, soyez en persuadé, sera traité en toute équité.

QUESTION :

Avant la guerre, les postiers avaient accès à la maison de repos de Marneffe. L'Administration songe-t-elle à réaménager cette maison?

ANTWOORD :

Al de bevoegdheden van de Sociale Dienst der Posterijen, waarvan de activiteit door mijn voorganger aanzienlijk werd verminderd, worden thans herzien.

VRAAG :

Sedert enkele jaren wordt de post per helikopter besteld. Heeft deze dienst het verwachte rendement? Hoeveel heeft hij gekost in 1953? Is men voornemens deze dienst uit te breiden?

ANTWOORD :

De helikopter heeft zeer grote diensten bewezen en bewijst er thans nog zeer veel bij het vervoer van de post naar afgelegen streken, die aldus op dezelfde wijze behandeld worden als de rest van het land. De rentabiliteit van dit systeem is dus van secundair belang tegenover het essentieel karakter van openbare dienst.

De kosten voor 1953 beliepen 4.499.903 frank.

De uitbreiding van deze dienst kan slechts voortvloeien uit zeer grondige studiën, die thans aan de gang zijn.

VRAAG :

Wanneer zal met het bouwen van het nieuw postkantoor te Zele een aanvang genomen worden.

ANTWOORD :

Ik ben bij het Departement van Openbare Werken tussende gekomen; een voorontwerp zal eerlang aan het Bestuur der Posterijen voorgelegd worden.

Bestuur van het Zeewezen.

VRAAG :

Is het geschil met de Engelse overheden inzake het lossen van de car-ferry te Dover opgelost?

ANTWOORD :

Er bestaat geen geschil met de Engelse overheden omtrent het lossen van de car-ferry te Dover. De haven beschikt over twee aanlegplaatsen voor car-ferry. De ene is moderner dan de andere, en wanneer twee van die boten (een Engelse en een Belgische) zich gelijktijdig in de haven bevinden, dan is het de eerst aangekomene die over de meest gewenste plaats beschikt.

VRAAG :

Een vrachtschip is gebouwd geworden tegen het advies in van sommige leden van de Commissie. Dit is concurrentie met de private firma's. Is het vrachtschip afgebouwd?

Zal het in de vaart gebracht worden? Met welk personeel zal het varen? Welke zullen de monsteringsvoorwaarden van het personeel zijn? Welk is de rendabiliteit van het vrachtschip?

ANTWOORD :

Het vrachtschip zal op 15 juni in de vaart gebracht worden. Het personeel zal aan het statuut van het Rijkspersoneel onderworpen zijn. Dit vrachtschip zal niemand concurrentie aandoen vermits het speciaal bestemd is voor het vervoer van goederen die thans door de pakketboten vervoerd worden. Het betreft vooral per expresse vervoerde goederen en door het spoor in containers aangevoerde lichte goederen. De Engelsen hebben met hun pakketboten van de lijn Folkestone-Kales op dezelfde wijze gehandeld.

RÉPONSE :

Toutes les attributions du Service Social des Postes, dont l'activité a été considérablement réduite par mon prédécesseur, sont en cours de revision.

QUESTION :

Depuis quelques années le courrier est distribué par hélicoptère. Ce service a-t-il le rendement escompté? Quel en a été le coût en 1953? Songe-t-on à étendre ce service?

RÉPONSE :

L'hélicoptère a rendu et rend actuellement encore de très grands services dans l'acheminement des courriers vers les contrées éloignées, qui sont ainsi traitées comme le restant du pays. La rentabilité de ce système n'a donc qu'un aspect secondaire par rapport au caractère essentiel de service public.

Le coût pour 1953 s'est élevé à 4.499.903 francs.

L'extension de ce service ne peut résulter que d'études très fouillées, actuellement en cours.

QUESTION :

Quand entamera-t-on la construction du nouveau bureau des postes de Zele?

RÉPONSE :

Je suis intervenu auprès du Département des Travaux publics; un avant-projet sera soumis incessamment à l'Administration des Postes.

Administration de la Marine.

QUESTION :

Le différend avec les autorités anglaises en ce qui concerne le déchargement du car-ferry à Douvres est-il aplani?

RÉPONSE :

Il n'y a pas de différend avec les autorités anglaises en ce qui concerne le déchargement du car-ferry à Douvres. Le port dispose de deux quais pour les car-ferry. L'un est plus moderne que l'autre, et si deux de ces bateaux (anglais et belge) se trouvent au port simultanément, c'est le premier arrivé qui dispose de l'emplacement le plus recherché.

QUESTION :

Un cargo a été construit à l'encontre de l'avis de certains membres de la Commission. C'est une concurrence contre des firmes privées. Le cargo est-il achevé?

Sera-t-il mis en service? Quel en sera le personnel? Quelles seront les conditions d'engagement du personnel? Quelle est la rentabilité du cargo?

RÉPONSE :

Le cargo sera mis en service le 15 juin. Le personnel sera soumis au statut des agents de l'Etat. Ce cargo ne fera concurrence à personne puisqu'il est destiné spécialement au trafic des marchandises actuellement transportées par les paquebots. Il s'agit avant tout de marchandises transportées à grande vitesse et de marchandises légères amenées par chemin de fer en containers. Les Anglais ont agi de même pour leurs paquebots de la ligne Folkestone-Calais.

VRAAG :

Zo de Staat dit vrachtschip exploiteert, dan eist de rechtvaardigheid dat het op een voet van gelijkheid met de handelsfirma's geplaatst wordt. Dit vrachtschip is niet rendabel, maar het kan voor het vervoer van auto's gebruikt worden.

ANTWOORD :

Volgens de statistieken en de gedane berekeningen is de rendabiliteit van dit vrachtschip verzekerd, zelfs indien het slechts één heen- en terugreis per week mocht doen.

Bestuur van het Vervoer.

VRAAG :

Het aantal ongevallen aan de onbewaakte overwegen neemt steeds toe in weerwil van de door de N.M.B.S. genomen veiligheidsmaatregelen. Maatregelen zouden met de andere ministeriële departementen (Openbare Werken en Arbeid en Sociale Voorzorg) moeten bestudeerd worden opdat de overwegen bewaakt worden zonder dat de daaruit voortvloeiende kosten algeheel ten laste van de maatschappij vallen.

Zal de inrichting van die dienst aan de bewaakte overwegen in overeenstemming zijn met de wetsbepalingen tot beperking van de arbeidsduur tot 8 uren?

Is het waar dat een proces-verbaal ten laste van de maatschappij is opgemaakt geworden voor een ongeval dat zich aan de overweg n° 32 te Waver zou voorgedaan hebben? Indien dit zo is, hoe is de zaak opgelost geworden?

ANTWOORD :

De dienst aan de bewaakte overwegen, beschouwd als licht werk, is in overeenstemming met de wetsbepalingen tot beperking van de arbeidsduur tot 8 uren.

VRAAG :

Hoelang zal het N.B.V. nog blijven werken? Men heeft de indruk dat er meer aan urbanisatie dan aan techniek gedaan wordt.

Is men niet bezig die zaak te rekken?

ANTWOORD :

Steunend op de huidige planning zouden de werken van het N.B.V. einde 1959 moeten voltooid zijn. Alles zal echter in het werk gesteld worden om met die werken klaar te komen tegen de Internationale Tentoonstelling van 1958. Voor sommige aan het N.B.V. opgedragen werken kan het, op 't eerste gezicht, voorkomen dat zij tot de urbanisatie behoren; nochtans vloeien zij voort uit de functie zelf van het N.B.V., want het betreft het in orde brengen van de toegangswegen naar de halten en stations. Een der redenen die mij hebben doen voorstellen de mandaten van het N.B.V. te verlengen, was de oprichting van het Groot Postkantoor dat zal gebouwd worden in de onmiddellijke omgeving van het Zuid-station, dichtbij het spoorweginet.

Noord-Zuid-Verbinding.

Termijnen van uitvoering en raming van de uitgaven.

I. — Onmiddellijke omgeving van Brussel-Zuid :

1. Voltuiging lokalen onder sporen 2 vierhoek ...	Sept.	1956
2. Laatste gedeelte tramwegtunnel ...	einde	1957
3. Voertuigtunnel ...	half	1956
4. Definitieve wegen en parkeerplaatsen ...	einde	1957
5. Voltuiging administratief gebouw ...	half	1956
6. Postsorteergebouw ...	begin	1958
Electro-mechanische uitrusting ...	half	1959
7. Gebouw voor allerhande gebruik ...	half	1958
8. Allerhande werken (seininrichting, televerbindingen, enz.) ...	half	1957

QUESTION :

Si l'Etat exploite ce cargo, l'équité exige qu'il soit mis sur un pied d'égalité avec les firmes commerciales. Ce cargo n'est pas rentable, mais il peut être affecté au transport de voitures automobiles.

RÉPONSE :

D'après les statistiques et les calculs effectués, la rentabilité de ce cargo est assurée, même s'il ne devait assurer qu'un seul voyage aller-retour par semaine.

Administration des Transports.

QUESTION :

Le nombre d'accidents aux passages à niveau non gardés ne fait que s'accroître malgré les mesures de sécurité prises par la S.N.C.F.B. Des mesures devraient être étudiées de concert avec les autres départements ministériels (Travaux publics et Travail et Prévoyance sociale) pour que les passages à niveau soient gardés sans que les frais qui en résultent incombent en totalité à la Société.

L'organisation de ce service aux passages à niveau gardés, concordera-t-elle avec les dispositions légales qui limitent le travail à 8 heures?

Est-il exact qu'un procès-verbal a été dressé à charge de la Société, pour un accident qui s'est produit au passage à niveau n° 32 à Wavre? S'il en est ainsi, comment l'affaire a-t-elle été réglée?

RÉPONSE :

Le service aux passages à niveau gardés, considéré comme travail léger s'effectue en conformité avec les dispositions légales qui limitent la durée du travail à 8 heures.

QUESTION :

Pendant combien de temps l'O.N.J. continuera-t-il encore à fonctionner? On a l'impression qu'on s'y occupe plus d'urbanisation que de technique.

N'est-on pas occupé à trainer cette affaire en longueur?

RÉPONSE :

D'après le planning en cours, les travaux de l'O.N.J. devraient être terminés fin 1959. Toutefois, tout sera mis en œuvre pour que ces travaux soient terminés en vue de l'Exposition Internationale de 1958. Certains travaux confiés à l'O.N.J. peuvent ressortir à première vue à l'urbanisation; toutefois, ils résultent du fonctionnement même de l'O.N.J., car ils concernent les dégagements des haltes et gares. Une des raisons qui m'ont amené à proposer la prolongation des mandats de l'O.N.J. a été la construction du Grand Bureau des Postes, aux abords de la Gare du Midi près du réseau de chemin de fer.

Jonction Nord-Midi

Délais d'exécution et évaluation des dépenses

I. — Abords de Bruxelles-Midi :

1. Parachèvement locaux sous voies 2 quadrilatère	sept.	1956
2. Tronçon terminal tunnel pour tramways ...	fin	1957
3. Tunnel pour véhicules ...	mi-	1956
4. Voirie définitive et parkings ...	fin	1957
5. Parachèvement bâtiment administratif ...	mi-	1956
6. Bâtiment du tri postal ...	début	1958
Équipement électromécanique ...	mi-	1959
7. Bâtiment à usages divers ...	mi-	1958
8. Travaux divers (signalisation, télécommunications, etc.) ...	mi-	1957

II. — Onmiddellijke omgeving Brussel-Noord :

1. Afbraak oud station	einde	1957
2. Verbreding Vooruitgang- en Brabantstraat	einde	1956
3. Tramwegtunnel	half	1958
4. Parkeerplaatsen en wegen vóór het nieuw station	niet bepaald	
5. Wederopbouw plaats oud station	niet bepaald	
6. In goede staat herstellen Plantentuin	einde	1955
7. Voltuiging gebouwen nieuw station	einde	1956
8. Allerhande werken (seininrichting, sporen, enz) ...	einde	1955

De gezamenlijke kosten kunnen geraamd worden op 750 à 800 miljoen.

Commissariaat-Generaal voor Toerisme.

VRAAG :

De kredieten waarover de Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer beschikken, zijn bespottelijk en slecht verdeeld. Spa heeft 1.200.000 frank toelagen bekomen voor 75.000 overnachtingen, La Roche heeft er maar 25.000 gekregen voor 25.000 overnachtingen ?

ANTWOORD :

Het stelsel van Spa is een bijzonder stelsel : Spa is een kuuroord. Deze laatste genieten het *ristorno* van een gedeelte van de rechten op de verkoop van bronwater. De kredieten voor de Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer worden verdeeld in functie van de belangrijkheid der badplaatsen — rekening gehouden met een gezamenlijk plan voor het ganse land. De provincie Luxemburg, alsmede de provincies Luik en Namen hebben een bijzondere toelage van 5.000.000 frank ontvangen met het oog op de wederuitrusting van de Ardennen.

VRAAG :

De kredieten voor de toeristische uitrusting van de Ardennen en de Maasstreek zijn slecht verdeeld geworden. Men heeft aan niets anders gedaan dan aan verlichtingen. In sommige streken heeft men de toelagen van de Staat werkelijk verspild. Het schijnt zelfs dat de ambtenaars van het toerisme niet geraadpleegd werden ?

ANTWOORD :

Het zijn de provinciale Federaties voor toerisme die zelf de verdeling van de kredieten voorgesteld hebben. In 1953 heeft men zich over het algemeen bij verlichtingen bepaald, doch voor 1954 zijn andere werken van toeristisch belang in overweging genomen op grond van een gezamenlijke studie der behoeften voor uitrusting van die streek.

VRAAG :

Hoe werden de kredieten voor het sociaal toerisme besteed die na de oorlog verleend werden ?

Van de andere kant heeft de Minister verklaard dat de kredieten voor het sociaal toerisme verhoogd werden. Hoeveel bedroeg die verhoging ? Waarvoor zou deze bestemd zijn ?

ANTWOORD :

De verhoging der kredieten bedroeg 5.000.000 frank. De verdeling geschiedde in overleg met de syndicale organisaties. Men is voornemens deze in 1955 nog te verhogen. Zij zullen niet alleen bestemd zijn voor vakantiehuizen of jeugdherbergen, maar zij zullen eveneens gebezigd worden om het privaats initiatief te bevorderen; België lijdt thans gebrek aan onthaalcapaciteit.

Men tracht een systeem te vinden waarbij aan de hotelhouders, die er zouden in toestemmen één of twee verdiepingen ter beschikking van het sociaal toerisme te stellen, subsidies zouden kunnen verleend worden.

II. — Abord de Bruxelles-Nord :

1. Démolition ancienne gare	fin	1957
2. Elargissement rues du Progrès et de Brabant ...	fin	1956
3. Tunnel pour tramways	mi-	1958
4. Parkings et voirie devant la nouvelle gare	non déterminé	
5. Reconstruction emplacement ancienne gare	non déterminé	
6. Remise en état Jardin Botanique	fin	1955
7. Parachèvement bâtiments nouvelle gare	fin	1956
8. Travaux divers (signalisation, voies, etc.)	fin	1955

Le coût global sera de 750 millions à 800 millions.

Commissariat Général au Tourisme.

QUESTION :

Les crédits dont disposent les Syndicats d'initiative sont dérisoires et mal répartis. Spa a obtenu 1.200.000 francs de subsides pour 75.000 nuitées. La Roche n'a reçu que 25.000 francs pour 25.000 nuitées.

RÉPONSE :

Le régime de Spa est un régime particulier : il s'agit d'une station thermale. Ces dernières bénéficient de la ristourne d'une partie des droits sur le débit de l'eau thermale. Les crédits destinés aux Syndicats d'initiative sont répartis en fonction de l'importance des stations — compte tenu d'un plan d'ensemble pour tout le pays. La province de Luxembourg ainsi que les provinces de Liège et de Namur ont reçu un subside spécial de 5.000.000 de francs en vue du rééquipement de l'Ardenne.

QUESTION :

Les crédits pour l'équipement touristique de l'Ardenne et de la région mosane sont mal répartis. On s'est borné aux illuminations. Dans certaines régions, on a fait un véritable gaspillage des subsides de l'Etat. Il semble même que les fonctionnaires du tourisme n'ont pas été consultés.

RÉPONSE :

Ce sont les Fédérations provinciales de tourisme elles-mêmes qui ont proposé la répartition des crédits. En 1953, on s'est généralement borné à faire des illuminations, mais pour 1954, d'autres travaux d'intérêt touristique sont envisagés, sur base d'une étude d'ensemble des besoins d'équipement de la région.

QUESTION :

Quelle a été la destination des crédits pour le tourisme social, alloués depuis la guerre ?

D'autre part, M. le Ministre a déclaré que les crédits destinés au tourisme social furent augmentés. A combien s'élève cette majoration ? A quoi serait-elle affectée ?

RÉPONSE :

L'augmentation des crédits est de l'ordre de 5.000.000 de francs. La répartition a été faite en accord avec les organisations syndicales. En 1955, on envisage de les relever encore. Ils seront affectés non seulement à des homes de vacances ou des auberges de jeunesse, mais seront également employés pour stimuler l'initiative privée : la Belgique souffre actuellement d'un manque de capacité hôtelière.

On recherche un système permettant d'accorder des subsides à des hôteliers qui consentiraient à mettre un étage ou deux à la disposition du tourisme social.

Inrichtingen die subsidies bekomen hebben — Organisations bénéficiaires de subsides	1945	1946	1947	1948	1949	1950		1951		1952		1953 Gew. — Ordin.	Totaal — Total
						Gew. Ordin.	Orde Ordre	Gew. Ordin.	Orde Ordre	Gew. Ordin.	Orde Ordre		
Vacantiegenoegens Loisirs et vacances.	—	130.000	2.100.000	1.900.000	2.120.000	8.610.000		9.050.000		8.945.000		9.170.000	42.025.000
Vacantievreugde Vacances et santé.	100.000	130.000	2.140.000	1.950.000	2.245.000	7.875.000		18.015.000		6.125.000		5.600.000	44.180.000
Etappentoerisme Tourisme par relais.	100.000	80.000	450.000	170.000	150.000	150.000		240.000		790.000		230.000	2.360.000
Allerhande organismen Organismes divers.	—	60.000	290.000	830.000	340.000	—		—		—		—	1.520.000

VRAAG :

Werden er maatregelen genomen om de onthaalcapaciteit van het Belgisch hotelbedrijf te vermeerderen voor de Tentoonstelling van 1958?

ANTWOORD :

Een Hoog Comité voor Toerisme zal eerlang bij het Commissariaat voor de Tentoonstelling 1958 opgericht worden. De Commissaris-Generaal voor Toerisme zal er het voorzitterschap van waarnemen. Dat Comité zal inzonderheid tot taak hebben het probleem van de onthaalcapaciteit van het hotelbedrijf te onderzoeken en de voordeligste oplossingen voor te stellen.

N. M. B. S.

VRAAG :

Welke zijn de resultaten van het onderzoek over de vereenvoudiging der knooppunten inzake spoorwegen?

ANTWOORD :

De ervaring is van te korte duur geweest om er definitieve conclusiën te kunnen uit trekken.

VRAAG :

Onlangs overkomen ongevallen hebben de dood van talrijke slachtoffers tot gevolg gehad. De houten rijtuigen waaruit deze stellingen bestonden werden vervangen. Op welke datum zullen al de houten rijtuigen vervangen zijn?

ANTWOORD :

Het bouwprogramma van de N.M.B.S. voorziet de geleidelijke vervanging van de houten rijtuigen door modern materieel.

VRAAG :

De Regering wil de mobiliteit van de werkkrachten verhogen. Daarvoor moeten fatsoenlijke rijtuigen in dienst gesteld en snelle dienstregelingen voorzien worden. Op dat gebied mogen geen besparingen gedaan worden door oud materieel te blijven gebruiken. Integendeel, een snelle vervanging van het gebrekkig materieel dient in overweging genomen.

ANTWOORD :

De vordering van deze wederuitrusting zal afhangen van de financiële mogelijkheden.

QUESTION :

Des dispositions ont-elles été prises en vue d'augmenter la capacité de l'hôtellerie belge en vue de l'Exposition de 1958?

RÉPONSE :

Un Comité Supérieur du Tourisme sera incessamment institué au sein du Commissariat à l'Exposition de 1958. Le Commissaire général au Tourisme en assumera la présidence. Ce Comité aura notamment pour mission d'examiner le problème de la capacité hôtelière et de proposer les solutions les plus favorables.

S. N. C. B.

QUESTION :

Quels sont les résultats de l'enquête sur la simplification des nœuds ferroviaires?

RÉPONSE :

L'expérience n'a pas été suffisamment longue pour permettre de tirer des conclusions définitives.

QUESTION :

Des accidents récents ont causé la mort de nombreuses victimes. Les voitures en bois composant ces rames ont été remplacées. A quelle date toutes les voitures en bois seront-elles remplacées?

RÉPONSE :

Le programme de fabrication de la S.N.C.B. prévoit le remplacement progressif des voitures en bois par du matériel moderne.

QUESTION :

Le Gouvernement veut augmenter la mobilité de la main-d'œuvre. Pour cela il faudra mettre en service des voitures décentes et envisager des horaires rapides. Dans ce domaine, les économies ne peuvent se faire en continuant à employer du vieux matériel. Au contraire, il faudra envisager rapidement le remplacement du matériel caduc.

RÉPONSE :

L'avancement de ce rééquipement dépendra des possibilités financières.

VRAAG :

De personeelsleden voorzien van een benoeming bij de Algemene Directie moeten de verbintenis onderschrijven ter plaatse te wonen. De provincialen verkiezen van de bevorderingen af te zien liever dan zulk een verplichting te onderschrijven. Zouden sommige afwijkingen niet gemakkelijk kunnen toegestaan worden?

ANTWOORD :

Ik heb aan de N.M.B.S. gevraagd de huidige reglementering te herzien en naar verzachtingen te streven.

VRAAG :

In Luxemburg heeft men het begrip van openbare dienst van de treinen geheel verloren, halten werden afgeschaft. Dat brengt grote moeilijkheden mede (trein van 8,55 u en van 17,25 uit Aarlen). In 't algemeen zouden de dienstregelingen in de provincie Luxemburg opnieuw moeten bestudeerd worden.

ANTWOORD :

Deze kwestie wordt grondig onderzocht, in samenwerking met het Bestuur van het Vervoer.

VRAAG :

Een lid vraagt dat in het verslag een tabel zou worden opgenomen met de verdeling op taalgebied van de hogere ambtenaren van de N.M.B.S.

ANTWOORD :

*Toestand van de hogere ambtenaars van de N.M.B.S.
Rangen per directie en per taalrol.*

Categorie	Totaal		
	F	N	T
Buiten rang	6	6	12
I ^{ste} Rang	16	16	32
II ^{de} Rang	70	43	113
Totaal	92	65	157
III ^{de} Hogere Rang	18	15	33
Algemeen totaal	110	80	190

Radio en Televisie.

VRAAG :

Het station Aarlen is vervangen door een reizende post. Dit systeem is niet renderend en overal zal verder beweerd worden dat Luxemburg geen intellectueel leven heeft, omdat de liefhebbers enkel buitenlandse posten nemen. In 1949 werd een gebouw gehuurd om er een studio in te richten. De huur bedraagt 15.000 frank en het gebouw werd nog niet betrokken.

ANTWOORD :

De reizende ploeg die de programma's opneemt op de plaatsen waar ze uitgevoerd worden, werd opgericht om redenen van doelmatigheid en zuinigheid. Ik heb echter gevraagd mij de conclusiën te laten geworven van een studie die in de door het lid gewenste zin ondernomen werd.

VRAAG :

Een lid vraagt dat de uitzendingen van het N.I.R. tot aan gene kant van de stad Orléans zouden kunnen gehoord worden opdat de begelei-

QUESTION :

Les agents pourvus d'une nomination à la Direction Générale doivent souscrire l'engagement d'habiter sur place. Les provinciaux préfèrent renoncer aux promotions que de souscrire à une telle obligation. Ne pourrait-on facilement accorder certaines dérogations?

RÉPONSE :

J'ai demandé à la S.N.C.B. de revoir la réglementation actuelle et de rechercher des assouplissements.

QUESTION :

Dans le Luxembourg, on a perdu toute notion de service public des trains, des arrêts sont supprimés. Cela crée de grandes difficultés (trains de 8,55 h et 17,25 h à Arlon). Dans l'ensemble, les horaires du Luxembourg devraient être réexaminés.

RÉPONSE :

Cette question est soumise à un examen approfondi d'un commun accord avec l'Administration des Transports.

QUESTION :

Un membre demande que le rapport publie un tableau donnant la répartition linguistique des fonctionnaires supérieurs de la S.N.C.B.

RÉPONSE :

*Situation des fonctionnaires supérieurs de la S.N.C.B.
Catégories, par direction et par rôle linguistique.*

Catégorie	Total		
	F	N	T
Hors rang	6	6	12
Rang I	16	16	32
Rang II	70	43	113
Total	92	65	157
Rang III supérieur	18	15	33
Total général	110	80	190

Radio et Télévision.

QUESTION :

La station d'Arlon est remplacée par un poste ambulant. Ce système n'est pas rentable et on continuera à prétendre que le Luxembourg n'a pas de vie intellectuelle, parce que les auditeurs prennent uniquement des postes étrangers. Un bâtiment a été loué en 1949 en vue de l'installation d'un studio. Le loyer est de 15.000 francs et le bâtiment n'a pas encore été occupé.

RÉPONSE :

L'équipe volante enregistrant les programmes aux endroits où ils se déroulent a été réalisée dans un but d'efficacité et d'économie. Toutefois, j'ai demandé de me faire parvenir les conclusions d'une étude entreprise dans le sens souhaité par le membre.

QUESTION :

Un membre demande que les émissions de l'I.N.R. soient audibles jusqu'au delà de la ville d'Orléans, afin que les convoyeurs de la

ders van de Federatie der Belgische Duivenliefhebbers de uitzendingen zouden kunnen beluisteren en de duiven in goede voorwaarden lossen. Zou het N.I.R., buiten de kosteloze berichten voor de duivenliefhebbers, niet enige minuten per week kunnen overhouden opdat de leiders van de Federatie zich tot hun leden zouden kunnen wenden? De Federatie der Duivenliefhebbers bezorgt belangrijke inkomsten aan de Staat. Deze moet met haar rekening houden.

ANTWOORD :

De reikwijdte van de zenders van het N.I.R. verhogen zou een wijziging van de antennen en van de zenders noodzakelijk maken en hieraan kan niet gedacht worden want zij zou tot uitgaven van ettelijke miljoenen aanleiding geven.

Ik doe de mogelijkheid bestuderen om de ter beschikking van de Federatie der Duivenliefhebbers gestelde zendtijd te verlengen. Dit is een kwestie van regeling der programma's.

Regie van Telegraaf en Telefoon.

VRAAG :

Men heeft wel helpers aangeworven, maar men houdt ze in dienst met vacatiën van minder dan 2400 u. om ze niet te moeten benoemen.

ANTWOORD :

Die personeelsleden zullen naar best vermogen der plaatselijke mogelijkheden gebezigd worden. Mijn inzicht is de met volle dagtaak tewerkgestelde waarnemende helpers, die een ambt in het kader innemen, in vast verband te benoemen.

VRAAG :

De ploegen van de provincie Luxemburg werden gedeeltelijk opgeheven. De leden daarvan werden verplicht naar Brussel te komen waar zij zich niet thuis voelen.

ANTWOORD :

De kwestie der overgeplaatste werklieden ligt ter studie en moet het voorwerp uitmaken van een gezamenlijk werk. Om die arbeiders terug in hun vroegere ploegen te plaatsen, moet ik eerst nagaan of de door mijn voorganger doorgedreven opheffingen niet al te talrijk geweest zijn.

VRAAG :

In 1946 werd met de N.M.B.S. een overeenkomst ondertekend met het oog op de aankoop van een stuk grond voor de oprichting van een centraal kantoor te Aarlen. Hoe ver staat het met dit ontwerp?

ANTWOORD :

Het stuk grond te Aarlen waarvan de aankoop in 1946 overwogen werd bleek te klein. Een ander terrein is sedert twee jaar in de omgeving van de Collegiale kerk aangekocht. Het voorontwerp van het gebouw ligt ter studie.

VRAAG :

In welke mate zal de wedde van het technisch personeel alsmede die van het personeel van lagere rang aangepast worden? De modernisering eist van het betrokken personeel voortdurend een uitgebreider en grondiger kennis.

ANTWOORD :

Die kwestie is mij niet ontgaan. Zij zal in het kader der herklassering van het personeel van de Regie van T.T. onderzocht worden.

Fédération Colombophile Belge puissent écouter les émissions et libérer les pigeons dans de bonnes conditions. En plus de la gratuité des informations colombophiles, l'I.N.R. ne pourrait-il réserver quelques minutes par semaine aux dirigeants de la Fédération pour qu'ils puissent s'adresser à leurs membres? La Fédération Colombophile procure à l'Etat de grosses ressources. Celui-ci doit en tenir compte.

RÉPONSE :

Augmenter la portée des émetteurs de l'I.N.R. nécessiterait une modification des antennes et des émetteurs qu'il est impossible d'envisager, car elle entraînerait des dépenses de plusieurs millions.

Je fais mettre à l'étude la possibilité d'augmenter le nombre d'émissions mises à la disposition de la Fédération Colombophile. Ceci est une question d'ordonnement des programmes.

Régie des Télégraphes et des Téléphones.

QUESTION :

On a embauché des f.f. d'aides, mais on les maintient avec des vacations inférieures à 2.400 h pour ne pas devoir les nommer.

RÉPONSE :

Ces agents seront utilisés au mieux des possibilités locales. Mon intention est de nommer à titre définitif les f.f. d'aides utilisés à temps plein et occupant un emploi du cadre.

QUESTION :

Les brigades du Luxembourg ont été supprimées en partie. Les agents ont été contraints de venir à Bruxelles, où ils se trouvent dépayés.

RÉPONSE :

La question des ouvriers mutés est à l'étude et doit faire l'objet d'un travail d'ensemble. En vue de réintégrer ces ouvriers dans leurs anciennes brigades, je dois d'abord examiner si les suppressions opérées par mon prédécesseur n'ont pas été trop nombreuses.

QUESTION :

En 1946, un accord a été signé avec la S.N.C.B. en vue de l'achat d'un terrain destiné à la construction d'un bureau central à Arlon. Où en est ce projet?

RÉPONSE :

Le terrain d'Arlon dont l'achat fut envisagé en 1946, s'est révélé trop petit. Un autre terrain dans les environs de la Collégiale a été acheté il y a 2 ans. L'avant-projet du bâtiment est à l'étude.

QUESTION :

Dans quelle mesure les traitements du personnel technique ainsi que du personnel inférieur seront-ils adaptés? La modernisation demande constamment des connaissances plus étendues et plus approfondies du personnel intéressé.

RÉPONSE :

Cette question a retenu mon attention. Elle sera examinée dans le cadre de la reclassification du personnel de la Régie des T.T.

Regie van Luchtwegen en Bestuur der Luchtvaart.**VRAAG :**

Hoe ver staat het met de kwestie van het Statuut van de Regie der Luchtwegen? Wat denkt de Minister te doen inzake de door zijn voorganger gedane partijdige benoemingen?

ANTWOORD :

Het statuut van het personeel der R.L.W. zal eerlang voor advies aan de Departementale Syndicale Raad van Advies voorgelegd worden, overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet tot oprichting der Regie. De benoemingen zullen opnieuw onderzocht worden. Een tabel met de indeling volgens de taalrol van de beambten en ambtenaren is hierbij gevoegd.

Personeel in functie bij de R.L.W. op 3 Juni 1954.

Categorie	Franse taalrol	Vlaamse taalrol
Personeelsleden 1 ^e categorie ...	25	16
Personeelsleden 2 ^e categorie ...	189	172
Personeelsleden 3 ^e categorie ...	63	68
Personeelsleden 4 ^e categorie ...	89	276
Totaal	366	532

VRAAG :

De Staat zou de SABENA scherper moeten controleren. Zulks moet mogelijk zijn dank zij de wet op de parastatale instellingen.

ANTWOORD :

De wet op de parastatale instellingen is niet van toepassing op de SABENA.

**Régie des Voies Aériennes
et Administration de l'Aéronautique.****QUESTION :**

Où en est la question de la Régie des Voies Aériennes? Que compte faire le ministre en ce qui concerne les nominations arbitraires faites par son prédécesseur?

RÉPONSE :

La statut du personnel de R.V.A. sera soumis incessamment pour avis au comité départemental de consultation syndicale, conformément aux dispositions de l'arrêté-loi créant la Régie. Les nominations seront réexaminées. Voici le tableau de la répartition linguistique des agents et fonctionnaires.

Personnel en fonction R.V.A. au 3 juin 1954.

Catégorie	Rôle linguistique français	Rôle linguistique flamand
Agents 1 ^{re} catégorie	25	16
Agents 2 ^{me} catégorie	189	172
Agents 3 ^{me} catégorie	63	68
Agents 4 ^{me} catégorie	89	
Total	366	

QUESTION :

L'Etat devrait contrôler davantage la SABENA. Ceci doit être possible grâce à la loi sur les parastataux.

RÉPONSE :

La loi sur les parastataux ne s'applique pas à la SABENA.