

BELGISCHE SENAAT

 ZITTING 1956-1957.

 VERGADERING VAN 21 MAART 1957.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1957.

SÉNAT DE BELGIQUE

 SESSION DE 1956-1957.

 SÉANCE DU 21 MARS 1957.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1957.

Aanwezig : de hh. DE BLOCK, voorzitter-verslaggever; DE BAECK, DEBAISE, DEKEYZER, DELPORT, DEMARNEFFE, FERIJN, FERON, GOOSSENS, NEELS, PONTUS, SEGERS, STUBBE, USELDING, VAN DEN STORME, VAN IMPE, VERSIEREN en VERGEYLEN, DE GRAUW, BRIOT, verslaggevers.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

I. — INLEIDING.

Bij het behandelen van deze begroting is de Commissie vertrokken van het standpunt dat zij reeds werd onderzocht en besproken in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Zij was dan ook de mening toegedaan dat punten van secundaire aard niet meer in behandeling dienden genomen. Anderzijds werd overeengekomen de tussenkomsten zeer beknopt weer te geven, dit met het doel een document te maken dat betrekkelijk vlug kan gelezen worden.

Voor het bespreken der begroting werd de werkmethode gevolgd die reeds verleden jaar werd toegepast. De heer Minister heeft zijn beleid langdurig toegelicht. De Commissie behandelde daarna afzonderlijk elk hoofdstuk van deze tussenkomst. Het huidige verslag werd in deze zin opgemaakt. Voor elk hoofdstuk wordt eerst de toelichting van de heer Minister gegeven daarna volgt dan de bespreking. Om het onderscheid tussen beide stukken goed te doen uitkomen worden respectievelijk gebruikt A. Toelichting en B. Bespreking.

Een bespreking over de principes en de algemene lijnen van een vervoerpolitiek werd niet gevoerd. Het vervoer is een bij uitstek technisch vraagstuk. Tussen de opvattingen op dit gebied zijn er geen

R. A 5289.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
5-XVI (Zitting 1956-1957) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — INTRODUCTION.

Dans l'examen du présent budget, la Commission a tenu compte du fait qu'il avait été étudié et discuté à la Chambre des Représentants. Aussi a-t-elle estimé qu'il n'était plus nécessaire de traiter les points d'ordre secondaire. D'autre part, il a été convenu que les diverses interventions seraient reproduites très succinctement, ceci dans le but de présenter un rapport qui puisse être lu assez rapidement.

Dans la discussion du budget, nous avons suivi la même méthode que l'année dernière. Le Ministre a longuement exposé les principes qui sont à la base de sa politique. Ensuite, la Commission a examiné séparément chacun des chapitres de cette intervention. Le présent rapport suit les mêmes subdivisions. Pour chacun des chapitres, nous donnerons donc en premier lieu l'exposé du Ministre et ensuite le résumé de l'échange de vues. Afin de délimiter nettement les deux parties de chaque chapitre, nous les avons fait précéder respectivement des titres A. Exposé et B. Discussion.

Les principes et les lignes générales de la politique des transports n'ont pas fait l'objet de discussions. En effet, il s'agit là d'un problème technique par excellence. Il n'y a pas, en l'occurrence, de diffé-

R. A 5289.

Voir :

Document du Sénat :
5-XVI (Session de 1956-1957) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

streng principiële verschillen. Voor zover zij bestaan hebben zij betrekking op de methoden en de midelen. Deze worden dan aangeraakt bij de behandeling der onderscheiden hoofdstukken.

**

II. — ALGEMEEN.

A. — TOELICHTING.

Oorspronkelijk bedroegen de begrotingsuitgaven 6.215.402.000 frank. Dit bedrag werd echter met 164.730.000 frank verminderd naar aanleiding van de bezuinigingspolitiek van de Regering. Later werd het nochtans opnieuw verhoogd met 35.133.000 frank tengevolge van aanpassingen van kredieten voor de Rijnscheepvaart, de leningen aan de Brusselse tramwegen en kredieten voor deelname aan het stichten van een aëro-dynamisch centrum te Sint-Genesius-Rode. Het nieuw totaal bedrag is aldus 6.085.805.000 frank, wat een verhoging vertegenwoordigt van 218.926.000 fr. vergeleken met de begroting 1956.

Deze aangroei is te wijten aan de verhoging :

a) van wedden en lonen en de uitbreiding van het personeel : $\pm$ 63 miljoen ;

b) van de werkingsuitgaven : $\pm$ 51 miljoen ;

c) van de toelagen (intresten Sabena, Sociaal Toerisme, Regie der Luchtwegen, tussenkomst in de tariefverminderingen toegestaan tengevolge van de E.G.K.S., verhoging en péréquation van de pensioenen N.M.B.S., intresten electrificatie N.M.B.S. en onkosten voor de Tentoonstelling) : $\pm$ 108 miljoen frank.

Er moet nochtans op gedrukt worden, en dat ziet men niet in onze begrotingen zoals ze opgesteld zijn, dat het Ministerie van Verkeerswezen eveneens ontvangsten boekt en dat deze ook in 1957 in aanzienlijke mate zullen verhogen.

Deze verhoging, uiterst pessimistisch geschat, zal $\pm$ 200 miljoen frank bedragen. Het betreft hier de Radio- en T.V.-taksen, de vervoertaksen, de luchtvaartpenningen, de opbrengst van de lijn Oostende-Dover, de loods- en sleepgelden, de postwaarden.

B. — Deze uiteenzetting heeft geen aanleiding tot bespreking gegeven.

III. — POSTERIJEN.

A. — TOELICHTING.

Men stelt elk jaar een aanzienlijke verhoging van de postbedrijvigheid vast. In 1956 bedroeg deze verhoging 69,5 pct. vergeleken met 1938, 21,3 pct. vergeleken met 1953 en 6,1 pct. vergeleken met 1955, dit wat het verkeer van poststukken betreft.

In de Postcheckdienst was er ook een verhoging van 13,6 pct. vast te stellen ten overstaan van 1953.

De ontvangsten van de Postdienst verhoogden eveneens met 16,5 pct.

Een dergelijke bedrijvigheid vergt natuurlijk een zekere verhoging van het aantal personeelsleden. Deze beliep echter slechts 6,1 pct.

rences de principe très marquées entre les diverses conceptions. Dans la mesure où elles ont apparu, ces divergences avaient trait aux méthodes et aux moyens. Nous les signalerons donc à propos de l'examen des différents chapitres auxquels elles se rapportent.

**

II. — GÉNÉRALITÉS.

A. — EXPOSÉ.

A l'origine, les dépenses budgétaires s'élevaient à 6.215.402.000 francs. Ce montant a cependant été diminué de 164.730.000 francs dans le cadre de la politique d'économies du Gouvernement. Par la suite, il a été augmenté de 35.133.000 francs en vue de faire face à l'ajustement des crédits pour la navigation rhénane, pour les emprunts de la Société bruxelloise des Tramways et pour la participation à la création d'un centre aéro-dynamique à Rhode-Saint-Genèse. Le montant total s'élève à 6.085.805.000 francs, ce qui représente une augmentation de 218.926.000 francs par rapport au budget de 1956.

Cet accroissement provient de l'augmentation :

a) des traitements et salaires et de l'extension du personnel : $\pm$ 63 millions ;

b) des dépenses de fonctionnement : $\pm$ 51 millions ;

c) des subsides (intérêts Sabena, Tourisme Social, Régie des Voies Aériennes, intervention dans les réductions tarifaires imposées par la C.E.C.A., augmentation et péréquation des pensions de la S.N.C.B., intérêts électrification S.N.C.B. et dépenses effectuées en vue de l'Exposition) : $\pm$ 108 millions.

Il faut cependant insister sur le fait, qui passe inaperçu dans nos budgets tels qu'ils sont présentés actuellement, que le Ministère des Communications enregistre également des recettes et que celles-ci ont aussi augmenté considérablement en 1957.

Selon l'évaluation la plus pessimiste, cette augmentation s'élèvera à $\pm$ 200 millions de francs. Il s'agit de la radio-redevance et de la taxe T.V., des droits de transport et d'aviation, des recettes de la ligne Ostende-Douvres, des droits de pilotage et de remorquage, des valeurs postales.

B. — Ce commentaire n'a donné lieu à aucune discussion.

III. — POSTES.

A. — EXPOSÉ.

Chaque année, on constate une notable augmentation de l'activité postale. En 1956, cette augmentation était de 69,5 p.c. par rapport à 1938, 21,3 p.c. par rapport à 1953 et 6,1 p.c. par rapport à 1955, en ce qui concerne le trafic des objets postaux.

On peut également constater une augmentation de 13,6 p.c. par rapport à 1953 en ce qui concerne le Service des Chèques Postaux.

De même, les recettes du Service des Postes augmentèrent de 16,5 p.c.

Une telle activité demande évidemment une certaine augmentation des effectifs du personnel ; celle-ci ne s'élevait cependant qu'à 6,1 p.c.

De dienst is nu van wal gestoken met de volledige motorisatie van de bestelling. Op 1 Februari werd een aanvang gemaakt met een groot experiment in de streek van Maldegem waarbij zes wagentjes van 2 P.K. gebruikt worden. Op 15 Februari vangt men eveneens aan te Beauraing met tien dergelijke wagens. De mechanische installaties van Brussel X, staan thans op goede voet en zullen volledig in gebruik kunnen genomen worden in het begin van 1958. Terloops zij gezegd dat de R.T.T. eveneens de grond aangekocht heeft om een nieuw gebouw voor de TELEX op te richten. Dit zal toelaten het complex van de Muntplaats volledig af te schaffen en de grond aldaar te verkopen wat in aanzienlijke mate de onkosten van opbouw van de nieuwe centra zal dekken.

De Postdienst heeft eveneens de nodige bestellingen gedaan bij een Antwerpse maatschappij voor het inrichten van de dienst der Postchecks met elektronische boekhoudmachines. Reeds in 1958, zal in het Paleis van de P.T.T. een eerste groep van de machines in werking zijn. Deze bestelling heeft toegelaten een nieuwe Belgische nijverheidstak in het leven te roepen. Wij mogen fier zijn te kunnen zeggen dat, naar aanleiding van de studies die hiervoor gedaan werden, deze maatschappij een bestelling kreeg uit Amerika. Op dit gebied staan wij dus even sterk als de Amerikanen.

Onlangs heeft zich het vraagstuk gesteld van de eenmaking van de posttarieven in E.G.K.S.-verband. Sommige landen hebben voorgesteld de binnenlandse tarieven toe te passen op het postverkeer binnen de zes E.G.K.S.-landen. Wij hebben dit voorstel niet kunnen aanvaarden in de huidige stand van zaken; dit zou inderdaad wederom een verlies betekend hebben van ettelijke miljoenen, terwijl onze posttarieven toch reeds te laag staan en de postdienst jaarlijks een aanzienlijk deficit kent. De Regering heeft zich echter akkoord verklaard om deze eenmaking toe te passen ter gelegenheid van een gebeurlijke verhoging van de posttarieven.

B. — BESPREKING.

Zondagwet.

VRAAG.

Gevraagd wordt of het mogelijk is reeds inlichtingen te geven, zij het dan ook als eerste indruk van de afschaffing der postbedeling op zondag.

Hoe wordt de dienst opgevat voor het bestellen? Is het aantal briefdragers die op zondag werken vermeerderd? De Postboden zijn dagbladbestellers geworden. Wat kost deze dienst en wat brengt hij op?

Worden er minder brieven gepost op zaterdag? Is het telefoon- en telegraaftrafik toegenomen?

ANTWOORD.

Het antwoord op deze vraag gelieve men te vinden in het Bulletin van Vragen en Antwoorden van 5 Maart 1957 (n° 15), blz. 215 en 216.

Le service a entamé la motorisation complète de la distribution. Le 1^{er} février, une grande expérience débutera dans la région de Maldegem, où six voiturerettes de 2 C.V. seront mises en service. Le 15 février, on commencera la même expérience à Beauraing avec dix de ces véhicules. Les installations mécaniques de Bruxelles X sont déjà fort avancées et pourront être mises définitivement en service au début de 1958. Dans le même ordre d'idées, il convient de signaler que la R.T.T. a acheté le terrain nécessaire aux fins d'ériger un nouveau bâtiment pour le TELEX. Ceci permettra de supprimer complètement le complexe de la place de la Monnaie et de vendre le terrain, ce qui couvrira dans une large mesure les frais de construction des nouveaux centres.

Le Service des Postes a également passé les commandes nécessaires auprès d'une firme anversoise afin d'équiper le Service des Chèques Postaux de machines comptables électroniques. Un premier groupe de ces machines fonctionnera dès 1958, dans le Palais des P.T.T. Cette commande a permis de créer une nouvelle activité industrielle en Belgique. Nous sommes fiers de pouvoir dire qu'à la suite des études qui ont été faites dans ce but, cette firme a reçu une commande des Etats-Unis. Dans ce domaine, nous sommes donc aussi forts que les Américains.

Il y a peu de jours s'est posé le problème de l'unification des tarifs postaux dans le cadre de la C.E.C.A. Certains pays ont proposé d'appliquer les tarifs intérieurs au trafic postal entre les six pays membres de la C.E.C.A. Dans les circonstances actuelles, nous n'avons pas pu accepter cette proposition qui se serait traduite dans la pratique par une nouvelle perte de plusieurs millions, alors que les tarifs postaux sont déjà trop bas et que le Service des Postes enregistre annuellement un sérieux déficit. Le Gouvernement s'est cependant déclaré d'accord pour appliquer cette unification à l'occasion d'une augmentation éventuelle des tarifs postaux.

B. — DISCUSSION.

Loi sur les distributions dominicales.

QUESTION.

Un membre demande si le Ministre peut fournir dès à présent des informations, fussent-elles de simples impressions, sur l'application de la suppression de la distribution postale du dimanche.

Comment le service de distribution est-il organisé? Le nombre de facteurs travaillant le dimanche a-t-il augmenté? Les facteurs se sont mués en distributeurs de journaux. Quel est le coût de ce service et quel en est le rendement?

Le nombre de lettres postées le samedi a-t-il diminué? Le trafic téléphonique et télégraphique a-t-il augmenté?

RÉPONSE.

La réponse à cette question a été donnée dans le « Bulletin des Questions et Réponses » du 5 mars 1957 (n° 15), pp. 215 et 216.

Met de uitgevers van dagbladen zullen besprekingen worden gevoerd, met het oog op een eventuele aanpassing van de prijzen.

Pensioenen.

VRAAG.

Sedert enkele tijd werden nieuwe barema's toegepast voor de postboden. Deze barema's zijn nog niet verschenen. Zullen de pensioenen van de gepensioneerde postboden diensgevolge geperekwaardeerd worden?

Men heeft wel is waar de graad van e.a. postbode ingesteld maar gezien men hem automatisch bekomt, moeten de pensioenen geperekwaardeerd worden.

ANTWOORD.

Nieuwe weddeschalen worden toegepast vanaf 1 Mei 1955 voor de postboden.

Het ontwerp van organisch besluit dat definitief het regiem moet vastleggen dat zal toegepast worden op de agenten zowel in aktiviteit als met pensioen, wordt thans voorgelegd aan de bevoegde syndicale instanties van advies.

De pensioenen van de belanghebbende oud-postboden zullen geperekwaardeerd worden zodra het besluit zal verschenen zijn.

Bestellen huis aan huis.

VRAAG.

Het Beheer der Posterijen heeft uitgemaakt dat de taks van fr. 0,20 per exemplaar, de kosten van een bestelling huis aan huis niet dekt.

Een private firma verzekert dezelfde dienst voor bepaalde gewesten tegen fr. 0,15.

Gevraagd wordt na te gaan of de Administratie geen vergissingen heeft begaan in hare berekeningen.

ANTWOORD.

De zaak zal opnieuw onderzocht worden. De Minister heeft de indruk dat dit alleen mogelijk is doordat aan de bezorgers van deze drukwerken uiterst lage vergoedingen worden uitbetaald. Bovendien zal er wel geen rekening worden gehouden met de sociale lasten.

Ondanks de concurrentie van sommige private firma's verhoogt bestendig het aantal niet geadresseerde drukwerken uitgedeeld door de postdienst van deur tot deur.

Werden uitgedeeld in :

1953 : 416 miljoen exemplaar;
1954 : 452 miljoen exemplaar;
1955 : 499 miljoen exemplaar;
1956 : 520 miljoen exemplaar.

Op te merken dat de Post over geen monopolie inzake distributie van de verzendingen van deze categorie beschikt.

Des tractations seront engagées avec les éditeurs de journaux en vue d'une adaptation éventuelle des prix.

Pensions.

QUESTION.

Depuis quelque temps, les facteurs sont rémunérés sur la base de nouveaux barèmes. Ces barèmes n'ont pas encore été publiés. Les pensions des facteurs seront-elles péréquâtées en conséquence ?

Il est vrai que l'on a institué le grade de facteur principal, mais comme l'accession à ce grade est automatique, il y a lieu de péréquater les pensions.

RÉPONSE.

De nouveaux barèmes sont appliqués aux facteurs depuis le 1^{er} mai 1955.

Le projet d'arrêté organique destiné à fixer le régime définitif des agents, tant actifs que pensionnés, est actuellement soumis à la commission de consultation syndicale compétente.

Les pensions des anciens facteurs intéressés seront péréquâtées dès la publication de l'arrêté.

Distributions de porte à porte.

QUESTION.

L'Administration des Postes a calculé que la taxe de fr. 0,20 par exemplaire ne couvre pas les frais de la distribution de porte à porte.

Dans certaines régions, une firme privée assure le même service pour fr. 0,15.

Il y aurait lieu de vérifier si des erreurs ne se sont pas glissées dans les calculs de l'Administration.

RÉPONSE.

La question sera réexaminée. Le Ministre a l'impression qu'un prix modique (fr. 0,15) n'est praticable que parce que les distributeurs de ces imprimés sont très mal rémunérés. De plus, il est probable que les charges sociales ne sont pas payées.

Malgré la concurrence de certaines firmes privées, le nombre d'imprimés sans adresse que le service des Postes distribue de porte à porte augmente constamment.

Ainsi, il a été distribué :

en 1953 : 416 millions d'exemplaires;
en 1954 : 452 millions d'exemplaires;
en 1955 : 499 millions d'exemplaires;
en 1956 : 520 millions d'exemplaires.

Il est à noter que la Poste n'a aucun monopole en ce qui concerne la distribution d'envois de l'espèce.

Regie Post.

Het ontwerp van wet, waarbij de Post wordt omgevormd tot een Regie wordt, wordt op dit ogenblik klaar gemaakt, met het doel het aan de Regering te onderwerpen.

Postgebouw Muntplaats.

Het Departement van Verkeerswezen heeft geen rol te spelen bij een eventuele verkoop van dit gebouw. Het behoort in eigendom aan de Domeinen en voor een gedeelte aan de Regie van T.T.

Zodra de Post het gebouw zal ontruimd hebben en dit wordt voorzien voor 1959 zal het gebouw ter beschikking gesteld worden der Domeinen.

Het Ministerie van Verkeerswezen heeft dan verder niet meer tussen te komen. In ieder geval zal er een postkantoor, om aan de lokale behoeften te voldoen, moeten voorzien worden.

IV. — ZEEWEZEN.**A. — TOELICHTING.****a) Staatsvloot.**

Het programma dat door de heer Minister uiteengezet werd ter gelegenheid van de begroting in 1954, werd volledig uitgewerkt. Er werden aldus drie pakketboten en één car-ferry besteld buiten een aantal kleinere schepen en het vlottend dok dat ook voor de Zeemacht zal dienstig zijn. Binnen zeer korte tijd zullen wij dus beschikken over zeven moderne pakketboten en twee car-ferries voor de dienst Oostende-Dover.

Weze terloops gezegd dat de twee laatste van deze boten met stabilisators zullen uitgerust zijn wat een grote verbetering betekent. De trafiek van de Staatslijn is in aanzienlijke mate gestegen: het reizigersverkeer verhoogde met 36,6 pct. en het voertuigenverkeer met 41 pct. bij vergelijking met 1953. De ontvangsten stijgen eveneens en de brutowinst bereikt volgens de industriële boekhouding het bedrag van 80 miljoen frank (20 miljoen in 1953). Deze verhoging van de bedrijvigheid vergt natuurlijk eveneens een verhoging van het aantal personeelsleden (6,2 pct.).

b) Koopvaardijvloot.

Sedert 1954, heeft de Minister gedurig aan, de scheepsmiddelen aangezet de vloot uit te breiden met hulp van de Staat. Deze politiek draagt thans haar vruchten.

Op 1 Januari 1939 telde de vloot 87 schepen met een bruto-tonnemaat van 348.000. Op 1 Januari 1954 bedroeg ze 90 schepen met 420.000 ton. Thans 86 schepen met 503.000 ton. Daarenboven zijn nog 22 nieuwe schepen in bestelling met een tonnemaat van 175.000 ton en worden onderhandelingen gevoerd voor de aankoop in de vreemde van 6 schepen van 73.000 ton. Binnenkort zullen wij dus voor een vloot staan van meer dan 751.000 ton wat een verdubbeling vertegenwoordigt van de cijfers van 1939 en een verhoging van 72 pct. vergeleken met 1953. Over enkele jaren zullen wij zeker over een vloot beschikken van meer dan één miljoen ton.

Régie des Postes.

Le projet de loi constituant la Poste en Régie est actuellement mis au point en vue d'être soumis au Gouvernement.

Bâtiment postal de la place de la Monnaie.

Le Département des Communications n'a pas à intervenir en cas de vente éventuelle de ce bâtiment, qui appartient pour partie aux Domaines et pour partie à la Régie des T.T.

Dès que la Poste aura évacué le bâtiment, ce qui est prévu pour 1959, il sera mis à la disposition des Domaines.

Le Ministère des Communications n'aura alors plus à intervenir. En tout état de cause, il y aura lieu de prévoir un bureau postal pour faire face aux besoins locaux.

IV. — MARINE.**A. — EXPOSE.****a) Flotte de l'Etat.**

Le programme qui a été exposé par M. le Ministre à l'occasion de la discussion du budget en 1954 a été complètement exécuté. Trois paquebots et un car-ferry ont été commandés, ainsi qu'une série de bateaux plus petits et le dock flottant qui rendra également des services à la Force Navale. Dans très peu de temps, nous disposerons ainsi de sept paquebots modernes et de deux car-ferries pour la ligne Ostende-Douvres.

Il faut souligner, à cette occasion, que les deux derniers de ces bateaux seront équipés de stabilisateurs, ce qui constitue une grosse amélioration. Le trafic sur cette ligne de l'Etat a aussi augmenté dans des proportions intéressantes: par rapport à 1953, le transport des passagers a augmenté de 36,6 p.c. et celui des véhicules de 41 p.c. Les recettes augmentèrent de même et le bénéfice brut calculé selon la comptabilité industrielle atteint 80 millions de francs (20 millions en 1953). Cette augmentation de l'activité a demandé évidemment également un accroissement de personnel (6,2 p.c.).

b) Flotte marchande.

Depuis 1954, le Ministre s'est attaché à encourager les milieux maritimes à augmenter l'importance de la flotte avec l'aide de l'Etat. Cette politique donne maintenant des résultats appréciables.

Au 1^{er} janvier 1939, la flotte se composait de 87 navires, d'un tonnage total brut de 348.000 tonnes. Au 1^{er} janvier 1954, nous disposions de 90 bateaux jaugeant 420.000 tonnes. A l'heure actuelle, il y a 86 navires jaugeant 503.000 tonnes. En outre, 22 navires nouveaux sont en commande sur nos chantiers, pour un tonnage de 175.000 tonnes, et des conversations sont en cours en vue de l'achat à l'étranger de 6 bateaux jaugeant 73.000 tonnes. Sous peu, nous disposerons donc d'une flotte de plus de 751.000 tonnes, ce qui représente le double des chiffres de 1939 et une augmentation de 72 p. c. par rapport à 1953. Dans quelques années nous disposerons certainement d'une flotte de plus d'un million de tonnes.

c) Visserij.

Onze visserij heeft eveneens gebruik gemaakt van het scheepskrediet. In 1955 werden 35 operaties toegestaan en tijdens de negen eerste maanden van 1956, 27. De Minister heeft het genoegen aan de Commissie mede te delen dat een Oostendse maatschappij het inzicht heeft een gans nieuwe « trawler » te vervaardigen waarbij de principes van de walvisvangst zullen toegepast worden. Hij had zelf voor een zeker aantal jaren dit gedacht geopperd, maar tot hiertoe werd er geen gevolg aan gegeven. In deze « trawler » zouden de netten opgetrokken worden langs de achterboeg, wat zou toelaten twee dekken aan te leggen. Op deze manier zullen de vissers in veel betere voorwaarden kunnen werken en niet meer blootgesteld zijn aan het slecht weder en aan de gevaren die er aan verbonden zijn. Dit initiatief geniet natuurlijk de volledige steun van het Departement.

d) Beneden-Schelde.

Op initiatief van de achtbare voorganger van de Minister, werd, in samenwerking met de Nederlandse Overheid, een radarsysteem voor de Beneden-Schelde ingestudeerd. De huidige Minister heeft dit initiatief volledig gesteund, en binnenkort zullen de conclusies van de Gemengde Commissie aan de Belgische Regering overhandigd worden. Dit zal de bevaarbaarheid van de Schelde in aanzienlijke mate verhogen bij mistig of donker weder. Hij denkt echter dat de studies verder moeten doorgaan en heeft gevraagd de toepassing in te studeren van een nieuw radarsysteem (het Decasysteem) dat tegelijkertijd zou kunnen gebruikt worden door de helicopterdiensten die tot nu toe verplicht zijn op zicht te reizen. De zeepiloten zouden voorzien worden van draagbare apparaten die hun zouden toelaten het systeem te gebruiken zelfs op boten die niet met radar uitgerust zijn.

Anderzijds heeft hij de aandacht van al de geïnteresseerde middens gevestigd op de moeilijke vaart in de geul van Bath. Dit ligt echter niet in de bevoegdheid van het Departement van Verkeerswezen, maar wel in dit van Openbare Werken. Het is noodzakelijk de toestand aldaar zeer kortelings te verbeteren, indien wij te Antwerpen de grote tankers van 40 tot 45.000 ton willen ontvangen.

B. — BESPREKING

VRAAG.

Hoeveel passagiers werden er vervoerd op de lijn Oostende-Dover in elk van beide richtingen? Hoeveel wagens? Hoeveel wagens werden vervoerd langs de City-Line?

ANTWOORD.

Reizigers Oostende-Dover	436.118
Reizigers Dover-Oostende	441.548
Rijtuigen Oostende-Dover	17.306
Rijtuigen Dover-Oostende	14.758
Rijtuigen vervoerd langs de City-Line (periode van 1 October 1955 tot 30 September 1956) :	2.333.

c) Pêche maritime.

Notre flotte de pêche a également profité du crédit maritime. En 1955, 35 opérations de crédit ont été consenties et 27 au cours des neuf premiers mois de 1956. Le Ministre a le plaisir d'annoncer à la Commission qu'une firme ostendaise a l'intention de construire un « trawler » d'un type entièrement nouveau, qui tiendra compte des principes de la pêche à la baleine. Il avait lui-même avancé l'idée il y a plusieurs années déjà, mais jusqu'ici elle n'avait pas été mise à exécution. Dans ce trawler, les filets seraient remontés par l'arrière, ce qui permettrait d'aménager un deuxième pont. De cette manière, les pêcheurs travailleront dans de bien meilleures conditions et ne seront plus exposés au mauvais temps, ni au danger qu'il comporte. Cette initiative jouit évidemment du soutien complet du Département.

d) Bas-Escaut.

A l'initiative de l'honorable prédécesseur de M. le Ministre, on a entamé, en collaboration avec les autorités néerlandaises, l'étude d'un système de radar pour le Bas-Escaut. Le Ministre actuel a appuyé cette initiative et sous peu, les conclusions de la Commission mixte seront communiquées au Gouvernement belge. Les travaux projetés augmenteront considérablement la navigabilité de l'Escaut par mauvais temps. Le Ministre pense cependant que les études doivent être poursuivies et il a demandé d'examiner l'application d'un nouveau système de radar (le système DECCA) qui pourra en même temps être employé par les services d'hélicoptère qui, jusqu'ici, ne pouvaient voler qu'à vue. Les pilotes de mer seraient pourvus d'appareils portatifs, qui leur permettraient d'employer le système même sur des bateaux qui ne sont pas pourvus de radar.

Il a, d'autre part, attiré l'attention de tous les milieux intéressés sur la navigation difficile dans la passe de Bath. Ce point n'est cependant pas de sa compétence, mais bien de celle du Ministère des Travaux Publics. Il est nécessaire d'améliorer la situation très rapidement si le port d'Anvers veut accueillir les grands tankers de 40 ou de 45.000 tonnes.

B. — DISCUSSION.

QUESTION.

Combien de passagers ont été transportés sur la ligne Ostende-Douvres, dans chaque sens? Combien de véhicules? Combien de véhicules ont été transportés par la City-Line?

RÉPONSE.

Voyageurs Ostende-Douvres	436.118
Voyageurs Douvres-Ostende	441.548
Véhicules Ostende-Douvres	17.306
Véhicules Douvres-Ostende	14.758
Véhicules transportés par la City-Line (période du 1 ^{er} octobre 1955 au 30 septembre 1956) :	2.333.

Zeeloodsen.**VRAAG.**

Een commissaris noemt het gelukkig dat de koopvaardij uitbreiding neemt.

Er rijst echter een vraag nl. of het aantal zeeloodsen wel voldoende is.

De Minister antwoordt dat het gebrek aan zeeloodsen verholpen is geworden door de uitbreiding van het kader en door aanwervingen.

Thans zijn er 86 loodsers in dienst en 10 leerlingen-loodsers, die zullen bevorderd worden van zodra hun opleiding zal voltooid zijn. Anderzijds worden de formaliteiten vervuld om de andere vacaturen aan te vullen.

Het huidig maximum kader voorziet :

98 loodsers ;
5 hulploodsers
en 5 leerlingen-loodsers.

Het achtbaar lid moet weten dat in een zo onregelmatige dienst als die van het loodswezen het niet mogelijk is volledig het opleggen van overuren uit te schakelen in zekere omstandigheden (b. v. aankomst in massa van schepen na een periode van slecht weder).

Koopvaardij.**VRAAG.**

Wil men vergelijkingen maken voor wat de koopvaardij betreft, dan moet dit op een objectieve manier gebeuren : op 1 Januari 1954 beschikte men over 420.000 ton. Toen waren er evenwel aanvragen om schepen te verkopen. Nadien zijn hogere vrachten gekomen en deze hebben de uitbreiding sterk bevoordeeld. Blijven de vrachten hoog, dan is de hoop gewettigd dat één miljoen ton zal bereikt worden. Komt er een inzinking dan zal dit niet gebeuren.

Uit ingewonnen inlichtingen blijkt dat in 1954, op de Belgische werven, 142.457 ton in aanbouw waren, waarvan 55.939 ton voor Belgische reders. Het ging er om oude eenheden te vervangen die niet meer beantwoorden aan de vereisten van een moderne uitbating.

Thans hebben onze werven 657.000 ton in bestelling, waarvan 180.000 ton voor Belgische reders.

Het is een ontegensprekelijk feit dat onze vloot thans uitbreiding neemt in een vroeger nooit gekende verhouding. Wij mogen ons daarover verheugen.

De wet op het scheepskrediet werd in de eerste instantie gestemd om de handelsvloot uit te breiden. Een tweede doel was werk te verschaffen aan de Belgische scheepswerken.

In een periode van hoog conjunctuur zoals we ze thans beleven, zou het niet aanneembaar zijn dat de tweede bedoeling de voorrang zou behouden

Pilotes de mer.**QUESTION.**

Un commissaire se réjouit du développement pris par la flotte marchande.

La question qui se pose est de savoir si le nombre des pilotes de mer est suffisant.

Il a été remédié à la pénurie de pilotes de mer en recourant à une extension du cadre et au moyen de recrutements.

On compte actuellement 86 pilotes en service et 10 élèves-pilotes, qui seront promus dès que leur formation sera terminée. Par ailleurs, les formalités requises seront remplies afin de pourvoir aux autres vacances d'emplois.

Le cadre maximum actuel prévoit :

98 pilotes ;
5 pilotes auxiliaires
et 5 élèves-pilotes.

L'honorable membre ne peut ignorer que, dans un service aussi irrégulier que le pilotage, il n'est pas possible d'éliminer complètement les heures supplémentaires dans certaines circonstances (par exemple en cas d'arrivée en masse de navires après une période de mauvais temps).

Marine marchande.**QUESTION.**

Si l'on veut faire des comparaisons en ce qui concerne la flotte marchande, il faut le faire d'une façon objective. Au 1^{er} janvier 1954, nous disposions de 420.000 tonnes. Néanmoins, on enregistrait à ce moment des demandes de vente de navires. L'augmentation du fret a favorisé grandement le développement du tonnage. Si le fret reste élevé, on pourra légitimement espérer atteindre le million de tonnes. Si une dépression devait survenir, ces prévisions ne seraient pas réalisées.

Des renseignements recueillis il résulte qu'en 1954, 142.457 tonnes étaient en construction, dont 55.939 pour des armateurs belges désireux de remplacer des unités ne répondant plus aux exigences d'une exploitation moderne.

Actuellement, nos chantiers ont 657.000 tonnes en commande, dont 180.000 tonnes pour les armateurs belges.

Il est indéniable qu'actuellement, l'extension de notre flotte prend des proportions inconnues jusqu'ici. C'est là une constatation dont nous pouvons nous réjouir.

La loi sur le crédit maritime a été votée principalement en vue de développer la marine marchande. Elle visait en ordre secondaire à donner du travail aux chantiers navals belges.

En période de haute conjoncture, comme c'est le cas à présent, il ne serait pas admissible de conserver au second de ces objectifs la priorité sur

op de eerste. Het is dus noodzakelijk de aankoop van schepen in het buitenland toe te laten, bijzonder als de prijzen in het binnenland merkelijk hoger liggen. Onze werven zullen zich moeten aanpassen aan het bouwen van speciale typen (vervoer van erts en andere).

ANTWOORD.

De Minister verklaart dat de Regering de mening deelt uitgesproken door het achtbaar lid.

Het is inderdaad bijna één jaar geleden dat zij maatregelen getroffen heeft om ook krediet te waarborgen voor de aankoop van schepen in de vreemde.

Dienaangaande zijn openbare verklaringen gedaan door de Eerste-Minister en door de Minister van Verkeerswezen.

Onze reders hebben niet nagelaten van de maatregelen gebruik te maken.

Verder worden nu reeds boten voor gespecialiseerd vervoer gebouwd op de Belgische werven.

Kustvaarders.

VRAAG.

Opgemerkt wordt dat vóór twee jaar en meer de kustvaarders zich in een bijzonder benarde toestand bevonden. Ondertussen zijn de vrachtprijzen verhoogd; zij klagen niet meer zoveel. Ze zijn nochtans blootgesteld aan de eerste kering in de conjunctuur. Een bijzondere Commissie aangesteld door de Minister heeft haar verslag neergelegd. Wat werd er mee gedaan?

ANTWOORD.

Het verslag van de Commissie werd aan de Minister overgemaakt in Februari 1956.

Intussen hadden de vrachtprijzen evenwel een zeer gunstige evolutie ondergaan, waardoor het dringend karakter van de kwestie was weggevallen. Bovendien hebben er zich wijzigingen voorgedaan in de gegevens van het probleem, inzonderheid voor wat betreft de vergelijking van de lonen, enz. De bevoegde diensten zijn op deze gronden verzocht geworden de berekeningen te herzien.

Zeebrieven.

VRAAG.

Een commissaris vestigt er de aandacht op dat nog steeds geen besluit werd genomen door de speciale Commissie. Het is nochtans hoog tijd dat deze zaak een oplossing krijgt.

ANTWOORD.

Het antwoord luidt dat eerstdaags deze aangelegenheden besproken worden met de Minister van Koloniën.

le premier. Il est donc nécessaire d'autoriser l'achat de navires à l'étranger, et spécialement lorsque les prix intérieurs sont sensiblement plus élevés. Nos chantiers devront s'adapter à la construction de types spéciaux (transports de minerais et autres).

RÉPONSE.

Le Ministre déclare que le Gouvernement partage l'opinion émise par l'honorable membre.

En effet, il y aura bientôt un an qu'il a pris des mesures pour garantir également les crédits affectés à l'achat de navires à l'étranger.

Des déclarations publiques ont été faites à ce sujet par le Premier Ministre et par le Ministre des Communications.

Nos armateurs n'ont pas manqué de faire leur profit de ces mesures.

De plus, dès aujourd'hui, les chantiers belges construisent des bateaux pour transports spécialisés.

Cabotage.

QUESTION.

Il y a deux ans et plus, le cabotage avait à faire face à une situation particulièrement alarmante. Entretemps, le fret a augmenté et les caboteurs ne se plaignent plus autant. Ils sont néanmoins exposés aux répercussions du premier retour de conjoncture. Une Commission spéciale instituée par le Ministre a déposé son rapport. Qu'en est-il advenu?

RÉPONSE.

Le rapport de la Commission a été transmis au Ministre en février 1956.

Mais entretemps, le coût du fret avait évolué très favorablement et de ce fait, la question avait perdu son caractère d'urgence. De plus, des modifications se sont produites dans les éléments du problème et en particulier en ce qui concerne la comparaison des salaires, etc. En conséquence, les services compétents ont été priés de revoir les calculs.

Lettres de mer.

QUESTION.

Un commissaire attire l'attention du Ministre sur le fait qu'aucune conclusion n'a encore été formulée par la Commission spéciale. Il est cependant plus que temps que cette affaire trouve une solution.

RÉPONSE.

Ces questions seront discutées prochainement avec le Ministre des Colonies.

Zeebrugge-Harwichlijn.**VRAAG.**

Een commissaris vraagt inlichtingen over de ferryboten. Het betreft hier een gemengde maatschappij. Deze inlichtingen worden gegeven in het hoofdstuk Belgische Spoorwegen.

V. — BINNENSCHIEPVAART.**A. — TOELICHTING.**

a) Sedert enkele maanden zijn er aanzienlijke moeilijkheden ontstaan tengevolge van de herstellingswerken aan één der grote sluizen te Wemeldinge in Nederland. Deze werken die een achttiental maanden zullen duren hebben als gevolg dat de Rijnboten bestemd voor Antwerpen er verschillende dagen bij verliezen en dikwijls bloot staan aan grote gevaren bij slecht weder. De Duitse verzenders hebben diensgevolge beslist de fret naar Antwerpen met 50 pfg. te verhogen. De h. Minister heeft zelf de beslissing getroffen een bijpremie van 3 frank toe te staan. Hierdoor zijn moeilijkheden ontstaan omdat een dergelijke verhoging van de premies volgens een overeenkomst van 1951, niet zou mogen toegestaan worden zonder de goedkeuring van de Nederlandse overheid. De Administratie van de Binnenschiepvaart was echter niet in het bezit van de tekst van deze overeenkomst. Dit is te wijten aan het feit dat de dienst voor de Binnenschiepvaart destijds verbonden was aan het Ministerie van Openbare Werken. Het geschil zal heel waarschijnlijk binnenkort bijgelegd worden. In ieder geval moet België voet bij stek houden indien men geen aanzienlijke nadelen wil berokkenen aan de haven van Antwerpen.

b) Wat de vernieuwing van de binnenschiepvaartvloot betreft, zal een nieuw stelsel van krediet, met waarborg van de Staat en tussenkomst in de interesten, dank zij de reserves van de D.P.B. binnenkort in het leven geroepen worden. Men moet nochtans vaststellen dat op dit gebied zeer weinig initiatief getroffen wordt door de reders en men vraagt zich af of het niet noodzakelijk zal zijn een gemengde maatschappij te stichten om hieraan te verhelpen.

Zoals men weet, werd nu de beslissing getroffen sommige waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton. Er moet echter vastgesteld worden dat de meeste van onze reders desondanks de 600 ton niet te boven gaan. Dit komt doordat onze binnenschiepvaart nog steeds afgestemd is op het vervoer naar Frankrijk, waarvoor schepen van een hogere tonnemaat niet de gevraagde rentabiliteit hebben.

Rijnpremie.

In 1951 werd geen overeenkomst of conventie met Nederland afgesloten. Er werd gezamenlijk een interpretatie aanvaard van een oude overeenkomst. Wanneer de trafik daalde beneden 18 pct. van het Hollandse vervoer, werden aan de Belgische schippers premies toegekend. De waarde van de premies was uitgedrukt in franken. Door devaluatie was deze waarde gedaald en een aanpassing gebeurde.

Ligne Zeebrugge-Harwich.**QUESTION.**

Un commissaire demande des renseignements concernant les ferry-boats. Il s'agit d'une société mixte. Ces renseignements seront fournis au chapitre qui traite des Chemins de fer Belges.

V. — NAVIGATION INTÉRIEURE.**A. — EXPOSE.**

a) Depuis quelques mois, de grosses difficultés ont surgi à la suite des travaux de réfection d'une des grandes écluses de Wemeldinge en Hollande. Ces travaux dureront dix-huit mois et auront pour conséquence de ralentir la circulation des bateaux rhénans à destination d'Anvers, qui perdront plusieurs jours et se trouvent exposés à de grands dangers en cas de mauvais temps. Les expéditeurs allemands ont décidé d'augmenter les frets vers Anvers de 50 pfg. Le Ministre a pris lui-même la décision d'accorder une prime complémentaire de 3 francs. A la suite de cette décision, des difficultés ont surgi parce que, selon un accord de 1951, une telle hausse ne peut être accordée sans l'accord des autorités néerlandaises. L'Administration de la Navigation Intérieure n'était cependant pas en possession du texte de cet accord. La raison en est qu'à l'époque, la Navigation Intérieure ressortissait au Ministère des Travaux Publics. Le différend sera probablement réglé sous peu. De toute façon, il est indispensable que la Belgique maintienne son point de vue si on ne veut pas provoquer un tort considérable au port d'Anvers.

b) En ce qui concerne le renouvellement de la flotte intérieure, un nouveau régime de crédit comportant la garantie de l'Etat ainsi qu'une intervention dans les intérêts, sera bientôt mis sur pied, grâce aux réserves de l'O.R.N.I. Il faut cependant constater que, dans ce domaine, les armateurs ont pris bien peu d'initiative, et on se demande s'il ne sera pas nécessaire de créer une société mixte afin de porter remède à cette situation.

Comme on le sait, la décision a été prise de mettre une série de canaux au gabarit de 1.350 tonnes. Il faut cependant constater que beaucoup de nos armateurs se limitent néanmoins aux navires aux navires de moins de 600 tonnes. Ceci provient de ce que notre navigation intérieure continue à être axée sur les transports vers la France, pour lesquels les navires de tonnage supérieur n'ont pas la rentabilité voulue.

Prime à la navigation rhénane.

En 1951, aucun accord ni convention n'a été conclu avec les Pays-Bas. Les deux pays ont admis une interprétation commune d'une convention ancienne. En vertu de celle-ci, lorsque le trafic était inférieur à 18 p. c. des transports néerlandais, les bateliers belges touchaient des primes. La valeur de ces primes était libellée en francs. La dévaluation ayant eu pour effet de réduire celle-ci, les montants furent adaptés.

Nederland verzocht om onderhandelingen. Overengekomen werd de oude Rijnpremie met een coëfficiënt te vermenigvuldigen.

B. — BESPREKING.

VRAAG.

Een commissaris wijst er op dat het bevaarbaar maken van alle kanalen voor schepen van 1.350 ton theoretisch volkomen verantwoord is. Nederland gaat tot 2.000 ton. De Belgische schippers hebben rekening te houden met het kanalenet in Noord Frankrijk en dit is gebouwd voor schepen van 600 ton. Anderzijds blijft het vervoer te water veelal een familie- en dus ook een klein bedrijf. Ook deze toestand verklaart dat nog steeds de voorkeur aan schepen van minder dan 600 ton wordt gegeven.

ANTWOORD.

Zoals in Frankrijk zou een studie moeten gemaakt worden over de juiste kostprijs van de verschillende vervoermiddelen. De Hoge Raad van het vervoer werd met deze studie gelast maar tot hiertoe werden zijn besluiten nog niet neergelegd. Het gaat om een lange en zeer moeilijke studie waar reeds dikwijls een aanvang mede gemaakt werd zonder dan ze ooit kon beëindigd worden.

VI. — Vliegwezen.

A. — TOELICHTING.

a) Dank zij de stelselmatige bemoeiingen van de Directeur van het Burgerlijk Vliegwezen, hierin bijgestaan door het Departement van Buitenlandse Zaken, werden luchtakkoorden afgesloten met volgende landen : Duitsland, Polen, Oostenrijk, Hongarije, Spanje, Griekenland, Soedan. Besprekingen werden aangeknoopt met Canada, de Verenigde Staten, Libanon, Brazilië, Japan en Yoegoslavië en gaan verder door. Verder zullen besprekingen aangeknoopt worden met de landen van het Midden-Oosten en van Latijns Amerika.

De heer Minister zelf, heeft besprekingen gevoerd te Tripoli met de Libische overheid. Het zwakke punt wat betreft de verbindingen met Congo, bestaat er nu eenmaal in dat wij onvermijdelijk over Arabische landen moeten vliegen. De lijn België Kaïro-Congo is tijdelijk onderbroken. Met volle gerustheid kan men verder niet nagaan wat er gebeurt in Marokko en Algerië. Het was dus noodzakelijk te Tripoli zekere garanties te bekomen. De toestand aldaar is zeer ingewikkeld daar de Burgerlijke Luchtvaart er nog in Engelse handen is. De onderhandelingen gaan verder door maar in de huidige omstandigheden zijn ze zeer moeilijk tot een goed einde te brengen.

b) Onze burgerlijke luchtvaartschool te Grimbergen werkt zeer goed. Spijtig genoeg zijn er steeds nog te weinig kandidaten. Op de 115 die zich lieten inschrijven sedert 4 jaar, zijn er maar 47 gelukt in de eindproef. Dat is niet voldoende, vooral daar de Sabena zich voortdurend uitbreidt.

Les Pays-Bas demandèrent à ouvrir des négociations. Il fut convenu d'appliquer un coefficient à l'ancienne prime à la navigation rhénane.

B. — DISCUSSION.

QUESTION.

Un commissaire signale que la mise de tous les canaux au gabarit de 1.350 tonnes est parfaitement justifiée en théorie. Les Pays-Bas vont jusqu'à 2.000 tonnes. Les bateliers belges doivent tenir compte du réseau des canaux du Nord de la France, lequel est conçu pour des bateaux de 600 tonnes. D'autre part, les transports par eau sont le plus souvent assurés par des exploitations familiales, c'est-à-dire par de petites exploitations. C'est là un des éléments qui expliquent que la préférence va toujours aux navires de moins de 600 tonnes.

RÉPONSE.

Comme on l'a fait en France, il y aurait lieu de rechercher le prix de revient exact des différents moyens de transport. Le Conseil Supérieur des Transports a été chargé de cette étude, mais jusqu'ici il n'a pas encore déposé ses conclusions. Il s'agit d'une étude très longue et très difficile, qui a été entamée très souvent sans qu'on pût jamais la mener à bonne fin.

VI. — AVIATION.

A. — EXPOSÉ.

a) Grâce à l'activité déployée par le Directeur de l'Aviation Civile, en collaboration d'ailleurs avec le Département des Affaires Étrangères, des accords aériens ont été conclus avec les pays suivants : Allemagne, Pologne, Autriche, Hongrie, Espagne, Grèce, Soudan. Des conversations ont été engagées avec le Canada, les États-Unis, le Liban, le Brésil, le Japon et la Yougoslavie et continuent. D'autres conversations seront engagées avec les pays du Moyen-Orient et de l'Amérique Latine.

Le Ministre lui-même a conduit des pourparlers avec les autorités libyennes à Tripoli. Le point faible de notre liaison avec le Congo réside dans le fait qu'il faut obligatoirement survoler des pays arabes. La ligne Bruxelles-Le Caire-Congo est temporairement interrompue. D'autre part, on ne peut avoir tous ses apaisements en ce qui concerne les événements du Maroc et de l'Algérie. Il était donc indispensable de prendre certaines garanties à Tripoli. La situation y est relativement compliquée du fait que l'aviation civile est toujours entre des mains anglaises. Les conversations continuent, mais dans les circonstances actuelles, il sera difficile d'aboutir à une bonne fin.

b) Notre école d'aviation civile de Grimbergen fonctionne très bien. Malheureusement, il y a toujours trop peu de candidats. En quatre ans de temps, sur 115 inscrits, 47 candidats seulement ont réussi l'épreuve finale. Ceci est d'autant moins suffisant que la Sabena se développe continuellement.

c) Dank zij de wet die verleden jaar door het Parlement gestemd is heeft de Sabena 10 DC 7, 12 Convairs, 4 Boeings en 8 Helicopters S 58 kunnen bestellen.

Soms daagt er weleens kritiek op tegen de heli-copter-dienst. Misschien levert deze dienst op zich zelf genomen, wel een deficit op maar men mag bij de beschouwing van zijn rendement niet vergeten dat hij een groot aantal passagiers toebrengt voor de lange vluchten en daarenboven een uitmuntende publiciteit was en is voor onze Belgische luchtvaartlijnen. (Had men de artikels die hieromtrent verschenen zijn in de wereldpers, moeten betalen, had men het zeker niet gedaan gekregen met verschillende honderde miljoenen).

De trafiek van de Sabena is eveneens aanzienlijk gestegen. In 1938 was ze van 2.646 miljoen t/km, en 18.083 miljoen km/passagiers. In 1955 waren die cijfers gestegen tot 95.181 miljoen t/km. en 647.987 miljoen km/reizigers.

Daarenboven is het ladingspercentage van 47 pct. tot 71,3 pct. gestegen, wat een buitengewoon rendement vertegenwoordigt. In 1955 was er dan ook een boni van 19 miljoen, in 1956 zal hij meer dan 80 miljoen bedragen.

d) Besprekingen moeten aangeknoopt worden met de Antwerpse overheid om het Vliegveld te Deurne te vervangen door een grote heli-copter vlieghaven. Inderdaad, binnenkort zullen al de kleine vlieg-havens in de onmogelijkheid verkeren, zowel de turbopropsvliegtuigen en de straaltvliegtuigen te ontvangen. Te Antwerpen kan men van nu af aan onze grote vliegtuigen niet laten landen.

e) De Administratie van de Burgerlijke Luchtvaart beschikt sedert jaren over laboratoria gespecialiseerd in de aërodynamica te Sint-Genesius-Rode. Dit laboratorium kan evenwel niet volledig in gebruik genomen worden wegens het gebrek aan belangstelling: er worden inderdaad te weinig kandidaten gevormd in onze Universiteiten. In het raam van de NATO werd nu een overeenkomst getekend met de Verenigde Staten, waarbij dit centrum in gebruik genomen wordt door de AGARD (Advisory group for Aeronautical Research Development) onder de leiding van de beroemde professor von Karman. De Verenigde Staten hebben zich verbonden twee jaar tussenbeide te komen in de onkosten van dit centrum. Na die twee jaar zal het helemaal in NATO-verband opgenomen worden. De onkosten worden verdeeld naar rato van 2/3 voor Amerika en 1/3 voor België, maar de gehele apparatuur blijft de eigendom van ons land.

Van nu af aan zijn reeds een twintigtal leerlingen, waaronder 6 Belgen, aan het werk. De kredieten die uitgetrokken waren voor de werking van het centrum, werden in de begroting geschrapt en vervangen door een toelage aan de AGARD. Op deze wijze is, onder de hoede van het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk onderzoek een nieuw proefondervindelijk instituut in het leven geroepen dat voor de huidige ontwikkeling van de Wetenschap van het grootste belang is.

c) Grâce à la loi qui a été votée l'année dernière, la Sabena a pu passer commande de 10 DC 7, 12 Convairs, 4 Boeings et 8 hélicoptères S 58.

On entend parfois critiquer l'exploitation du service par hélicoptère. Il est possible que, pris isolément, ce service soit en déficit, mais lorsqu'on évalue son rendement, il ne faut pas perdre de vue qu'il apporte une grande quantité de passagers aux lignes à grande distance et qu'en plus il constitue pour les lignes aériennes belges une publicité qui sort vraiment de l'ordinaire (si l'on avait dû payer les articles qui ont paru à ce sujet dans la presse mondiale, plusieurs centaines de millions de francs n'auraient pu y suffire).

Le trafic de la Sabena a, lui aussi, considérablement augmenté. En 1938, il était de 2.646 millions de t/km et de 18.083 millions de kilomètres/passagers. En 1955, ces chiffres étaient devenus 95.181 millions de t/km et 647.987 millions de kilomètres/passagers.

En outre, le coefficient de chargement est passé de 47 p. c. en 1938 à 71,3 p. c. en 1955, ce qui représente un rendement particulièrement bon. En 1955, le boni était de 19 millions; en 1956, il dépassera les 80 millions.

d) Des conversations doivent être entamées avec les autorités anversoises pour remplacer l'aérodrome de Deurne par un grand héliport. En effet, sous peu tous les petits aérodromes seront dans l'impossibilité d'accueillir aussi bien les turbo-props que les avions à réaction. Dès à présent il est impossible de faire atterrir nos grands avions à Anvers.

e) L'Administration de l'Aéronautique civile dispose depuis de nombreuses années d'un laboratoire spécialisé en aéro-dynamique à Rhode-Saint-Genèse. Ce laboratoire ne peut cependant pas travailler à plein rendement, par manque d'intérêt; en effet, le nombre de candidats formés dans nos Universités est insuffisant. Dans le cadre de l'OTAN, un accord vient d'être signé avec les Etats-Unis aux termes duquel le centre sera repris par l'AGARD (Advisory Group for Aeronautical Research Development) sous la direction du professeur von Karman. Les Etats-Unis se sont engagés à intervenir pendant deux ans dans les frais de ce centre. Après cette période, il sera repris entièrement par l'OTAN. Les frais sont partagés à raison de 2/3 pour l'Amérique et d'1/3 pour la Belgique, mais tout l'appareillage reste la propriété de notre pays.

Dès à présent, une vingtaine d'élèves, parmi lesquels 6 Belges, y sont au travail. Les crédits qui étaient prévus au budget pour l'activité du centre ont été supprimés et remplacés par la subvention à l'AGARD. De cette façon, il a été créé, sous le patronage du Fonds National de la Recherche Scientifique, un nouvel institut expérimental qui sera d'une importance capitale pour le développement de la science.

B. — BESPREKING.

Verzekeringen.

VRAAG.

Gevraagd wordt of de vreemde vliegtuigen die boven België vliegen verplichtend verzekerd zijn tegen ongevallen? Hoe wordt hun burgerlijke verantwoordelijkheid gedekt?

ANTWOORD.

Met zijn vraag bedoelt het achtbaar lid de schade veroorzaakt door vliegtuigen aan derden op de grond, waarvan de herstelling geregeld is door de overeenkomst van Rome van 29 Mei 1933 en de wet van 11 September 1936 (*Belgisch Staatsblad* van 14 Februari 1937).

Deze wetgeving is gegrond op de objectieve verantwoordelijkheid van de uitbater (herstelling van de schade door het feit dat ze door het vliegtuig veroorzaakt werd) de beperking van deze verantwoordelijkheid en de verplichte verzekering.

Om boven het Belgisch grondgebied te verkeren moet elk vliegtuig binnen de volgende grenzen verzekerd zijn: 500 frank per kilogramgewicht van het vliegtuig, de verzekering moet in ieder geval de minimale grens van de verantwoordelijkheid bepaald op 1.200.000 frank dekken: de maximale grens van de verantwoordelijkheid overschrijdt niet 4 miljoen frank.

1/3 van deze waarde wordt aangewend voor de herstelling van de schade aan de goederen, de twee andere derden aan de herstelling voor schade aan personen zonder dat de vergoeding 400.000 frank per geschade persoon kan overschrijden.

Bijzondere grenzen zijn vastgesteld voor de uitbaters van 2, 3 en meer vliegtuigen.

Pensioen piloten.

VRAAG.

Gevraagd wordt of de mogelijkheid bestaat voor de piloten, die toch in een zeer speciale toestand verkeren, speciale maatregelen te nemen met het oog op het ouderdomspensioen. Zij zijn nu onderworpen aan de algemene wetgeving.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat hiermede een uiterst ingewikkeld vraagstuk wordt aangeraakt. Enerzijds zijn er heel wat vreemdelingen. Anderzijds stellen zich speciale problema's die zich in een ander bedrijf niet voordoen. Het is een zaak die niet gemakkelijk kan opgelost worden. Deze kwestie ligt trouwens in de bevoegdheid van de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg.

B. — DISCUSSION.

Assurances.

QUESTION.

Les avions étrangers qui survolent le territoire belge sont-ils obligatoirement assurés contre les accidents? Comment leur responsabilité civile est-elle couverte?

RÉPONSE.

Par cette question, l'honorable membre vise les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface dont la réparation est réglée par la convention de Rome du 29 mai 1933 et par la loi du 11 septembre 1936 (*Moniteur belge* du 14 février 1937).

Cette législation est fondée sur la responsabilité objective de l'exploitant (réparation du dommage parce qu'il a été causé par l'aéronef), la limitation de cette responsabilité et l'assurance obligatoire.

Pour survoler le territoire belge, chaque appareil doit être assuré dans les limites suivantes: 500 francs par kilogramme du poids de l'aéronef; l'assurance doit en tout cas couvrir la limite minima de la responsabilité, qui est fixée à 1.200.000 francs; la limite maxima ne dépasse pas 4.000.000 de francs.

Un tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages aux biens, tandis que les deux autres tiers sont destinés à la réparation des dommages aux personnes, sans que l'indemnité puisse toutefois dépasser 400.000 francs par personne sinistrée.

Des limites spéciales ont été fixées pour les exploitants de 2 aéronefs, de 3 aéronefs et plus.

Pension des pilotes.

QUESTION.

Un commissaire demande s'il est possible de prendre des mesures spéciales en ce qui concerne la pension de vieillesse des pilotes dont la situation est évidemment toute particulière. Ils sont actuellement soumis au régime de la législation générale.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que ce problème est extrêmement complexe. D'une part, il y a de nombreux pilotes étrangers. D'autre part, on se trouve devant un grand nombre de questions spéciales qui ne se posent pas dans d'autres exploitations. Cette affaire n'est pas aisée à résoudre. Les dites questions ressortissent d'ailleurs à la compétence du Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Luchtvaartdienstbaarheden.**VRAAG.**

Een commissaris vraagt hoe ver staat het met het wetsontwerp op de luchtvaartdienstbaarheden? Beschikt de Regering over een middel om de criteria te doen eerbiedigen die in het ontwerp zouden moeten voorkomen? Welke zijn de criteria?

ANTWOORD.

Het wetsontwerp op de luchtvaartdienstbaarheden zal binnenkort voorgelegd worden aan de Ministerraad en dan aan de Raad van State.

In afwachting van de stemming zijn de bevoegde diensten verplicht minnelijke schikkingen te treffen om de criteria van het project te doen eerbiedigen.

Het Departement past de Internationale standaarden toe aanbevolen door de organisatie van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, in zijn bijvoegsel 14 van de Conventie van Chicago.

Helihavens.**VRAAG.**

Bestaat er een statuut van de helihavens of wordt dit statuut thans ingestudeerd?

ANTWOORD.

De helihavens worden ingericht in overstemming met artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 Maart 1954 waarbij de luchtvaart geregeld wordt.

Tot hiertoe bestaat geen enkele bijzondere reden om de beslissing te veranderen, waarbij de Sabena toelating kreeg om zelf haar helihavens uit te baten.

VII. — NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN.**A. — TOELICHTING.**

Er dient onderstreept dat de N.M.B.S. zowel wat betreft het reizigersvervoer als het goederenvervoer eveneens in 1956 een bijzonder jaar kende. Het aantal reizigers steeg inderdaad met 8 pct. terwijl het aantal reizigers /Km. met 10,2 pct. verhoogde, ten overstaan van 1955.

Wat het goederenvervoer betreft, is de verhoging 10,8 pct. voor het aantal ton en 8,9 voor het aantal t/km.

In 1956 werden in België 245 miljoen reizigers vervoerd terwijl in Frankrijk er slechts 580 miljoen de trein gebruikten.

Deze verbetering van de bedrijvigheid heeft nochtans niet radikaal de financiële toestand van de spoorwegen verbeterd. Er stellen zich inderdaad reeds nieuwe vraagstukken die de taak van de spoorwegen niet vergemakkelijken.

Het invoeren van de 45 uren week is inderdaad voor het spoor een werkelijke ramp, in deze zin dat de zaterdagtreinen niet kunnen afgeschaft worden en er bij

Servitudes aériennes.**QUESTION.**

Où en est la loi sur les servitudes aériennes? En attendant que cette loi soit votée, de quel moyen dispose-t-on pour faire respecter les critères qui devront être formulés dans le projet? Quels sont ces critères?

RÉPONSE.

Le projet de loi relatif aux servitudes aériennes sera bientôt soumis au Conseil des Ministres et ensuite au Conseil d'Etat.

En attendant qu'il soit voté, les services compétents se voient obligés de recourir à des règlements à l'amiable pour faire respecter les critères qui figureront dans le projet.

Le Département applique les normes internationales recommandées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale dans son annexe 14 à la Convention de Chicago.

Héliports.**QUESTION.**

Existe-t-il un statut des héliports, ou bien un tel statut est-il actuellement à l'étude?

RÉPONSE.

Les héliports sont organisés conformément à l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne.

Jusqu'ici, je n'ai pas eu de raisons spéciales de modifier la décision de mon honorable prédécesseur, qui a autorisé la Sabena à exploiter elle-même ses héliports.

VII. — SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.**A. — EXPOSÉ.**

Il faut souligner que la S.N.C.B. a connu en 1956 une année particulièrement productive, tant en ce qui concerne le trafic des voyageurs que celui des marchandises. Le nombre de voyageurs augmenta en effet de 8 p. c. et le nombre de voyageurs /km de 10,2 p. c. par rapport à 1955.

En ce qui concerne le trafic des marchandises, l'augmentation a été de 10,8 p. c. quant au nombre de tonnes et de 8,9 p. c. quant au nombre de t/km.

En 1956, la S.N.C.B. a transporté 245 millions de voyageurs, alors qu'en France, 580 millions de personnes seulement ont employé le train.

Cet accroissement de l'activité n'a cependant pas amélioré d'une façon radicale la situation financière des chemins de fer. En effet, il se pose déjà de nouveaux problèmes qui ne sont pas de nature à faciliter la tâche de la Société.

Ainsi, l'instauration de la semaine des 45 heures a été pour la S.N.C.B. une véritable catastrophe, en ce sens que les trains du samedi n'ont pu être

zondere vrijdagavondtreinen hoeven ingelegd. Tengevolge van het feit dat de 45 uren week op verschillende wijze gaat toegepast worden in de ene nijverheid wordt er nog steeds 6 dagen gewerkt, in de andere slechts 5. Als men dan weet dat het vervoer van de arbeiders circa 1.800 miljoen aan het spoor kost en dat het hiervoor slechts 539 miljoen ontvangt van de arbeiders en 635 miljoen van de Staat, kan men gemakkelijk vaststellen dat de toestand er niet op verbeterd is. Weze terloops gezegd dat slechts 20,5 p. c. van de reizigers de volle prijs betalen.

Buiten het vervoer tegen verminderde prijzen, blijft nog steeds de grote oorzaak van deficit bij de spoorwegen, het pensioenstelsel. In Nederland draagt de maatschappij af aan een bijzondere Rijkskas die dan de pensioenen uitbetaalt.

Moesten wij in België een dergelijk stelsel kunnen vinden, zou grotendeels het financieel vraagstuk van het spoor opgelost zijn.

Wat het personeel aangaat, is er een kleine verhoging van 2,2 p. c. vast te stellen. Dit is natuurlijk te wijten aan de verhoging van de trafiek die in 1956, 15 miljoen vervoereenheden bedroeg wat tenslotte meer is dan het rekordjaar 1929.

Het rendement van de Maatschappij was in 1953 van 5,2 man voor een miljoen transporteenheden terwijl het in 1956 daalde tot 4,4.

In verband met de N.M.B.S. zijn een zeker aantal legenden ontstaan. Deze hebben niet de minste grond van waarheid en men kan vaststellen dat het ziektecijfer van het spoor het laagste is van gans het land en dat de bestrijding van de werkongevallen in zulke mate opgedreven werd, dat in geen enkele andere nijverheid dergelijke lage cijfers geboekt worden. In de Centrale Werkhuizen van Mechelen bv. is er in 1956 geen enkel ernstig ongeval gebeurd.

De N.M.B.S. heeft de bedoeling haar rendement nog op te voeren dank zij een aantal nieuwe initiatieven die zij getroffen heeft. De Trein-Auto Oostende-München kende in 1956 bijzonder veel bijval. De Maatschappij onderhandelt nu met Italië om een nieuwe lijn in te richten tussen Brussel-Rome, en met Frankrijk tussen Brussel-Marseille.

Voor de modernisatie van het vervoer werden 450 nieuwe rijtuigen besteld. Dank zij de samenwerking van de openbare en privé-studiebureau's werd een nieuw type rijtuigen gebouwd dat alhoewel niet 100 p. c. bevredigend, toch gerust de vergelijking met het buitenlands materiaal kan ondergaan; de insonorisatie werd verbeterd, de schlieren boggies nog aangepast, het uitzicht en de binneninstallatie nog meer afgewerkt.

Ter gelegenheid van deze bestelling en van die van de 1.350 wagons, werd een werkgroep, onder voorzitterschap van de Directeur Generaal der N.M.B.S., ingesteld niet om de receptie van dit fabricaat te verzekeren, maar wel om na te gaan op welke wijze de verschillende fabrieken ervan gebruik maken om hun bedrijvigheid te rationaliseren en in zekere mate een reconversie in de hand te werken.

De fabrieken die de nodige inspanning zullen gedaan hebben, zullen kunnen deelnemen aan de

supprimés et que de nouveaux trains du vendredi soir ont dû être mis en ligne. La semaine des 45 heures ayant reçu des applications divergentes, dans telle firme, on continue à travailler 6 jours; dans telle autre, on n'en travaille plus que 5. Si l'on considère en outre que le transport des ouvriers coûte environ 1.800 millions à la Société et qu'elle ne reçoit en paiement que 539 millions des intéressés eux-mêmes et 635 millions de compensation de l'Etat, on peut facilement conclure que la situation ne s'est pas améliorée. Soit dit en passant, 20,5 p. c. seulement des voyageurs paient le prix entier.

Outre le transport à prix réduit, la grande cause du déficit de la S.N.C.B. est toujours le régime des pensions. Aux Pays-Bas, la Société paie une contribution normale à une caisse de l'Etat qui à son tour paie les pensions.

Si nous avons en Belgique un système analogue, le grand problème financier des Chemins de Fer serait pratiquement résolu.

En ce qui concerne les effectifs du personnel, on constate une légère augmentation de 2,2 p. c. Ceci est dû évidemment à l'augmentation du trafic qui, en 1956, était de 15 millions d'unités de transport, soit un résultat supérieur aux chiffres records de l'année 1929.

Le rendement de la Société était en 1953 de 5,2 hommes pour 1 million d'unités de transport; en 1956, ce rendement est passé à 4,4 hommes.

En ce qui concerne la S.N.C.B., un certain nombre de légendes ont circulé. Elles n'ont pas le moindre fondement et on peut constater que le taux de maladie du personnel des chemins de fer est le plus bas de tout le pays et que la lutte contre les accidents du travail a été menée si efficacement qu'aucune autre industrie n'accuse à ce jour des chiffres aussi bas. Aux Ateliers Centraux de Malines, aucun accident sérieux ne s'est produit en 1956.

La S.N.C.B. a l'intention d'augmenter encore son rendement grâce à une série d'initiatives qu'elle vient de prendre. Le train-auto Ostende-Munich a connu en 1956 un engouement extraordinaire. La Société est en pourparlers avec l'Italie pour organiser une nouvelle ligne entre Bruxelles et Rome, et avec la France entre Bruxelles et Marseille.

En vue de la modernisation du transport, 450 nouvelles voitures ont été commandées. Grâce à la collaboration des bureaux d'études de la Société et ceux du privé, un nouveau type de voiture a été construit qui, s'il ne donne pas satisfaction à 100 p. c., peut facilement supporter la comparaison avec le matériel étranger; l'insonorisation a été améliorée, le système de boggies schlieren encore perfectionné, l'aspect et l'installation intérieurs plus achevés.

A l'occasion de cette commande et de celle des 1.350 wagons, un groupe de travail placé sous la présidence du Directeur Général de la S.N.C.B. a été créé non pas pour s'occuper de la réception du matériel, mais pour se rendre compte de la façon dont les usines ont profité des commandes en question pour rationaliser leur industrie et dans une certaine mesure opérer une reconversion.

Les usines qui auront fait l'effort nécessaire pourront participer à l'adjudication d'un second

aanbesteding voor een tweede groep van circa 500 rijtuigen. Maar ze zullen meer in het bijzonder in de mogelijkheid gesteld worden, nu op de wereldmarkt, terug mede te dingen. Er moet gezegd worden dat er een zeer goede verstandhouding ontstaan is tussen de fabrieken, dat er een zeker initiatief aan de dag komt zodanig dat het sociaal en economisch aspect van deze bestelling beste vruchten afdraagt.

De totale afschaffing van de stoomtractie zal worden doorgevoerd maar voor het ogenblik wordt de financiële inspanning van de maatschappij gericht op de hogervermelde bestellingen.

Nochtans, ten einde in zekere mate de concurrentie van het Moezelkanaal van de hand te wijzen ten voordele van Antwerpen, zullen enkele zware goederentreinen van 2 à 2.500 ton besteld worden. De heer Minister is de mening toegedaan dat een snel vervoer met zware treinen een betere oplossing is dan massieve investeringen in het Moezelkanaal.

Hij heeft de overtuiging opgedaan dat het vervoer per trein voordeliger is dan dit per auto, ten minste als men al de lasten bijeen rekent.

In Duitsland en Italië experimenteert men thans grote Dieseltractors die een ganse wagen kunnen opladen en zo de bestelling van deur tot deur kunnen verzekeren.

Het electrificatieplan wordt verder doorgevoerd en in de loop van dit jaar zal de lijn Amsterdam-Antwerpen kunnen ingehaald worden.

B. — BESPREKING.

Electrificatie.

VRAAG.

Wordt de lijn Brussel-Bergen geëlectriceerd en zo ja wanneer?

ANTWOORD.

Voor deze lijn is nog geen besluit genomen en dit omdat er zich bijzondere moeilijkheden voordoen. De Belgische lijnen gebruiken gelijkstroom 3.000 volt. Voor Noord Frankrijk werd de voorkeur gegeven aan wisselstroom 25.000 volt. Een oplossing zou zijn locomotieven te bouwen die op beide netten kunnen rijden. Deze locomotieven zouden zeer duur kosten en zij stellen daarenboven bijzonder moeilijke vraagstukken.

Een andere oplossing bestaat er in, te Aulnoye van locomotief te verwisselen. De Fransen eisen in dit geval, dat België volledig de kosten zou dragen van alle installaties op Frans grondgebied. Dergelijke eis is onbillijk en kan niet aanvaard worden.

De verbinding Namen-Charleroi zal geëlectriceerd worden.

Metalen rijtuigen.

VRAAG.

Er zijn vertragingen op de voorziene leveringsdata. Zijn daarvoor bijzondere oorzaken? Hoeveel rijtuigen moeten nog besteld worden om alle houten rijtuigen uit te schakelen?

groupe d'environ 500 voitures. Mais en outre, elles seront en mesure d'entrer à nouveau en compétition sur le marché mondial. Il faut dire qu'un excellent esprit de collaboration entre les usines s'est fait jour et qu'elles font montre d'une certaine initiative, à telle enseigne que les incidences économiques et sociales de la commande sont des plus favorables.

La suppression totale de la traction-vapeur sera poursuivie, mais pour l'instant, l'effort financier de la société est axé sur les commandes visées ci-dessus.

Cependant, afin d'éliminer dans une certaine mesure la concurrence que le canal de la Moselle ne manquera pas de faire au port d'Anvers, un certain nombre de trains lourds de 2 à 2.500 tonnes seront commandés. Le Ministre estime qu'un transport rapide avec des trains lourds est une meilleure solution que les investissements massifs nécessités par le canal de la Moselle.

Il a la conviction que le transport par train est plus économique que celui par camion, si du moins on tient compte de toutes les charges.

En Allemagne et en Italie, on expérimente actuellement l'emploi de grands tracteurs Diesel qui peuvent charger un wagon entier et ainsi assurer le service de porte à porte.

Le plan d'électrification est poursuivi et la ligne Amsterdam-Anvers pourra être inaugurée dans le courant de cette année.

B. — DISCUSSION.

Electrification.

QUESTION.

La ligne Bruxelles-Mons sera-t-elle électrifiée et, dans l'affirmative, quand le sera-t-elle?

RÉPONSE.

Aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne cette ligne, en raison des difficultés particulières que l'on rencontre. Les lignes belges emploient le courant continu de 3.000 volts. Les Chemins de fer français emploient du 25.000 volts monophasé sur la ligne du Nord. On pourrait résoudre la question en construisant des locomotives spéciales bi-courant. Des locomotives semblables reviendraient très cher et poseraient, de surcroît, des problèmes particulièrement ardu.

Une autre solution consisterait à changer de locomotive à Aulnoye. La France exige que, dans ce cas, la Belgique supporte intégralement les frais de toutes les installations à ériger en territoire français. Pareille exigence est contraire à l'équité et nous ne pouvons l'accepter.

La ligne Namur-Charleroi sera électrifiée.

Voitures métalliques.

QUESTION.

On constate des retards dans les délais de livraison prévus. Faut-il les attribuer à des causes spéciales? Combien de voitures supplémentaires faudra-t-il commander pour pouvoir remplacer toutes les voitures en bois?

Ligt het in de bedoeling verder gebruik te maken van roestvrij staal voor de elektrische locomotieven ?

ANTWOORD.

De Werkcommissie gaat ter plaatse om na te gaan, wat er hapert, of niet in orde is. Er werden reeds zekere rationalisaties verwezenlijkt. Werkhuizen stelden zich akkoord voor het bouwen van onderdelen.

Om alle houten rijtuigen te vervangen zou het nodig zijn nog 450 metalen rijtuigen te bestellen.

Op de lijn Luxemburg werden enkele « motrices » in gebruik genomen in Buddstaal. Voor het ogenblik zijn geen nieuwe bestellingen meer geplaatst.

Het buddstaal moet ingevoerd worden en is te duur voor de gewone rijtuigen.

VRAAG.

1. Hoeveel houten spoorwagens voor reizigersvervoer, zijn heden nog in gebruik ?
2. Hoeveel kost een metalen wagen ?
3. Hoeveel houten spoorwagens zijn sinds 1955 vervangen ?

ANTWOORD.

Op 1 Maart 1957 bedroeg het aantal houten rijtuigen 2.072 eenheden.

De gemiddelde prijs die door de N.M.B.S. zal betaald worden voor de 450 onlangs bestelde rijtuigen bedraagt ongeveer 3,4 miljoen.

Sedert 1 Januari 1955, en tot 1 Maart 1957, werden 372 houten rijtuigen vervangen.

Diesel locomotieven.

VRAAG.

Het was voorzien dat nog 150 diesellocomotieven voor het rangeren zouden besteld worden. Hoe ver staat het met deze bestelling ?

ANTWOORD.

Een eerste order bedroeg 100 rangeerlocomotieven-diesel waarvan 80 geleverd zijn.

Om helemaal de stoomtractie uit te schakelen in de rangeerdiensten, zouden nog 295 Diesel-locomotieven moeten besteld worden.

Nieuwe bestellingen hangen af van de financieringsmogelijkheden.

Anderzijds onderzoekt thans de N.M.B.S. een ontwerp voor de ombouw van stoom- in diesel-locomotieven.

Betonnen dwarsliggers.

VRAAG.

Welke besluiten kunnen getrokken worden uit het gebruik van betonnen dwarsliggers ?

Veut-on continuer à employer l'acier inoxydable dans la construction des locomotives électriques ?

RÉPONSE.

La Commission de travail se rend sur place pour rechercher les causes des retards constatés. On a déjà réalisé certaines rationalisations. Des ateliers se sont déclarés d'accord pour fabriquer les pièces détachées.

Pour remplacer toutes les voitures en bois, il serait nécessaire de commander encore 450 voitures métalliques.

Sur la ligne de Luxembourg, quelques motrices en acier Budd ont été mises en service. Pour l'instant, il n'a plus été passé de nouvelles commandes.

L'acier Budd, qui doit être importé, est trop onéreux pour les voitures ordinaires.

QUESTION.

1. Quel est le nombre de voitures en bois encore affectées au transport des voyageurs ?
2. Quel est le coût d'une voiture métallique ?
3. Combien de wagons en bois a-t-on remplacé depuis 1955 ?

RÉPONSE.

Au 1^{er} mars 1957, il y avait encore 2.072 voitures en bois.

Le prix moyen que la S.N.C.B. paiera pour chacune des 450 voitures commandées récemment est d'environ 3,4 millions.

Du 1^{er} janvier 1955 au 1^{er} mars 1957, 372 voitures en bois ont été remplacées.

Locomotives Diesel.

QUESTION.

Il avait été prévu qu'un lot supplémentaire de 150 locomotives Diesel de manœuvre serait commandé. Où en est cette commande ?

RÉPONSE.

Un premier ordre portait sur 100 locomotives de manœuvre Diesel; il en a été fourni 80.

Pour éliminer complètement la traction vapeur des services de manœuvre, il faudrait commander 295 locomotives Diesel supplémentaires.

Les nouvelles commandes sont conditionnées par les possibilités de financement.

Par ailleurs, la S.N.C.B. étudie actuellement un projet de transformation de locomotives à vapeur en locomotives Diesel.

Traverses en béton.

QUESTION.

Quelle conclusion peut-on tirer de l'emploi de traverses en béton ?

ANTWOORD.

In België werden de eerste betonnen dwarsliggers in 1946 geplaatst, maar de eerste proefnemingen op grote schaal werden slechts aangevat in 1952.

Drie soorten dwarsliggers werden gebruikt. Een eerste werd na twee jaar uitgeschakeld ten gevolge van algemene beschadiging; twee andere blijven steeds in competitie. Zij werden wetenschappelijk onderzocht in de Universiteit te Gent.

Deze twee typen schijnen voldoening te geven op wetenschappelijk gebied, maar het tijdverloop tussen het begin van de proefneming op grote schaal is te kort om aan de specialisten toe te laten nu reeds een definitieve beoordeling te geven.

Op financieel gebied, alhoewel het eveneens voorbarig is nu reeds een bilan te willen opmaken, leiden al de overwegingen voor het ogenblik naar ongunstige uitslagen voor de betonnen dwarsliggers ten overstaan van de houten.

Anderzijds dient er rekening mede gehouden dat in eigen land een zekere hoeveelheid houten dwarsliggers werden voortgebracht.

De proeven worden in elk geval voortgezet; het is evenwel nog te vroeg om besluiten te trekken.

Moeilijkheden Baume-Marpent.

VRAAG.

Is de Nationale Maatschappij betrokken bij de moeilijkheden die zich in deze werkhuisen hebben voorgedaan ?

ANTWOORD.

De Nationale Maatschappij staat helemaal buiten wat in deze firma gebeurde. Zij maakte twee bestellingen over nl. een van 54 paren boggies en een van 54 rijtuigkasten. De banken weigerden de gevraagde waarborg te geven.

Ten slotte, heeft een firma, die buiten de zaak staat zich borg gesteld, maar heeft hiervoor het leveren van 18 rijtuigkasten voor zich gevraagd. Baume-Marpent zal dus buiten de 54 paren boggies nog 36 rijtuigkasten leveren.

Tarieven kleingoederen.

VRAAG.

De N.M.B.S. heeft steeds grote verliezen geboekt op de tarieven van de kleine goederen. Voorziet men geen wijziging van dit tarief ?

RÉPONSE.

En Belgique, les premières traverses en béton ont été placées en 1946, mais les premiers essais sur une grande échelle n'ont commencé qu'en 1952.

On a employé trois sortes de traverses. La première a été écartée au bout de deux ans, la quasi-totalité des traverses ayant subi des détériorations; les deux autres sont toujours en compétition. Elles ont fait l'objet d'un examen scientifique à l'Université de Gand.

Du point de vue scientifique, ces deux types de traverses semblent donner satisfaction, mais la durée de l'essai sur une grande échelle n'est pas encore suffisante pour permettre aux spécialistes de formuler dès maintenant une appréciation définitive.

Bien qu'il soit également prématuré de vouloir déjà dresser un bilan sous l'angle financier, toutes les considérations de cet ordre sont actuellement défavorables pour les traverses en béton comparativement aux traverses en bois.

D'autre part, il convient de tenir compte de ce que notre pays produit une certaine quantité de traverses en bois.

Quoi qu'il en soit, les essais continuent : il est cependant trop tôt pour en tirer des conclusions.

Difficultés de la firme Baume-Marpent.

QUESTION.

La Société Nationale était-elle impliquée dans les difficultés qui se sont produites dans ces ateliers ?

RÉPONSE.

La Société Nationale reste tout à fait étrangère à ce qui est arrivé dans cette firme. Elle a passé deux commandes, l'une de 54 paires de boggies et l'autre de 54 carrosseries. Les banques ont refusé d'accorder la garantie sollicitée.

Enfin, une firme qui est étrangère à l'affaire s'est portée caution, mais elle a demandé en contrepartie de pouvoir fournir 18 carrosseries. En conséquence, Baume-Marpent fournira 36 carrosseries, outre les 54 paires de boggies.

Tarifs des petites marchandises.

QUESTION.

La S.N.C.B. a toujours enregistré des pertes sensibles sur les tarifs des petites marchandises. Ne prévoit-on aucune modification de ces tarifs ?

ANTWOORD.

De tarieven toepasselijk op de kleine goederen werden gewijzigd op 1 Juli 1952, 1 Januari 1954; 1 Mei 1956 en 1 Augustus 1956. Deze wijzigingen, alsook het opmaken van bijzondere tarieven voor zorgvuldig uitgekozen producten of relaties hebben toegelaten een gedeelte van de verliezen op te slorpen.

De concurrentie van de weg die het beste van deze trafiek wegneemt en slechts aan het spoor de deficitaire verbindingen overlaat, laat niet toe helemaal deze verliezen uit te schakelen.

Baancentra.

VRAAG.

De N.M.B.S. had een aanvang gemaakt met de centralisatie van de verzending van de goederen door het stichten van baancentra. Was dit experiment bevredigend? Heeft men het inzicht het verder door te voeren?

ANTWOORD.

Het is einde 1949 dat de N.M.B.S. haar eerste baancentra gesticht heeft. Op dit ogenblik bestonden er 350 privaatondernemingen van vervoer die 80 pct. van de bevolking bedienden.

Thans worden de diensten van de bestelling en afhaling ten huize verzekerd door 43 baancentra en 24 privaatondernemingen die samen 98,3 pct. van de bevolking bedienen.

Deze nieuwe organisatie heeft toegelaten :

- de afschaffing van een groot aantal wagons en van de quasi-totaliteit van de treinen belast met het ophalen en uitdelen;
- de afschaffing, voor een groot gedeelte van de verzendingen, van de verhandelingen onderweg;
- de gevaren van beschadiging van de goederen te verminderen;
- de tijd nodig voor de bestelling te beperken.

In het eindstadium van de hervorming zullen er slechts 39 baancentra en geen enkele privaatonderneming blijven bestaan.

Pensioenen.

VRAAG.

Het probleem van de te zware pensioenlast blijft bestaan. Bestaat er geen mogelijkheid deze last te verminderen door zekere hervormingen door te voeren?

RÉPONSE.

Les tarifs applicables aux petites marchandises ont été modifiés le 1^{er} juillet 1952, le 1^{er} janvier 1954, le 1^{er} mai 1956 et le 1^{er} août 1956. Ces modifications, ainsi que l'établissement de tarifs spéciaux pour des produits ou envois soigneusement sélectionnés, ont permis de résorber une partie des pertes.

La concurrence de la route, qui accapare le meilleur de ce trafic et ne laisse à la voie ferrée que les transports déficitaires, ne permet pas de les éliminer entièrement.

Centres routiers.

QUESTION.

La S.N.C.B. avait commencé à centraliser l'expédition des marchandises en créant des centres routiers. Cette expérience a-t-elle été satisfaisante? A-t-on l'intention de la poursuivre?

RÉPONSE.

C'est à la fin de 1949 que la S.N.C.B. a créé ses premiers centres routiers. A cette époque, il y avait 350 entreprises privées de transport, qui desservaient 80 p. c. de la population.

A l'heure actuelle, les services de prise et de remise à domicile sont assurés par 43 centres routiers et 24 entreprises privées, qui desservent ensemble les 98,3 p. c. de la population.

Cette nouvelle organisation a permis :

- de supprimer un grand nombre de wagons et la quasi-totalité des trains chargés de la prise et de la remise;
- de supprimer, pour une bonne partie des envois, les opérations de transbordement en cours de route;
- de réduire les risques de détérioration des marchandises;
- de limiter le délai de remise.

Au stade final de la réforme, il ne subsistera plus que 39 centres routiers et il n'y aura plus aucune entreprise privée.

Pensions.

QUESTION.

Le problème de la charge excessive des pensions se pose toujours. N'y a-t-il pas possibilité de réduire cette charge en appliquant certaines réformes?

ANTWOORD.

Met de bestaande regeling is het praktisch onmogelijk de pensioenregeling te veranderen. Verwacht mag worden dat van af 1960 de toestand zal verbeteren. Men zal dan heen zijn over de kaap van het maximum der pensioengerechtigden. Hun aantal zal dan geleidelijk verminderen.

Treinverbindingen.

VRAAG.

De lijnen 57 en 60 worden nog steeds bediend met materiaal dat dagtekent van de oorlog 1914-1918. Voorts rijden deze treinen zeer traag (44' voor de 18 km. tussen Moerbeke en Dendermonde en 1 u. 04' voor de lijn Dendermonde-Brussel, hetzij 34 km.). Is het niet mogelijk deze toestand te verhelpen?

ANTWOORD.

De grote meerderheid van de treinen der lijn 57 (Moerbeke-Dendermonde) worden door railauto's gereden. Enkel de zware werklidentreinen op de spitsuren, namelijk 4 in iedere richting, worden met stoomdienst verzekerd.

Ook op de lijn 60 (Dendermonde-Brussel) zijn verscheidene railautoritten voorzien, doch de hoge bezetting der meeste treinen laat niet toe dit uitbatingssysteem insgelijks tot deze lijn uit te breiden.

De stoomtreinen zijn inderdaad op beide lijnen nog uit houten rijtuigen samengesteld.

Op het gehele net zijn voor het ogenblik nog ongeveer 1.900 zulke voertuigen in dienst; deze worden op de secundaire lijnen aangewend en vooral op deze waarop het rendement, namelijk de afgelegde kilometer per dag, van het reizigersmaterieel gering is.

Een verbetering op het gebied van het materieel zal slechts geleidelijk kunnen worden verwezenlijkt naarmate de levering van de 450 bestelde metalen rijtuigen zal vorderen.

Van 2 Juni e.k. af zal een nieuwe dienst- en uurregeling worden toegepast op het lijnencomplex van het Land van Waas. Deze nieuwe dienst zal belangrijke verbeteringen medebrengen op het gebied van de snelheid en van het aantal der verbindingen.

Coördinatie N.M.B.S. - N.M.V.B.

VRAAG.

Men klaagt over het gebrek aan coördinatie tussen de N.M.B.S. en de N.M.V.B. alsook over de concurrentie die deze twee nationale maatschappijen onderling maken in de provincie Luxemburg.

RÉPONSE.

Dans le cadre de la législation existante, il est pratiquement impossible de modifier le régime des pensions. On peut escompter que la situation s'améliorera à partir de 1960. On aura alors doublé le cap du maximum d'ayants droit. A partir de ce moment, leur nombre diminuera progressivement.

Communications ferroviaires.

QUESTION.

Les lignes 57 et 60 continuent à être desservies avec un matériel datant de la guerre 1914-1918. De plus, ces trains roulent très lentement (44' pour les 18 kilomètres entre Moerbeke et Termonde et 1 h. 04' pour le trajet Termonde-Bruxelles, soit 34 kilomètres). N'y a-t-il pas moyen de porter remède à cette situation?

RÉPONSE.

La grande majorité des trains desservant la ligne 57 (Moerbeke-Termonde) sont en fait des autorails. Seuls les trains lourds transportant les ouvriers aux heures de pointe, soit 4 dans chaque direction, sont encore des trains à vapeur.

Quand à la ligne 60 (Termonde-Bruxelles), on envisage également d'assurer plusieurs services par autorail, mais comme la plupart des trains sont bondés, il n'est pas possible d'étendre ce mode d'exploitation à ladite ligne.

En effet, les trains à vapeur de ces deux lignes sont encore composés de voitures en bois.

Pour le moment, il y a encore environ 1.900 de ces voitures en service sur l'ensemble du réseau; elles sont affectées aux lignes secondaires et surtout à celles où le rendement, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus journallement, du matériel voyageurs est minime.

L'amélioration du matériel ne pourra se faire que progressivement, à mesure que les 450 voitures métalliques commandées seront fournies.

A partir du 2 juin prochain, un nouvel horaire sera mis en application sur le complexe des lignes du Pays de Waes. Ce nouveau service comportera d'importantes améliorations quant à la vitesse et quant à la fréquence des communications.

Coordination S.N.C.B. - S.N.C.V.

QUESTION.

On se plaint du manque de coordination entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V., ainsi que de la concurrence que ces deux sociétés nationales se font l'une à l'autre dans la province de Luxembourg.

ANTWOORD.

De vragen van coordinatie en van concurrentie die de beide nationale maatschappijen aanbelangen worden besproken in gemengde commissies en geregeld, rekening gehouden met de behoeften van de belanghebbende bevolkingen.

Voor het ogenblik bestaat er geen enkel geschil tussen de twee nationale maatschappijen, dat zou betrekking hebben op de provincie Luxemburg.

Treinverbindingen in Limburg.**VRAAG.**

Op de lijnen van de provincie Limburg worden nog diesel-railauto's van een ouder type gebruikt. Ze zijn bijzonder ongemakkelijk. Wanneer worden ze afgeschaft?

De verbinding Tongeren-Brussel is werkelijk beklagenswaardig. Zou het niet mogelijk zijn een railauto te laten rijden tussen Tongeren-Sint-Truiden, die dan aansluiting zou geven met de trein Hasselt-Landen, die op zijn beurt aansluiting zou geven met de directen naar Brussel.

Zelf de autobusdiensten geven geen voldoening, want zij stoppen vanaf 18 uur te Borgloon?

ANTWOORD.

De provincie Limburg wordt bediend voor het grootste gedeelte door railauto's van recent type. De oudere railauto's worden slechts gebruikt om deze diensten aan te vullen.

Alhoewel deze laatste aan comfort te wensen overlaten, kan hun vervanging thans niet doorgevoerd worden bij gebrek aan credieten.

De reizigers uit Tongeren kunnen Brussel langs verscheidene reizen bereiken, namelijk via Sint-Truiden, Hasselt en Luik.

De lokale lijn Tongeren-Sint-Truiden wordt bediend in elke richting door zes treinen, waarvan er twee in elke richting met koppelbare railauto's worden gereden. Deze treinen zijn te Sint-Truiden over 't algemeen in aansluiting met de treinen Hasselt-Landen, die zelf in dit laatste station in onmiddellijke aansluiting zijn met de directe treinen naar en uit Brussel.

De N.M.B.S. beschikt niet over voldoende railauto's om alle treinen met dusdanig materieel te bedienen.

Deze treindienst is bovendien volledig door een aanvullende autobusdienst met aangepaste uurregelingen.

Een nieuwe treindienst voor het geheel der lijnen van Limburg ligt ter studie. Deze nieuwe dienst zou belangrijke verbeteringen medebrengen op het gebied van de snelheid en van het aantal der verbindingen.

RÉPONSE.

Les questions de coordination et de concurrence qui intéressent les deux sociétés nationales sont examinées par des commissions mixtes et réglées en tenant compte des besoins des populations desservies.

Pour l'instant, il n'existe entre les deux sociétés nationales aucun litige ayant trait à la province de Luxembourg.

Communications ferroviaires dans le Limbourg.**QUESTION.**

Sur les lignes de la province de Limbourg, on emploie encore des autorails Diesel d'un type ancien. Ces voitures sont particulièrement inconfortables. Quand les supprimera-t-on?

La liaison Tongres-Bruxelles est vraiment lamentable. Ne serait-il pas possible de faire circuler entre Tongres et Saint-Trond un autorail qui donnerait la correspondance avec le train Hasselt-Landen, lequel, à son tour, assurerait la correspondance avec les directs à destination de Bruxelles?

Les services d'autobus eux-mêmes ne donnent pas satisfaction, car ils cessent de fonctionner à partir de 18 heures à Looz.

RÉPONSE.

La plus grande partie du Limbourg est desservie par des autorails de type récent. Les anciens autorails ne sont employés qu'à titre de complément.

Bien que le confort de ces derniers laisse à désirer, il n'est pas possible pour l'instant, faute de crédits, de les remplacer.

Au départ de Tongres, les voyageurs pour Bruxelles ont le choix entre différents itinéraires, à savoir par Saint-Trond, par Hasselt ou par Liège.

La ligne locale Tongres-Saint-Trond est desservie dans chaque direction par 6 trains, dont 2 sont, dans chaque direction, des autorails qui peuvent être accouplés. En général, ces trains donnent à Saint-Trond la correspondance avec les trains Hasselt-Landen, qui sont eux-mêmes, dans cette dernière gare, en liaison immédiate avec les directs de et vers Bruxelles.

La S.N.C.B. ne possède pas assez d'autorails pour pouvoir desservir toutes les lignes avec ce type de voiture.

Par ailleurs, ce service ferroviaire est complété par un service d'autobus dont les horaires sont établis en conséquence.

Un nouveau règlement des communications par train pour l'ensemble des lignes du Limbourg est à l'étude. Il apporterait des améliorations substantielles quant à la vitesse et quant à la fréquence de communications.

Overwegen en kunstwerken.**VRAAG.**

Aan de onbewaakte overwegen doen zich nog steeds veel ongevallen voor. Zou het niet mogelijk zijn, zoals dit voorzien wordt door de Amerikaanse wetgeving, de autovoerders te verplichten de motor even stil te leggen, voordat overgestoken wordt.

De openbare wegen worden verbreed. In vele gevallen wordt niets veranderd aan de overwegen van het spoor.

Deze toestand is gevaarlijk. Kan hij niet verholpen worden.

ANTWOORD.

België heeft zich aangesloten bij een internationale conventie op het wegverkeer. Deze conventie die er o.m. toe strekt de beschikkingen inzake de signalisatie van de overwegen één te maken, werd geïnspireerd door specifiek « Europese » aangelegenheden (aantal overwegen vergeleken met de oppervlakte van de grondgebieden, densiteit van het weg- en het spoorverkeer, enz.). Een vergelijking met wat er gebeurt in de Verenigde Staten kan op zichzelf geen beslissende betekenis hebben.

Wat de onbewaakte overwegen betreft is er gemiddeld één ongeval per dag. Onderzocht wordt nu het systeem der automatische halve baren uit te breiden. Hoofdzaak is evenwel dat van de autovoerders moet verkregen worden, dat zij de wegcode eerbiedigen.

Volgens de administratieve rechtspraak zijn de onkosten voor verbreding van de kunstwerken en van de overwegen ten laste van de administratie die de wegenis beheert.

De laatste beginselakkoorden die tussenbeide gekomen zijn op dit gebied tussen het Ministerie van Openbare Werken en de N.M.B.S. dagtekenen van :

- a) 18 Augustus 1952 met betrekking tot de verbreding van de kunstwerken;
- b) 24 November 1955 wat betreft de verbreding van de overwegen.

Voor de verbredingen die de provinciale of gemeentelijke wegenissen aanbelangen, worden gelijklopende beginselen toegepast.

Wat er ook van weze, het is aan de Administratie die de wegen beheert, het initiatief te nemen een verbreding hetzij van het kunstwerk hetzij van de overweg, bij de N.M.B.S., aan te vragen.

VRAAG.

De overweg van de steenweg op Sint-Truiden te Hasselt, moet sedert lange jaren vervangen worden. Tot hiertoe werd niets gedaan.

Passages à niveau et ouvrages d'art.**QUESTION.**

De nombreux accidents continuent à se produire. Ne serait-il pas possible, ainsi que le prévoit la législation américaine, d'obliger les automobilistes à arrêter le moteur avant de traverser ?

On élargit les routes, mais dans de nombreux cas, rien n'a été changé aux passages à niveau.

C'est là une situation dangereuse. N'y a-t-il pas moyen d'y remédier ?

RÉPONSE.

La Belgique a adhéré à une convention internationale sur le trafic routier. Cette convention, qui tend notamment à unifier les dispositions relatives à la signalisation à proximité des passages à niveau, s'est inspirée de situations spécifiquement européennes (nombre de passages à niveau par rapport à la superficie du territoire, densité du trafic routier et ferroviaire, etc.). La simple comparaison avec ce qui se passe aux Etats-Unis ne peut avoir aucune importance décisive.

Aux passages à niveau non gardés, il se produit en moyenne un accident par jour. On envisage à présent d'étendre le système des demi-barrières automatiques. Mais ce qui importe avant tout, c'est d'obtenir des automobilistes qu'ils respectent le Code de la route.

D'après la jurisprudence administrative, les frais d'élargissement des ouvrages d'art et des passages à niveau sont à la charge de l'administration qui est gestionnaire de la voirie.

Les derniers accords de principe intervenus à cet égard entre le Ministère des Travaux Publics et la S.N.C.B. datent :

- a) du 18 août 1952, en ce qui concerne l'élargissement des ouvrages d'art;
- b) du 24 novembre 1955, en ce qui concerne l'élargissement des passages à niveau.

Les élargissements intéressant les voiries provinciales ou communales sont régis par des principes analogues.

Quoi qu'il en soit, c'est à l'administration gestionnaire de la route qu'il appartient de prendre l'initiative de demander à la S.N.C.B. d'élargir soit l'ouvrage d'art, soit le passage à niveau.

QUESTION.

A Hasselt, le passage à niveau de la chaussée de Saint-Trond doit être remplacé depuis de longues années. Rien n'a été fait jusqu'ici.

Is het niet mogelijk :

a) de drie bruggen die zich ten Zuiden van Tienen bevinden op de wegen naar Namen en Charleroi;

b) de overweg te Grimde, op de weg Brussel-Luik, waar het autoverkeer ieder dag talrijke uren stopgezet wordt, te verbeteren ?

ANTWOORD.

Het afschaffen van de overweg op de steenweg naar Sint-Truiden te Hasselt wordt op initiatief van het Ministerie van Openbare Werken in akkoord met de N.M.B.S. ingestudeerd.

Zodra de N.M.B.S. het door het Beheer van Bruggen en Wegen op te maken voorontwerp zal ontvangen hebben, zal mijn Departement overgaan tot de gebruikelijke formaliteiten voor openbaar onderzoek waarna de afschaffing van bedoelde overweg bij de koninklijk besluit zal worden verordend.

a) Het voorstel om de drie bruggen te verbreden moet gedaan worden door de administraties die de weg beheren, ze zullen de onkosten op hun rekening moeten nemen.

Tot hiertoe werd de N.M.B.S. nog niet aangesproken voor geen enkel van de drie bedoelde kunstwerken.

b) Het vraagstuk van de afschaffing van de overweg te Grimde heeft reeds het voorwerp uitgemaakt van talrijke besprekingen tussen de belanghebbende administraties.

In de huidige toestand wordt het vraagstuk onderzocht op initiatief van het Ministerie van Openbare Werken en naar aanleiding van de uitvoering van een omleiding van de weg Brussel-Luik in de doorgang van de Tiense agglomeratie.

45 uren-week.

VRAAG.

Wanneer zal de 45 uren-week of de 5 dagen-week in de N.M.B.S. toegepast worden ?

ANTWOORD.

De 45 uren-week wordt op het personeel van de N.M.B.S. sedert 1 December 1956 toegepast.

De dienstregeling van 5 dagen van 9 uren per week is ingevoerd in de administratieve eenheden waar de exploitatievoorwaarden het toelaten en waar de agenten het aangevraagd hebben.

Ne serait-il pas possible d'améliorer :

a) les trois ponts situés au sud de Tirlemont, sur les routes de Namur et de Charleroi;

b) le passage à niveau de Grimde, sur la route Bruxelles-Liège, où le trafic automobile se trouve bloqué chaque jour pendant de nombreuses heures ?

RÉPONSE.

La suppression du passage à niveau de la chaussée de Saint-Trond, à Hasselt, a été mise à l'étude, à l'initiative du Ministère des Travaux Publics et en accord avec la S.N.C.B.

Dès que la S.N.C.B. aura reçu l'avant-projet que l'Administration des Ponts et Chaussées est chargée d'élaborer, mon Département remplira les formalités d'usage en vue de l'enquête publique, après quoi la suppression dudit passage à niveau sera ordonnée par arrêté royal.

a) La proposition d'élargir les trois ponts incombe aux administrations gestionnaires de la route et ce sont elles qui devront assumer les frais de ces travaux.

Jusqu'ici, la S.N.C.B. n'a encore reçu aucune demande concernant l'un ou l'autre des trois ouvrages d'art en cause.

b) La question de la suppression du passage à niveau de Grimde a déjà fait l'objet de nombreuses tractations entre les administrations intéressées.

La question a été mise à l'examen, à l'initiative du Ministère des Travaux Publics, et à l'occasion de la réalisation du détournement de la route Bruxelles-Liège dans la traverse de l'agglomération tirlemontoise.

La semaine des 45 heures.

QUESTION.

Quand la semaine des 45 heures ou des 5 jours sera-t-elle appliquée à la S.N.C.B. ?

RÉPONSE.

La semaine des 45 heures est appliquée au personnel de la S.N.C.B. depuis le 1^{er} décembre 1956.

Le règlement du service en 5 jours de 9 heures par semaine a été instauré dans les unités administratives où les conditions d'exploitation le permettent et où les agents en ont fait la demande.

De Douanendienst van de N.M.B.S.

VRAAG.

Het internationaal vervoer wordt meer en meer langs de weg gedaan. Dit is te wijten niet alleen aan het feit dat het wegvervoer enigszins goedkoper is, maar bijzonder omdat het veel praktischer is.

De N.M.B.S. verplicht de verbruikers langs douane-opstelplaatsen door te gaan, terwijl het zou moeten mogelijk zijn in alle belangrijke stations te dedouaneren.

De N.M.B.S. is ingericht om de dedouanementen te verrichten. Nochtans, ofwel weten de verbruikers het niet, ofwel zijn de te vervullen formaliteiten zo lastig dat zij er de voorkeur aan geven zich tot private agentschappen te wenden die veel meer vragen maar waar het werk vlugger en doelmatiger gedaan wordt. Wat bij de Maatschappij hindert is de bureaucratie.

Over het algemeen zou de Commerciële Dienst van de Maatschappij zich moeten inspannen om meer diensten te bewijzen aan de verbruikers; ze zou op deze wijze, en meer nog dan door een vermindering der tarieven, een belangrijk cliënteel aanwinnen.

De private ondernemingen spannen zich in om de moeilijkheden die voor de verbruiker voorkomen te vergemakkelijken; integendeel doet het zich vaak voor dat de N.M.B.S. er het belang van overdrijft.

ANTWOORD.

Het dedouanement is slechts mogelijk aan de grensposten en in de openbare opstelplaatsen gelegen in het binnenland, waar een douanediens dienst fungeert.

De opstelplaatsen worden opgericht na overeenkomst tussen het Beheer der Douane en de Gemeentelijke Overheden, die de onkosten van hun opbouw, van hun equipement en van hun onderhoud moeten dragen.

Het is dus niet de N.M.B.S. die de verbruikers er toe verplicht langs de opstelplaatsen van de douane door te gaan en 't is de Maatschappij niet mogelijk dedouaneringsposten in te richten in de bijzondere stations.

Integendeel, de N.M.B.S. zorgt er gedurig voor de verzendingen die haar toevertrouwd zijn te bespoedigen en de diensten, die ter beschikking van het cliënteel zijn, te verbeteren. Daarom heeft zij van het Beheer der Douanen, in September 1955, bekomen dat de reglementatie die tot dan in voege was, veranderd werd, en waarbij alleen het dedouanement van de goederen vrij van rechten mogelijk was aan de grensposten.

De nieuwe beschikkingen laten toe, behalve als het gaat om sommige bijzondere producten, het dedouanement te laten doorgaan in de grenspost van binnenkomst van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie of in gelijk welke opstelplaats van het Rijk.

Le Service douanier de la S.N.C.B.

QUESTION.

Les transports internationaux se font de plus en plus par route. La raison en est non seulement que les transports routiers sont un peu moins chers, mais surtout qu'ils sont beaucoup plus pratiques.

La S.N.C.B. oblige les usagers à passer par les entrepôts de douane, alors qu'il devrait être possible d'effectuer les opérations de dédouanement dans toutes les gares importantes.

La S.N.C.B. est organisée pour procéder aux dédouanement, mais ou bien les usagers l'ignorent ou bien les formalités à remplir sont tellement fastidieuses qu'ils préfèrent s'adresser à des agences privées qui se font payer beaucoup plus cher, mais qui procèdent avec plus de rapidité et d'efficacité. Ce qui est vexatoire lorsqu'on a affaire à la Société, c'est la bureaucratie.

D'une manière générale, le Service commercial de la Société devrait s'efforcer d'accroître les services qu'il rend aux usagers; plus encore qu'une réduction des tarifs, une telle façon d'agir aurait pour effet de lui attirer une clientèle importante.

Alors que les entreprises privées se chargent d'aplanir les difficultés qu'éprouvent les usagers, la S.N.C.B., au contraire, en exagère souvent l'importance.

RÉPONSE.

Le dédouanement ne peut s'effectuer qu'aux postes-frontière et dans les entrepôts publics situés à l'intérieur du pays, là où fonctionne un service de douane.

Ces entrepôts sont établis après accord entre l'Administration des Douanes et les autorités communales qui doivent en supporter les frais de construction, d'équipement et d'entretien.

Ce n'est donc pas la S.N.C.B. qui oblige les usagers à passer par les entrepôts de douane et il n'est pas possible à la Société de créer des postes de dédouanement dans les stations importantes.

Au contraire, la S.N.C.B. s'efforce constamment d'accélérer le transport des envois qui lui sont confiés et d'améliorer les services qui sont à la disposition de la clientèle. C'est ainsi qu'en 1955, elle a pu amener l'Administration des Douanes à modifier la réglementation alors en vigueur, en vertu de laquelle, seul le dédouanement des marchandises exemptes de droits était possible aux postes-frontière.

Les nouvelles dispositions permettent, sauf lorsqu'il s'agit de certains produits particuliers, d'effectuer le dédouanement aux postes-frontière d'entrée dans l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise ou dans n'importe quel entrepôt du Royaume.

De N.M.B.S. werd niettemin uitgenodigd het vraagstuk opnieuw te onderzoeken en nieuwe faciliteiten voor de verbruikers te zoeken.

Uitbating van de Ferry-boats Zeebrugge-Harwich.

A. — TOELICHTING.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen deelt in de belangen van de exploitatie van de Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich ten dubbelten titel :

a) *Als bijzonderste aandeelhouder van de Belgisch-Engelse maatschappij der Ferry-Boats die de terminus te Zeebrugge uitbaat en op het vaste land optreedt als handelsagent van de Ferry-Boats;*

b) *Als mede-uitbater van de zeelijn Zeebrugge-Harwich waarvan de dienst verzekerd wordt door de Engelse spoorwegen.*

I. — DEELNEMING IN DE ENGELS-BELGISCHE MAATSCHAPPIJ DER FERRY-BOATS (B.A.F.).

De Nationale Maatschappij bezit 18.713 van de 24.000 aandelen die het kapitaal uitmaken van de B.A.F. Het totaal bedrag voor het aankopen van deze aandelen is 4.416.268 frank.

Tijdens het dienstjaar 1955 werd er een netto-boni van fr. 11.516.173,29 geboekt. Hieronder de vergelijking van de uitslagen van 1955 met 1954.

La S.N.C.B. n'en a pas moins été invitée à revoir le problème et à examiner quelles facilités nouvelles elle pourrait accorder. aux usagers.

Exploitation des Ferry-boats Zeebrugge-Harwich.

A. — EXPOSE.

La Société Nationale des Chemins de fer belges participe aux intérêts de l'exploitation des Ferry-boats Zeebrugge-Harwich à un double titre :

a) *Comme actionnaire principal de la société anglo-belge des Ferry-boats qui exploite le terminus de Zeebrugge et qui est l'agent commercial des Ferry-boats sur le continent;*

b) *Comme co-exploitant de la ligne maritime Zeebrugge-Harwich, dont le service est assuré par les Chemins de fer britanniques.*

I. — PARTICIPATION A LA SOCIÉTÉ ANGLO-BELGE DES FERRY-BOATS (B.A.F.).

La Société Nationale détient 18.713 des 24.000 actions qui constituent le capital de la B.A.F. La valeur d'achat globale de ces actions est de 4.416.268 fr.

Pour l'exercice 1955, il a été enregistré un boni net de fr. 11.516.173,29. Voici les résultats comparés de 1954 et de 1955 :

	1954	1955
<i>Exploitationontvangsten. — Recettes d'exploitation :</i>		
<i>Commissielonen op het spoor en zeevervoer. — Commissions sur les transports ferroviaires et maritimes fr.</i>	12.617.423,—	14.653.071,—
<i>Andere opbrengsten. — Autres produits</i>	7.070.596,54	7.419.914,85
<i>Totaal. — Total . . fr.</i>	19.688.019,54	22.072.985,85
<i>Exploitatieuitgaven. — Dépenses d'exploitation fr.</i>	9.530.341,22	10.403.261,26
<i>Bruto-winst. — Bénéfice brut fr.</i>	10.157.678,32	11.669.724,59
<i>Bij te voegen. — A ajouter :</i>		
<i>Opbrengst van het portefeuille. — Produit du portefeuille fr.</i>	405.835,45	737.582,30
<i>Fr.</i>	10.563.513,77	12.407.306,89
<i>Af te trekken. — A déduire :</i>		
<i>Delgingen. — Amortissements fr.</i>	885.773,20	891.133,60
<i>Netto-winst. — Bénéfice net fr.</i>	9.677.740,57	11.516.173,29
<i>Overgedragen vroegere winst. — Report des bénéfices antérieurs fr.</i>	1.108.822,79	1.163.720,36
<i>Totale winst op het einde van het dienstjaar. — Bénéfice total en fin d'exercice . fr.</i>	10.786.563,36	12.679.893,65

II. — FERRY-BOATS ZEEBRUGGE-HARWICH.

Vergelijking van de uitslagen van 1955 met die van 1954 :

II. — FERRY-BOATS ZEEBRUGGE-HARWICH.

Résultats comparés de 1954 et de 1955 :

	1954	1955	Coëfficiënt — Coefficient 1955-1954
	(in Ponden — en livres sterling)		
ONTVANGSTEN. — RECETTES :			
Maritime frets. — Frets maritimes	669.672-10-5	821.334-17-7	1,23
Diverse ontvangsten. — Recettes diverses	3.105- 4-0	3.478- 8-0	1,12
Toelage van de Engelse spoorwegen : 1/3 van de spoorontvangsten op het Engels grondgebied. — Subvention des Chemins de fer britanniques : 1/3 des recettes des chemins de fer en territoire britannique	133.660-10-0	151.785-18-1	1,14
Toelage van de N.M.B.S. : 1/3 van de spoorontvangsten op het Belgisch grondgebied. — Subvention de la S.N.C.B. : 1/3 des recettes des chemins de fer en territoire belge	101.246- 5-3	113.347- 6-10	1,12
Totaal. — Total	907.684- 9-8	1.089.946-10-6	1,20

	1954	1955	Coëfficiënt — Coefficient 1955-1954
UITGAVEN. — DÉPENSES :			
Commissieloon aan de B.A.F. — Commissions à la B.A.F.	90.101-16-6	104.930-17-0	1,16
Andere lasten. — Autres charges	348.792- 9-5	360.596-15-6	1,03
Boni. — Boni	468.790- 3-9	624.418-18-0	.
VERDELING VAN DE BONI. — RÉPARTITION DU BONI :			
Engelse spoorwegen. — Chemins de fer britanniques	273.000-11-1	367.357- 5-11	
N.M.B.S. — S.N.C.B.	194.799-12-8 (27.271.950 fr.)	257.061-12-1 (35.988.625 fr.)	

Rekening gehouden met de werkelijke toelage van 1/3 van de ontvangsten op het Belgisch grondgebied, gestort aan de gemeenschappelijke exploitatierekening, hetzij 113.347-6-10 Pond (gelijk aan 15.868.628 Belgische frank) is de netto boni 35.988.625 — 15.868.628 of 20.119.997 frank tegen 13.097.470 frank in 1954.

Wat deze lijn betreft, wordt de zeedienst verzekerd door de Engelsen dank zij boten die aan de British Railways toe behoren. Er zijn aldus geen Belgische kapitalen in deze onderneming geïnvesteerd. De prestaties van de Engelsen worden betaald op de gemeenschappelijke uitbatingsrekening.

Compte tenu de la subvention effective du tiers des recettes opérées en territoire belge versée au compte d'exploitation commun, c'est-à-dire 113.347-6-10 livres sterling (soit 15.868.628 francs belges), le boni net est de 35.988.625 — 15.868.628 = 20.119.997 francs contre 13.097.470 francs en 1954.

En ce qui concerne cette ligne, la traversée est assurée par les Anglais au moyen de navires appartenant aux « British Railways ». Il n'y a donc pas de capitaux belges investis dans cette entreprise. Les prestations des Anglais sont payées sur le compte d'exploitation commun.

De lijn beschikt over volgende geldmiddelen :

a) Opbrengst van de maritime frets betaald door de verbruikers ;

b) Toelage van de twee spoorwegen in verhouding met de respectievelijke spoorontvangsten van de verzendingen die langs de Ferry-Boats de Noordzee oversteken.

De eventuele exploitatiewinsten of verliezen worden tussen de twee netten verdeeld, prorata van hun tussenkomsten.

De trafiek van de Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich heeft zich aanzienlijk uitgebreid tijdens de jongste jaren :

La ligne dispose des ressources suivantes :

a) Produit des frets maritimes payés par les usagers ;

b) Subvention accordée par les deux sociétés de chemins de fer, proportionnelle aux recettes respectives des envois qui passent la Mer du Nord sur les Ferry-boats.

Les bénéfices ou pertes éventuels de l'exploitation sont répartis entre les deux réseaux au prorata de leurs interventions respectives.

Le trafic des Ferry-boats Zeebrugge-Harwich s'est considérablement développé au cours des dernières années :

	Van Engeland — En provenance de l'Angleterre	Naar Engeland — A destination de l'Angleterre	Totalen — Totaux
	TONNEN. — TONNES		
1950	34.900	68.800	103.700
1951	32.200	108.800	141.000
1952	41.800	91.600	133.400
1953	49.100	84.300	133.400
1954	64.300	114.100	178.400
1955	76.100	126.700	202.800
1956	86.200	130.000	216.200

De netto-winsten geboekt door de N.M.B.S. voor het dienstjaar 1953, 1954 en 1955 bedragen respectievelijk 7.300.000 frank, 13.100.000 frank en 20.000.000 frank.

BEDRIJFVIGHEID VAN « INTERFRIGO ».

Deze coöperatieve maatschappij waarvan de zetel te Brussel gevestigd is, werd in 1949 gesticht door verschillende Europese spoorwegen. Het kapitaal ervan belooft thans een bedrag van 5.950.000 frank; waarvan 800.000 gestort door de N.M.B.S.

Het doel van deze maatschappij is het bouwen, het verhuren en de exploitatie van het materieel en de installaties nodig voor het internationaal vervoer van goederen door middel van frigowagens.

De Maatschappij beschikt over 525 koelwagens en verzekert anderzijds het beheer in internationaal trafiek van het frigomateriaal van de belanghebbende netten. Tijdens de drie laatste dienstjaren was de trafiek de volgende :

1953 : 41.626 wagons ;
1954 : 45.697 wagons ;
1955 : 54.312 wagons.

De N.M.B.S. heeft respectievelijk 40.000 frank, 49.000 frank en 49.000 frank voor de dienstjaren 1953, 1954 en 1955 ten titel van deelname in de winsten ontvangen.

Les bénéfices nets enregistrés par la S.N.C.B. pour les exercices 1953, 1954 et 1955 s'élèvent respectivement à 7.300.000 francs, 13.100.000 francs et 20.000.000 de francs.

ACTIVITÉ D'« INTERFRIGO ».

La société coopérative « Interfrigo » dont le siège est établi à Bruxelles, a été fondée en 1949 par différentes sociétés européennes de chemins de fer. Son capital est actuellement de 5.950.000 francs, dont 800.000 francs versés par la S.N.C.B.

Le but de cette société est la construction, la mise en location et l'exploitation du matériel et des installations nécessaires aux transports internationaux de marchandises en wagons isothermiques.

La Société dispose de 525 wagons isothermiques et assure d'autre-part, la gestion en trafic international du matériel frigorifique des réseaux intéressés. Pour les trois derniers exercices, le trafic a atteint les chiffres suivants :

1953 : 41.626 wagons ;
1954 : 45.697 wagons ;
1955 : 54.312 wagons.

A titre de participation aux bénéfices, la S.N.C.B. a reçu respectivement 40.000 francs, 49.000 francs et 49.000 francs pour les exercices 1953, 1954 et 1955.

VIII. NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN.

Buurtspoorwegen. — Autobusdiensten.

VRAAG.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen schaft geregeld lijnen af. Zij legt autobussen in. De wegwijzer wordt veranderd zonder de gemeenten te raadplegen, gemeentewegen worden door deze zware wagens kapot gereden. De gemeenten worden alleen verzocht subsidies te geven.

ANTWOORD.

Volgens de organische wet en de statuten die de Nationale Maatschappij beheren, zijn de openbare besturen die aandeelhouder zijn, niet verder gebonden dan hun inzet zelf. Het overschot van uitgave die gebeurlijk geboekt wordt bij het uitbaten van een lijn, moet voorgeschoten worden door de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, op haar eigen verantwoordelijkheid.

Men kan aldus zeer gemakkelijk begrijpen dat als de voorschotten aan de deficitaire lijn een zeker bedrag bereiken, dat de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen aanziet als niet meer goed te maken, zij zich in betrekking stelt met de aandeelhouders ten einde de betrokken lijn eventueel in het leven te houden, hetzij door middel van gemeentelijke toelagen, hetzij dank zij een vervanging door meer economische vervoermiddelen.

Er dient nochtans aangestipt dat elk voorstel tot structuurhervorming het voorwerp uitmaakt van een openbaar onderzoek door bemiddeling van het Ministerie van Verkeerswezen. De afschaffingen en de vervangingen van lijnen worden slechts verwezenlijkt mits de goedkeuring van dit Departement. De omleidingen van lijnen maken eveneens het voorwerp uit van voorafgaande openbare onderzoeken waarmee eveneens rekening gehouden wordt bij de beslissing tenzij bijzondere feiten van dringende aard, zoals de toestand van de te gebruiken wegen, een andere oplossing opleggen.

Autobussen.

VRAAG.

Een reglementering inzake het gebruik van vervangingsautobussen geleverd door de privaat nijverheid, werd op touw gezet. Is deze reglementering nog steeds in voege?

ANTWOORD.

Als de N.M.B.S. de exploitatie van haar vervangingsautobussen verzekert door bemiddeling van private vervoerders, gaat de maatschappij verder door met de voertuigen van de belanghebbenden te huren op grond van de vooraf vastgestelde kostprijs van de onderneming.

De reglementatie inzake huurcontracten, werd niet gewijzigd.

VIII. SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

Chemins de fer vicinaux. — Service d'autobus.

QUESTION.

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux supprime constamment des lignes pour y substituer des autobus. Les parcours sont modifiés sans que les communes aient été consultées, et des routes communales sont défoncées par ces gros véhicules. La S.N.C.V. s'adresse **uniquement** aux communes pour leur demander des subsides.

RÉPONSE.

D'après la loi organique et les statuts régissant la Société Nationale, les pouvoirs publics qui sont actionnaires ne sont pas engagés au delà de leur apport. En ce qui concerne le surcroît de dépenses résultant éventuellement de l'exploitation d'une ligne, c'est la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux qui doit faire les avances sous sa propre responsabilité.

Aussi se conçoit-il très bien que, lorsque les avances à la ligne déficitaire atteignent un certain montant que la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux considère comme ne pouvant plus être compensé, celle-ci se mette en rapport avec les actionnaires, dans le but de maintenir éventuellement en activité la ligne en question soit grâce à des subventions communales, soit en y substituant des moyens de transport plus économiques.

Il y a lieu de noter toutefois que toute proportion de réforme de structure fait l'objet d'une enquête publique effectuée à l'intervention du Ministère des Communications. Les suppressions et substitutions de lignes ne s'effectuent qu'avec l'accord dudit Département. Les détournements de lignes font également l'objet d'enquêtes publiques préalables, dont il est tenu compte au moment de la décision, à moins que des circonstances spéciales de nature urgente, comme par exemple l'état de la voirie à utiliser, n'imposent une autre solution.

Autobus.

QUESTION.

Une réglementation sur l'emploi d'autobus de substitution fournis par l'industrie privée avait été mise sur pied. Cette réglementation est-elle toujours en vigueur?

RÉPONSE.

Dans les cas où la S.N.C.B. assure l'exploitation de ses autobus de substitution par l'intermédiaire de transporteurs privés, elle continue à louer les voitures des intéressés sur la base du prix de revient de l'entreprise tel qu'il avait été fixé préalablement.

La réglementation relative aux contrats de location n'a pas été modifiée.

Vervoer van kleine goederen per autobus.**VRAAG.**

Talrijke lijnen werden vervangen door autobussen. Zeer goede uitslagen werden alzo geboekt. Men heeft nochtans het vervoer van kleine goederen vergeten. Kan men deze toestand verhelpen?

ANTWOORD.

De diensten van bestelling en afhaling ten huize van de kleine goederen bedienen thans 98,3 pct. van de bevolking.

De bestelling ten huize wordt automatisch gedaan voor alle verzendingen en de afhaling ten huize op eenvoudige aanvraag gericht tot een station, zetel van een baancentrum.

Alle pakjes worden daarenboven aangenomen in alle stations en in de depôts ingericht in sommige gemeenten. In dit laatste geval worden zij weggenomen ter gelegenheid van het doorgaan van de eerste bestelwagen of autobus.

De pakjes van 5 kg en minder worden tussen de gemeenten, bediend door eenzelfde autobus, aangenomen op de doorrit door het personeel van de autobus.

Vervoer van vis.**VRAAG.**

De N.M.B.V. heeft de Dienst voor Visdistributie per abonnement plotseling afgeschaft.

Kan men er niets op vinden om deze distributie voort te zetten, door de vis te vervoeren hetzij op het dak van de autobus, hetzij in een aanhangwagen?

ANTWOORD.

De N.M.B.S. heeft het vervoer van viscolli's op sommige autobuslijnen afgeschaft, niet wegens de aard van de vervoerde waar, maar wel ingevolge de gebrekkige verpakking van de vis daar het uitgelekte vocht de gebruikers hindert en in de rijtuigen nog lang daarna onaangename reuk achterlaat.

Op de voorstellen om de vis te vervoeren in een aanhangwagen of in metalen korven buiten aan de rijtuigen, kan niet worden ingegaan, aangezien het aantal te vervoeren colli niet groot is.

Om niemands belangen te schaden is aan de correspondenten voorgesteld luchtdichte verpakkingen te gebruiken in geparaaffineerd karton of in plasticzakjes, waardoor de bezwaren tegen de huidige verpakking zouden komen te vervallen.

Aan de andere kant heeft de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen voorgesteld het vervoer van de colli in 't algemeen over te nemen en door de bestaande of op te richten baancentra te laten verzorgen.

Transport des petites marchandises par autobus.**QUESTION.**

De nombreuses lignes ont été remplacées par des autobus. Les résultats enregistrés sont excellents. Toutefois, le transport des petites marchandises a été perdu de vue. Y a-t-il possibilité de remédier à cette situation?

RÉPONSE.

Les services de prise et de remise à domicile des petites marchandises desservent actuellement les 98,3 p. c. de la population.

La remise à domicile se fait automatiquement pour tous les envois et la prise à domicile, sur simple demande adressée au siège d'un centre routier.

En outre, tous les colis sont acceptés dans n'importe quelle gare et dans les dépôts établis dans certaines communes. Dans ce dernier cas, ils sont enlevés lors du passage de la première camionnette ou du premier autobus.

Entre les communes desservies par le même autobus, les colis de 5 kilos et moins sont pris en charge par le personnel de l'autobus au passage de celui-ci.

Transport du poisson.**QUESTION.**

Le Service de distribution de poisson par abonnement a été brutalement supprimé par la S.N.C.V.

Ne peut-on trouver un système qui permettrait, soit en plaçant le poisson sur la toiture de l'autobus, soit dans une remorque, de continuer cette distribution?

RÉPONSE.

Si sur certaines lignes d'autobus de la S.N.C.V. le transport de colis de poisson a été interdit, ce n'est pas la nature même de la marchandise transportée qui a motivé cette interdiction mais bien l'emballage insuffisant du poisson, les pertes de liquides incommodant les usagers et laissant subsister une odeur désagréable dans les véhicules pendant un temps très long.

Les suggestions faites pour assurer ce transport par remorques ou paniers métalliques à attacher aux véhicules ne paraissent pouvoir être retenues. En effet, le nombre de colis à transporter paraît peu important.

En vue de ne pas léser les intérêts en cause, il a été suggéré aux correspondants d'utiliser des emballages hermétiques, soit du carton paraffiné ou des sacs en plastic de façon à éviter les inconvénients qui résultent du conditionnement actuel.

Par ailleurs, la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux s'est mise en rapport avec la Société nationale des Chemins de fer belges pour proposer à cette dernière la reprise du transport des colis en général par les centres routiers existants ou à étendre.

Lening Brusselse trammaatschappij.**VRAAG.**

Door de Brusselse trammaatschappij werd een lening bekomen, voor het aanschaffen van autobussen. Kan Antwerpen ook een lening bekomen?

ANTWOORD.

De Staat heeft geen lening toegestaan aan de Brusselse tramwegen. Bij toepassing van de beschikkingen van artikel 9 van de wet van 17 juni 1953, heeft de Staat evenwel zijn waarborg verleend voor een lening door deze Maatschappij aangegaan bij het Gemeentekrediet van België alsook een tussenkomst in de betaling van de interesten van het gewaarborgd kapitaal. Deze lening is niet bestemd voor de aankoop van nieuw rollend materiaal. Zij werd toegestaan om aan de Maatschappij toe te laten haar deel te dragen in de zware lasten veroorzaakt door de aanpassing van de wegen in de Brusselse agglomeratie in het vooruitzicht van de tentoonstelling van 1958. Deze werken werden aan de Maatschappij inderdaad opgelegd door de Staat.

Anderzijds is er geen vergelijking mogelijk met de investeringsvraagstukken die zich te Antwerpen stellen. De Antwerpse tramwegen kregen inderdaad in 1950 een voorschot van 50 miljoen waarvan de recuperatie ten voordele van de Schatkist tot op heden nog geen aanvang genomen heeft.

Tramuitbatingen Antwerpen en Gent.**VRAAG.**

De concessies te Antwerpen en te Gent zijn geëindigd. Er wordt nu gewerkt onder een voorlopig regime. Welke zijn de inzichten van de Minister op dat punt?

ANTWOORD.

In deze kwestie moet de Regering geen initiatief nemen. Het zijn de betrokken gemeenten die voorstellen moeten doen. Eens als dit gebeurd is kan de Minister zijn positie bepalen.

IX. — HET BAANVERVOER.**Wagenbestuurders onder de 21 jaar.****VRAAG.**

Een commissaris stelt de vraag hoe het komt dat, alhoewel de Wegcode aan de jongelingen van minder dan 21 jaar, verbiedt landbouwtractors te besturen, bij het leger dit wel is toegelaten aan dezelfde jongelingen. Is het niet mogelijk een derogatie toe te staan in sommige gevallen van sociale aard?

ANTWOORD.

Het koninklijk besluit van 8 april 1954 bepaalt dat men de ouderdom van 21 jaar moet bereiken hebben om voertuigen van meer dan 5 ton te besturen. Er wordt één enkele uitzondering toegestaan; het gaat om militairen in dienst zoals dit uitdrukkelijk bepaald wordt in artikel 11 van dit besluit.

Emprunt de la Société des Tramways Bruxellois.**QUESTION.**

La Société des Tramways bruxellois a obtenu un emprunt pour l'acquisition d'autobus. Les tramways anversois peuvent-ils obtenir eux aussi un emprunt?

RÉPONSE.

L'Etat n'a pas accordé d'emprunt aux Tramways bruxellois. Toutefois, en application des dispositions de l'article 9 de la loi du 17 juin 1953, il a garanti un emprunt contracté par ladite Société au Crédit Communal de Belgique et il a accepté d'intervenir dans le service des intérêts du capital garanti. Cet emprunt n'est pas destiné à l'acquisition de nouveau matériel roulant. Il a été octroyé pour permettre à la Société de supporter la quote-part qui lui incombe des lourdes charges afférentes à l'adaptation de la voirie dans l'agglomération bruxelloise en prévision de l'Exposition de 1958. En effet, c'est l'Etat qui a imposé ces travaux à la Société.

D'autre part, aucune comparaison n'est possible avec les problèmes d'investissement qui se posent à Anvers. En effet, les Tramways anversois ont obtenu en 1950 une avance de 50 millions, dont la récupération au profit du Trésor n'a pas encore pu commencer jusqu'ici.

Exploitation des tramways d'Anvers et de Gand**QUESTION.**

Les concessions sont venues à expiration à Anvers et à Gand. Ces sociétés fonctionnent actuellement sous un régime provisoire. Quelles sont les intentions du Ministre à leur sujet?

RÉPONSE.

Il n'appartient pas au Gouvernement de prendre des initiatives en la matière. C'est aux communes intéressées qu'il revient de faire des propositions. A ce moment, le Ministre pourra définir sa position.

IX. — LES TRANSPORTS ROUTIERS.**Conducteurs de moins de 21 ans.****QUESTION.**

Un commissaire demande comment il se fait qu'alors que le Code de la route interdit aux jeunes gens de moins de 21 ans de conduire des tracteurs agricoles, cette autorisation soit accordée à l'armée aux jeunes gens du même âge. N'est-il pas possible d'admettre des dérogations dans certains cas sociaux?

RÉPONSE.

L'arrêté royal du 8 avril 1954 fixe à 21 ans l'âge minimum requis pour les conducteurs de véhicules dont le poids dépasse 5 tonnes. Une seule exception est prévue : il s'agit des militaires en service, ainsi qu'il est dit expressément *in fine* de l'article 11 de l'arrêté précité.

Deze uitzondering werd toegestaan rekening gehouden met de ouderdom van de jongelingen die hun dienstplicht vervullen. Er wordt trouwens aangestipt dat deze militairen altijd moeten begeleid zijn.

Geen enkele beschikking laat toe andere afwijkingen aan deze leeftijdsbepalingen toe te staan. De wetgever heeft op dit gebied steeds de beginselen geëerbiedigd die in de vroegere reglementen van toepassing waren. Het besturen van een zwaar voertuig of van verschillende zware voertuigen aan elkaar gekoppeld vergt inderdaad een grote onderverinding die men niet kan eisen van een jongeling onder de 21 jaar.

Internationaal vervoer.

VRAAG.

Inlichtingen worden gevraagd voor wat betreft het internationaal wegvervoer. Hoe ver staat het met de signalisatie langs de wegen. Mag verwacht worden dat binnen afzienbare tijd rood en groen zullen verboden worden voor reclamadoeleinden langs de wegen.

ANTWOORD.

De Minister verklaart dat op internationaal gebied de toestand nogal ingewikkeld is. Te Luxemburg is niemand akkoord met de Hollandse stelling, die voorstelt de tarieven aan te passen.

Ondertussen werd door de Duitse Bondsraad een wet aangenomen die grote veranderingen voor gevolg zal hebben. Deze wet voorziet een beperking van het gewicht der camions op de banen.

Allen die naar Duitsland vervoeren, zullen er zich moeten aan onderwerpen en zich aanpassen.

Er werd een kleine commissie van techniekers samengesteld. Zij heeft voor opdracht normen uit te werken die voor alle landen van toepassing zouden zijn. Er mag voorzien worden dat het lang zal duren voor eensgezindheid wordt bereikt.

België wacht welke de beslissingen zullen zijn van de Transportministers. Er zal naar gestreefd worden deze uit te voeren.

Ondertussen dient vastgesteld dat Frankrijk, Nederland en Zwitserland het wegvervoer gereglementeerd hebben. In België is dit nog niet het geval.

Signalisatie.

Wat de signalisatie der wegen betreft, deze behoort tot de bevoegdheid van Bruggen en Wegen. Het Ministerie van Verkeerswezen kan op dat gebied niet optreden, noch initiatieven nemen.

Cette exception a été prévue en considération de l'âge auquel les jeunes gens accomplissent leur service militaire. Il y a lieu d'ailleurs d'observer que les militaires doivent toujours être accompagnés.

Aucune disposition ne permet d'accorder d'autres dérogations aux conditions d'âge. Le législateur a toujours respecté à cet égard les principes établis par les règlements antérieurs. En effet, pour conduire un véhicule lourd ou un train de véhicules lourds, il faut posséder une grande expérience qu'on ne peut raisonnablement exiger d'un jeune homme de moins de 21 ans.

Transports internationaux.

QUESTION.

Un commissaire demande des renseignements concernant les transports internationaux routiers. Où en est la signalisation routière ? Peut-on escompter que, dans un avenir prochain, l'emploi des réclames rouges et vertes sera interdit le long des routes ?

RÉPONSE.

Le Ministre déclare que, sur le plan international, la situation est assez complexe. Au Luxembourg, personne n'est d'accord avec la thèse néerlandaise qui consiste à proposer une adaptation des tarifs.

Dans l'entretemps, le Bundesrat a voté une loi dont la mise en application entraînera des modifications considérables. Cette loi prévoit la limitation du poids des camions sur les routes.

Tous les entrepreneurs de transports vers l'Allemagne devront se soumettre et s'adapter aux nouvelles dispositions.

Il a été constitué une commission restreinte de techniciens, chargée d'élaborer des normes applicables à tous les pays. Il est à prévoir qu'un accord unanime n'interviendra pas avant longtemps.

La Belgique attend de savoir quelles seront les décisions des Ministres des Transports et elle s'efforcera de les mettre à exécution.

Pour l'instant, il faut constater que la France, les Pays-Bas et la Suisse ont réglementé les transports routiers. En Belgique, cela n'a pas encore été fait.

Signalisation.

Quant à la signalisation routière, elle ressortit à la compétence des Ponts et Chaussées. Le Ministère des Communications ne peut ni intervenir, ni prendre des initiatives dans ce domaine.

Afleveren vervoervergunningen.**VRAAG.**

Een commissaris wijst er op dat tegen het B.W.V. veel kritiek gemaakt wordt. De protestaties zijn heftig. Zo wordt er verteld dat geen vergunning kan bekomen worden als niet wordt betaald. Er wordt door de commissaris bijgevoegd dat hij nooit een precies feit, noch een naam heeft ontvangen. Hij staat dan ook zeer sceptisch tegenover deze beschuldigingen. De vraag is of er niets kan gedaan worden om deze beschuldigingen te doen ophouden.

ANTWOORD.

De Minister verklaart de aangehaalde kritieken te kennen. Hij wijst er op dat het B.W.V. niet de laatste beslissing treft. Wordt een aanvraag geweigerd, dan kan de aanvrager in beroep gaan. Zijn zaak wordt dan onderzocht door een commissie waarvan de voorzitter een jurist is en waarvan de leden boven alle verdenking verheven zijn. Weigert deze commissie de aanvraag, dan is de zaak definitief beslist. Aanvaardt zij integendeel de aanvraag, dan is het de Minister, die in laatste instantie beslist. De wetgeving geeft alle waarborgen van onpartijdigheid.

Herhaaldelijk heeft het Hoog Comité voor Toezicht onderzoeken ingesteld, nooit werd enig bewijs gevonden om een ambtenaar in beschuldiging te stellen.

Twee gevallen zijn bekend maar de schuldigen behoorden niet eens tot het B.W.V. Het ging telkens om banale aftruggelaars die niets met de dienst te maken hadden.

Ten slotte dient het toch onderlijnd dat nooit enig feit werd aangebracht dat zou toelaten een onderzoek in te stellen.

Zo nodig zal er gevraagd worden aan de Procureur om zekere beschuldigingen te onderzoeken.

* * *

Een commissaris doet opmerken dat het vraagstuk zeer ingewikkeld is. Men mag niet vertrekken van het standpunt dat de spoorwegen kunnen gemist worden.

Op de weg gaat de concurrentie hoofdzakelijk tussen deze die vervoeren voor eigen rekening en de vervoerders die werken voor derden. De vervoerders voor eigen rekening nemen ongeveer 84 pct. van het geheel wegvervoer. Zij zijn aan geen enkele reglementering onderworpen. Zij hebben geen vergunning nodig en doen praktisch wat zij willen. De 16 pct. die overblijven kennen geen onderlinge verstandhouding. Om min of meer orde te scheppen zou het nodig zijn ook voor de vervoerders voor eigen rekening bepaalde verplichtingen op te leggen zodat een zekere controle kan uitgeoefend worden. De Minister die zal trachten op dit gebied orde te

Délivrance des autorisations de transport.**QUESTION.**

Un commissaire signale que l'O.T.R. est l'objet de nombreuses critiques. Les protestations sont parfois violentes. Ainsi, on répand le bruit qu'il n'est possible d'obtenir une autorisation que moyennant versement de certaines sommes. Ce commissaire ajoute qu'il n'a jamais eu connaissance ni d'un fait précis, ni d'un nom. Aussi reste-t-il très sceptique quant à ces imputations. La question est de savoir si l'on ne peut rien faire pour mettre fin à ces bruits malveillants.

RÉPONSE.

Le Ministre n'ignore pas les critiques dont il vient d'être fait état. Il souligne que ce n'est pas l'O.T.R. qui décide en dernière instance. Lorsqu'une demande fait l'objet d'un refus, le requérant a la faculté d'aller en appel. Dans ce cas, sa demande est examinée par une commission présidée par un juriste et dont les membres sont au-dessus de tout soupçon. Si cette commission refuse de donner suite à la demande, l'affaire est définitivement classée. Si, au contraire, elle l'accueille favorablement, c'est le Ministre qui juge en dernier ressort. La législation existante offre toutes garanties d'impartialité.

A diverses reprises, le Comité supérieur de Contrôle a procédé à des enquêtes et jamais il n'a découvert une seule preuve permettant de mettre un fonctionnaire en accusation.

Deux cas sont connus, mais les coupables n'appartenaient même pas à l'O.T.R. Il s'agissait chaque fois de vulgaires escrocs, qui n'avaient rien de commun avec le service.

Enfin, il importe de souligner que jamais il n'a été fait état d'un fait permettant d'ordonner une instruction.

Au besoin, le Procureur sera invité à examiner certaines imputations.

* * *

Un commissaire fait observer que le problème est très complexe. On ne peut partir de l'idée qu'il soit possible de se passer des chemins de fer.

Dans le secteur routier, la concurrence s'exerce principalement entre les entrepreneurs de transports pour compte propre et ceux qui travaillent pour compte d'autrui. Les premiers prennent environ 84 p. c. de l'ensemble des transports routiers. Ils ne sont soumis à aucune réglementation. Ils n'ont besoin d'aucune autorisation et font pratiquement ce qu'ils veulent. Les 16 p.c. restants ne s'entendent pas mutuellement. Pour mettre un peu d'ordre à cette situation, il faudrait imposer également certaines obligations aux entrepreneurs de transports pour compte propre, en sorte qu'il soit possible d'exercer un contrôle. Le Ministre qui s'efforcera

scheppen, zal op een heftig verzet stuiten, omdat nog andere belangen, dan deze van het vervoer, op het spel staan.

De heer Minister treedt deze zienswijze bij.

X. — TOERISME.

A. — Toelichting.

Ondanks het slechte weder, kende het toerisme aan de Kust een niet te ongunstig jaar. In de Ardennen integendeel, was de toestand veel slechter.

In het vooruitzicht van de Tentoonstelling 1958 heeft het Commissariaat Generaal van de Tentoonstelling, een speciaal orgaan gesticht « LOGEXPO » om het logies in 1958 te verzekeren. De heer Minister twijfelt er nochtans aan dat overal de nodige inspanningen gedaan worden. Er is een gebrek aan initiatief bij al de gevestigde hoteliers, en nieuwe komen er niet bij. Sommige openbare besturen hebben zich zelfs de vraag gesteld of ze dit gebrek zelf niet moesten aanvullen door het bouwen van hotelcomplexen, die ze naderhand zouden laten uitbaten door beroepsmensen.

Het sociaal toerisme breidt zich steeds uit en men kan gerust zeggen dat België op dit gebied werkelijk aan de spits staat van al de Europese landen.

* *

B. — Bespreking.

VRAAG.

Toelagen. — Drinkgeld.

Inlichtingen worden gevraagd over de verminderingen van de kredieten en hun verdeling. Het gaat hier meer in het bijzonder over artikel 20-4 dat teruggebracht werd van 19.375.000 frank op 16.469.000 frank.

De indruk bestaat dat Wallonië beter bedeed wordt dan Vlaanderen. Hoe werden de toelagen verdeeld voor de steden en toeristische centra? Brugge was de eerste stad die een « licht en klankspel » verwezenlijkte. De proef was belangwekkend. Een toelage werd gevraagd maar tot heden werd geen antwoord ontvangen.

Gevraagd wordt of de heer Minister kan tussenkomen om het stelsel van het drinkgeld, zoals dit nu bestaat, af te schaffen. Een stap in de goede richting werd gedaan door de Syndicale organisaties, die voorstellen het drinkgeld in de prijs te verrekenen, net zoals dit bestaat in naburige landen. Wordt deze beweging van overheidswege gesteund?

ANTWOORD.

De heer Minister antwoordt dat de kredieten in vergelijking met verleden jaar, niet werden verminderd: voor 1956 werd in de begroting inge-

de mettre ordre à cette situation se heurtera à une résistance vigoureuse, car d'autres intérêts encore que ceux des transports sont en jeu.

Le Ministre partage ce point de vue.

X. — TOURISME.

A. — Exposé.

Malgré le mauvais temps, le tourisme à la Côte n'a pas connu une année trop mauvaise. Dans les Ardennes, par contre, la situation n'a pas été brillante.

En prévision de l'Exposition 1958, le Commissariat Général à l'Exposition a créé un organe spécial « LOGEXPO » qui doit organiser le logement. Le Ministre doute que les efforts nécessaires soient accomplis partout. On constate un manque d'initiative chez les hôteliers établis et rares sont les éléments nouveaux qui choisissent cette profession. Certaines administrations publiques se sont même demandé si elles ne devaient pas remédier à cette carence par la construction de complexes hôteliers qui pourraient être exploités ultérieurement par des professionnels.

Le tourisme social prend une extension toujours plus grande et l'on peut dire que la Belgique se trouve à ce point de vue vraiment à la pointe du progrès.

* *

B. — Discussion.

QUESTIONS.

Subventions. — Pourboires.

Un commissaire demande des renseignements concernant les réductions de crédits et la répartition de ceux-ci. Il s'intéresse plus spécialement au crédit prévu à l'article 20-4, qui a été ramené de 19 millions 375.000 francs à 16.469.000 francs.

On a l'impression que la Wallonie est favorisée par rapport à la Flandre. Quel est le critère en ce qui concerne la répartition des crédits aux villes et aux centres touristiques? Bruges a été la première ville à réaliser un spectacle « son et lumière ». Cette expérience était intéressante. Un subside a été sollicité, mais la ville n'a pas encore reçu de réponse.

Un commissaire demande si le Ministre peut intervenir pour supprimer le système du pourboire tel qu'il se pratique actuellement. Les organisations syndicales ont fait un pas dans la bonne voie en proposant d'inclure le pourboire dans le prix, à l'instar de ce qui se fait dans certains pays limitrophes. Cette tendance est-elle encouragée par les autorités?

RÉPONSES.

Le Ministre répond que les crédits n'ont subi aucune réduction par rapport à l'exercice précédent: pour 1956, il a été prévu au budget un

schreven 15.375.000 frank. Voor 1957 werd voorgesteld dit krediet te brengen op 19.375.000 frank. Om reden van bezuinigingen werd het teruggebracht op 16.469.000 frank wat nog een vermeerdering betekent in vergelijking met 1956.

Voor het sociaal toerisme werd een krediet van 32.000.000 frank voorzien, wat eveneens een verhoging van 2 miljoen betekent vergeleken met 1956. Op dit gebied staat België zeker aan de spits, in vergelijking met de naburige landen.

Bij de beoordeling van de cijfers van de kredieten voor publiciteit en propaganda, mag niet uit het oog verloren worden dat het Commissariaat Generaal voor de Tentoonstelling eveneens propaganda voert. Er bestaat een akkoord tussen de Tentoonstelling en het Toerisme inzake propaganda. Deze zal dus in verhouding zijn met de krachtsinspanning die gedaan wordt voor de Tentoonstelling ondanks de kleine vermindering op de oorspronkelijke kredieten.

Voor de Ardennen werden voorzien 5 miljoen en voor Vlaanderen 4 miljoen. Toelagen werden gevraagd voor het bouwen van kiosken, het plaatsen van rustbanken, enz. Aldus wordt het doel dat werd nagestreefd geenszins bereikt. Dit doel was initiatieven aan te moedigen die de toeristische aantrekkelijkheid van de streek zouden verhogen, bv. verlichtingen.

De Provinciale federaties van Toerisme zijn er mede belast een plan van aanwending van deze kredieten voor te leggen. Dit wordt door de administratie onderzocht en in de mate van het mogelijke aangepast. Maar het zijn per slot van rekening de provinciale federaties die de verantwoordelijkheid dragen.

Sommige provinciale federaties schijnen hun zending niet al te best te begrijpen. Zo werden vragen ingediend voor het aankopen van reddingsapparaten.

Wat het geval Brugge betreft is de zaak nogal delicaat. Er bestaan feitelijk 2 kredieten. Eén van 5 miljoen voor Ardennen en Maas en één van 4 miljoen voor de zes andere provincies. De verdeling geschiedde als volgt :

montant de 15.375.000 francs. Il avait été proposé de porter ce crédit à 19.375.000 francs en 1957. Pour des raisons d'économie, il a été ramené à 16.469.000 francs, ce qui constitue encore une augmentation comparativement à 1956.

Le tourisme social bénéficie d'un crédit de 32.000.000 de francs, soit une augmentation de 2 millions par rapport à 1956. La Belgique se trouve à ce point de vue vraiment à la pointe du progrès, comparativement aux pays voisins.

Dans l'appréciation des montants des crédits destinés à la publicité et à la propagande, il ne faut pas perdre de vue que le Commissariat Général à l'Exposition a également une propagande à financer. Il existe sur ce point un accord entre l'Exposition et le Tourisme. La propagande sera donc proportionnée à l'effort accompli en vue de l'Exposition, malgré la légère réduction qui a été opérée sur les crédits initiaux.

Les crédits prévus s'élèvent à 5 millions pour les Ardennes et à 4 millions pour la Flandre. Des subventions ont été demandées pour la construction de kiosques, le placement de bancs, etc. Ainsi donc, le but visé et qui consistait à encourager les initiatives propres à accroître l'attrait touristique de la région, par exemple les illuminations, n'a nullement été atteint.

Les fédérations provinciales du Tourisme ont pour tâche de proposer un plan d'utilisation desdits crédits. Ce plan doit être étudié par l'Administration et adapté dans la mesure du possible. Mais ce sont, en dernière analyse, les fédérations provinciales qui en assument la responsabilité.

Certaines fédérations provinciales ne paraissent pas très bien comprendre leur mission. C'est ainsi que des demandes ont été introduites en vue de l'acquisition de matériel de sauvetage.

Le cas de Bruges est assez délicat. Il existe en fait deux crédits : l'un, de 5 millions, pour les Ardennes et la Meuse, l'autre de 4 millions, pour les six autres provinces. La répartition s'est faite comme suit :

Antwerpen. — <i>Anvers</i> fr.	685.000	
Vlaams Brabant (werken te Huizingen). — <i>Brabant flamand (travaux à effectuer à Huizingen)</i>	685.000	
Limburg. — <i>Limbourg</i>	695.625	
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	485.000	
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	685.000	
Fr.		3.235.625
Luik. — <i>Liège</i> fr.	1.666.670	
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	1.666.665	
Namen. — <i>Namur</i>	1.666.665	
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	685.000	
Borgworm (ministeriële beslissing). — <i>Waremmes (décision ministérielle)</i>	79.375	
Fr.		5.764.375
Totaal. — <i>Total</i> . . . fr.		9.000.000

Deze cijfers mogen natuurlijk niet afzonderlijk beoordeeld worden : Eerst moet men er aan herinneren dat sedert 1953 een bijzondere krachtsinspanning gedaan werd ten voordele van de waalse gebieden gezien hun economische achterstand. Ten tweede, mag men niet uit het oog verliezen dat Vlaanderen nog over andere kredieten beschikt.

Il est évident que ces chiffres ne peuvent pas être appréciés isolément : il convient d'abord de rappeler que, depuis 1953, un effort spécial a été accompli en faveur des provinces wallonnes en raison de leur retard au point de vue économique. En second lieu, on ne peut perdre de vue que la Flandre dispose encore d'autres crédits.

	Vlaanderen — Flandre	Wallonië — Wallonie
Vereniging voor Vreemdelingenverkeer. — <i>Syndicat d'initiative</i> fr.	1.500.000	1.500.000
Waterkuuroorden. — <i>Stations thermales</i>	518.930	1.981.070
Toeristische Federaties (+ Brabant 50.000 frank). — <i>Fédérations touristiques</i> (+ Brabant 50.000 francs)	200.000	200.000
Vacatiespreiding (teruggave aan vreemdelingen). — <i>Etalement des vacances</i> (<i>ristourne aux étrangers</i>)	3.000.000	—
Toeristische voorziening. — <i>Équipement touristique</i>	3.235.625	5.764.375
Fr.	8.454.555	9.445.445

Het verschil van één miljoen komt voort uit het feit dat Wallonië over twee waterkuuroorden beschikt, dan wanneer men er slechts één in Vlaanderen aantreft.

Buiten dit element bestaat het evenwicht tussen de twee landstreken.

* * *

Het Departement is niet rechtstreeks betrokken bij de afschaffing van het drinkgeld. Deze zaak dient geregeld te worden tussen de werkgever en de vakbonden. De Minister keurt de formule goed, nl. drinkgeld berekenen in de consummatie.

De syndicale delegatie van het personeel van het Hotelwezen heeft gevraagd het drinkgeld te vervangen door een verplichte facturatie van 15 pct. op de Hotel- en restaurantfacturen.

Deze zaak werd verscheidene malen onderzocht in de Paritaire Commissie van het Hotelwezen. Een principieel akkoord is tussenbeide gekomen, maar de patronale afgevaardigde weigert een vaste bezoldiging voor het ganse land toe te kennen : ze zou er wel in toestaan 12 pct. toe te kennen voor de steden zoals Brugge, Gent, Luik, Antwerpen en 10 pct. voor de andere steden.

Een subcommissie bestudeert thans de zaak verder.

Tentoonstelling 1958.

VRAAG.

Gevraagd wordt of er voldoende nachtverblijf zal zijn gedurende de Tentoonstelling. Zal het Departement aan deze tentoonstelling deel nemen en in welke mate. Hoe worden de verkeersproblemen opgelost. ?

La différence d'un million provient de ce que la Wallonie possède deux stations thermales, alors que la Flandre n'en a qu'une seule.

Abstraction faite de cet élément, les crédits sont équilibrés entre les deux régions du pays.

* * *

Le Département n'est pas directement intéressé à la suppression du pourboire. C'est là une question à régler entre les employeurs et les syndicats. Le Ministre approuve la formule consistant à inclure le pourboire dans le prix de la consommation.

La délégation syndicale du personnel de l'industrie hôtelière a demandé de remplacer le pourboire par la facturation obligatoire de 15 p. c. sur les notes d'hôtel et de restaurant.

Cette question a été examinée à plusieurs reprises par la Commission paritaire de l'Industrie hôtelière. Un accord de principe est intervenu, mais la délégation patronale refuse d'établir un pourcentage de rémunération valable pour l'ensemble du pays : ce qu'elle admettrait, c'est de le fixer à 12 p. c. pour les villes comme Bruxelles, Gand, Liège et Anvers, et à 10 p. c. pour les autres villes.

Une sous-commission poursuit actuellement l'examen de cette question.

Exposition de 1958.

QUESTION.

Un commissaire demande si les possibilités d'hébergement seront suffisantes pendant l'Exposition. Le Département participera-t-il à celles-ci et dans quelle mesure ? Comment seront résolus les problèmes de la circulation ?

ANTWOORD.

Met de onderneming « LOGEXPO » heeft het Ministerie niets te maken. Bij de stichting van deze maatschappij werd het Departement niet gekend en niet geraadpleegd.

Voor deelname van het Departement aan de Tentoonstelling werd 28 miljoen ingeschreven. In deze som is niets voorzien voor het N.I.R. Er wordt gerekend op 6 à 7.000 frank per vierkante meter. De Regie van T.T. zal een stand hebben in het paviljoen Telexpo, samen met private firma's. Een ander deel zal ondergebracht worden bij het transportwezen. Marine komt in het paviljoen der scheepvaart.

Het N.I.R. zal een kleine stand innemen in het paviljoen Telexpo en studio's inrichten in het Paleis van de Pers. Daarenboven zal het een belangrijk materiaal moeten in dienst stellen om zijn opdracht te vervullen.

Het Ministerie komt tussen onder vorm van lening voor de Brusselse trams. Deze tussenkomst is billijk daar deze maatschappij grotere uitgaven moet dekken met het oog op de werken die te Brussel worden uitgevoerd.

Geweigerd werd tussen te komen in een dispatchingsysteem. Verder is er een ontwerp om een soort zweefbaan, naar Zweeds model te bouwen tussen de parkeerterreinen en de Tentoonstelling. De luchtriggel van deze zweefbaan moet afgebroken worden en het materiaal kan niet meer gebruikt worden.

XI. — NATIONAAL INSTITUUT VOOR RADIO-OMROEP.

A. Toelichting.

Eerst een woord over de kleuren TV. Wij hebben voor grote moeilijkheden gestaan tengevolge van een aanbod van een Amerikaanse maatschappij die het voornemen had in de Tentoonstelling een kleurenzender met 50 kW uitzendkracht te bouwen. Dit was werkelijk geen proef meer, maar zeer duidelijk een voornemen om de ganse markt te overrompelen. Wij hebben dit voorstel niet kunnen aanvaarden. België heeft het verdrag van Stockholm, waarbij ons vijf kanalen en een uitzendkracht van 100 kW toegekend werd, ondertekend.

Het heeft zich daarenboven verbonden op de bijeenkomst te Warschau die in 1956 doorging, samen met de andere Europese landen geen enkel initiatief te nemen inzake kleuren TV, zolang geen definitieve beslissing getroffen werd inzake een algemene standaard. Ons land wil aan de vrijbuiterspolitiek van sommige kleine landen niet deelnemen en was dan ook verplicht het voorstel van de Amerikaanse maatschappij van de hand te wijzen. Deze kan nochtans experimenten doen in het raam zelf van de Tentoonstelling.

Wat de uitbreiding van de TV zelf betreft, herinnert de heer Minister er aan dat zijn voorganger een proef-ondervindelijk stelsel in het leven geroepen heeft. De

RÉPONSE.

Le Ministère n'a rien de commun avec l'entreprise dénommée « LOGEXPO ». Les fondateurs de cette société ont ignoré le Département et ne l'ont pas consulté.

Le budget prévoit un montant de 28 millions en vue de la participation du Département à l'Exposition. Rien dans cette somme ne concerne l'I.N.R. On prévoit une dépense de 6 à 7.000 francs par mètre carré. La Régie des T.T. aura un stand dans le pavillon Telexpo, qu'elle partagera avec une firme privée. Une autre partie serait groupée avec les Transports. Quant à la marine, elle sera représentée dans le pavillon de la navigation.

L'I.N.R. occupera un petit stand dans le pavillon Télexpo et installera des studios dans le Palais de la Presse. De plus, pour pouvoir remplir sa tâche, il lui sera nécessaire de mettre en service un matériel important.

Le Ministère intervient sous la forme d'un emprunt en faveur des tramways bruxellois. Cette intervention est équitable car ladite société doit assumer un surcroît de dépenses en raison des travaux qui sont en cours d'exécution à Bruxelles.

Le Département a refusé d'intervenir dans un système de dispatching. Il y a également un projet visant à construire une sorte de téléferique de modèle suédois entre les terrains réservés au parking et l'Exposition. Le rail aérien de ce téléferique devra être démolé et le matériel ne pourra pas être remployé.

XI. — INSTITUT NATIONAL DE RADIODIFFUSION.

A. — Exposé.

D'abord un mot au sujet de la TV-couleurs. Nous nous sommes trouvés devant de grandes difficultés du fait d'une offre américaine qui avait l'intention d'installer, dans l'enceinte de l'Exposition, un émetteur-couleurs de 50 kW. En vérité, il ne s'agit plus là d'une expérience, mais bien de la détermination très nette de conquérir tout le marché. Nous n'avons pas pu accueillir cette proposition. La Belgique a en effet signé l'accord de Stockholm qui nous a attribué cinq canaux et une puissance d'émission limitée à 100 kW.

En outre, au cours d'une réunion qui a eu lieu en 1956 à Varsovie, la Belgique s'est engagée avec les autres pays européens, à ne prendre aucune initiative en matière de télévision en couleurs aussi longtemps qu'une décision définitive ne serait pas prise en ce qui concerne le standard général commun. Notre pays se refuse à pratiquer une politique de flibustier comme le font certains petits pays et fut par conséquent dans l'obligation de renoncer à la proposition de la firme américaine. Celle-ci peut cependant faire des expériences dans le cadre même de l'Exposition.

En ce qui concerne l'extension de la télévision, le Ministre rappelle que son honorable prédécesseur a mis sur pied un système expérimental. La direction

Technische Directie van het N.I.R. heeft op dit ogenblik drie zenders, nl. te Brussel, te Luik en te Antwerpen moeten oprichten. Er wordt nu vastgesteld dat een groot gedeelte van de bewoners van dit land de nationale TV uitzendingen niet kunnen opnemen. De Technische Dienst had dan ook het voornemen de drie bestaande zenders te verplaatsen ten einde een groter landsgedeelte te bestrijken. Deze oplossing zou ettelijke miljoenen gekost hebben en daarenboven moeilijkheden berokkend hebben inzake luchtvaart door het oprichten van zeer hoge pilonen. De Minister heeft dan een Commissie aangesteld om het vraagstuk in te studeren. In deze Commissie zetelden vertegenwoordigers van het N.I.R., van de R.T.T. en van de private sector. hij is tot een andere oplossing gekomen; de huidige zenders zouden aanzienlijk verstrekt worden, zonder grote onkosten, en hierdoor zou het bestreken gedeelte van het land op dergelijke wijze aangroeien dat het kijkvermogen zou verleend worden aan 3 miljoen à 3.500 miljoen mensen meer.

De Minister heeft deze beslissing goedgekeurd en ze werd voorgelegd aan de Raad van Beheer van het N.I.R. die ze eveneens goedkeurde, omdat men op het gebied van de TV niet te vlug hoeft te werk te gaan. Deze wetenschap ontwikkelt zich inderdaad op zo 'n vlugge wijze, dat men voor een klein land zoals het onze, moet zien zoveel mogelijk tijd te winnen alvorens machtige bedragen te investeren die naderhand verloren zouden zijn.

Voor enkele weken werd de vraag gesteld aan onze beste technici of het niet mogelijk zou zijn een TV distributie in te richten op dezelfde leest als de radio-distributie, dus per kabel. Het antwoord was eensluidend ja, maar tegen zeer hoge prijzen. Enkele dagen nadien werd door de Nederlandse Directeur Generaal van de P.T.T. aangekondigd dat een dergelijk stelsel wel mogelijk was en tegen aanneembare prijzen, zodanig dat er in Nederland, langs die kant, binnenkort van wal gestoken wordt.

Met het versterkt huidig systeem, zullen in de Westhoek, in Luxemburg, in de Maasvallei, en ten Zuiden van Charleroi, nog enkele landgenoten buiten het bereik van de TV blijven, maar deze leemte zal weldra aangevuld worden, hetzij door een stelsel van heruitstraling, hetzij door een TV distributie.

Alhoewel het vraagstuk van de TOREN niet ter bespreking komt vermits er geen enkel bedrag voor ingeschreven staat in de begroting, wil de heer Minister toch verklaren dat alles wijst op de noodzakelijkheid van de centralisatie. De Luxemburgers bv. zullen gaan uitzenden met een kracht van 200 «kW antenne» vanuit een piloon die circa 700 meter boven de zeespiegel zal liggen. In andere landen, zoals Zwitserland, Duitsland en Rusland, heeft men eveneens het systeem van de hoge uitzendposten aangenomen.

Het feit dat TV Luxemburg nu een groot gedeelte van ons land zal bestrijken stelt het vraagstuk van de publiciteit. De uitzendingen van TV Luxemburg zullen inderdaad, vermits al onze Belgische posten uitgerust zijn met verschillende kanalen, in België kunnen ontvangen worden, en men kan dat niet beletten.

technique de l'I.N.R. a dû construire à ce moment trois émetteurs à Bruxelles, à Liège et à Anvers. On constate maintenant qu'une grande partie de la population ne peut pas recevoir les émissions de la TV nationale. Le service technique avait l'intention de déplacer les trois émetteurs existants afin de couvrir un territoire plus étendu. Cette solution aurait coûté de nombreux millions et aurait provoqué des difficultés en matière d'aviation, du fait de l'érection de pylônes très élevés. Le Ministre a alors désigné une Commission chargée d'étudier le problème. Cette Commission était composée de représentants de l'I.N.R., de la R.T.T. et du secteur privé. Elle en est arrivée à une autre solution : les émetteurs actuels seraient considérablement renforcés, sans grands frais cependant, et de ce fait, la région couverte s'étendrait à tel point que la réception serait possible pour 3 millions ou 3,5 millions de citoyens en plus.

Le Ministre a approuvé cette décision et elle a été soumise au Conseil de Gestion de l'I.N.R. qui l'a également admise parce que dans le domaine de la TV on ne peut pas vouloir avancer trop vite. Cette science se développe en effet à un rythme tellement rapide que, pour un petit pays comme le nôtre, on doit veiller à gagner le plus de temps possible avant d'investir des capitaux considérables au risque de constater par la suite qu'ils ont été dépensés en pure perte.

Il y a quelques semaines, il avait été demandé à nos meilleurs techniciens s'il était possible d'organiser une TV-distribution selon la même technique que celle de la radio-distribution, c'est-à-dire par câbles. La réponse fut affirmative, mais on y ajouta que les prix seraient prohibitifs. Quelques jours après, le directeur général des P.T.T. néerlandais annonçait qu'il était possible de réaliser un tel système à des prix tout à fait abordables, à tel point qu'aux Pays-Bas on en commencera bientôt l'application.

Dans le système renforcé actuel, certains concitoyens habitant le Westhoek, le Luxembourg, la vallée de la Meuse et le sud de Charleroi resteront encore en dehors de la zone de captation de la TV, mais cette carence pourra être comblée bientôt soit au moyen d'un système de rerayonnement, soit avec une TV-distribution.

Bien que le problème de la TOUR ne doive pas être discuté puisque aucun montant n'est inscrit au budget, le Ministre désire cependant déclarer que tout indique qu'il faudra passer tôt ou tard à la centralisation. Les Luxembourgeois, par exemple, vont émettre avec une puissance de 200 «kW-antenne» d'un pylône très élevé situé à quelque 700 mètres audessus du niveau de la mer. Dans d'autres pays tels que la Suisse, l'Allemagne et la Russie, on a adopté également le système des émetteurs très élevés.

Le fait que TV-Luxemburg va pouvoir couvrir une grande partie de notre pays pose le problème de la publicité. Les émissions de TV-Luxemburg pourront en effet être captées en Belgique puisque tous nos postes récepteurs sont équipés pour recevoir les divers canaux et il est impossible d'empêcher nos téléspectateurs de le faire.

De vraag wordt dan ook gesteld of er niet moet overgegaan worden tot het stichten van een Gemengde Maatschappij, zoals dit in Duitsland gebeurd is, waar 51 p.c. van de aandelen in handen zijn van de Staat, 24,5 p.c. in handen van de pers en 24,5 p.c. in handen van de publiciteitsmaatschappijen.

De gewone programma's worden verder verzorgd door de TV, maar de publiciteit wordt ingeschakeld en blijft steeds onder de controle van de Staat.

Indien men de publiciteit in handen zou geven van een handelsmaatschappij, zou men in België hetzelfde zien als in Amerika, nl. dat het peil van de uitzending op aanzienlijke wijze zou dalen. Deze aangelegenheid moet dus met veel omzichtigheid onderzocht worden en het zou niet opgaan, oplossingen voor te dragen die naderhand nadelig zouden kunnen blijken.

Binnenkort zal het Wetsontwerp met betrekking op de taxatie van de TV neergelegd worden. Het wordt thans onderzocht door de Raad van State. Er werd van gebruik gemaakt om de toepassing van de wet op de radiotaks te vereenvoudigen naar aanleiding van verschillende wensen uitgedrukt door de Procureurs Generaal. Verder werd ook een bepaling voorzien waarbij de bioscopen beschermd worden tegen de uitbaters van TV projecties op groot doek.

Het vraagstuk van de studio's is nog niet helemaal opgelost. De Technische Dienst wil op het Flageyplein een gebouw bijbouwen, maar dit is volgens de Minister geen goede oplossing, gezien de oppervlakte er te klein is, en dat overal bewezen werd dat de studio's noodzakelijk over grote ruimte moeten beschikken.

Wat er ook van weze, grote privéstudio's werden in huur genomen maar de Technische Dienst treedt niet vlug genoeg op om ze zo spoedig mogelijk gans in gebruik te nemen.

Gezien de beperking van de kredieten werd er nochtans, in het vooruitzicht van de Tentoonstelling 1958, bijzonder nadruk gelegd op de apparatuur nodig voor de directe opnamen.

B. — Bespreking.

T.V. Uitzendingen.

VRAAG.

De Minister heeft verklaard dat de experimentele T.V. met drie jaar verlengd wordt. Het beheer van deze uitzendingen werd toevertrouwd aan het N.I.R. Een commissaris wenst te vernemen op welke gronden deze beslissing steunt.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat hij dacht dat deze zaak werd geregeld bij koninklijk besluit. Dit is niet het geval geweest. Zijn achtbare voorganger heeft aan het N.I.R. de brief overgemaakt waarbij de Ministerraad opdracht gaf een aanvang te maken met wat men is gaan noemen de proef-

On a aussi posé la question de savoir s'il ne fallait pas créer une société mixte, comme cela s'est fait en Allemagne, où 51 p. c. des actions sont aux mains de l'Etat, 24,5 p. c. aux mains de la presse et les 24,5 p.c. restants aux mains des entreprises de publicité.

Les programmes ordinaires continuent à être fournis par la TV, mais la publicité y est intercalée et reste constamment sous le contrôle de l'Etat.

Si on confiait la publicité à des sociétés commerciales, on verrait en Belgique se produire le même phénomène qu'aux Etats-Unis, c'est-à-dire que le niveau des émissions baisseraient très sensiblement. La question de la publicité doit donc être examinée avec une attention toute particulière et il ne serait pas admissible que l'on propose des solutions qui, par la suite, pourraient s'avérer préjudiciables.

Le projet de loi relatif à la taxe TV sera déposé sous peu. Il est soumis actuellement à l'examen du Conseil d'Etat. On en a profité pour aménager la loi sur la radio-redevance, à la suite de divers vœux émis par les Procureurs Généraux. En outre, une disposition a été prévue en vue de protéger les cinémas contre les exploitants d'émissions de TV sur grand écran.

Le problème des studios n'est pas encore résolu. Le Service technique veut ériger un nouveau bâtiment Place Eugène Flagey. Mais ceci n'est pas une solution, étant donné que la surface est trop petite et que les expériences réalisées dans tous les pays ont montré que les studios TV doivent pouvoir disposer de très grands espaces.

Quoi qu'il en soit, un grand studio privé a été loué, mais le service technique ne semble pas agir avec toute la diligence nécessaire pour l'occuper entièrement.

La limitation des crédits imposant certaines restrictions, l'effort portera principalement sur l'achat des appareillages nécessaires en vue des prises en direct ce en prévision de l'Exposition 1958.

B. — Discussion.

Emissions de T.V.

QUESTION.

Le Ministre a déclaré que le système expérimental de T.V. avait été prorogé pour trois années. La direction des émissions a été confiée à l'I.N.R. Un commissaire désire connaître les raisons sur la base desquelles cette décision a été prise.

RÉPONSE.

Le Ministre répond qu'il avait cru que cette question avait été réglée par arrêté royal. Or, ce n'a pas été le cas. Son honorable prédécesseur a transmis à l'I.N.R. la lettre par laquelle le Conseil des Ministres le chargeait de commencer ce qu'on a appelé par la suite les émissions expérimentales.

uitzendingen. Deze regeling is verantwoord daar de wet waarbij het N.I.R. wordt opgericht de mogelijkheid om deze uitzendingen te regelen, voorziet.

VRAAG.

Een commissaris herinnert er aan dat door middel van een helicopter nagegaan werd of de theoretische gegevens betreffende de spreiding der T.V. uitzendingen door praktische proefnemingen werden bevestigd. Gevraagd wordt of deze proefnemingen verder doorgevoerd worden, hoe lang zij hebben geduurd en welke de resultaten van dit onderzoek zijn.

ANTWOORD.

De Minister bevestigt dat de voorgenomen proefnemingen werden doorgevoerd. De theoretische berekeningen werden volledig bevestigd.

In zekere valleien werden moeilijkheden voor de ontvangst vastgesteld. Dit is trouwens ook het geval in andere landen. In Frankrijk hebben sommige privé-inrichtingen buiten alle toelating van de R.T.F. heruitzendingapparaten opgericht om de benadeligde valleien te bedienen. Processen werden zelfs ingespannen. Maar nu wil de R.T.F. zelf van deze apparaten gebruik maken om een betere bestrijking te bezorgen. Het is evenwel nog moeilijk om inlichtingen te bekomen. Deze oplossing schijnt wel de goede te zijn.

Een speciale commissie onderzoekt de resultaten bekomen met de boosting in Amerika. Deze geven geen volledige bevrediging omdat er in Amerika een groot aantal zenders bestaan en dat deze op mekaar interfereren. Desondanks schijnt het gebruik van kleine posten voor wederuitzending de beste oplossing.

Het N.I.R. komt terug van het gebruik van verschillende torens. Er werd trouwens niet nagegaan of deze torens in de « airways » lagen. Volgens de proefnemingen die gedaan werden te Wégister en Hoei is de bedeling slechter dan met een centrale zender.

De proefnemingen werden niet verspreid over een lange periode. Zij waren wetenschappelijk in orde. Alles werd geregistreerd en verslag werd uitgebracht bij de bevoegde diensten van de R.T.T. De resultaten bekomen met behulp van de « maquette » werden vergeleken met deze opgetekend op grond van de proeven. Deze vergelijking werd zelfs voorgelegd aan de Europese Unie voor Radio-uitzendingen (U.E.R.) De verslagen werden aanvaard en de Amerikanen hebben toelating gevraagd om de methode te mogen overnemen.

Er werd nooit aan gedacht om het boostingsysteem voor Vlaanderen te gebruiken. Enkel Luxemburg komt in aanmerking. Maar om er het juiste van te weten moet men proefondervindelijk die zaak instuderen.

Uit ontvangen inlichtingen blijkt dat Luxemburg niet zal versterken tot 200 kW maar enkel tot 110. Frankrijk heeft toelating gevraagd om de zenders

Cette procédure est justifiée, car la loi créant l'I.N.R. prévoit la possibilité pour cet Institut de diriger les émissions de T.V.

QUESTION.

Un commissaire rappelle qu'on a vérifié au moyen d'un hélicoptère si les données théoriques concernant la diffusion des émissions de T.V. se trouveraient confirmées par des expériences pratiques. Ledit commissaire demande si ces expériences se poursuivent, sur quel laps de temps elles ont porté et quels en ont été les résultats.

RÉPONSE.

Le Ministre confirme que les expériences envisagées ont été réalisées. Les calculs théoriques se sont avérés absolument exacts.

Des difficultés de captation ont été constatées dans certaines vallées. Il en est d'ailleurs de même dans d'autres pays. En France, certaines sociétés privées ont installé, en dehors de toute autorisation de la R.T.F., des appareils de rerayonnement destinés à desservir les vallées défavorisées. Des procès ont même été intentés. Or, à présent la R.T.F. entend utiliser elle-même ces appareils pour assurer une meilleure couverture. Il est toutefois encore difficile d'obtenir des renseignements. Cette solution semble bien être la bonne.

Une commission spéciale étudie les résultats obtenus avec le boosting en Amérique. Ce procédé ne donne pas entière satisfaction parce que les émetteurs y sont très nombreux, ce qui provoque des interférences. Malgré cela, l'emploi de petits postes de rerayonnement semble bien être la meilleure solution.

L'I.N.R. a abandonné le projet comportant l'emploi de plusieurs tours. Il n'a d'ailleurs pas été examiné si ces tours se trouvaient dans les « airways ». D'après les expériences qui ont été faites à Wégister et à Huy, les téléspectateurs sont moins bien desservis dans ce système qu'avec un émetteur central.

Les expériences n'ont pas été étalées sur une longue période. Au point de vue scientifique, elles ont été satisfaisantes. Tout a été enregistré et rapport a été fait aux services compétents de la R.T.T. Les résultats obtenus à l'aide de la maquette ont été comparés à ceux qui avaient été enregistrés lors des expériences. Cette comparaison a même été soumise à l'Union Européenne de Radiodiffusion (U.E.R.). Les rapports ont été adoptés et les Américains ont demandé l'autorisation d'utiliser la méthode pour leur propre compte.

Il n'a jamais été envisagé d'employer le système de boosting pour la Flandre, mais uniquement pour la province de Luxembourg. Toutefois, pour être fixé à ce sujet, il sera nécessaire de soumettre la question à une étude expérimentale.

Des renseignements recueillis, il résulte que TV-Luxemburg ne sera pas renforcé à 200 kW, mais seulement à 110 kW. La France a demandé

te versterken, dit werd toegestaan. België zal eveneens een vraag indienen. Aangenomen mag worden dat geen moeilijkheden zullen gemaakt worden.

VRAAG.

Gevraagd wordt of er geen voorstel werd ingediend om de bestaande uitzendposten te verplaatsen naar Gent, Veltem en Waver.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat er inderdaad een vaag plan is van het N.I.R. Voor wat Gent betreft is het uitgesloten dat het gebruik van de « Boekentoren » wordt toegestaan. Buiten de praktische moeilijkheden blijft het nog te bezien of de architect toelating zou verlenen. Hij kan deze weigeren op grond van het artistiek eigendom.

Vele miljoenen werden uitgegeven om Brussel, Antwerpen en Luik uit te rusten. Het is trouwens moeilijk geschikte gebouwen te vinden. Voor Waver zou een speciale feeder nodig zijn, wat een verlies van 30 pct. van de kracht der uitzendingen zou veroorzaken.

Een werkgroep, waarin de constructeurs zetelen, houdt zich met deze vragen bezig. Te Brussel, Antwerpen en Luik bestaat thans de mogelijkheid met kleine of zonder antennes te ontvangen. Indien men de zenders verplaatst, zou men deze kijkers verplichten dure antennes te laten bouwen. Dat heeft men op het N.I.R. uit het oog verloren. De goede oplossing bestaat in het versterken zonder verplaatsing van de zender. Nochtans is er een variëteit mogelijk door inschakeling van Ruiselede. Dit zou weinig onkosten veroorzaken. Een nadeel is evenwel dat een co-axiale kabel moet gebruikt worden tussen de zender en de grond. Te Charleroi zijn moeilijkheden doordat het magnetisch veld zeer sterk is tengevolge van de talrijke industrieën die aldaar gevestigd zijn. De constructeurs zijn evenwel optimist en oordelen dat ook hier een behoorlijke ontvangst kan verkregen worden.

* * *

Werelduitzendingen.

Aangedrongen wordt om de werelduitzendingen in de Spaanse en de Portugese talen te hervatten. Vooral met het oog op Zuid-Amerika is dit zeer belangrijk. Naar het schijnt is het personeel nog steeds voorhanden.

ANTWOORD.

De Minister herinnert er aan dat reeds in 1954 het krediet op de begroting van buitenlandse Zaken werd geschrapt. Het personeel dat onder kontrakt aangeworven werd, is afgedankt geworden.

et obtenu l'autorisation de renforcer ses émetteurs. La Belgique introduira également une demande dans le même sens. On peut raisonnablement espérer qu'il n'y sera fait aucune objection.

QUESTION.

Un commissaire demande s'il n'a pas été proposé de transférer à Gand, à Veltem et à Wavre les postes émetteurs existants.

RÉPONSE.

Le Ministre répond qu'en effet, l'I.N.R. a un plan assez vague à ce sujet. Pour ce qui est de Gand, il est exclu que l'emploi du « Boekentoren » soit autorisé. Abstraction faite des difficultés d'ordre pratique, il reste encore à voir si l'architecte donnerait son autorisation. Il pourrait la refuser en invoquant la propriété artistique.

De nombreux millions ont été dépensés pour équiper Bruxelles, Anvers et Liège. Il est d'ailleurs difficile de trouver des bâtiments appropriés. Pour Wavre, il faudrait un feeder spécial, ce qui provoquerait une perte de 30 p. c. de la puissance d'émission.

Un groupe de travail, au sein duquel siègent les constructeurs, s'occupe de ces questions. A Bruxelles, à Anvers et à Liège, il est actuellement possible de capter les émissions à l'aide de petites antennes ou sans antenne. En déplaçant les émetteurs, on obligerait ces spectateurs à faire installer des antennes très coûteuses. C'est ce que l'I.N.R. a perdu de vue. La bonne solution consiste à renforcer les émissions sans déplacer les émetteurs. Toutefois, une variante est possible en ayant recours à Ruiselede. Les frais en seraient peu considérables. Reste cependant l'inconvénient de devoir employer un câble co-axial entre l'émetteur et le sol. A Charleroi, des difficultés se présentent du fait que le champ magnétique est très fort en raison des nombreuses industries établies dans cette région. Néanmoins, les constructeurs sont optimistes et estiment que, là également, il y a possibilité d'assurer une captation convenable des émissions.

* * *

Emissions mondiales.

Un commissaire insiste pour que l'émetteur mondial reprenne ses émissions en langues espagnole et portugaise. L'importance de telles émissions est très considérable, surtout si l'on pense à l'Amérique du Sud. Il paraît que le personnel nécessaire est encore disponible.

RÉPONSE.

Le Ministre rappelle que le crédit inscrit au budget des Affaires Etrangères a été supprimé dès 1954. Le personnel recruté par contrat a été licencié. Le personnel permanent a été transféré à d'autres

Het vast personeel werd naar andere diensten overgeheveld. Het krediet ingeschreven op de begroting van het Ministerie van Koloniën werd tot nu toe niet overgemaakt. De Minister belooft de hele zaak nogmaals te onderzoeken.

Europese integratie.

VRAAG.

Belangrijke vergaderingen hebben in het kader van de Europese integratie op « Hertoginnedal » plaats gehad. Welke beslissingen werden inzake vervoer genomen? Die beslissingen kunnen van groot belang zijn: de Senaat zou er van op de hoogte moeten gebracht worden.

ANTWOORD.

In de huidige stand van de onderhandelingen is het in het verdrag tot oprichting van de Europese Unie voor de Gemeenschappelijke Markt in te lassen ontwerp van hoofdstuk betreffende het vervoer, door de Ministers van Buitenlandse Zaken goedgekeurd op hun vergadering van 4 Februari.

De mening, volgens welke het moeilijk, ja zelfs gevaarlijk was op de toekomstige structuur van het vervoer binnen de Unie vooruit te lopen, heeft de overhand gekregen. De oplossing, die op het stuk van de gemeenschappelijke politiek, de toepassing op het vervoer van de algemene oogmerken van het verdrag en de vrijmaking van de diensten inzake vervoer aangenomen werd, is dan ook hoofdzakelijk institutioneel. Zij vertrouwt de Europese Commissie en de Raad van Ministers, die tijdens de eerste twee etappes en eenparig verder met de bevoegde meerderheid beslisten, de zorg toe de vereiste aanpassingen op het geschikt ogenblik uit te voeren.

Het goedgekeurd ontwerp biedt dus, uit Belgisch oogpunt en wegens de voor de goedkeuring van de in het kader van de instellingen van de Unie te nemen beslissingen vereiste meerderheden, voldoende waarborgen voor de vrijwaring van de structuur van ons nationaal vervoer.

Aan de andere kant zijn echter nauwkeuriger bepalingen voorzien namelijk op het stuk van het verbod van discriminatie inzake vervoerprijzen en bepalingen, van de ondersteuningstarieven alsmede van de taksen voor het overschrijden van de grens: dit zijn inderdaad elementen die aanleiding kunnen geven tot ernstige misvormingen, welke de werking van de werkelijke vrije concurrentie op de goederenmarkt in het gedrang brengen.

* *

Het geheel der begrotingen werd aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter-Verslaggever,
A. DE BLOCK.

services. Le crédit prévu au budget du Ministère des Colonies n'a pas encore été liquidé. Le Ministre promet de réexaminer toute l'affaire.

Intégration européenne.

QUESTION.

D'importantes réunions ont eu lieu au Val-Duchesse dans le cadre de l'intégration européenne. Quelles sont les décisions prises dans le domaine des transports? Comme celles-ci peuvent avoir une incidence considérable, il conviendrait que le Sénat en soit informé.

RÉPONSE.

Dans l'état actuel des pourparlers, les Ministres des Affaires Etrangères ont approuvé, à la réunion du 4 février, le projet du chapitre relatif aux transports, à insérer dans le traité instituant la Communauté Européenne du Marché Commun.

L'opinion qui a prévalu, c'est qu'il serait difficile, voire dangereux, d'anticiper sur la structure future des transports à l'intérieur de la Communauté. Aussi la solution qui fut adoptée dans le domaine de la politique commune, et qui consiste à appliquer aux transports les principes généraux du traité et à libérer les services en matière des transports, est-elle principalement d'ordre institutionnel. Elle confie à la Commission européenne et au Conseil des Ministres, qui ont pris leurs décisions à l'unanimité au cours des deux premières étapes, à la majorité qualifiée ensuite, le soin de réaliser au moment opportun les adaptations requises.

Vu sous l'angle des intérêts belges, le projet tel qu'il a été adopté offre donc, du fait des majorités requises pour l'approbation des décisions à prendre dans le cadre des institutions de la Communauté, des garanties suffisantes pour la sauvegarde de la structure de nos transports nationaux.

Par contre, certaines dispositions sont plus précises, notamment en ce qui concerne l'interdiction des discriminations en matière de prix et de conditions de transport, les tarifs de soutien ainsi que les taxes de passage de la frontière; ce sont là en effet, des éléments qui peuvent provoquer de sérieuses distorsions de nature à compromettre le jeu d'une libre concurrence effective sur le marché des marchandises.

* *

L'ensemble du budget a été adapté par 9 voix contre 6.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Président-Rapporteur,
A. DE BLOCK.

VERSLAG OVER DE KREDIETEN BETREFFENDE DE REGIE DER LUCHT- WEGEN.

Het ontwerp der begroting van de Regie der Luchtwegen voor het dienstjaar 1957, overgemaakt door de Kamers der Volksvertegenwoordigers, beloopt voor de ontvangsten 622.452.000 frank en voor de uitgaven 645.904.000 frank.

Personeel.

Voor de bezoldigingen van het kaderpersoneel is voorzien 81.812.000 frank waarvan 80.409.000 fr. voor het personeel in statutair rechtsverband en 1.403.000 frank voor het tijdelijk aangeworven personeel.

Het personeel van de Regie der Luchtwegen wordt bezoldigd op basis van het geldelijk statuut van het Staatspersoneel.

Het aantal personeelsleden bedraagt : 912.

Het bij het Regentsbesluit van 24 October 1947 vastgesteld kader beantwoordt niet meer aan de vereisten van de dienst. Aldus was men genoodzaakt benoemingen te doen en bevorderingen toe te kennen zonder dat rekening gehouden werd met het feit of het kader van 1947 de overeenstemmende beambten bevatte.

Voor het aanvullend personeel dienen opnieuw 56 eenheden dringend aangeworven.

Het betreft hier vooral :

1^o Personeel voor het onderhoud van de luchthavens en radiopersoneel waarvan de uitbreiding werd goedgekeurd maar nimmer in het organiek kader werd geregulariseerd;

2^o Rekenplichtigen om het hoofd te kunnen bieden aan de decentralisatie van de boekhouding noodzakelijk gemaakt door de wet van 16 Maart 1954, betreffende de contrôle op sommige instellingen van openbaar nut;

3^o Personeel voor de météodiensten, aan te werven ingevolge :

a) de stijging van het aantal vluchten op de rechtstreekse lijn Brussel-Gander of Brussel-New-York door de Sabena;

b) het binnen enkele maanden in dienst stellen van D.C. 7 en Boeing 707 — vliegtuigen waarvoor de reisvooruitzichten zich steeds hoger uitstrekken;

4^o Personeel noodzakelijk voor de luchthaven Gosselies waarvan de werking niet was voorzien op het ogenblik dat het organiek kader van 1947 werd opgemaakt.

Lasten van pensioenen.

De lasten van pensioenen voor 1957 belopen 725.000 frank. (De personeelsleden die werden overgenomen door de Regie der Luchtwegen van het Bestuur der Luchtvaart, vallen ten laste van de Regie).

RAPPORT RELATIF AUX CRÉDITS AFFECTÉS A LA RÉGIE DES VOIES AÉRIENNES.

Le projet de budget de la Régie des Voies Aériennes pour l'exercice 1957, qui nous est transmis par la Chambre des Représentants, prévoit des recettes de l'ordre de 622.452.000 francs et des dépenses se chiffrant à 645.904.000 francs.

Personnel.

Pour les rémunérations du personnel de cadre, le budget prévoit un montant de 81.812.000 francs, dont 80.409.000 francs pour le personnel statutaire et 1.403.000 francs pour le personnel recruté à titre temporaire.

Le personnel de la Régie des Voies Aériennes est rémunéré sur la base du statut pécuniaire des agents de l'Etat.

L'effectif est de 912 unités.

Le cadre fixé par l'arrêté du Régent du 24 octobre 1947 ne répond plus aux exigences du service. C'est ainsi que l'on s'est vu obligé de faire des nominations et d'accorder des promotions sans se soucier de voir si le cadre de 1947 possédait ou non les postes en question.

En ce qui concerne le personnel de complément, il est nécessaire d'engager d'urgence 56 unités nouvelles.

En l'occurrence, il s'agit surtout :

1^o de personnel d'entretien des aérodromes et de personnel radio, dont l'extension a été autorisée, mais n'a jamais été régularisée dans le cadre organique;

2^o de comptables, pour faire face à la décentralisation de la comptabilité rendue nécessaire par la loi du 16 mars 1954 instituant le contrôle sur certains organismes d'intérêt public;

3^o de personnel météo, qu'il est nécessaire de recruter par suite :

a) de l'augmentation du nombre des vols directs Bruxelles-Gander ou Bruxelles-New-York par la Sabena;

b) de l'emploi prévu dans quelques mois d'avions DC 7 et d'avions Boeing 707, dont les perspectives de route doivent s'étendre de plus en plus haut;

4^o du personnel nécessaire à la desserte de l'aérodrome de Gosselies, dont l'ouverture n'était pas prévue au moment de l'élaboration du cadre organique de 1947.

Charge de pensions.

Les charges de pensions pour 1957 sont passées à 725.000 francs (les agents repris par la Régie des Voies Aériennes de l'Administration de l'Aéronautique sont à la charge de la Régie).

Sociale dienst.

De kredieten bestemd voor de werking van de sociale dienst en welke acht afdelingen omvat, bedragen in totaal 510.000 frank.

Lokalen en materiaal.

Huur van lokalen, grondbelastingen en bijkomende lasten, raming 1.800.000 frank.

Huur van materiaal en meubilair.

Raming : 8.600.000 frank tegen 7.350.000 frank in 1956.

De vermeerdering is toe te schrijven aan het in dienst stellen van nieuwe telefonische en telegrafische verbindingen voor de automatische triangulatie voor het overseinen van meteorologische kaarten en rechtstreekse verbindingen tussen Melsbroek, Grimbergen, Gent en het Hoofdbestuur.

Voertuigen.

Raming : 3.000.000 frank.

Deze raming omvat een bedrag van 2.300.000 fr., voorzien voor de vernieuwing van 17 voertuigen, nl. : 6 jeeps, 4 kipwagens, 3 vrachtwagentjes en 4 tractors.

Deelneming aan de Internationale Tentoonstelling van Brussel in 1958.

De uitgave van 4.700.000 frank vertegenwoordigt de tweede schijf van een totaal bedrag van 11 miljoen 100.000 frank voor de kosten van deelneming van de Regie der Luchtwegen aan de Internationale Tentoonstelling van Brussel in 1958 (oprichten van een stand, controlecentrum, maquettes, enz.). Deze uitgave wordt gecompenseerd door een bijkomende tussenkomst van de Staat van 5.100.000 frank.

Onderhoud van de luchthavens en hun inrichtingen.

Raming : 5.000.000 frank tegen 12.000.000 frank in 1956.

De vermindering spruit voort uit het feit dat deze raming enkel de uitgaven voor gewoon onderhoud omvat. Geen nieuwe bijzondere uitgaven worden in 1957 voorzien.

Allerhande bureelonkosten.

Raming : 3.750.000 frank. Buiten de gewone bureelbenodigdheden omvat deze raming de aankoop van télétypes en registreerders van gesprekken (2.000.000 frank) en 900.000 frank voor telefoon en telegraaf.

Service social.

Les crédits destinés au fonctionnement du service social, qui comprend 8 sections, s'élèvent à un total de 510.000 francs.

Locaux et matériel.

Loyer des locaux, contributions foncières et charges supplémentaires. Prévision : 1.800.000 fr.

Location de matériel et de mobilier.

Evaluation : 8.600.000 francs contre 7.350.000 fr. en 1956.

L'augmentation résulte de l'adjonction de nouveaux circuits téléphoniques et télégraphiques pour la triangulation automatique, la transmission de cartes météorologiques et de liaisons directes entre Melsbroek, Grimbergen, Gand et l'Administration centrale.

Véhicules.

Evaluation : 3.000.000 de francs.

Cette prévision comprend un montant de 2.300.000 francs prévu pour le renouvellement de 17 véhicules, soit 6 jeeps, 4 bennes, 3 camionnettes et 4 tracteurs.

Participation à l'Exposition Internationale de Bruxelles de 1958.

La dépense de 4.700.000 francs représente la 2^e tranche d'un montant total de 11.100.000 francs, pour frais de participation de la Régie des Voies Aériennes à l'Exposition Internationale de Bruxelles de 1958 (érection d'un stand, centre de contrôle, maquettes, etc.). Cette dépense est compensée par une subvention supplémentaire à charge de l'Etat d'un montant de 5.100.000 francs.

Entretien des aérodromes et de leurs installations.

Evaluation : 5.000.000 de francs contre 12.000.000 de francs en 1956.

La diminution résulte du fait que cette prévision ne comporte que les dépenses d'entretien normal. Aucune dépense d'un principe nouveau n'est prévue pour 1957.

Frais de bureau généralement quelconques.

Evaluation : 3.750.000 francs. Outre les fournitures de bureau proprement dites, cette prévision comporte l'achat de télétypes et d'enregistreurs de communications (2.000.000 de francs) et 900.000 f. pour le téléphone et le télégraphe.

Onroerende goederen — Materiaal — Technische inrichtingen.

De werken van eerste aanleg omvatten :

1 ^o Uitgaven voor aankoop van gronden en onteigeningen voor een bedrag van fr.	29.300.000
2 ^o Aan de privaat nijverheid toe te vertrouwen werken voor een bedrag van	445.600.000
3 ^o Werken in regie voor een bedrag van	20.000.000
	Fr. 494.900.000

De werken aan de privaattijverheid toe te vertrouwen waarvan hierboven sprake zijn als volgt onderverdeeld :

a) *Veiligheidsdiensten :*

Meteorologie fr.	3.801.000
Radioleiding	16.620.000
Televerbindingen	3.079.000
	Fr. 23.500.000

b) *Diensten van de exploitatie :*c) *Nationale luchthaven Melsbroek :*

Oprichting en inrichting van gebouwen fr.	198.672.000
Inrichting van terreinen en wegenaanleggen van startbanen . . .	115.000.000
Bebakening, lichtsignalisatie en verlichting	24.628.000
	Fr. 338.300.000

d) *Andere luchthavens :*

Draineren en inrichting van terreinen, aanleggen van startbanen, rijwegen, lichtbebakening der banen, enz. fr.	82.300.000
	Fr. 445.600.000

Hiermede hebben wij de bijzonderste posten behandeld van het ontwerp der begroting voor 1957 van de Regie der Luchtwegen, dit voor wat de voorziene uitgaven betreft.

* *

Tijdens de zitting der Commissie van Verkeerswezen gehouden 30 Januari ll. en waarop het ontwerp der begroting voor het jaar 1957 werd behandeld, werd door de heer Minister van Verkeerswezen voorafgaandelijk een uiteenzetting gehouden over de verschillende diensten die tot zijn Departement behoren.

Aangaande de Regie der Luchtwegen bracht de Minister een hulde aan de directie en personeel dezer Regie voor het gepresteerde werk, wat soms

Immeubles — Matériel — Installations techniques.

Les travaux de premier établissement comportent :

1. Des dépenses pour l'acquisition de terrains et expropriations pour un montant de fr.	29.300.000
2. Des travaux à exécuter par l'industrie privée estimés à	445.600.000
3. Des travaux en régie pour un montant de	20.000.000
	Fr. 494.900.000

Les travaux à confier à l'industrie privée se décomposent comme suit :

a) *Services de sécurité :*

Météorologie fr.	3.801.000
Radioguidage	16.620.000
Télécommunications	3.079.000
	Fr. 23.500.000

b) *Services de l'exploitation . fr.* 1.500.000c) *Aéroport National de Melsbroek :*

Construction et aménagement de bâtiments fr.	198.672.000
Aménagement des terrains et des routes — Construction de pistes . .	115.000.000
Balisage, signalisation et éclairage .	24.628.000
	Fr. 338.300.000

d) *Autres aérodromes :*

Drainage et aménagement des plaines, construction de pistes, aires de stationnement, balisage lumineux des pistes, etc. fr.	82.300.000
	Fr. 445.600.000

Nous avons ainsi mentionné les principaux postes figurant au projet de budget de la Régie des Voies Aériennes pour 1957 en ce qui concerne les dépenses prévues.

* *

A la réunion tenue le 30 janvier dernier par la Commission des Communications et qui fut consacrée à l'examen du projet de budget pour l'année 1957, le Ministre a d'abord fait un exposé sur les différents services qui appartiennent à son Département.

Traitant de la Régie des Voies Aériennes, le Ministre a rendu hommage aux dirigeants et au personnel de cette Régie pour le travail accompli,

gebeurde in zeer moeilijke omstandigheden. Daarna verschaftte hij enige bijkomende inlichtingen die in een nota vervat waren en waarvan wij hier kennis geven :

Tengevolge van het invoeren van de straalvliegtuigen voor de burgerlijke dienst, moeten onze startbanen gans gewijzigd worden : zij moeten gebracht worden op een lengte van 3.200 à 3.400 meter en over een « impact » vermogen van 140 ton beschikken. Daarenboven, moet in het vooruitzicht van het drukke verkeer in 1958, een nieuwe startbaan aangelegd worden.

Op het gebied van de veiligheid stelt het invoeren van de straalvliegtuigen nog andere problemen ; nl. zij moeten, vermits zij op meer dan 8.000 meter hoogte verkeren, reeds in handen van de controle genomen worden, op 2 à 300 km. afstand. Tot hiertoe was de zone boven de 8.000 meter practisch voorbehouden aan de militaire vliegtuigen ; dit is nu gedaan en alzo wordt het vraagstuk nog ernstiger. Om het te verhelpen zal een nieuw radarsysteem moeten ingevoerd worden ; de bestellingen hiervoor zijn reeds gedaan.

Wat de eigenlijke luchthaven betreft, zijn de plannen nu helemaal klaar. Het programma van aanbouw zal verdeeld worden op verschillende jaren, maar zodanig dat wij voor 1958 over de nodige gebouwen zullen beschikken om de passagiers te ontvangen en de noodzakelijkste diensten te verzekeren.

In de andere landen stond men natuurlijk voor dezelfde vraagstukken. De gemeenteraad van Amsterdam werd alzo verplicht een bedrag van 2.600 miljoen Belgische frank ter beschikking te stellen voor de uitbouw van Schiphol. In Zwitserland, waar de stad Zurich nochtans over één van de modernste vlieghavens beschikt, werd eveneens een bedrag van 198 miljoen Zwitserse frank gestemd voor de uitbouw van de vlieghaven.

In Londen zijn er ernstige moeilijkheden ontstaan omdat er ernstige fouten begaan werden bij het opmaken van de plans. Dit euvel hebben wij willen verhinderen, en daarom werd het advies gevraagd van vele binnen- en buitenlandse autoriteiten op dit gebied.

De vlieghaven van Oostende neemt steeds uitbreiding, bijzonder tijdens de zomermaanden tengevolge van de luchtbrug tussen Engeland en het vaste land. Het vervoer van auto's is hier o.m. aanzienlijk gestegen. Nochtans, gezien de inspanningen gedaan te Melsbroek, zal het niet mogelijk zijn grote verbeteringen aan deze luchthaven te brengen.

Te Grimbergen wordt voor het ogenblik de vlieghaven bedreigd door een project van uitbouw van een elektrische centrale. Dit project voorziet schouwen van 110 tot 140 meter hoogte en de veiligheid zou hiermede ernstig in het gedrang gebracht worden. De Regie van Luchtwegen is dan ook in bespreking, ten einde alle verrassingen te voorkomen.

* * *

parfois dans des circonstances très difficiles. Après quoi, il a fourni quelques renseignements supplémentaires groupés dans une note et que nous reproduisons ci-dessous :

A la suite de l'introduction des avions à réaction dans les services civils, nos pistes d'envol doivent être complètement transformées. Elles doivent être portées à une longueur de 3.200 à 3.400 mètres et être en mesure de recevoir un impact de 140 tonnes. En outre, il est indispensable d'aménager une nouvelle piste, en prévision du trafic intense de 1958.

Dans le domaine de la sécurité, l'introduction des avions à réaction pose encore d'autres problèmes : en effet, puisqu'ils volent normalement à plus de 3.000 mètres de hauteur, et, étant donné leur vitesse, ils doivent être pris en charge par le contrôle territorial à deux ou trois cents kilomètres de distance. Jusqu'à présent, la zone au-dessus des 8.000 mètres était pratiquement réservée à l'aviation militaire ; ceci est maintenant résolu et le problème se pose ainsi avec plus d'acuité. Un nouveau système de radar devra être instauré en vue d'y obvier ; les commandes ont déjà été passées.

En ce qui concerne l'aérogare proprement dite, les plans sont maintenant au point. Le programme de construction sera réparti sur plusieurs années, mais de telle sorte qu'on disposera en 1958 des bâtiments indispensables pour assurer l'accueil des passagers et pour disposer des services les plus nécessaires.

Dans d'autres pays, on s'est trouvé évidemment devant les mêmes problèmes. Le Conseil Communal d'Amsterdam a dû ainsi mettre un montant de 2.600 millions de francs belges à la disposition de l'aérodrome de Schiphol en vue de son extension. En Suisse, où la ville de Zurich dispose cependant d'un aérodrome des plus modernes, un montant de 198 millions de francs suisses a été voté en vue des travaux d'extension.

A Londres, des difficultés ont surgi parce que des fautes importantes ont été commises lors de l'élaboration des plans. Nous voulons éviter cet inconvénient et à cet effet, nous avons demandé l'avis de nombreux spécialistes belges et étrangers.

L'aérodrome d'Oostende accroît constamment son activité, surtout pendant les mois d'été, en raison du pont aérien qui fonctionne alors entre l'Angleterre et le continent. Le transport d'autos a notamment augmenté dans de fortes proportions. Cependant, étant donné l'effort fait en vue de la réalisation de l'aérogare nationale à Melsbroek, il ne sera pas possible cette année d'apporter de grandes améliorations à cet aérodrome.

L'aérodrome de Grimbergen est actuellement menacé par le projet de construction d'une centrale électrique. Ce projet prévoit des cheminées de 110 à 140 mètres de hauteur et la sécurité serait, de ce fait, fortement compromise. La Régie des Voies Aériennes est actuellement en pourparlers afin d'éviter toute surprise en ce domaine.

* * *

Door een commissielid werden de volgende vragen gesteld :

1. Wat werd er beslist aangaande de bouw van het luchthavenstation te Melsbroek ?
2. Wie is de meester van het werk ?
3. Welke zijn de architecten ? Welke zijn de aannemers ?
4. Onder welke vorm ging de aanbesteding door ? Wat is het bedrag er van ?

ANTWOORD.

In acht genomen enerzijds de hoogdringendheid en het belang van de werken, anderzijds het beperkt personeel waarover de R.L.W. beschikt, werd een conventie afgesloten tussen de Sabena en de R.L.W. waarbij deze laatste opdracht geeft aan de Sabena voor de rekening van de R.L.W. de nodige installaties te doen oprichten om het verkeer normaal te verzekeren in 1958 en over de onontbeerlijke diensten te beschikken in 1959 als reactievliegtoegen in lijn zullen gesteld worden.

De studies met betrekking op de bouw van het luchthavenstation werden toevertrouwd aan de architecten G. Bontinck, M. Brunfaut en J. Moutschen op voorstel van een Commissie van Advies ingesteld met het oog op de verwezenlijking van het luchthavenstation.

De grondwerken werden voor een bedrag van 2.500.000 frank toevertrouwd aan de Firma Picavet na een openbare aanbesteding.

De fonderingen werden toevertrouwd na een onderhandse overeenkomst aan de Firma Franki voor een bedrag van 45 miljoen.

Voor de gedeelten van de gebouwen die zullen opgericht worden voor 1958 werd een oproep gedaan op 2 Februari aan al de ondernemers aangenomen in de klasse 8 (afdeling gebouwen). De opening van de aanbestedingen zal doorgaan op 26 Februari 1957.

* *

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
E. VERGEYLEN.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

Un commissaire a posé les questions suivantes :

1. Que fut-il décidé en ce qui concerne la construction de l'aérogare de Melsbroek ?
2. Quel est le maître de l'ouvrage ?
3. Quels sont les architectes ? Quels sont les entrepreneurs ?
4. Sous quelle forme a eu lieu l'adjudication ? Quel est le montant de celle-ci ?

RÉPONSE.

Considérant l'urgence et l'importance des travaux d'une part, et le personnel réduit dont dispose la R.V.A. d'autre part, une convention a été conclue entre la Sabena et le Régie, aux termes de laquelle celle-ci charge la Sabena de faire construire pour le compte de la R.V.A. les installations nécessaires pour assurer l'écoulement du trafic en 1958 et pour disposer des services indispensables en 1959 lorsque les quadriréacteurs seront mis en ligne.

Les études relatives à la construction de l'aérogare ont été confiées aux architectes G. Bontinck, M. Brunfaut et J. Moutschen sur proposition d'une Commission consultative instituée pour la réalisation de l'aérogare.

Les terrassements pour un montant de 2 millions 500.000 francs ont été confiés à la Firma Picavet, après adjudication publique.

Les fondations ont été confiées par un marché de gré à gré à la Firma Franki pour un montant de 45 millions.

Pour les parties de bâtiments qui seront construites pour 1958, un appel a été lancé le 2 février dernier à tous les entrepreneurs agréés dans la classe 8 (catégorie bâtiments). L'ouverture des soumissions aura lieu le 26 février 1957.

* *

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
E. VERGEYLEN.

Le Président,
A. DE BLOCK.

RAPPORT RELATIF AU BUDGET DE L'OFFICE NATIONAL POUR L'ACHEVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Exécution du budget de 1956.

Les dépenses de l'O.N.J. avaient été estimées à 499.099.000 francs pour l'exercice 1956.

Les crédits sollicités et prévus au budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de l'Etat pour l'exercice 1956 s'élevaient à 360.000.000 de francs, la différence devant être couverte, d'une part, par le solde de crédits antérieurs, soit 87.006.000 francs et, d'autre part, par les recettes propres de l'O.N.J., soit 52.093.000 francs.

En réalité, l'O.N.J. a disposé en 1956 des moyens de trésorerie suivants :

— solde sur crédits antérieurs à 1956	fr. 237.929.261,96
— recettes propres réalisées en 1956	109.829.528,45
— crédit alloué pour 1956	360.000.000,—

Au total . . fr. 707.758.790,41

Comme par ailleurs, les dépenses se sont élevées à . . . fr. 337.371.046,60

Il reste au 1^{er} janvier 1957 un disponible de . . . fr. 370.387.743,81

La différence entre la prévision des dépenses (499.099.000 francs) et le résultat enregistré à fin 1956 (fr. 337.371.046,60) s'explique notamment par les faits suivants :

1^o par note du 15 septembre 1956, M. le Ministre des Communications a fait savoir à l'O.N.J. qu'en exécution des décisions arrêtées par le Comité Ministériel du Budget, et compte tenu des résultats enregistrés pendant le premier semestre, les décaissements pour 1956 étaient plafonnés à 348,3 millions;

2^o certains travaux n'ont pu être commencés en 1956 ou n'ont pas été exécutés au rythme présumé et sont entièrement ou en partie reportés sur l'année 1957. Il s'agit notamment des postes suivants :

VERSLAG BETREFFENDE DE BEGROTING VAN HET NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING VAN DE NOORD-ZUID-VERBINDING.

Uitvoering van de begroting 1956.

Voor het dienstjaar 1956 waren de uitgaven van het N.B.V. geraamd op 499.099.000 frank.

De op de Rijksbegroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956 aangevraagde en uitgetrokken kredieten bedroegen 360.000.000 frank, terwijl het verschil moest gedekt worden, enerzijds, door het saldo van vroegere kredieten, d.i. 87.006.000 frank, en, anderzijds, door de eigen ontvangsten van het N.B.V., d.i. 52.093.000 frank.

In werkelijkheid heeft het N.B.V. in 1956 over de volgende kasmiddelen beschikt :

— saldo van kredieten van vóór 1956	fr. 237.929.261,96
— eigen ontvangsten in 1956	109.829.528,45
— voor 1956 toegekend krediet	360.000.000,—

In totaal . . fr. 707.758.790,41

Daar, anderzijds, de uitgaven hebben bedragen . . . fr. 337.371.046,60

Blijft er op 1 Januari 1957 een beschikbaar saldo van . fr. 370.387.743,81

Het verschil tussen de geraamde uitgaven (499.099.000 frank) en het einde 1956 geboekte resultaat (fr. 337.371.046,60) is onder meer te verklaren door de volgende feiten :

1^o bij nota van 15 September 1956 heeft de Minister van Verkeerswezen aan het N.B.V. laten weten, dat, ter uitvoering van de door het Ministerieel Begrotingscomité getroffen beslissingen en rekening gehouden met de tijdens het eerste halfjaar geboekte resultaten, de uitgaven voor 1956 niet meer dan 348,3 miljoen mochten bedragen;

2^o sommige werken konden in 1956 niet worden aangevangen of werden niet in het verwachte tempo uitgevoerd en zijn geheel of gedeeltelijk op het jaar 1957 overgedragen. Het zijn o.m. de volgende :

	Prévu au budget <i>Op de begroting uitgetrokken</i>	Dépensé en réalité <i>In werkelijkheid uitgegeven</i>
(en millions de francs — in millioenen franken)		
TRAVAUX GÉRÉS PAR L'O.N.J. — DOOR HET N.B.V. BEHEERDE WERKEN :		
— Modification de la voirie entre l'Eglise de la Chapelle et la rue de Loxum. — <i>Wijziging van de wegen gelegen tussen de Kapellekerk en de Loxumstraat . . .</i>	21	2,4
— Equipement mécanique du Tri-postal de Bruxelles-Midi. — <i>Mechanische uitrusting voor het sorteergebouw te Brussel-Zuid . . .</i>	35	22,5
TRAVAUX GÉRÉS PAR LA S.N.C.B. — DOOR DE N.M.B.S. BEHEERDE WERKEN :		
Bruxelles-Nord. — Brussel-Noord :		
bâtiments — <i>gebouwen</i>	45	25,3
Bruxelles-Midi. — Brussel-Zuid :		
bâtiments — <i>gebouwen</i>	160	89,5
Expropriations. — <i>Onteigeningen</i>	75,2	40,4

Travaux réalisés en 1956. — Etat d'avancement des entreprises.

I. — TRAVAUX GÉRÉS PAR L'O.N.J.

Elargissement et remaniement de la rue du Progrès.

Ces travaux ont fait l'objet de deux entreprises distinctes ; la première intéresse les travaux compris entre la Place Rogier et la nouvelle gare du Nord, la seconde concerne la voirie comprise entre la gare et l'avenue de la Reine, Par la même occasion, il a été procédé à la mise en site propre des tramways et à l'aménagement de la gare des tramways sur l'esplanade devant la gare; celle-ci a été mise en service le 27 juin 1956, au moment de la mise en exploitation de la salle des guichets du chemin de fer située au même niveau.

Elargissement de la rue de Brabant entre le passage inférieur de la Jonction et la Place Rogier.

Ce travail, commencé au cours du second semestre de 1956 était presque achevé à la fin de l'année; en même temps la voie des tramways a été mise dans l'axe de la nouvelle artère.

Aménagement du terrain de l'ancienne gare du Nord.

Suite à une décision gouvernementale, la moitié Sud du terrain en question a été vendue; une rue raccordant les rues du Progrès et de Brabant et séparant les moitiés Nord et Sud du terrain a été réalisée.

Démolition d'immeubles et aménagement de l'espace situé devant la nouvelle gare du Nord.

Les immeubles appartenant à l'O.N.J. dans ce secteur ont progressivement été libérés de leurs occupants et démolis. Les terrains devenus disponibles seront aménagés à titre provisoire avant l'exposition de 1958.

Les premiers travaux sont en cours.

Parachèvement des passages inférieurs des rues de Brabant et des Plantes.

La mise en adjudication a eu lieu et les travaux ont été commencés en décembre 1956; ils seront achevés vers le milieu de 1957.

Construction d'une artère nouvelle dans le Jardin Botanique.

L'O.N.J. chargé du réaménagement du Jardin à la suite des travaux de la Jonction, a étudié et réalisé pour compte du Fonds des Routes les ouvrages d'art nécessaires à la création d'une voirie longeant le Boulevard du Jardin Botanique depuis la rue Royale jusqu'à la rue Gineste.

Werken uitgevoerd in 1956. — Stand van de werken.

I. — WERKEN BEHEERD DOOR HET N.B.V.

Verbreding en omwerking van de Vooruitgangstraat.

Voor die werken werden twee afzonderlijke aanemingen uitgeschreven; een voor de werken tussen het Rogierplein en het nieuwe Noordstation en een voor de wegen gelegen tussen het station en de Koninginnelaan. Deze gelegenheid werd te baat genomen om voor de tramwegen eeneigen rijbaan aan te leggen en het tramstation op het plein vóór het station in orde te brengen; dit station is op 27 Juni 1956 voor de dienst opengesteld, gelijktijdig met de gelijkvloers gelegen loketzaal van de spoorwegen.

Verbreding van de Brabantstraat tussen de onderdoorgang van de Verbinding en het Rogierplein.

Dit werk werd in het begin van het tweede halfjaar 1956 aangevat en was op het einde van het jaar bijna voltooid; terzelfder tijd werden de tramsporen in de aslijn van de nieuwe verkeersader gelegd.

In orde brengen van het terrein van het vroeger Noordstation.

Ingevolge een Regeringsbeslissing is de zuidelijke helft van dat terrein verkocht geworden; een straat die de Vooruitgangstraat met de Brabantstraat verbindt en de noordelijke van de zuidelijke helft van het terrein scheidt, werd aangelegd.

Slopen van gebouwen en in orde brengen van de ruimte vóór het nieuwe Noordstation.

De in die sector gelegen gebouwen van het N.B.V. werden geleidelijk verlaten door de bewoners en gesloopt. De beschikbaar gekomen terreinen zullen voorlopig aangelegd worden vóór de tentoonstelling van 1958.

De eerste werken zijn in uitvoering.

Voltooiing van de onderdoorgangen van de Brabant- en de Plantenstraat.

De aanbesteding heeft plaats gehad en de werken worden in December 1956 begonnen; zij zullen omstreeks midden 1957 voltooid zijn.

Aanleg van een nieuwe verkeersader in de Kruidtuin.

Het N.B.V. is ermede belast de Tuin na de werken voor de Verbinding opnieuw geschikt te maken en heeft dan ook de studie en de uitvoering, voor rekening van het Wegenfonds, op zich genomen van de nodige kunstwerken voor het aanleggen van een nieuwe weg die langs de Kruidtuinlaan loopt van aan de Koninklijkestraat tot aan de Ginestestraat.

L'Office intervient dans les dépenses globales de l'ordre de 35 millions à concurrence du coût du parachèvement du passage pour véhicules passant sous le Boulevard précité et d'un passage pour piétons (coût forfaitaire : 2.549.901 francs), la réalisation de ces derniers ouvrages étant une conséquence de la Jonction.

Ces travaux ont été commencés en août 1956 et leur achèvement est prévu pour septembre 1957.

Modifications d'alignements et de niveaux de voirie entre l'Eglise de la Chapelle et la Place Albertine.

L'appropriation du Boulevard de la Jonction en vue de répondre aux nouveaux courants de circulation qui s'établiront après l'aménagement du Mont des Arts nécessite l'élargissement de la voirie dans le secteur sous rubrique et la création d'un passage supérieur à la Place de la Justice.

L'O.N.J. avait, il y a quelques années, proposé la création d'un tel ouvrage, mais à l'époque, sa suggestion n'avait pas été retenue.

Dans le courant de 1955, l'Administration des Routes ayant étudié la création d'une liaison entre l'Avenue Louise et le Boulevard de la Jonction a proposé la création du passage supérieur de la Place de la Justice. Le Gouvernement s'est rallié à cette proposition et a décidé de confier l'exécution des ouvrages à l'O.N.J.

Ceux-ci se combinent également avec des accès au parking souterrain construit par l'Administration des Bâtiments sous l'esplanade du Mont des Arts. Les démolitions d'immeubles nécessaires à la réalisation des ouvrages ont commencé en septembre et les travaux de génie civil et de voirie ont commencé en novembre 1956; ils doivent être achevés au début de 1958.

Parachèvement des locaux sous-voies à Bruxelles-Midi.

Tous les travaux de parachèvement des locaux du grand quadrilatère sous voies compris entre la rue de l'Argonne et la nouvelle gare du Midi ont été achevés vers le milieu de 1956. Ils comprennent des bureaux publics pour l'Administration des Postes et la R.T.T., à front de l'Avenue Fonsny; une gare pour autobus; des locaux pour un poste de police de la commune de Saint-Gilles et d'autres à destination de boutiques, bureaux ou vitrines d'exposition.

Les bureaux publics des P.T.T. sont en exploitation.

La gare pour autobus a été remise à la S.N.C.B. qui doit assurer sa mise en valeur et le poste de Police est occupé par les services intéressés.

Het Bureau draagt in de globale uitgaven van ongeveer 35 miljoen bij tot beloop van de kosten van de voltooiing van de voertuigentunnel onder voormelde laan en van een voetgangerstunnel (forfaitaire prijs : 2.549.901 frank), daar deze laatste werken een uitvloeisel van de Verbinding zijn.

Die werken werden in Augustus 1956 aangevat en hun voltooiing kan verwacht worden tegen September 1957.

Wijziging van rooilijnen en wegniveau's tussen de Kapellekerk en het Albertinaflein.

Opdat de Verbindingslaan zal kunnen voorzien in de nieuwe verkeersstromen die na de geschiktmaking van de Kunstberg zullen ontstaan, is het nodig de wegen in de bedoelde sector te verbreden en een bovenkruising op het Gerechtsplein te bouwen.

Het N.B.V. had enkele jaren geleden de uitvoering van een dergelijk werk voorgesteld, doch zijn voorstel werd toen niet in aanmerking genomen.

In de loop van 1955 heeft het Bestuur der Wegen, na het aanleggen van een verbinding tussen de Louisalaan en de Verbindingslaan te hebben bestudeerd, voorgesteld de overkruising op het Gerechtsplein te bouwen. De Regering heeft zich bij dat voorstel aangesloten en beslist de uitvoering van de werken aan het N.B.V. op te dragen.

Die werken gaan ook gepaard met het aanleggen van de toegangswegen naar de ondergrondse parking die door het Bestuur der Gebouwen onder het plein van de Kunstberg gebouwd zal worden. Het slopen van gebouwen met het oog op de uitvoering van de kunstwerken is begonnen in September 1956, en de werken van burgerlijke bouwkunde en van wegeaanleg in November 1956; zij moeten in het begin van 1958 voltooid zijn.

Voltooiing van de lokalen onder de sporen te Brussel-Zuid.

Al de werken tot voltooiing van de lokalen van de grote vierhoek onder de sporen tussen de Argonnestraat en het nieuw Zuidstation zijn omstreeks midden 1956 klaargekomen. Zij omvatten openbare kantoren voor het Bestuur der Posterijen en de R.T.T., aan de Fonsnylaan; een autobusstation; lokalen voor een politiepost van de gemeente Sint-Gillis en andere voor winkels, kantoren of uitstallampen.

De openbare kantoren van P.T.T. zijn in gebruik.

Het autobusstation is overgedragen geworden aan de N.M.B.S., die voor de exploitatie er van moet zorgen, en de betrokken diensten hebben hun intrek genomen in de politiepost.

Les autres locaux sont, pour la plupart, occupés à titre précaire par l'Administration des Postes qui y a installé les Services du Tri-Postal destinés à déménager en 1958 dans le nouveau bâtiment en cours de construction à proximité.

Tunnel pour véhicules à l'Avenue Fonsny.

Cet ouvrage, compris entre la rue d'Angleterre et l'Avenue de la Porte de Hal, a été mis en adjudication au début de 1956. L'achèvement des travaux qui comportent également des réaménagements importants de voirie, interviendra en avril 1957.

Elargissement de l'Avenue Fonsny.

Le recul de la limite des installations ferroviaires vers l'intérieur de la gare permet d'élargir de 5 m. l'Avenue Fonsny, depuis la rue d'Angleterre jusqu'au delà de l'entrée de l'Avenue Van Volxem sur le territoire de Forest et de procéder à la mise en site propre des voies de tramways le long du trottoir côté chemin de fer. Ce travail s'effectue en phases successives à cause de la présence des chantiers empiétant sur la voirie (bâtiments administratifs de la S.N.C.B., bâtiment du Tri-Postal). La voirie définitive, réalisée partiellement en 1956, sera achevée en 1957.

Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi.

En vue de faciliter la circulation générale aux abords de la Gare du Midi, il a été décidé de mettre les tramways en tunnel entre l'extrémité Sud du Boulevard du Centre et la Gare des Tramways près de la Station Bruxelles-Midi.

De cette façon on supprime le recoupement à niveau du trafic des lignes Nord-Sud de tramways avec la circulation automobile du Boulevard extérieur et de la rue d'Argonne; de plus, la surface de la voirie étant libérée de la présence des tramways dans tout le secteur intéressé devient entièrement disponible pour la circulation et la parage des voitures automobiles.

L'ensemble comporte un tunnel d'environ 300 m. de longueur, ainsi que 4 rampes d'accès situées respectivement au Boulevard Lemonnier, au Boulevard du Midi, au Boulevard Jamar et à l'entrée de la Gare des tramways.

Les travaux de construction des ouvrages souterrains situés aux abords du carrefour Boulevard du Midi-Boulevard Maurice Lemonnier destinés à compléter le complexe des tunnels pour tramways ont commencé en septembre 1954. Ils s'exécutent en 5 phases successives de manière à pouvoir maintenir les circulations des tramways, autos et piétons et assurer le fonctionnement normal des égouts collecteurs importants recoupés par le tunnel. Les

De andere lokalen zijn voor het merendeel voorlopig betrokken door het Bestuur der Posterijen, dat er de sorteerdiensten heeft in ondergebracht welke bestemd zijn om in 1958 overgebracht te worden naar het gebouw dat niet ver van daar wordt opgetrokken.

Voertuigtunnel onder de Fonsnylaan.

Dit tussen de Engelandstraat en de Hallepoortlaan uit te voeren kunstwerk is in het begin van 1956 aanbesteed geworden. De werken, waarmede tevens aanzienlijke wijzigingen in de inrichting van de wegen gepaard gaan, zullen in April 1957 voltooid zijn.

Verbreiding van de Fonsnylaan.

Daar de spoorweginstallaties naar de binnenkant van het station achteruit gebracht zijn, kan de Fonsnylaan 5 m. verbreed worden van aan de Engelandstraat tot voorbij de ingang aan de Van Volxemiaan op het grondgebied van Vorst en kunnen de tramsporen in eigen rijbaan langs het trottoir kant spoorweg gelegd worden. Dit werk geschiedt in achtereenvolgende stadia wegens de bouwplaatsen die een deel van de weg in beslag nemen (administratieve gebouwen van de N.M.B.S., postsorteergebouw). De in 1956 gedeeltelijk aangelegde definitieve wegen zullen in 1957 algeheel voltooid zijn.

Tramtunnel te Brussel-Zuid.

Om het algemeen verkeer in de onmiddellijke omgeving van het Zuidstation te vergemakkelijken is besloten geworden de trams onder de grond te doen rijden tussen het zuidelijk eindpunt van de Centrumlaan en het Tramstation nabij het spoorwegstation Brussel-Zuid.

Op die wijze zullen de tramlijnen Noord-Zuid het autoverkeer van de Buitenbaan en de Argonnestraat niet meer op het straatniveau snijden; wat meer is, daar er in geheel de betrokken sector geen tramlijnen meer in het wegooppervlak lopen, komt dit laatste algeheel beschikbaar voor het verkeer en het parkeren van auto's.

Het geheel omvat een ongeveer 300 m. lange tunnel, alsmede 4 opritten, respectievelijk gelegen aan de Lemonnierlaan, de Zuidlaan, de Jamarlaan en aan de ingang van het Tramstation.

De bouw, in de onmiddellijke nabijheid van het kruispunt Zuidlaan-Maurice Lemonnierlaan, van ondergrondse kunstwerken tot aanvulling van het complex der tunnels voor tramwegen werden aangevat in September 1954. Zij geschieden in 5 achtereenvolgende stadia en wel zodanig dat het verkeer van tramwegen, auto's en voetgangers, evenals de normale werking van de grote moerriolen die de tunnel snijden, kan gehandhaafd blijven. De eerste

deux premières phases se sont réalisées endéans les délais contractuels; la troisième était en cours fin 1956.

L'achèvement complet des travaux doit intervenir fin 1957.

Voiries et parkings à Bruxelles-Midi.

Les voiries définitives se réalisent progressivement au fur et à mesure de la libération des terrains nécessaires et l'achèvement d'autres travaux connexes. En même temps, on procède à la construction des égouts publics.

La mise à largeur définitive de la voirie reliant, sous les voies du chemin de fer, la rue Théodore Verhaegen à la rue des Vétérinaires est achevée.

La réalisation des égouts et d'une partie de la voirie nouvelle dans le secteur compris entre la rue de France, la rue d'Argonne et la Place Bara est en cours. La voirie aura son aspect définitif dans ce secteur avant la fin de l'année 1957.

Maison de la Presse.

Les travaux de construction et d'aménagement intérieur et extérieur de la Maison de la Presse dans les immeubles n^{os} 25-27 rue du Marché aux Herbes et n^{os} 4-6 Petite rue au Beurre étaient complètement achevés en mai 1956.

L'inauguration des locaux remis à l'Union Professionnelle de la Presse Belge, a eu lieu le 4 juin 1956 en présence de S.M. le Roi et de nombreuses personnalités.

Démontage de la façade de la Chapelle Sainte-Anne.

En accord avec la Commission des Monuments et des Sites et de diverses administrations intéressées, l'O.N.J. a décidé de démonter pierre par pierre la façade de la Chapelle Sainte-Anne et de la réédifier devant un bâtiment nouveau à construire contre la face latérale Ouest de l'Eglise de la Madeleine. Par la même occasion, cette Eglise sera restaurée.

Le démontage de la façade de la Chapelle était achevée en novembre 1956.

Bâtiment pour le Tri-Postal à Bruxelles-Midi.

La construction de ce bâtiment situé en bordure des installations ferroviaires à l'Avenue Fonsny a commencé. M. le Ministre des Communications en a posé la première pierre le 19 avril 1956. Les travaux de gros œuvre doivent être achevés au mois de mai 1957.

La commande de l'équipement électro-mécanique de manutention a été passée à deux importantes firmes belges spécialisées travaillant en association momentanée. La construction en atelier de cet équipement est en cours et le montage sur place de la partie des installations reliant les quais de la gare du Midi au bâtiment du Tri-Postal a commencé en août 1956.

Deux stadia zijn binnen de contractuele termijnen uitgevoerd; de derde was einde 1956 in uitvoering.

De werken moeten einde 1957 algeheel voltooid zijn.

Wegen en parkeerplaatsen te Brussel-Zuid.

De definitieve wegen worden geleidelijk aangelegd naarmate de nodige gronden vrijkomen en andere er mee verband houdende werken voltooid zijn. De openbare riolering wordt terzelfder tijd aangelegd.

De weg die, onder de spoorweg door, de Theodore Verhaegenstraat met de Veeartsen, straat verbindt, is op zijn definitieve breedte gebracht.

De riolering en een gedeelte van de nieuwe wegen in de sector tussen de Frankrijkstraat, de Argonnestraat en het Baraplein is in uitvoering. In die sector zullen de wegen hun definitief aspect hebben vóór het einde van het jaar 1957.

Pershuis.

De werken voor het bouwen en de binnen- en buiteninrichting van het Pershuis in de gebouwen aan de Grasmarkt n^{rs} 25-27, en aan de Korte Boterstraat, n^{rs} 4-6, waren algeheel voltooid in Mei 1956.

De inwijding van de aan de Beroepsvereniging der Belgische Pers overgedragen lokalen had op 4 Juni 1956 plaats in tegenwoordigheid van Z.M. de Koning en van talrijke personaliteiten.

Demonteren van de gevel der Sint-Annakapel.

In overleg met de Commissie voor Monumenten en Landschappen en met verschillende betrokken besturen heeft het N.B.V. beslist de gevel van de Sint-Annakapel steen voor steen af te breken en hem opnieuw op te trekken vóór een nieuw gebouw dat tegen de westelijke zijkant van de Magdalena-kerk zal opgetrokken worden. Die gelegenheid zal te baat genomen worden om de kerk te restaureren.

Het demonteren van de gevel van de kapel was in November 1956 voltooid.

Postsorteergebouw te Brussel-Zuid.

De werken voor het optrekken van dit gebouw langs de spoorweginstallaties aan de Fonsnylaan zijn begonnen. De Minister van Verkeerswezen heeft de eerste steen ervan gelegd op 19 April 1956. De ruwbouw moet in de maand Mei 1957 klaar zijn.

De electromechanische behandelingsuitrusting is besteld geworden bij twee grote gespecialiseerde Belgische firma's die zich tijdelijk geassocieerd hebben. Die uitrusting wordt thans in de werkplaatsen gebouwd en met het monteren ter plaatse van het geddeltte der installaties tussen de perrons van het Zuidstation en het postsorteergebouw is in Augustus 1956 een aavang gemaakt.

En vue de hâter la mise en service des installations de tri, l'O.N.J. a confié, par convention spéciale, à l'entrepreneur du gros-œuvre, la mission d'entrepreneur général des travaux de parachèvement du bâtiment et l'a chargé en même temps de la coordination des autres entreprises de manutention et autres équipements (chauffage, ascenseurs, etc.).

La commande de la plus grande partie des travaux de parachèvement a été passée sur base d'appels à la concurrence organisés par corps de métier (carrelages, menuiseries extérieures, installations sanitaires, volets, etc.).

Quelques marchés importants restaient à conclure fin 1956 (menuiseries intérieures, peintures, etc.).

II. — TRAVAUX GÉRÉS PAR LA S.N.C.B.

Gare de Bruxelles-Midi.

Bâtiment administratif avenue Fonsny.

Le parachèvement de ce bâtiment a été achevé en 1956. L'occupation du bâtiment a débuté le 1^{er} janvier 1957.

Quais.

Les quais 19 et 20 sont encore exploités en cul-de-sac côté Jonction. Le quai 21 a été mis en exploitation, également en cul-de-sac côté Jonction en octobre 1956. L'abri-parapluie de ce quai était en cours de montage fin 1956.

Mur de soutènement au droit du Tri-Postal.

Cet ouvrage a été achevé fin 1956.

Bâtiment à usages divers.

Les fondations du bâtiment ont été réalisées en 1956 et les travaux de gros-œuvre y compris portes extérieures et fenêtres ont débuté en novembre de la même année.

Parachèvement des parties sous voies des bâtiments de la gare, côté avenue Fonsny.

Ces travaux ont été achevés en 1956.

Conduites de chauffage à distance.

Les conduites-mères devant relier la chaufferie de Forest au complexe de la gare du Midi ont été posées et ont permis la mise en service de la dite chaufferie pour l'hiver 1956-1957.

Met het oog op een spoediger ingebruikneming van de sorteerinstallaties heeft het N.B.V., bij speciale overeenkomst, de opdracht van algemeen aannemer van de werken voor het voltooiën van het gebouw toevertrouwd aan de aannemer van de ruwbouw en hem terzelfder tijd belast met de coördinatie van de andere werken inzake behandeling en uitrusting (verwarming, liften, enz.).

Het grootste gedeelte van de voltooiingswerken is besteld geworden ingevolge beroepen op de mededinging die per ambacht (vloeren, buitenschrijnwerk, sanitaire installaties, luiken, enz.) worden gedaan.

Einde 1956 moesten nog enkele belangrijke overeenkomsten gesloten worden (binnenschrijnwerk, schilderwerk, enz.).

II. — DOOR DE N.M.B.S. BEHEERDE WERKEN.

Station Brussel-Zuid.

Administratief gebouw Fonsnylaan.

Dat gebouw is in 1956 voltooid geworden. Het is in gebruik genomen vanaf 1 Januari 1957.

Perrons.

De perrons 19 en 20 lopen nog altijd uit op een doodspoor kant Verbinding. Perron 21 is in October 1956 in gebruik genomen, eveneens als doodspoor kant Verbinding. Einde 1956 was men bezig het schuildak op dit laatste perron te monteren.

Steunmuur ter hoogte van het Postsorteergebouw.

Dit werk was einde 1956 voltooid.

Gebouw voor diverse doeleinden.

De fondamente van het gebouw werden in 1956 uitgevoerd en de werken voor de ruwbouw, buitendeuren en vensters inbegrepen, werden in November van hetzelfde jaar aangevat.

Voltooiing van de onder de sporen gelegen gedeelten van de stationsgebouwen, kant Fonsnylaan.

Die werken werden in 1956 voltooid.

Leidingen voor de verwarming op afstand.

De moerleidingen die de stookplaats te Vorst met het complex van het Zuidstation moeten verbinden, zijn gelegd, zodat die stookplaats voor de winter 1956-1957 in bedrijf kon gesteld worden.

Aménagement des quais et du couloir à bagages en vue de l'installation de la manutention électromécanique du Tri-Postal.

Les travaux de percement des quais et du couloir ainsi que la confection des goulottes en béton armé ont été achevés en novembre 1956.

Gare de Bruxelles-Nord.

Parachèvement du bâtiment des recettes.

Les travaux de parachèvement des locaux situés au niveau de l'esplanade (grand hall, etc.) étaient achevés fin 1956; leur état d'avancement avait permis la mise en service du hall le 27 juin 1956.

Chauffage du nouveau bâtiment des recettes.

Les travaux ont été terminés en 1956.

Pavage et aménagement des rampes d'accès à l'esplanade ainsi que de la zone réservée aux tramways.

Ces aménagements ont été terminés pour permettre la mise en service précitée du 27 juin 1956.

Crédits de 1957.

Le programme de travail de l'O.N.J. résultant du compte de prévision de 1957, conduisait à une dépense de 495.765.000 francs. Compte tenu des recettes propres de l'O.N.J. (estimées à 103.961.000 fr. et d'un solde disponible estimé à 371.804.000 fr., il fut sollicité un crédit de 20 millions.

En exécution des décisions financières adoptées par le Conseil de Cabinet du 30 novembre 1956, le programme de décaissements de l'O.N.J. pour l'exercice 1957 a été arrêté à 405.665.000 francs.

Programme pour 1957.

I. — TRAVAUX GÉRÉS PAR L'O.N.J.

a) Continuation d'entreprises en cours à fin 1956 (voir « Travaux réalisés en 1956 »).

- Aménagement de l'espace situé devant l'esplanade de la nouvelle gare du Nord.
- Parachèvement des passages inférieurs de la rue de Brabant et de la rue des Plantes.
- Construction d'une artère nouvelle dans le Jardin Botanique.
- Modifications d'alignements et de niveaux de voirie entre l'Eglise de la Chapelle et la Place Albertine.

Inrichting van de perrons en de bagagegang met het oog op de electromechanische behandelingsinstallatie voor het Postsorteergebouw.

De werken voor het doorgraven van de perrons en het graven van de gang alsmede voor het gieten van de goten in gewapend beton waren voltooid in November 1956.

Station Brussel-Noord.

Voltooing van het ontvanggebouw.

De voltooiingswerken van de gelijkvloers met het plein gelegen lokalen (grote hal, enz.) waren einde 1956 klaar; zij waren zodanig gevorderd dat de hal op 27 Juni 1956 kon in dienst genomen worden.

Verwarming van het nieuw ontvanggebouw.

De werken zijn gereedgekomen in 1956.

Bestrating en inrichting van de opritten naar het plein alsmede van de strook voor de trams.

Ingevolge de voltooiing van die werken kon voormelde ingebruikneming op 27 Juni 1956 plaats hebben.

Kredieten voor 1957.

Het werkprogramma van het N.B.V. voortvloeiende uit de ramingen voor 1957, gaf aanleiding tot een uitgave van 495.765.000 frank. Rekening gehouden met de eigen ontvangsten van het N.B.V. (geraamd op 103.961.000 frank) en met een op 371.804.000 frank geraamd beschikbaar saldo, werd een krediet van 20 miljoen aangevraagd.

Ter uitvoering van de op 30 November 1956 door de Kabinetsraad genomen financiële beslissingen is het programma van de betalingen van het N.B.V. voor het dienstjaar 1957 vastgesteld geworden op 405.665.000 frank.

Programma voor 1957.

I. — DOOR HET N.B.V. BEHEERDE WERKEN.

a) Voortzetting van einde 1956 in uitvoering zijnde aannemingen (zie « In 1956 uitgevoerde werken »).

- Inrichting van de ruimte voor het plein van het nieuwe Noordstation.
- Voltooing van de onderkruisingen van de Brabant- en de Plantenstraat.
- Aanleg van een nieuwe verkeerskader in de Kruidtuin.
- Wijziging van rooilijnen en straatpeilen tussen de Kapellekerk en het Albertinaplein.

- Tunnel pour véhicules à l'Avenue Fonsny.
- Elargissement de l'Avenue Fonsny.
- Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi.
- Voirie et parkings à Bruxelles-Midi.
- Bâtiment pour le Tri-Postal à Bruxelles-Midi.

b) *Entreprises à adjuger en 1957.*

Réaménagement en parc public du Jardin Botanique.

Le réaménagement du Jardin Botanique a été mis en adjudication en février 1957, il tient compte, notamment, de la présence du tunnel de la Jonction et de la voirie nouvelle qui en réduit la superficie. Les travaux seront commencés en mars 1957 et achevés pour la fin de l'année.

Une partie des dépenses est à charge de l'Administration des Ponts et Chaussées certains travaux étant une conséquence de la création de l'artère nouvelle réalisée à la demande du Fonds des Routes.

Bâtiment à deux étages entre les passages inférieurs de la rue de Brabant et de la rue de la Prairie.

La construction de ce bâtiment contigu aux installations du chemin de fer et dont l'architecture doit s'harmoniser à celle des deux ouvrages d'art contigus constitués par des passages inférieurs de la rue de Brabant et de la rue de la Prairie commencera en 1957, et se poursuivra en 1958.

Équipement du Tri-Postal de Liège-Guillemins.

Étant donné l'expérience acquise par l'O.N.J. par la réalisation du Tri-Postal de Bruxelles-Midi, le Gouvernement a décidé de confier à cet organisme la réalisation de l'équipement du Tri-Postal de Liège-Guillemins dont l'importance est d'ailleurs limitée au regard de celui de Bruxelles-Midi, et ce dans le cadre de l'aménagement de la gare de Liège-Guillemins. La construction en ateliers de l'équipement de manutention commencera en 1957 et le montage sur place interviendra en 1958.

Parkings et jardinets devant la Halte Centrale.

En prévision de l'Exposition de 1958 l'O.N.J. a étudié un aménagement simplifié du parkings situé entre la Halte Centrale, la rue du Cardinal Mercier et la rue de la Madeleine comportant un nivellement du terrain et la réalisation de plantations; pour les besoins de la circulation une rue nouvelle passant derrière l'Eglise de la Madeleine va relier le Marché aux Herbes au Nouveau Coudenberg. Ces travaux seront réalisés dans le courant de 1957.

- Voertuigentunnel op de Fonsnylaan.
- Verbreden van de Fonsnylaan.
- Tramtunnel te Brussel-Zuid.
- Wegen en parkeerterreinen te Brussel-Zuid.
- Postsorteergebouw te Brussel-Zuid.

b) *In 1957 aan te besteden aannemingen.*

Wederinrichting als openbaar park van de Kruidtuin.

De wederinrichting van de Kruidtuin is in Februari 1957 in aanbesteding gegeven; hierbij is onder meer rekening gehouden met de aanwezigheid van de tunnel der Verbinding en met de nieuwe wegen, die de oppervlakte ervan verkleinen. De werken zullen in Maart 1957 aangevat worden en tegen het einde van het jaar voltooid zijn.

Een deel van de uitgaven valt ten laste van het Bestuur van Bruggen en Wegen, daar sommige werken moeten uitgevoerd worden als gevolg van de op verzoek van het Wegenfonds aangelegde nieuwe verkeersader.

Gebouw met twee verdiepingen tussen de onderkruisingen van de Brabants- en de Weidestraat.

Met het optrekken van dit aan de spoorweginstallaties blendende gebouw waarvan de architectuur moet passen bij die van de twee aangrenzende kunstwerken, namelijk de onderkruisingen van de Brabant- en de Weidestraat, zal in 1957 een aanvang gemaakt en in 1958 voortgegaan worden.

Uitrusting van de Postsorteerdienst te Luik-Guillemins.

Op grond van de ervaring die het N.B.V. heeft opgedaan bij de bouw van de Postsorteerdienst te Brussel-Zuid, heeft de Regering besloten de uitrusting van het Postsorteergebouw te Luik-Guillemins, dat trouwens niet zo groot is als dat te Brussel-Zuid, aan dat organisme op te dragen, en zulks in het raam van de inrichting van het station Luik-Guillemins. In 1957 zal begonnen worden met de bouw in de werkplaatsen van de behandelingsuitrusting, die in 1958 ter plaatse zal gemonteerd worden.

Parkeerterreinen en tuintjes vóór het Centraal Station.

Met het oog op de Tentoonstelling 1958 heeft het N.B.V. een vereenvoudigde inrichting bestudeerd van het parkeerterrein gelegen tussen het Centraal Station, de Kardinaal Mercierstraat en de Magdalenastraat, met nivellering van de grond en uitvoering van beplantingen; voor de behoeften van het verkeer zal een achter de Magdalenakerk lopende nieuwe straat de Grasmart met de Nieuwe Coudenberg verbinden. Deze werken zullen in de loop van 1957 uitgevoerd worden.

Réparations et restaurations de l'Eglise de la Madeleine, reconstruction de la façade de la Chapelle Sainte-Anne.

Sur base des dispositions de l'article 3 de la loi du 11 juillet 1935, instituant l'Office National de la Jonction Nord-Midi, la propriété de la dite église a été attribuée à l'O.N.J.

Dans le cadre du plan définitif de l'aménagement des abords de la Halte Centrale, il s'indique de procéder à la restauration de l'Eglise de la Madeleine.

Les travaux envisagés pour 1957 comportent la restauration de l'église, la démolition et la reconstruction d'annexes avec reconstruction de la façade de la Chapelle Sainte-Anne.

Mise en état de voiries existantes et des terrains de l'O.N.J. en vue de leur mise en valeur.

Ces travaux comprenant des appropriations de voirie et l'érection de constructions provisoires (plantations, etc.) en bordure des nouvelles artères sur les terrains de l'O.N.J.

Eclairage des viaducs de la Jonction.

La construction des viaducs de la Jonction entraîne la réalisation d'installations d'éclairage public de ces ouvrages. Des discussions ont surgi entre l'O.N.J. et les administrations communales intéressées au sujet de la prise en charge des frais d'installations et d'exploitation de cet éclairage. L'Autorité supérieure a décidé que, dans l'attente d'une solution définitive, les dépenses d'installation seront prises en charge entièrement par l'O.N.J., tandis que les Communes assureront à leurs frais l'entretien et l'exploitation; les dépenses correspondantes sont portées en compte d'attente.

Modifications aux voies de tramways à Bruxelles-Midi et à Bruxelles-Nord.

a) *Bruxelles-Midi.*

Des déplacements provisoires des voies de tramways, à réaliser par la S.T.I.B., sont nécessaires pour permettre la réalisation des ouvrages souterrains; de plus l'élargissement de l'avenue Fonsny entraîne la mise en site propre des lignes de tramways. L'O.N.J. intervient également dans la pose des voies définitives nouvelles à l'intérieur du tunnel pour tramways conformément aux dispositions aux dispositions de l'article 61 du Cahier des Charges de la S.T.I.B.

b) *Bruxelles-Nord.*

La réalisation de l'élargissement des rues du Progrès et de Brabant entraîne une modification

Herstellingen en restauratie van de Magdalenakerk, wederopbouw van de gevel der Sint-Anna-Kapel.

Op grond van het bepaalde in artikel 3 der wet van 11 Juli 1935 tot oprichting van het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding, werd de eigendom van die kerk aan het N.B.V. toegekend.

In het raam van het definitief plan tot inrichting van de omgeving van het Centraal Station is het restaureren van de Magdalenakerk een noodzakelijkheid.

De voor 1957 voorgenomen werken omvatten het restaureren van de kerk, het afbreken en het opnieuw optrekken van bijgebouwen en het wederopbouwen van de gevel der Sint-Annakapel.

In goede staat brengen van de bestaande wegen en van de gronden van het N.B.V. met het oog op hun tegeldemaking.

Die werken omvatten het geschiktmaken van de wegen en het optrekken van voorlopige gebouwen (beplantingen, enz.) langs de nieuwe verkeersaders op de gronden van het N.B.V.

Verlichting van de viaducten der Verbinding.

Het bouwen van de viaducten der Verbinding vergt installaties voor de openbare verlichting van die kunstwerken. Betwistingen zijn tussen het N.B.V. en de betrokken gemeentebesturen gerezen over de telastening van de installatie- en exploitatiekosten van die verlichting. De hogere overheid heeft besloten, dat, in afwachting van een definitieve beslissing, de installatie-uitgaven geheel door het N.B.V. zullen gedragen worden, terwijl de gemeenten de onderhouds- en exploitatiekosten voor haar rekening zullen nemen; de desbetreffende uitgaven zullen op een voorlopige rekening geboekt worden.

Wijzigingen aan de tramsporen te Brussel-Zuid en te Brussel-Noord.

a) *Brussel-Zuid.*

Voorlopige verplaatsingen van de tramsporen, door de M.I.V.B. uit te voeren, zijn noodzakelijk om de uitvoering van de ondergrondse kunstwerken mogelijk te maken; bovendien brengt de verbreding van de Fonsnylaan mede dat de tramlijnen in eigen rijbaan zullen gelegd worden. Het N.B.V. draagt ook een deel van de kosten voor het leggen van de nieuwe definitieve sporen in de tramtunnel, overeenkomstig het bepaalde in artikel 61 van het bestek der M.I.V.B.

b) *Brussel-Noord.*

Het verbreden van de Vooruitgang- en de Brabantstraat heeft een wijziging van het plan van de

du plan des voies de tramways à la Place Rogier. L'intervention de l'O.N.J. est conforme aux dispositions du Cahier des Charges précité.

II. — TRAVAUX GÉRÉS PAR LA S.N.C.B.

A. — Gare de Bruxelles-Nord.

1. Bâtiments.

Les travaux comportent le parachèvement du Pavillon Royal de la Galerie Marchande et des locaux du niveau inférieur 16,56 — ainsi que la première partie des travaux de construction du Bâtiment à Usages divers. Elles comportent également la remise en état du Pavillon Royal de la gare de Laeken qui permet, en compensation, de réduire l'importance des parachèvements du Salon Royal de Bruxelles-Nord.

2. Travaux d'éclairage et de force motrice.

Installations d'escalators et d'ascenseurs et travaux divers d'éclairage (bâtiment à usages divers, Pavillon Royal, etc.).

3. Travaux de télécommunications.

Achèvement des équipements de télécommunications des bâtiments en cours de parachèvement (canalisations intérieures et placement de téléphones et horloges).

B. — Gare de Bruxelles-Midi.

1. Bâtiments.

Les travaux à réaliser en 1957 concernent le gros-œuvre et le début de parachèvement d'un bâtiment à usages divers, la construction d'une partie d'un bâtiment pour poste d'entretien, ainsi que le parachèvement du Salon Royal.

2. Travaux de voies et d'installations diverses.

Achèvement des quais et pose des voies à proximité du bâtiment du Tri-Postal.

3. Travaux d'éclairage et de force motrice.

Installations d'ascenseurs et de l'éclairage dans les locaux en voie d'achèvement (Bâtiment à usages divers, Salon Royal, Bâtiment pour poste d'entretien).

transporen op het Rogierplein ten gevolge. De bijdrage van het N.B.V. is conform de bepalingen van voormeld bestek.

II. — DOOR DE N.M.B.S. BEHEERDE WERKEN.

A. Station Brussel-Noord.

1. Gebouwen.

De werken omvatten de voltooiing van het Koninklijk Paviljoen van de Handelsgalerij en van de lokalen van het onderste niveau 16,56, alsmede van het eerste gedeelte van de werken voor het optrekken van het Gebouw voor diverse doeleinden. Zij omvatten eveneens het weder in goede staat herstellen van het Koninklijk Paviljoen van het station Laken, waardoor, in compensatie, de voltooiingswerken aan het Koninklijk Salon te Brussel-Noord minder omvangrijk worden.

2. Werken in verband met de verlichting en de drijfkracht.

Installatie van roltrappen en liften en allerhande verlichtingswerken (gebouw voor diverse doeleinden, Koninklijk Paviljoen, enz.).

3. Werken in verband met de televerbindingen.

Voltooiing van de uitrustingen voor televerbindingen van de gebouwen waaraan voltooiingswerken worden uitgevoerd (binnenleidingen en plaatsing van telefoons en uurwerken).

B. Station Brussel-Zuid.

1. Gebouwen.

De in 1957 uit te voeren werken omvatten de ruwbouw en het begin van de voltooiing van een gebouw voor diverse doeleinden, het optrekken van een gedeelte van een gebouw voor onderhoudspost, alsmede de voltooiing van het Koninklijk Salon.

2. Werken aan de sporen en aan allerhande installaties.

Voltooiing van de perrons en plaatsing van de sporen nabij het Postsorteergebouw.

3. Werken in verband met de verlichting en de drijfkracht.

Installatie van liften en van de verlichting in de lokalen waaraan voltooiingswerken worden uitgevoerd (gebouw voor diverse doeleinden, Koninklijk Salon, Gebouw voor onderhoudspost).

4. Travaux de télécommunications.

Placement de canalisations intérieures et de téléphones dans le bâtiment à usages divers et achèvement de l'équipement similaire du bâtiment pour poste d'entretien.

5. Travaux d'électrification.

Raccords des lignes de contact pour la traction électrique aux abords du bâtiment pour Tri-Postal.

III. — TRAFIC DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Nous rappelons que le 4 octobre 1952, la Jonction-Nord-Midi a été mise en service sur deux voies (pertuis central).

L'exploitation de la Jonction à 5 voies a commencé le 5 octobre 1953 et à 6 voies au mois de mai 1954.

L'accès complémentaire à la Halte Centrale a été ouvert au public en décembre 1954.

Le quai supplémentaire de la Gare Centrale, destiné à la liaison Bruxelles-Melsbroeck, a été inauguré le 15 mai 1955.

Au 1^{er} octobre 1956, le nombre de trains circulant dans la Jonction de bout en bout était de 585, dont 30 trains internationaux ne faisant pas arrêt à Bruxelles-Central.

Ces chiffres ont trait à un jour ouvrable ordinaire et ne concernent que les trains en charge; ils ne tiennent pas compte des trains saisonniers ne circulant pas pendant toute la période de validité de l'indicateur.

A la même date (1^{er} octobre 1956) le nombre de trains circulant entre la Gare Centrale et l'Aérodrome de Melsbroeck était de 33 trains dans chaque sens, soit au total 66 trains par jour.

Le nombre de voyageurs, d'après un comptage effectué un jour ouvrable de septembre 1956 pour la Gare Centrale, la Halte Congrès et la Halte Chapelle, s'établit comme suit :

	A l'entrée	A la sortie	Total
Gare Centrale .	34.200	33.950	68.150
Halte Congrès .	2.480	3.209	5.689
Halte Chapelle .	1.025	1.184	2.209

D'autre part, le nombre de voyageurs empruntant l'Accès Complémentaire de la Gare Centrale, d'après un recensement effectué en septembre 1956, s'établit comme suit :

Entrée	Sortie	Total
5.680	7.686	13.366

4. Werken in verband met de televerbindingen.

Plaatsing van binnenleidingen en telefoons in het gebouw voor diverse doeleinden en voltooiing van de soortgelijke uitrusting van het gebouw voor onderhoudspost.

5. Electrificatiewerken.

Verbindingen van de rijdraden voor de elektrische tractie in de naaste omgeving van het Postsorteergebouw.

III. VERKEER DOOR DE NOORD-ZUIDVERBINDING.

Wij herinneren er aan dat de Noord-Zuidverbinding op 4 October 1952 werd opengesteld voor verkeer op twee sporen (middelste koker).

De exploitatie van de Verbinding met 5 sporen is begonnen op 5 October 1953 en met 6 sporen, in de maand Mei 1954.

De complementaire toegang tot het Centraal station werd voor het publiek opengesteld in December 1954.

Het bijkomend perron van het Centraal Station, bestemd voor de verbinding Brussel-Melsbroeck, werd ingewijd op 15 Mei 1955.

Op 1 October 1956 reden 585 treinen over de gehele lengte van de Verbinding, waarvan 30 internationale treinen die niet te Brussel-Centraal stoppen.

Die cijfers gelden voor een gewone werkdag en hebben enkel betrekking op beladen treinen; er is geen rekening gehouden met de seizoentreinen die niet tijdens de ganse geldigheidsduur van de reisgids rijden.

Op dezelfde datum (1 October 1956), reden er tussen het Centraal Station en het Luchtvaartterrein Melsbroeck 33 treinen in elke richting, d.i. in totaal 66 treinen per dag.

Volgens een op een werkdag van September 1956 gehouden telling was het aantal reizigers naar het Centraal Station, de halte Congrès en de halte Kapellekerk als volgt :

	Ingang	Uitgang	Totaal
Centraal Station .	34.200	33.950	68.150
Halte Congrès .	2.480	3.209	5.689
Halte Kapellekerk	1.025	1.184	2.209

Aan de andere kant was, volgens een in September 1956 houden telling het aantal reizigers die van de complementaire toegang tot het Centraal Station gebruik maken, als volgt :

Ingang	Uitgang	Totaal
5.680	7.686	13.366

Le recensement du trafic, effectué à la même date, donne pour les autres gares de Bruxelles :

	A l'entrée	A la sortie	Total
Bruxelles-Nord .	25.400	29.250	54.650
Bruxelles-Midi .	47.800	45.900	93.700
Schaerbeek .	6.368	7.087	13.455
Bruxelles			
Quartier L. .	9.105	9.469	18.574

IV. — MISE EN VALEUR DES TERRAINS APPARTENANT A L'O.N.J.

La mise en valeur du domaine immobilier de l'O.N.J. est entrée dans une phase active et sera poursuivie en 1957.

Grâce aux accords réalisés avec l'Administration de l'Urbanisme et les Administrations Communales quant aux servitudes urbanistiques à imposer à la reconstruction, plusieurs lots importants ont été vendus le long du Boulevard de la Jonction. Une parcelle a été cédée au Ministère des Finances pour ériger un nouvel Hôtel des Monnaies à côté de la Banque Nationale; une autre à la R.T.T., à proximité de la Halte Centrale.

En vue de la réalisation de la Cité Administrative dans le quartier de la Colonne du Congrès, l'O.N.J. va céder des terrains excédentaires assez étendus entre la Banque Nationale et le Boulevard du Jardin Botanique.

D'autre part, l'O.N.J. a, par décision du Conseil des Ministres, mis en vente publique la moitié du terrain d'assiette de l'ancienne gare du Nord avec obligation pour l'acquéreur d'achever le gros-œuvre de la partie du bâtiment à front de la Place Rogier pour avril 1958 et de parachever complètement le rez-de-chaussée à caractère commercial pour la même époque.

Une recette de 140 millions est prévue pour 1957 du fait de la réalisation du domaine immobilier de l'O.N.J.

Questions et Réponses.

1. Monsieur le Ministre est-il d'avis de mettre fin à l'activité de l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi en 1959 ?

L'état d'avancement des missions assignées à l'Office National permet de prévoir que la durée de cet organisme pourra prendre fin au 31 décembre 1959, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 16 septembre 1954 relatif à cette matière.

Il est intéressant de noter à cet égard que les travaux d'équipement des gares de Bruxelles (Nord et Midi) et d'aménagement de la zone de la Jonction

De op dezelfde datum in de andere Brusselse stations gehouden telling van de reizigers gaf de volgende cijfers :

	Ingang	Uitgang	Totaal
Brussel-Noord .	25.400	29.250	54.650
Brussel-Zuid .	47.800	45.900	93.700
Schaarbeek .	6.368	7.087	13.455
Brussel L.-Wijk	9.105	9.469	18.574

IV. — TEGELDEMAKING VAN DE GRONDEN VAN HET N.B.V.

De tegeldemaking van het onroerend domein van het N.B.V. is in een actief stadium getreden en zal in 1957 worden voortgezet.

Dank zij de akkoorden die met het Bestuur van Stedebouw en met de gemeentebesturen inzake de voor de wederopbouw op te leggen stedenbouwkundige erfdienstbaarheden werden gesloten, werden verscheidene percelen langs de Verbindingslaan verkocht. Een perceel is aan het Ministerie van Financiën afgestaan voor het oprichten van een nieuw Muntgebouw nevens de Nationale Bank, een ander aan de R.T.T., in de naaste buurt van het Centraal Station.

Met het oog op de oprichting van het Administratief Centrum in de wijk van de Congreskolom, zal het N.B.V. tamelijk uitgestrekte overtollige gronden tussen de Nationale Bank en de Kruidtuinlaan afstaan.

Aan de andere kant heeft het N.B.V., bij beslissing van de Ministerraad, de helft van het terrein waarop het vroeger Noordstation stond, in het openbaar verkocht, met de verplichting voor de koper de ruwbouw van het gedeelte van het gebouw dat op het Rogierplein uitzielt, te voltooien tegen April 1958, en de voor handelsdoeleinden bestemde gelijkvloerse verdieping tegen het zelfde tijdstip algeheel te voltooien.

Een ontvangst van 140 miljoen wordt voor 1957 verwacht uit hoofde van de verkoop van het onroerend domein van het N.B.V.

Vragen en Antwoorden.

1. Is de heer Minister voornemens in 1959 een eind te maken aan de activiteit van het Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuid-Verbinding ?

De aan het Nationaal Bureau opgedragen taken zijn in zulke mate volbracht dat mag voorzien worden dat dit organisme op 31 December 1959 zal kunnen worden opgeheven, overeenkomstig de bepalingen van het ter zake geldend koninklijk besluit van 16 September 1954.

Het is niet van belang ontbloom in dit verband te noteren dat de op het huidig programma van het Bureau voorkomende werken voor het uitrusten van

Nord-Midi, figurant au programme actuel de l'Office sont poursuivis avec un maximum de célérité en fonction de l'ouverture de l'Exposition Universelle Internationale Bruxelles 1958 ; le relevé ci-joint indique la date probable d'achèvement des différents postes de ce programme.

2. Quelles sont les nouvelles missions confiées à l'O.N.J. ?

Les missions assignées à l'O.N.J. n'ont pas varié sensiblement au cours de l'exercice écoulé.

Ci-après, quelques indications concernant les postes appelant une justification particulière :

a) *Tri postal.*

La construction du bâtiment du tri postal et l'équipement électromécanique de ce centre incombent à l'Office, dans le cadre de l'aménagement de la gare Bruxelles-Midi, en remplacement d'installations postales mises hors service.

La décision de principe relative à cet objet a été arrêtée en février 1953.

L'équipement du tri postal, à installer au nouveau bureau de poste de Liège Guillemins, a été confié à titre exceptionnel à l'O.N.J., comme une extension de l'entreprise similaire visée ci-dessus, considérée comme un travail d'une technique nouvelle de grande qualité.

b) *Artère nouvelle dans le Jardin Botanique.*

L'O.N.J. était tenu de parachever la tête Nord (côté Jardin) du passage routier qu'il avait réalisé sous le Boulevard du Jardin Botanique.

Le Fonds des Routes ayant projeté la création d'une artère nouvelle qui impliquerait le prolongement du passage routier précité en prenant appui sur le tunnel ferroviaire, il est apparu que l'O.N.J. était le mieux qualifié pour étudier et réaliser ces travaux.

L'Office a donc été chargé d'exécuter les travaux, les dépenses étant réparties à due concurrence entre l'O.N.J. et le Fonds des Routes.

c) *Tunnels de la Place Rogier.*

L'O.N.J. a accepté la charge financière afférente à l'exécution « par le Fonds des Routes » d'un tronçon de tunnel pour tramways situé sous le tunnel pour véhicules de la Place Rogier.

d) *Viaduc de la Place de la Justice.*

Cet ouvrage est réalisé en accord avec l'Administration des Routes et l'Administration des Bâti-ments (Ministère des Travaux Publics) ; il a pour

de stations Brussel-Noord en Zuid en voor het in orde brengen van de zone der Noord-Zuidverbinding met de meeste spoed worden doorgezet met het oog op de opening van de Algemene Wereldtentoonstelling Brussel 1958 ; bijgaande lijst vermeldt de vermoedelijke datum van voltooiing van de verschillende punten van dat programma.

2. Welke nieuwe taken werden aan het N.B.V. opgedragen ?

De aan het N.B.V. opgedragen taken hebben geen aanmerkelijke verandering ondergaan in de loop van het verstreken dienstjaar.

Hierna enkele inlichtingen over de punten die een bijzondere rechtvaardiging vergen :

a) *Postsortering.*

Het optrekken van het postsorteergebouw en de electro-mechanische uitrusting van dat centrum behoren tot de taak van het Bureau, in het raam van de inrichting van het station Brussel-Zuid, ter vervanging van de buiten dienst gestelde post-installaties.

De principiële beslissing dienaangaande werd genomen in Februari 1953.

De in het nieuw postkantoor Luik-Guillemins te installeren uitrusting voor de postsortering is bij uitzondering aan het N.B.V. opgedragen geworden als een uitbreiding van de hiervoren bedoelde gelijkwaardige onderneming, die als een werk van een zeer degelijke nieuwe techniek beschouwd wordt.

b) *Nieuwe verkeersader in de Kruidtuin.*

Het N.B.V. moest het noorderlijk uiteinde (kant Kruidtuin) van de door zijn zorg onder de Kruidtuinlaan aangelegde voertuigentunnel voltooien.

Daar het Wegenfonds voornemens is een nieuwe verkeersader aan te leggen die de verlenging van voormelde voertuigentunnel zou noodzakelijk maken aangezien zij op de spoorwegtunnel zal rusten, bleek het dat het N.B.V. het meest bevoegd was voor de bestudering en uitvoering van die werken.

Het Bureau werd dan ook met de uitvoering van de werken belast, met dien verstande dat de uitgaven tot het vereiste bedrag over het N.B.V. en het Wegenfonds zullen verdeeld worden.

c) *Tunnels onder het Rogierplein.*

Het N.B.V. heeft de financiële last op zich genomen van de uitvoering, « door het Wegenfonds », van een gedeelte van de tramtunnel onder de voertuigentunnel van het Rogierplein.

d) *Viaduct op het Gerechtsplein.*

Dit kunstwerk wordt uitgevoerd in overleg met het Bestuur der Wegen en het Bestuur der Gebouwen (Ministerie van Openbare Werken) ; het heeft ten

but d'adapter la voirie aux abords du Mont des Arts et de la Halte Centrale à la situation nouvelle qui résulte de la construction de la Bibliothèque Albertine ; cet ouvrage pourra s'intégrer ultérieurement dans le projet élaboré par le Fonds des Routes et consistant dans la création d'une liaison directe entre l'Avenue Louise et le Centre de la Ville ; les travaux en question donnent l'occasion de créer des accès supplémentaires au parking souterrain construit par l'Administration des Bâtiments sous l'esplanade des Mont des Arts.

e) *Parking et jardinets devant la Halte Centrale.*

Ce travail rentre dans le cadre des aménagements définitifs des abords de la gare et permet d'augmenter la capacité de parcage automobile à proximité de la dite gare.

f) *Restauration de l'Eglise de la Madeleine.*

Cet édifice appartient à l'Office de la Jonction Nord-Midi, la restauration de l'Eglise rentre également dans le cadre de l'aménagement définitif des abords de la Halte Centrale.

3. Où en est la question de reprise du personnel de la Jonction par la Société Nationale des Chemins de fer Belges ?

L'O.N.J. a mis à l'étude depuis de nombreux mois la question de la reprise de son personnel soit par la S.N.C.B., soit par l'Etat. Cette affaire est actuellement en cours d'examen à l'intervention du Département des Communications.

4. Quel est le cadre du personnel technique ?

doel de wegen in de onmiddellijke omgeving van de Kunstberg en het Centraal Station aan te passen aan de nieuwe toestand die voortvloeit uit de bouw van de Albertina ; dat kunstwerk zal later kunnen opgenomen worden in het door het Wegenfonds opge-maakt ontwerp tot aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen de Louisalaan en het centrum van de stad ; bedoelde werken bieden gelegenheid tot het aanleggen van bijkomende toegangswegen naar de ondergrondse parking, die door het Bestuur der Gebouwen onder het plein van de Kunstberg gebouwd wordt.

e) *Parkeerterrein en tuintjes vóór het Centraal Station.*

Ingevolge dit werk, dat binnen het raam van de werken voor de definitieve inrichting van de onmiddellijke omgeving van het station valt, zullen meer auto's in de nabijheid daarvan kunnen parkeren.

f) *Restauratie van de Magdalenakerk.*

Dit gebouw behoort toe aan het Nationaal Bureau voor de Noord-Zuidverbinding ; de restauratie van de kerk valt eveneens binnen het raam van de werken voor de definitieve inrichting van de onmiddellijke omgeving van het Centraal Station.

3. Hoever staat het met de kwestie van de over-neming van het personeel der Verbinding door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ?

Het N.B.V. bestudeert reeds sedert maanden de kwestie van de overneming van zijn personeel hetzij door de N.M.B.S., hetzij door de Staat. Deze zaak wordt thans onderzocht door bemiddeling van het Departement van Verkeerswezen.

4. Hoe ziet het kader van het technisch personeel er uit ?

	Cadre — Kader	Effectif — Effectief
PERSONNEL TECHNIQUE. — TECHNISCH PERSONEEL :		
Ingénieur en Chef-Directeur d'Administration. — <i>Hoofdingenieur-Directeur van Admi-nistratie</i>	1	1
Ingénieur principal-Chef de Service. — <i>Eerstaanwezend Ingenieur-Dienstchef</i>	2	1
Ingénieur principal ou Ingénieur. — <i>Eerstaanwezend Ingenieur of Ingenieur</i>	2	2
Conseiller technique comptable. — <i>Adjunct-technisch rekenplichtige</i>	1	1
Inspecteur technique principal. — <i>Eerstaanwezend technisch inspecteur</i>	3	2
Inspecteur technique. — <i>Technisch inspecteur</i>	1	2
Chef de Division de dessin. — <i>Tekenaafdelingschef</i>	1	1
Architecte. — <i>Architect</i>	5	5
Sous-chef de bureau de dessin. — <i>Ondertekenbureauchef</i>	1	1
Surveillant des travaux. — <i>Werkopzichter</i>	3	3
Surveillant-opérateur. — <i>Opzichter-operator</i>	2	2
Dessinateur-rédacteur. — <i>Tekenaar-opsteller</i>	1	1
Dessinateur-expéditionnaire. — <i>Tekenaar-expeditionnair</i>	2	2
Technicien. — <i>Technicus</i>	1	1
Surveillant auxiliaire. — <i>Hulpopzichter</i>	2	1
Aide-opérateur. — <i>Hulpoperator</i>	4	3

5. Quelles sont les dépenses effectuées par l'O.N.J. respectivement en matière de travaux en général et de frais généraux ? En d'autres termes, quel est le rendement industriel de cet organisme ?

RÉPONSE :

I. — *Résultat proprement dit.*

a) Total des traitements, salaires et charges sociales fr.	7.288.962
b) Total des paiements effectués à des tiers pour études et plans (O.N.J.)	5.714.691
c) Total des paiements effectués à d'autres organismes pour études et élaboration de plans (S.N.C.B.)	2.697.893
d) Autres frais généraux de l'O.N.J.	3.390.241
Total des frais généraux . . . fr.	19.091.787
e) Total des dépenses faites pour les travaux (valeur des travaux exécutés en 1956) fr.	283.818.829

Taux des frais généraux :

$$\frac{19.091.787 \times 100}{283.818.829} = 6,73 \text{ p. c.}$$

II. — *Commentaire.*

Il y a lieu de noter cependant que l'O.N.J. n'exécute pas seulement des travaux, mais qu'il gère un patrimoine immobilier important : (Produit des locations — loyers et emplacements publicitaires en 1956 : 3.741.148 francs — Ventes de terrains 93.462.665 francs).

Les frais de gestions et dépenses diverses étrangers aux travaux et inclus dans les littéras a) et d) ci-avant, peuvent être estimés pour 1956 à 2.000.000 de francs.

Déduction faite de cette somme, le taux des frais généraux se réduit à : 6,02 p. c.

Il est à noter également que l'O.N.J. gère certains travaux pour compte de l'Administration du Fonds des Routes (Artère Nouvelle dans le Jardin Botanique), qui les finance directement.

Compte tenu de cet élément, le taux des frais généraux de l'O.N.J. ne s'élève plus qu'à 5,89 p. c.

* *

Ce rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
L. BRIOT.

Le Président,
A. DE BLOCK.

5. Welke uitgaven heeft het N.B.V. verricht respectievelijk voor werken in het algemeen en voor algemene kosten ? Met andere woorden, welk is het industrieel rendement van dit bureau ?

ANTWOORD :

I. — *Eigenlijke resultaten.*

a) Totaal van de wedden, lonen en sociale lasten fr.	7.288.962
b) Totaal van de aan derden betaalde sommen voor studiën en plans (N.B.V.)	5.714.691
c) Totaal van de aan andere organismen betaalde sommen voor studiën en het opmaken van plans (N.M.B.S.) .	2.697.893
d) Andere algemene kosten van het N.B.V.	3.390.241
Totaal van de algemene kosten fr.	19.091.787
e) Totaal van de uitgaven voor de werken (waarde van de in 1956 uitgevoerde werken) fr.	283.818.829

Percentage van de algemene kosten :

$$\frac{19.091.787 \times 100}{283.818.829} = 6,73 \text{ pct.}$$

II. — *Commentaar.*

Er valt echter op te merken dat het N.B.V. niet alleen werken uitvoert, doch dat het een belangrijk bezit aan onroerende goederen beheert : (Opbrengst van de verhuringen — huurgelden en publiciteitsplaatsen in 1956 : 3.741.148 frank. — Verkoop van gronden : 93.462.665 frank).

De beheerskosten en allerhande uitgaven die niets te maken hebben met de werken en onder de letters a) en d) hiervoren opgenomen zijn, kunnen voor 1956 geraamd worden op 2.000.000 frank.

Na aftrek van deze som, daalt het percentage der algemene kosten tot 6,02 pct.

Er valt eveneens op te merken dat het N.B.V. zorgt voor het beheer van sommige werken voor rekening van het Bestuur van het Wegenfonds (nieuwe verkeersader in de Kruidtuin), dat ze rechtstreeks financiert.

Hiermee rekening gehouden bedraagt het percentage van de algemene kosten van het N.B.V. nog slechts 5,89 pct.

* *

Dit verslag is eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
L. BRIOT.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

ANNEXE.

Office National pour l'Achèvement
de la Jonction Nord-Midi.Planning des entreprises de l'O.N.J.
Programme de 1957

BIJLAGE.

Nationaal Bureau voor de Voltooiing
van de Noord-Zuidverbinding.Planning der ondernemingen van het N.B.V.
Programma voor 1957.

OBJETS DES ENTREPRISES — DOEL VAN DE ONDERNEMINGEN	Date prévue pour l'achèvement — Datum voorzien voor de voltooiing
1. Remise en état du Jardin Botanique. — <i>In goede staat herstellen van de Plantentuin</i> . . .	Novembre / November 1957
2. Artère nouvelle dans le Jardin Botanique. — <i>Nieuwe verkeersader in de Plantentuin</i> . . .	Juin / Juni 1957
3. Elargissement de la rue du Progrès. — <i>Verbreiding van de Vooruitgangstraat</i>	Mai / Mei 1957
4. Parachèvement des passages inférieurs rue du Brabant et rue des Plantes. — <i>Voltooiing van de onderkruisingen Brabantstraat en Plantenstraat</i>	Septembre / September 1957
5. Bâtiment à deux étages entre les passages inférieurs de la rue de Brabant et de la rue de la Prairie. — <i>Gebouw met twee verdiepingen tussen de onderkruisingen van de Brabantstraat en de Weidestraat</i>	Mars / Maart 1958
6. Tunnel pour véhicules avenue Fonsny. — <i>Voertuigtunnel Fonsnylaan</i> :	
ouvrage proprement dit — <i>eigenlijk kunstwerk</i>	Mars / Maart 1957
éclairage — <i>verlichting</i>	Avril / April 1957
7. Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi. — <i>Tramtunnel te Brussel-Zuid</i> :	
ouvrage proprement dit — <i>eigenlijk kunstwerk</i>	Octobre / October 1957
éclairage — <i>verlichting</i>	Décembre / December 1957
8. Voiries et parkings à Bruxelles-Midi. — <i>Wegen en parkeerterreinen te Brussel-Zuid</i> . . .	Avril / April 1957
9. Modifications aux voies de tramways. — <i>Wijzigingen aan de tramsporen</i> :	
Bruxelles-Midi. — <i>Brussel-Zuid</i>	Octobre / October 1957
Bruxelles-Nord. — <i>Brussel-Noord</i>	
10. Modifications aux canalisations des Services publics. — <i>Wijzigingen aan de leidingen van de Openbare Diensten</i>	Octobre / October 1957
11. Tri-postal de Bruxelles-Midi. — <i>Postsorteergebouw te Brussel-Zuid</i> :	
— bâtiment proprement dit — <i>eigenlijk gebouw</i> :	
a) gros-œuvre — <i>ruwbouw</i>	Mai / Mei 1957
b) parachèvement — <i>voltooiing</i>	Mars / Maart 1958
— équipement — <i>uitrusting</i>	Mars / Maart 1958
12. Equipement du Tri-postal de Liège-Guillemins. — <i>Uitrusting van het Postsortergebouw te Luik-Guillemins</i>	1958
13. Viaduc de la place de la Justice. — <i>Viaduct op het Gerechtsplein</i> :	
Appropriation de la voirie entre l'Eglise de la Chapelle et la place de l'Albertine. — <i>Aanpassing van de wegen tussen de Kapellekerk en het Albertinaplein</i>	Octobre / October 1957
14. Appropriation de la voirie de la place de l'Albertine à la Collégiale des Saints Michel et Gudule. — <i>Aanpassing van de wegen van aan het Albertinaplein tot aan de Collegiale Sint-Michiël en Sint-Goedele</i>	Décembre / December 1957
15. Parkings et jardinets devant la Halte Centrale. — <i>Parkeerterrein en tuintjes vóór het Centraal Station</i>	Juillet / Juli 1957
16. Mise en état des voiries existantes et des terrains de l'O.N.J., en vue de leur mise en valeur. — <i>In goede staat stellen van de bestaande wegen en van de gronden van het N.B.V. met het oog op hun tegeldemaking</i>	1958
17. Eclairage des viaducs. — <i>Verlichting van de viaducten</i>	Octobre / October 1957
18. Restauration de l'Eglise de la Madeleine. — <i>Restauratie van de Magdalenakerk</i>	Mars / Maart 1958

Rapport relatif au budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones

Le budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones prévoit pour 1957 un accroissement de recettes d'exploitation de l'ordre de 286 millions de francs. L'automatisation progressive et constante des réseaux internationaux, régionaux et locaux a eu pour effet une augmentation respectivement de 32 p. c. pour les communications internationales, 29 p. c. pour les communications inter et 17 p. c. pour les communications locales, par rapport à 1953.

En 1956, l'automatisation a été étendue aux relations internationales avec Paris, Lille et Luxembourg. Elles le seront prochainement avec les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse. On espère qu'elle sera intégrale en 1961.

L'évolution rapide de la technique pose un problème de modernisation de matériel pour lequel la Régie s'efforce de rester à la pointe du progrès et de recourir presque exclusivement à l'industrie belge.

On doit souligner la construction en 1956, de 20 bâtiments parmi lesquels les centres de zone de Renaix, Termonde, Bruxelles-Centenaire, Liège-Sainte-Marguerite, Herstal et Saint-Nicolas. Il y a en chantier 63 bâtiments représentant un montant global de 227 millions comprenant les bâtiments du centre de zone de Nivelles, Ath et Huy (deuxième phase), l'extension des bâtiments des centres de zone de Louvain, les bureaux centraux automatiques de Mouscron et de La Bouverie, le home de Colonheide. En outre, 40 terrains ont été acquis.

Nonobstant les efforts financiers de l'Etat pour répondre aux besoins toujours accrus et à un rythme accéléré de raccourcissements, il y a encore un nombre élevé de candidats abonnés en attente que l'on espère résorber rapidement par l'automatisation intégrale et dont les causes ne sont pas imputables à la Régie des T.T.

Le programme réalisé en 1956 comporte 18 réseaux desservant ainsi 10.058 abonnés. A fin d'année écoulée, il y avait 628 centrales dont 241 automatiques desservant 649.000 abonnés dont 507.000 (78 p. c.) automatiques. L'accroissement global du nombre d'abonnés en 1956 par rapport à 1955 a été de 35.000.

Les prévisions du programme pour l'année 1957 comportent l'achèvement de 50 bâtiments dont les centres de zone de Wavre, Herenthals, l'extension du centre de Paille et les nouveaux bâtiments de Tamines, La Bouverie, Manage, Spa, Saint-Trond et Turnhout. Les bâtiments mis en chantier seront au nombre de 67, représentant une dépense de plus de 400 millions de francs et dont les principaux sont :

Centre de Ciney, extension de celui de La Louvière, circonscription de Namur, extension de Linthout,

Verslag betreffende de begroting van de Regie van Telegraaf en Telefoon

De begroting van de Regie van Telegraaf en Telefoon voorziet voor 1957 een vermeerdering van de exploitatieontvangsten van 286 miljoen frank. De geleidelijke en voortdurende automatisering van de internationale, gewestelijke en lokale netten heeft een vermeerdering, ten opzichte van 1953, tot gevolg gehad van respectievelijk 32 pct. voor de internationale, 29 pct. voor de interlocale en 17 pct. voor de lokale gesprekken.

In 1956 werd de automatisering uitgebreid tot de internationale verbindingen met Parijs, Rijsel en Luxemburg. Nederland, Duitsland en Zwitserland zullen eerstdaags aan de beurt komen. Gehoopt wordt dat de automatisering in 1961 voltooid zal zijn.

De snelle evolutie van de techniek doet een probleem van modernisering van het materieel rijzen ten aanzien waarvan de Regie aan de spits van de vooruitgang tracht te blijven en bijna uitsluitend een beroep te doen op de Belgische nijverheid.

De aandacht dient gevestigd te worden op het optrekken, in 1956, van 20 gebouwen waaronder de zonecentra Ronse, Dendermonde, Brussel-Eeuwfeest, Luik-Sainte-Marguerite, Herstal en Sint-Niklaas. Zijn thans in aanbouw 63 gebouwen, voor een globaal bedrag van 227 miljoen, waaronder de gebouwen van de zonecentra Nijvel, Aat en Hoei (tweede fase), de uitbreiding van de gebouwen van het zonecentrum Leuven, de automatische telefooncentrales Moeskroen en La Bouverie, het tehuis te Colonheide. Bovendien werden 40 gronden aangekocht.

Niettegenstaande de financiële krachtsinspanningen van de Staat om te in de steeds toenemende behoeften voorzien en de aansluitingen in een sneller tempo te kunnen uitvoeren, zijn er nog tal van candidaat-abonné's die op aansluiting wachten; zullen zij, naar gehoopt wordt; ingevolge de integrale automatisering spoedig genoegdoening krijgen; de oorzaken van die toestand zijn niet aan de Regie van T.T. te wijten.

Het in 1956 uitgevoerde programma omvat 18 netten die 10.058 abonné's bedienen. Op het einde van het verlopen jaar waren er 628 centrales in dienst, waarvan 241 automatische die 649.000 abonné's bedienen, waaronder 507.000 (78 pct.) automatische. In 1956 is het globaal aantal abonné's gestegen met 35.000 ten opzichte van 1955.

Op het programma voor het jaar 1957 staat de voltocing van 50 gebouwen, waaronder de zonecentra Wavre en Herenthals, de uitbreiding van het centrum Strostraat en de nieuwe gebouwen te Tamines, La Bouverie, Manage, Spa, Sint-Truiden en Turnhout. Er zal begonnen worden aan 67 gebouwen die een uitgave van meer dan 400 miljoen frank vergen en waarvan de voornaamste zijn.

Centrum Ciney, uitbreiding van centrum La Louvière, gewest Namen, uitbreiding te Linthout,

Bruxelles (première phase), Verviers II, Tirlemont et Mol. L'appareillage automatique pour 60.000 nouvelles lignes sera commandé pour un montant global de 724 millions. Les câbles divers représenteront une dépense de 58 1/2 millions (câbles interurbains), 113 millions (câbles de jonction) et 290 millions (câbles locaux), soit au total : 461 1/2 millions de francs.

Le Service du Telex s'étend également d'une façon considérable. Aussi, la décision a été prise de construire une nouvelle centrale sur les terrains de la Jonction. Lorsqu'elle sera construite, on pourra envisager l'automatisation intégrale du Telex avec tous les pays d'Europe.

* * *

On peut conclure que l'augmentation du trafic et les demandes de raccordements téléphoniques représentent environ 45.000 abonnements nouveaux; d'où un accroissement de recettes malgré le coût élevé des raccordements. On ne peut que se féliciter du « planning » envisageant l'automatisation complète du pays et du succès croissant du Telex.

Questions.

1. Où en est la question du recrutement du petit personnel technique ? Est-il exact que la R.T.T. éprouve toujours de grosses difficultés à ce sujet ? On m'assure que des dizaines de Km. de câbles ont été enterrés mais qu'ils ne sont pas pris en service en raison du manque de personnel (jointeurs, électriciens, etc.) nécessaire pour réaliser les raccordements.

2. Le programme de 1956 que nous a exposé le Directeur Général de la R.T.T. est-il respecté malgré les difficultés financières que rencontre le Gouvernement ? D'une façon plus précise, la région de Roulers sera-t-elle automatisée à l'époque prévue initialement ?

3. Les communications téléphoniques sont interrompues dans la région d'Ypres-Poperinge, sur une très grande étendue. On enregistre de grands retards quant à leur réparation, ceci, semble-t-il, par manque de personnel technique subalterne. Ne serait-il pas souhaitable que la Régie constitue des équipes de secours qui, après un écolage indispensable, pourraient être reprises dans le cadre. Le cas échéant, ne devrait-on pas faire appel à l'armée, comme le fait la Poste à certains moments de l'année.

4. Une question a été posée à la Chambre au sujet de la disparition du chef-lieu d'arrondissement Audenaerde dans le guide du téléphone. Le Ministre a donné certaines assurances. Celles-ci sont insuffisantes. Ne pourrait-on pas classer les abonnés d'Au-

Brussel (eerste phase), Verviers II, Tienen en Mol. De automatische apparatuur voor 60.000 nieuwe lijnen zal worden besteld voor een globaal bedrag van 724 miljoen. De verschillende kabels zullen een uitgave vergen van 58 1/2 miljoen (interlocale kabels), 113 miljoen (verbindingkabels) en 290 miljoen (locale kabels), zijnde samen : 461 1/2 miljoen frank.

De Telexdienst neemt eveneens een zeer grote uitbreiding. Er werd dan ook besloten een nieuwe centrale op de terreinen van de Verbinding te bouwen. Wanneer zij zal opgericht zijn, zal de integrale automatisering van de Telex met al de landen van Europa in overweging genomen kunnen worden.

* * *

Om te besluiten mag worden gezegd dat de toeneming van het verkeer en de aanvragen om telefoonaansluitingen nagenoeg 45.000 nieuwe abonnementen vertegenwoordigen; vandaar een vermeerdering van de ontvangsten niettegenstaande de hoge kosten van de aansluitingen. Men kan zich niet anders dan verheugen over de « planning » die de algehele automatisering van het land beoogt, en over het toenemend succes van de Telex.

Vragen.

1. Hoever staat het met de kwestie van de aanwerving van lager technisch personeel ? Is het waar dat de R.T.T. op dat stuk nog altijd moeilijkheden ondervindt ? Men verzekert mij dat tientallen km kabels in de grond gelegd doch nog niet in bedrijf genomen zijn wegens gebrek aan het nodige personeel (lassers, electriciens, enz.) om de verbindingen uit te voeren.

2. Wordt het programma voor 1956, dat ons door de Directeur-Generaal van de R.T.T. werd uiteengezet, uitgevoerd niettegenstaande de financiële moeilijkheden waarmee de Regering te kampen heeft ? Meer bepaaldelijk, zal de streek van Roeselare op het oorspronkelijk bepaalde tijdstip geautomatiseerd zijn ?

3. In de streek Ieper-Poperinge zijn de telefoonverbindingen over een zeer grote uitgestrektheid onderbroken. De herstelling geschiedt met een grote vertraging die, naar het schijnt, te wijten is aan gebrek aan lager technisch personeel. Ware het niet wenselijk dat de Regie noodploegen zou vormen die, na een onontbeerlijke opleiding, in het kader zouden kunnen worden opgenomen ? Zou, in voorkomend geval, geen beroep op het leger moeten worden gedaan, zoals de Post op sommige tijdstippen van het jaar doet ?

4. In de Kamer is een vraag gesteld geworden over het wegvallen van de arrondissementshoofdplaats Oudenaarde uit het Telefoonboek. De Minister heeft sommige toezeggingen gedaan. Deze zijn onvoldoende. Zouden de abonné's van Oudenaarde

denaerde, comme par le passé, sous la rubrique Audentaerde, tout en conservant le numéro d'appel qu'ils ont actuellement ? Cela ne dérangerait en rien l'organisation de cette zone.

En outre, on ne s'explique pas pourquoi le centre de zone a été placé à Renaix, dont la situation géographique est excentrique par rapport à l'arrondissement. Il est évident que des dépenses considérables en matière de câbles téléphoniques ont dû être faites à cause de cette situation.

5. Il est indispensable que la Régie édite une brochure dans laquelle on fournit aux usagers tous les renseignements sur les services que peut rendre le téléphone. Une telle brochure où ces notions seraient clairement exposées, mise à la portée de tous, ne coûterait pas cher et étendrait certainement encore le trafic.

6. Pourquoi la R.T.T. n'emploie-t-elle pas le système « des boîtes à suggestions » à l'usage du personnel, tel qu'on le fait dans les toutes grandes entreprises. Bien souvent déjà d'étonnantes économies on pu être réalisées ainsi, grâce à la collaboration des intéressés.

7. La R.T.T. devrait, en vue d'affermir encore l'esprit de corps et les liens qui unissent le personnel à la Direction, éditer une revue à l'intention du personnel.

8. Il est indispensable qu'un gros effort soit fait encore surtout dans les communes rurales pour améliorer la façon dont les agents entrent en contact avec le public. Des efforts doivent être faits tant dans le domaine de la politesse et de l'amabilité en général que dans celui de l'emploi du langage correct. Dans trop de centres encore on répond en patois.

9. N'y-a-t-il pas moyen de créer un numéro d'appel unique pour tous les services de police secours, tel que cela existe dans d'autres pays.

RÉPONSES.

1. a) La Régie éprouve effectivement certaines difficultés à recruter les ouvriers électriciens dont le cadre s'est étendu considérablement depuis la libération en raison de l'extension de l'automatisation et du développement incessant du trafic.

Le recrutement se fait soit par voie de concours ouvert aux candidats de l'extérieur soit par voie de promotion.

niet, zoals vroeger, onder de rubriek Oudentaerde kunnen gerangschikt worden, met behoud van hun huidige oproepnummer ? Dit zou de organisatie van die zone in niets storen.

Verder begrijpt men niet waarom als zonecentrum Ronse werd gekozen, dat de geografisch gezien excentrisch ten opzichte van het arrondissement gelegen is. Het is duidelijk dat, wegens die ligging, zeer grote uitgaven inzake telefoonkabels nodig zijn geweest.

5. Het is volstrekt noodzakelijk, dat de Regie een brochure uitgeeft, waarin aan de gebruikers alle inlichtingen verstrekt worden over de diensten die de telefoon kan bewijzen. Een dergelijke brochure, waarin die denkbeelden op een voor eenieder bevattelijke wijze zouden uiteengezet worden, zou niet duur zijn en vast en zeker het verkeer nog doen toenemen.

6. Waarom wordt door de R.T.T. het systeem van de « ideeënbusen » voor het personeel, zoals dat in al de grote ondernemingen bestaat, niet toegepast ? Verbazende bezuinigingen zijn aldus reeds heel dikwijls kunnen verwezenlijkt worden, dank zij de medewerking van de betrokkenen.

7. De R.T.T. zou, ten einde de korpsgeest en de banden tussen het personeel en de directie nog te versterken, een voor het personeel bestemd tijdschrift moeten uitgeven.

8. Het is volstrekt noodzakelijk dat, vooral in de landelijke gemeenten nog, een grote inspanning wordt gedaan voor een verbetering van de manier waarop het personeel met het publiek in contact treedt. Inspanningen moeten gedaan worden zowel op het gebied van de beleefdheid en de vriendelijkheid in het algemeen als op dat van het gebruik van een beschaafde taal. In nog te veel centra wordt in de gewesttaal geantwoord.

9. Kan niet één enkel oproepnummer voor al de politiehulpdiensten worden ingevoerd, zoals dat in andere landen bestaat ?

ANTWOORDEN.

1. a) De Regie ondervindt inderdaad zekere moeilijkheden voor het aanwerven van werklieden-elektriciens; het kader van deze werklieden is sinds de bevrijding grotelijks verruimd geworden ingevolge de uitbreiding van de automatisering en de gestadige toename van het verkeer.

De aanwerving geschiedt hetzij ingevolge een vergelijkend examen waaraan door buitenstaanders mag worden deelgenomen, hetzij bij bevordering.

Le dernier concours de recrutement a donné les résultats suivants :

Français : 153 récipiendaires . . .	23 lauréats
Flamand : 307 récipiendaires . . .	41 lauréats

Pour le reste du personnel qualifié, la situation est satisfaisante.

* * *

Parmi les non-qualifiés et les semi-qualifiés, la situation n'est défavorable que pour les ouvriers des téléphones et les manœuvres. Depuis quelques années ces emplois étaient recrutés uniquement parmi le personnel du port à domicile du service télégraphique. Devant la carence de ce recrutement, il sera indispensable de recourir à un appel direct.

Par ailleurs, cette situation s'améliorera graduellement par suite de l'instauration de la motorisation des services ruraux.

b) Parmi les 196 travaux de câbles en cours (fourniture, pose, jointage), il y en a 70 dont les câbles n'étaient pas entièrement jointés trois mois après leur pose, comme cela pourrait être escompté.

Le cadre des jointeurs a été récemment augmenté de 79 unités, de telle sorte que la situation se normalisera progressivement.

En outre, l'intervention d'entrepreneurs privés a été autorisée dans les cas les plus urgents.

2. Les engagements prévus au programme 1956 ont été réalisés jusqu'à concurrence des montants budgétaires autorisés pour cet exercice.

Un certain nombre de travaux de modernisation prévus à ce programme ont dû être postposés pour les raisons suivantes :

a) l'accroissement du nombre de nouveaux abonnés a dépassé les prévisions ce qui a nécessité beaucoup plus de lignes en extension;

b) l'accroissement exceptionnel du trafic interurbain a provoqué une extension considérable des centres de transit;

c) des commandes ont été passées pour le développement rapide des relations internationales semi-automatiques et automatiques;

d) enfin, une hausse des prix imprévisible s'est produite qui a eu pour effet de diminuer le volume des travaux engagés.

* * *

En ce qui concerne plus particulièrement la zone de Roulers, l'automatisation se poursuit activement.

Le nouveau bâtiment destiné à abriter les installations automatiques sera achevé dans le courant de l'année. Les appareillages automatiques ont été commandés.

La construction du bâtiment de Tielt a été entamée; celui de Dixmude sera adjugé incessamment.

Het laatste vergelijkend aanwervingsexamen heeft de volgende uitslag gegeven :

Nederlands : 307 kandidaten . . .	41 geslaagden
Frans : 153 kandidaten . . .	23 geslaagden

Voor de rest van het geschoold personeel is de toestand bevredigend.

* * *

Bij het ongeschoold en het halfgeschoold personeel is de toestand alleen ongunstig voor de telefoonwerklieden en de handlangers. Sinds enkele jaren werd voor die betrekkingen uitsluitend aangeworven uit het aan huis bestellend personeel van de telegraafdienst. Daar die wijze van aanwerven geen bevredigende uitslag oplevert zal het volstrekt noodzakelijk zijn een rechtstreekse oproep te doen.

Aan de andere kant zal de toestand geleidelijk verbeteren ingevolge de motorisering van de landelijke diensten.

b) Onder de 196 in uitvoering zijnde kabelwerken (leveren, leggen, lassen) zijn er 70 waarvan de kabels drie maanden nadat ze gelegd waren, nog niet geheel gelast waren, zoals mocht verwacht worden.

Het kader van de lassers werd onlangs met 79 eenheden vermeerderd, zodat de toestand geleidelijk normaal zal worden.

Bovendien werd de medewerking van private aannemers in de meest dringende gevallen toegelaten.

2. De op het programma voor 1956 voorziene vastleggingen zijn verricht geworden tot beloop van de voor dat dienstjaar toegestane begrotingsbedragen.

Een zeker aantal op dat programma voorziene moderniseringswerken moesten uitgesteld worden om de volgende redenen :

a) het aantal nieuwe abonne's heeft de vooruitzichten overtroffen, zodat veel meer uitbreidingslijnen moesten aangelegd worden;

b) de buitengewone toename van het intercommunale verkeer heeft een aanzienlijke uitbreiding van de transitocentra tot gevolg gehad;

c) bestellingen werden gedaan voor de snelle uitbreiding van de halfautomatische en automatische internationale verbindingen;

d) ten slotte heeft zich een niet voorziene prijsstijging voorgedaan, die tot vermindering van het volume van de voorgenomen werken heeft doen besluiten.

* * *

Wat meer bijzonder de zone Roeselare betreft, hier wordt de automatisering ijverig doorgezet.

Het nieuw gebouw bestemd voor de automatische installaties zal in de loop van het jaar af zijn. De automatische apparatuur is besteld.

Aan het gebouw te Tielt is begonnen; het gebouw te Diksmuide zal eerlang worden aanbesteed.

Les études des bâtiments d'Isegem, Meulebeke et Moorslede sont en cours.

La commande des appareillages automatiques de Tielt et Dixmude sera prévue au programme de 1958.

3. Par suite des chutes de neige du 20 février 1957, des dommages assez importants ont été provoqués pratiquement dans tous les réseaux des zones de Roulers et d'Ypres.

Des brigades supplémentaires ont été mises à la disposition de la circonscription de Courtrai, afin de réduire au minimum le temps de remise en état des installations. C'est ainsi qu'on prévoit que la *situation sera normalisée* dans cette circonscription vers le 9 mars prochain.

Le vœu émis par l'honorable membre tendant à la constitution de groupes de secours, lesquels après éclage, pourraient être admis dans le cadre, ne serait donc pas à retenir étant donné qu'il s'agit en l'occurrence d'un cas de force majeure. La nécessité de faire appel à l'armée n'est pas apparue vu qu'il s'agissait de travaux d'une certaine spécialité qui doivent être exécutés par les propres soins de la Régie des Télégraphes et des Téléphones dans un délai assez court.

Il est d'ailleurs utile de faire remarquer que la pose des câbles se poursuit simultanément en différents endroits du pays, ce qui est de nature à réduire de plus en plus les lignes aériennes et par conséquent d'éliminer aussi les dérangements qui affectent les raccordements des abonnés.

4. La mesure préconisée présente des avantages et des inconvénients dont il faut peser l'incidence réelle avant de prendre une décision définitive.

Comme on l'a signalé, des dispositions ont été prises afin de faire figurer à l'endroit de l'indicateur où apparaissait naguère la liste des abonnés du bureau d'Audenaerde, une mention renvoyant aux pages relatives à la zone de Renaix. Il est incontestable que cette mesure diminuera dans de notables proportions les inconvénients signalés.

Mais, par ailleurs, comme de nombreuses communes peuvent tomber dans l'aire d'exploitation de deux bureaux centraux connexes, ce qui oblige les abonnés à effectuer des recherches dans différentes listes pour trouver le numéro d'appel d'un correspondant, on a tout intérêt à fusionner les listes d'appel.

Ce cas se présente pour la zone Renaix-Audenaerde et une subdivision de la liste unique de cette zone en deux listes séparées provoquera incontestablement des difficultés.

Quoi qu'il en soit, la Régie réexaminera la question avec un soin tout particulier.

Les limites des zones n'ont rien de commun avec quelque division administrative ou judiciaire. Elles sont déterminées compte tenu des affinités entre

Met de studiën betreffende de gebouwen te Isegem, Meulebeke en Moorslede is aangevangen.

De bestelling van de automatische apparatuur voor Tielt en Diksmuide zal in het programma van 1958 worden opgenomen.

3. De sneeuwvallen van 20 Februari 1957 hebben in praktisch al de netten van de zones Roeselare en Ieper tamelijk grote schade veroorzaakt.

Bijkomende ploegen werden ter beschikking van het gewest Kortrijk gesteld, ten einde de installaties binnen de kortst mogelijke tijd te kunnen herstellen. Aldus wordt voorzien dat in dit gewest *de toestand omstreeks 9 Maart e.k. zal genormaliseerd zijn*.

De door geachte commissielid uitgedrukte wens noodgroepen te zien samenstellen die, na opleiding, in het kader opgenomen zouden kunnen worden, zou dus niet in aanmerking genomen moeten worden, aangezien het hier een geval van overmacht geldt. Het is niet noodzakelijk gebleken een beroep te doen op het leger, daar het hier enigszins gespecialiseerde werken gold, die door de Regie van Telegraaf en Telefoon zelf binnen tamelijk korte termijn moeten worden uitgevoerd.

Op te merken valt overigens, dat de kabels verder gelijktijdig op verschillende plaatsen van het land worden gelegd, zodat het aantal luchtlijnen meer en meer zal verminderen en bijgevolg ook de storingen van de gesprekken van de abonnés zullen uitgeschakeld worden.

4. Aan de voorgestelde maatregel zijn voor- en nadelen verbonden, waarvan de werkelijke terugslag dient gewikt en gewogen alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

Zoals reeds gezegd, zijn maatregelen getroffen om in de naamlijst, daar waar vroeger de lijst van de abonnés van het kantoor Oudenaarde voorkwam, een vermelding te plaatsen waarbij wordt verwezen naar de bladzijden die betrekking hebben op de zone Ronse. Die maatregel zal de vermelde bezwaren ontegenzeggelijk in grote mate doen verminderen.

Maar daaraan de andere kant, talrijke gemeenten tot het exploitatiegebied van twee naburige telefooncentrales kunnen behoren, zodat de abonnés in verschillende lijsten naar het oproepnummer van een correspondent moeten zoeken, heeft men er alle belang bij de oproeplijsten met elkaar te versmelten.

Zulks is namelijk het geval voor de zone Ronse-Oudenaerde, en een onderverdeling van de enige lijst van die zone in twee afzonderlijke lijsten zou ongetwijfeld aanleiding geven tot moeilijkheden.

Hoe dan ook, de Regie zal de kwestie opnieuw en met een zeer bijzondere aandacht onderzoeken.

De grenzen van de zones hebben niets gemeens met die van een administratieve of gerechtelijke indeling. Bij de vaststelling ervan wordt rekening

les différentes localités d'une région, ainsi qu'il ressort du trafic téléphonique échangé entre elles.

Il va de soi que la réalisation la plus économique du réseau interurbain est obtenue en prenant le bureau le plus important eu égard au nombre d'abonnés et au trafic téléphonique, comme point de départ des liaisons interurbaines. L'importance de ce qui précède apparaît surtout en téléphonie automatique.

Dans la zone considérée, Renaix a été choisi comme centre parce que la centrale qui y existe est, aux points de vue repris ci-dessus, sensiblement plus importante que celle d'Audenaerde.

5. Tous les renseignements sur les services que peut rendre le téléphone sont exposés en détail dans les pages vertes encartées dans tous les exemplaires de l'Indicateur des Téléphones. Chaque abonné recevant gratuitement ce volume, il lui est aisé de connaître toutes les possibilités que lui offre son abonnement.

D'autre part, la R.T.T. a édité en 1955, à l'occasion de son XXV^e anniversaire, une monographie illustrée montrant ses réalisations et ses multiples activités.

En outre, depuis 1956, la R.T.T. édite, en collaboration avec l'Administration des Postes, un agenda P.T.T. qui donne les renseignements désirés par l'honorable membre.

Ces publications ont reçu une large diffusion dans le monde officiel et dans les sphères bancaires, commerciales et industrielles.

Pour le surplus, il a été décidé de créer un service « Pro-téléphone » en collaboration avec les fournisseurs et la clientèle de la régie. Ce service aura précisément pour tâche de rechercher les moyens de faire mieux connaître les divers usagers du téléphone et d'en étendre l'emploi. Il s'intéressera tant aux besoins du public en général qu'à ceux de certaines catégories de clients spéciaux. Dès à présent, un programme intense de relations publiques est envisagé.

6. Le personnel de la Régie des T.T. a, de tout temps, été autorisé et même invité à émettre des suggestions, lesquelles ont toujours été examinées avec intérêt et appliquées lorsqu'il en résultait un avantage.

En outre, par arrêté ministériel du 27 avril 1955, un Conseil de rationalisation paritaire a été créé au sein de la Régie des T.T.

Ce conseil a reçu notamment pour mission, d'examiner les suggestions (de tout fonctionnaire ou agent) susceptibles d'améliorer le rendement des services et d'en réduire les frais de fonctionnement émanant des fonctionnaires ou agents de la Régie.

Les instructions qui ont été publiées à ce sujet, prévoient l'envoi des propositions directement par l'agent intéressé, au Conseil de rationalisation.

gehouden met de affiniteiten tussen de verschillende localiteiten van een streek, zoals die blijken uit het telefoonverkeer tussen die localiteiten.

Het spreekt vanzelf dat een intercommunaal net het zuinigst wordt opgericht door het kantoor met het grootst aantal abonné's en het drukst telefoonverkeer als uitgangspunt naar de intercommunale verbindingen te nemen. Het belang van hetgeen voorafgaat blijkt vooral bij de automatische telefonie.

In de betrokken zone werd Ronse als centrum gekozen, omdat de er bestaande centrale uit het hierboven uiteengezet oogpunt werkelijk belangrijker is dan die te Oudenaerde.

5. Al de inlichtingen over de diensten die de telefoon kan bewijzen, komen omstandig voor op de in al de exemplaren van de Officiële Naamlijst der Telefonen ingevoegde groene bladzijden. Aan gezien ieder abonné dat boek gratis krijgt, kan hij gemakkelijk al de mogelijkheden kennen die hem door zijn abonnement geboden worden.

Aan de andere kant heeft de R.T.T. in 1955, ter gelegenheid van haar XXV-jarig bestaan, een geïllustreerde monografie uitgegeven die haar verwezenlijkingen en menigvuldige activiteiten doet kennen.

Daarenboven geeft de R.T.T. sedert 1956, in samenwerking met het Bestuur der Posterijen, een P.T.T.-agenda uit, waarin al de door het geachte lid gewenste inlichtingen voorkomen.

Die publicaties hebben een ruime verspreiding genoten in de officiële wereld en in de bank-, handels- en industriële kringen.

Bovendien werd besloten een « Pro-telefoon-dienst » op te richten in samenwerking met de leveranciers en de cliënteel van de Regie. De taak van die dienst zal nu precies bestaan in het zoeken naar de middelen om de verschillende toepassingen van de telefoon beter te doen kennen en het gebruik van de telefoon uit te breiden. Hij zal zich interesseren zowel voor de behoeften van het publiek in 't algemeen als voor die van sommige categorieën van bijzondere klanten. Nu reeds wordt een intensief programma van public relations in overweging genomen.

6. Het personeel van de Regie van T.T. heeft te allen tijde suggesties mogen doen en werd er zelfs om verzocht; deze voorstellen werden altijd aandachtig onderzocht, en toegepast wanneer zij bleken een voordeel op te leveren.

Daarenboven werd, bij ministerieel besluit van 27 April 1955, een Paritaire Raad voor Rationalisatie bij de Regie van T.T. opgericht.

Die raad is inzonderheid belast met het onderzoek van de van elke ambtenaar of beambte van de Regie uitgaande suggesties die het rendement van de diensten kunnen verbeteren en de werkingskosten er van kunnen doen verminderen.

De instructies dienaangaande bepalen dat de voorstellen door het betrokken personeelslid rechtstreeks aan de Raad voor Rationalisatie gestuurd worden.

Pour le surplus, afin d'inciter le personnel à introduire des suggestions, des récompenses pécuniaires ont été prévues pour les agents dont les propositions sont retenues. Les noms des intéressés sont également publiés par la voie d'un ordre du jour et leurs propositions sont, à leur demande, versées à leur dossier personnel.

On peut considérer que ce système remplace avantageusement celui des « boîtes à suggestions ».

7. La Régie des T.T. a édité, durant les années 1946 à 1953, une revue bimestrielle, intitulée « Revue T.T. ».

Le prix de l'abonnement annuel était de 60 francs pour les particuliers et de 25 francs pour les agents de la Régie.

Cette revue publia des articles techniques relatifs aux bâtiments de la Régie, aux appareillages, aux ateliers, et d'autres se rapportant aux activités de la Régie, à ses résultats financiers et à ses réalisations dans le domaine social.

Cependant, en raison de son caractère exagérément technique, la revue R.T.T. ne rencontra pas un grand succès. Le nombre de ses abonnés tomba, en effet, de 614 à 187.

C'est pour cette raison que le Ministre décida sa suppression. Cependant, cette publication sera reprise sous une forme plus engageante pour le public de ses lecteurs habituels.

8. Une des préoccupations majeures de la Régie est certes de veiller à la formation — tant sous l'angle professionnel que sous celui de la civilité — du personnel qui se trouve en rapport avec le public. Les devoirs du personnel en matière de courtoisie viennent d'ailleurs d'être rappelés récemment encore.

Dans le cadre des dispositions en vigueur, les inspecteurs, les services de surveillance, le contrôle auditif des circuits d'opératrice ont notamment pour objectif de réprimer toutes les infractions qui seraient constatées dans ce domaine.

C'est surtout vis-à-vis des jeunes recrues qu'un effort tout particulier est entrepris. La Régie des T.T. a organisé à leur intention un cycle régulier et complet de formation et d'initiation dont elle attend les meilleurs résultats.

L'usage du patois est formellement interdit sauf dans les cas de plus en plus rares où l'usager n'est pas à même de comprendre le langage courant.

En outre, la Régie des T.T. vient de décider de participer à la semaine de propagande en vue du développement de l'usage de « Algemeen Beschaafd

Bovendien werden, om het personeel er toe aan te zetten suggesties in te dienen, geldelijke beloningen uitgelooft voor de personeelsleden wier voorstellen in aanmerking genomen worden. De naam van de betrokkenen wordt eveneens bekendgemaakt door middel van een erelijst en hun voorstellen worden, op hun verzoek, in hun persoonlijk dossier opgenomen.

Beschouwd mag worden dat dit systeem dat van de « ideeënbuis » op voordelige wijze vervangt.

7. De Regie van T.T. heeft tijdens de jaren 1946 tot 1953 een tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven met als titel « R.T.T.-Blad ».

De prijs van het jaarabonnement bedroeg 60 frank voor de particulieren en 25 frank voor het personeel van de Regie.

Dat tijdschrift publiceerde technische artikelen betreffende de gebouwen van de Regie, de apparaturen, de werkplaatsen, en andere betreffende de activiteiten van de Regie, haar financiële resultaten en haar verwezenlijkingen op sociaal gebied.

Wegens zijn overdreven technisch karakter genoot het R.T.T.-blad echter niet veel bijval. Het aantal abonnees daalde inderdaad van 614 tot 187.

Dit is de reden waarom de Minister besloot het niet meer uit te geven. De publicatie zal echter worden hervat in een voor haar gewone lezers aantrekkelijker vorm.

8. Een der hoofdbekommelingen van de Regie is zeker en vast te zorgen voor de opleiding — zowel op het stuk van de beroepskennis als op dat van de wellevendheid — van het personeel dat met het publiek in betrekking is. Er werd trouwens onlangs nog gewezen op de plichten van het personeel inzake hoffelijkheid.

Binnen het kader van de vigerende bepalingen hebben de inspecteurs, de toezichtsdiensten en de auditieve controle op de telefonistenploegen o.m. tot taak alle overtredingen die op dat gebied mochten worden vastgesteld, te beteugelen.

Het is vooral aan de jonge krachten dat zeer bijzondere aandacht wordt gewijd. De Regie van T.T. heeft te hunnen behoeve een geregelde en volledige opleidings- en inwijdingscyclus ingericht, waarvan zij de beste resultaten verwacht.

Het is ten strengste verboden gewesttaal te spreken, behalve in de steeds schaarser wordende gevallen dat de gebruiker de beschaafde omgangstaal niet begrijpt.

Daarenboven heeft de Regie van T.T. onlangs besloten deel te nemen aan de propagandaweek voor de uitbreiding van het gebruik van het Algemeen

Nederlands » qui pour la deuxième fois a été mise sur pied avec la collaboration du Département.

9. La création d'un numéro d'appel unique « secours » constitue en fait une initiative très ancienne que la Régie des T.T. a tenté de prendre dès l'instauration du service téléphonique automatique. Depuis 1925, un numéro d'appel à trois chiffres a été tenu en réserve à cet effet.

Il y a cependant lieu de noter que l'organisation technique du réseau téléphonique est telle que tout appel émanant d'un quelconque des abonnés d'une zone et à destination d'un numéro d'appel spécial doit nécessairement aboutir à un service de secours unique dont l'aire d'action englobe toutes les communes de la zone.

L'utilisation de ce système implique donc une entente préalable entre les autorités de police et les services de pompiers de toutes les communes comprises dans les limites de chaque zone téléphonique, entente qui jusqu'à présent n'a pas encore pu être réalisée.

* * *

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. DE GRAUW.

Le Président,
A. DE BLOCK.

Beschaafd Nederlands, die voor de tweede maal, met de medewerking van het Departement, is ingericht geworden.

9. Het invoeren van één enkel oproepnummer « hulp » is eigenlijk een zeer oud initiatief dat de Regie heeft getracht te nemen van bij de invoering van de automatische telefoondienst. Sedert 1925 is een oproepnummer van drie cijfers daartoe voorbehouden.

Op te merken valt echter dat de technische organisatie van het telefoonnet zodanig is, dat iedere oproep, die van om het even welke abonné van een zone uitgaat en voor een bijzonder oproepnummer bestemd is, noodzakelijk terechtkomt bij één enkele hulpdienst waarvan het arbeidsveld zich over al de gemeenten van de zone uitstrekt.

Voor de toepassing van dat systeem is dus een voorafgaande verstandhouding tussen de politie-autoriteiten en de brandweerdiensten van al de gemeenten van iedere telefoonzone vereist, doch die verstandhouding kon tot nu toe nog niet bereikt worden.

* * *

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. DE GRAUW.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

INHOUDSTAFEL.

TABLE DES MATIÈRES.

	Blz.		Page
I. Inleiding	1	I. Introduction	1
II. Algemeen	2	II. Généralités	2
III. Posterijen	2	III. Postes	2
IV. Zeewezen	5	IV. Marine	5
V. Binnenscheepvaart	9	V. Navigation intérieure	9
VI. Vliegwezen	10	VI. Aviation	10
VII. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	13	VII. Société Nationale des Chemins de Fer Belges.	13
VIII. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.	27	VIII. Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.	27
IX. Het Baanvervoer	29	IX. Les Transports routiers	29
X. Het Toerisme	32	X. Le Tourisme	32
XI. Nationaal Instituut voor Radio-omroep . . .	35	XI. Institut National de Radiodiffusion.	35
Verslag over de kredieten betreffende de Regie der Luchtwegen	41	Rapport relatif aux crédits destinés à la Régie des Voies Aériennes	41
Verslag betreffende de begroting van het Nationaal Bureau voor de Voltooing van de Noord-Zuid Verbinding	46	Rapport sur le budget de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi.	46
Verslag betreffende de begroting van de Regie van Telegraaf en Telefoon	62	Budget de la Régie des Télégraphes et des Téléphones pour 1957	62