

**Chambre
des Représentants**

**Kamer
der Volksvertegenwoordigers**

6 FÉVRIER 1947.

**BUDGET
DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
POUR L'EXERCICE 1947**

RAPPORT
FAIT, AU NOM DE LA
COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS ⁽¹⁾,
PAR M. **BLAVIER**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget se décompose en deux grandes parties : les dépenses ordinaires et les dépenses pour faits de guerre.

Dépenses de guerre.

Elles sont arbitrées à 1,595,550,000 francs pour 1947.

En 1945 le budget, pour la même rubrique, portait l'évaluation des dépenses à plus de 3 milliards. En 1946 cette dépense dépassait 1 milliard.

Pour les routes le crédit demandé de 233 millions sera affecté à la reconstruction de certains ponts détruits par la guerre et à la construction et à l'entretien de ponts provisoires. Ce crédit est en augmentation de 141 millions sur l'an dernier.

Pour les bâtiments, restauration des dégâts de guerre, le crédit porte 180 millions soit 115 millions d'augmentation sur 1946.

Ports, voies hydrauliques, etc., même affectation

(1) Composition de la Commission : M. Lahaut, président; MM. Couplet, De Gryse, de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Moriau, Oblin, Stubbe, Vanden Berghe (Albert), Verhoven. — Blavier. De Kinder, Demoitelle, Dir'ken, Duchesne, Juste, Schevenels, Van Eynde. — Bonenfant, De Ville. — Lahaye, Leleux.

6 FEBRUARI 1947.

**BEGROOTING VAN HET
MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN
VOOR HET DIENSTJAAR 1947**

VERSLAG
NAMENS DE
COMMISSIE VOOR DE OPENBARE WERKEN ⁽¹⁾,
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **BLAVIER**.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De begrooting wordt onderverdeeld in twee groote deelen : de gewone uitgaven en de uitgaven voortvloeiende uit den oorlog.

Oorlogsuitgaven.

Zij worden vastgesteld op 1,595,550,000 frank voor 1947.

In 1945, raamde de begrooting, voor dezelfde rubriek, de uitgaven op meer dan 3 milliard. In 1946, bedroeg deze uitgave meer dan 1 milliard.

Voor de wegen, zal het gevraagd krediet van 233 miljoen worden aangewend voor het bouwen van zekere door den oorlog vernielde bruggen en voor het bouwen en het onderhoud van voorloopige bruggen. Dit krediet komt, in vergelijking met het vorig jaar, neer op een vermeerdering van 141 miljoen.

Voor de gebouwen, herstel der oorlogsschade, bedraagt het krediet 180 miljoen, d.i. 115 miljoen meer dan in 1946.

Voor de havens, waterwegen, enz. worden in ver-

(1) Samenstelling van de Commissie : de heer Lahaut, voorzitter; de heeren Couplet, De Gryse, de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Moriau, Oblin, Stubbe, Vanden Berghe (Albert), Verhoven. — Blavier. De Kinder, Demoitelle, Dir'ken, Duchesne, Juste, Schevenels, Van Eynde. — Bonenfant, De Ville. — Lahaye, Leleux.

en plusieurs articles, total : 620 millions soit 200 millions environ en plus que l'an dernier.

Enfin il y a 550 millions portés sous le titre « urbanisme ».

Un tiers de cette somme est destiné à liquider les engagements pris avant 1946. Le reste vise les engagements qu'il faudra payer au cours de l'année 1947 et qui ont trait à l'urbanisation en rapport avec les destructions de la guerre.

Ce chapitre spécial du budget devra y figurer longtemps encore, jusqu'au moment où tous les dégâts que la guerre a causés au domaine public seront réparés.

Dépenses ordinaires.

Un fait doit au préalable retenir l'attention.

Avant guerre un crédit de 6 millions figurait au budget pour subsidier les communes pour entretien de la voirie. Ce subside qui aurait dû être multiplié par un coefficient sérieux a disparu du budget depuis 1945.

Certes on pouvait admettre alors, en ayant une grande largeur de vue, que tous les travaux d'entretien de la voirie incomberaient aux dépenses dues à la guerre.

Ce n'était pourtant pas vrai puisque l'Etat n'a pas supporté tous les frais, loin de là. Malgré cela la part payée par l'Etat fut portée aux dépenses de guerre.

Mais cette année nous retrouvons, croyons-nous, cette dépense dans une partie du crédit de 535 millions porté au budget des dépenses extraordinaires et à supporter par l'emprunt.

Il ne s'agit plus uniquement d'une dépense supplémentaire due à un fait de guerre. Il s'agit dans bien des cas de subsides ordinaires à allouer aux communes en vertu des lois et arrêtés en vigueur pour les travaux d'entretien.

Dès lors la place de ce crédit est au budget ordinaire et pas au budget des dépenses extraordinaires.

Si même ces subsides devaient être reportés sur le crédit de 375 millions visé à l'article 39 du budget des Travaux Publics, la même observation s'imposerait.

Ils ne seraient pas à leur place puisque une grosse partie, pour ne pas dire tout, sont redevenus des subsides ordinaires et non plus des dépenses dues à des faits de guerre.

La clarté dans un budget est un élément essentiel. C'est le premier élément pour imposer confiance.

schillende artikelen, in totaal, 620 miljoen bestemd, d.i. ongeveer 200 miljoen meer dan vorig jaar.

Ten slotte, worden 550 miljoen vermeld onder den titel « stedenbouw ».

Een derde van dit bedrag is bestemd om de vóór 1946 aangegane verbintenissen na te komen. Het saldo slaat op de verbintenissen, die in den loop van het jaar 1947 zullen moeten betaald worden en die betrekking hebben op den stedenbouw, in verband met de vernielingen van den oorlog.

Dit bijzonder hoofdstuk van de begrooting zal nog lang er in moeten voorkomen, totdat al de schade die de oorlog aan het openbaar domein heeft toegebracht, hersteld is.

Gewone uitgaven.

Een feit verdient vóór alles onze belangstelling.

Vóór den oorlog vermeldde de begrooting een krediet van 6 miljoen om aan de gemeenten een toelage te verleen voor het onderhoud van de wegen. Deze toelage, die men had moeten vernemenigvuldigen met een behoorlijken coëfficiënt, is sinds 1945 uit de begrooting verdwenen.

Weliswaar kan men, met veel verbeelding, aannemen dat alle werken voor het onderhoud van de wegen te wijten zijn aan de uitgaven voortvloeiend uit den oorlog.

Dit was nochtans niet het geval, vermits de Staat, op verre na, alle kosten niet heeft gedragen. Niettemin werd het door den Staat betaalde deel bij de oorlogsnitgaven ingeschreven.

Dit jaar vinden wij, echter, o.i. deze uitgave terug in een deel van het krediet van 535 miljoen, ingeschreven op de begrooting der buitengewone uitgaven en te dekken door leening.

Het gaat niet meer uitsluitend over een bijkomende uitgave voortvloeiend uit een oorlogsfeit. Het geldt, in vele gevallen, gewone toelagen, aan de gemeenten te verleen krachtens de voor de onderhoudswerken bestaande wetten en besluiten.

Derhalve, hoort dit krediet thuis in de gewone begrooting en niet in deze der buitengewone uitgaven.

Zelfs indien deze toelagen werden overgedragen op het krediet van 375 miljoen, bedoeld bij artikel 39 van de begrooting van Openbare Werken, zou dezelfde opmerking dienen gemaakt te worden.

Zij zouden er niet thuis hooren, vermits een groot deel, zooniet alles, opnieuw gewone toelagen en niet uitgaven voortvloeiend uit den oorlog zijn geworden.

Klaarheid is een hoofdzakelijk bestanddeel van een begrooting; het is de hoofdfactor om vertrouwen in te boezemen.

Note spéciale du rapporteur.

Restons dans le domaine de la route.

En 1929, M. le Ministre des Travaux publics avait annoncé son intention de désigner une Commission pour étudier le problème de la voirie. La question se posait donc sérieusement déjà il y a 20 ans. Cette intention n'a pas eu de suite fructueuse. La Commission désignée n'a jamais fonctionné.

En 1934 une autre Commission fut désignée. Elle a déposé son rapport deux ans après. Les conclusions n'ont jamais été rendues publiques, M. le Ministre déclarant que la Commission n'avait qu'une mission d'information.

Tout le problème de la voirie, qui revêt un caractère d'une importance capitale pour l'essor économique du pays, gravite autour de cette réforme de base tendant à reviser la loi du 10 avril 1841.

Quand une loi modifiant la loi de 1841 sera votée on possèdera alors l'outil nécessaire pour travailler sérieusement.

Ne laisse-t-on pas aux communes, par exemple, l'entretien de chemins de toute première importance, qui supportent des charges de trafic régional ou même national plus importantes que certaines routes de l'Etat ?

Il faut coordonner tout l'effort communal, provincial et national.

Il faut reclasser la voirie en tenant compte des nécessités du moment et faire une loi assez souple pour qu'elle puisse s'adapter à toutes les situations quand elles se présentent, sans avoir pour cela besoin de la modifier.

Ce projet de loi existe depuis longtemps déjà. Il est d'initiative parlementaire. Une forte majorité à la Chambre, pour ne pas dire l'unanimité, est acquise à l'idée de la nécessité d'apporter des modifications à cette loi plus que centenaire.

Pourquoi donc attendre ? Il y avait nécessité urgente il y a vingt ans, à plus forte raison maintenant.

L'outil en main, on reclassera la voirie en différentes catégories, suivant des critères bien déterminés. Chaque pouvoir ayant sa mission et sa charge bien établies on pourra alors de part et d'autre travailler sérieusement.

Aussi longtemps que nous vivons dans l'incertitude actuelle c'est l'arrêt, ou presque, des travaux par certains pouvoirs publics.

L'incertitude résulte du fait qu'un projet est déposé et que l'on ignore si ses dispositions seront adoptées. On attend le vote avec impatience : « Devra-t-on encore réparer telle route », se demande-t-on, quand le reclassement aura eu lieu ? Comme les communes

Bijzondere nota van den verslaggever.

Laten we ons houden aan het gebied van de wegen.

In 1929, had de Minister van Openbare Werken aangekondigd, dat hij het inzicht had een commissie aan te stellen om het vraagstuk der wegen te bestuderen. Twintig jaar geleden werd het vraagstuk dus reeds ernstig gesteld. Dit plan heeft echter nooit vruchten afgeworpen; de aangewezen commissie heeft nooit haar werkzaamheden aangevat.

In 1934, werd een andere Commissie aangewezen, die twee jaar later verslag uitbracht. De besluiten werden echter nooit openbaar gemaakt, daar de Minister verklaarde, dat de Commissie slechts met een opdracht van voorlichting was belast.

Gansch het vraagstuk van de wegen, dat voor de economische ontwikkeling van ons land van overwegend belang is, draait rond de basishervorming tot herziening der wet van 1841.

Wanneer een wet tot wijziging der wet van 1841 zal aangenomen zijn, zal men over het noodige werktuig beschikken om ernstigen arbeid te leveren.

Laat men, bij voorbeeld, aan de gemeenten niet het onderhoud over van uiterst belangrijke wegen, die zwaardere lasten van gewestelijk- en zelfs nationaal verkeer dienen te dragen dan sommige Rijkswegen.

De pogingen van gemeenten, provinciën en Staat dienen gecoördineerd.

De wegen dienen opnieuw gerangschikt, rekening houdend met de noodwendigheden van het oogeblik, en er is een wet noodig die soepel genoeg is om te kunnen worden aangepast aan alle omstandigheden, waar en wanneer deze zich ook voordoen, zonder dat het noodig is ze te wijzigen.

Het wetsontwerp bestaat reeds sedert lang; het ging uit van Parlementsleden. Een groote meerderheid van de Kamer, om niet te zeggen de voltallige Kamer, is overtuigd van de noodzakelijkheid die meer dan honderd jaar oude wet te wijzigen.

Waarom dan nog langer gewacht ? De kwestie was, twintig jaar geleden, reed uiterst dringend, en dus, te meer, ook thans nog.

Men kent het werktuig : de wegen zullen opnieuw gerangschikt worden in verschillende categorieën, volgens welbepaalde criteria. Elk bestuur zal zijn wel omschreven taak en lasten hebben, en men zal dus ernstig werk kunnen verrichten.

De huidige onzekere toestand beteekent het volledig of het gedeeltelijk stilleggen van de werken die door sommige openbare besturen dienen uitgevoerd.

Die onzekerheid vindt haar oorsprong in het feit, dat een ontwerp is ingediend en men niet weet of zijn bepalingen zullen worden aangenomen. Men stelt zich de vraag : « Zullen wij dien weg nog moeten herstellen, wanneer de nieuwe rangschik-

disposent de peu d'argent elles retardent des travaux urgents à faire à certains de leurs chemins.

Le réseau de l'Etat devrait être porté vers 13,000 kilomètres. Il en a actuellement 9,000.

Les chemins de grande communication devraient passer de 10,000 à 14,000 kilomètres.

La voirie communale proprement dite, serait réduite de 7,000 kilomètres. Cela aiderait fortement les communes pour leurs dépenses d'entretien.

L'œuvre à réaliser immédiatement est de voter cette loi nouvelle sur la voirie.

Les études, menées rapidement puisque de nombreux éléments seront connus pour l'application de la loi, permettront d'entreprendre les travaux nécessaires dans un laps de temps assez court.

Comment financer les travaux ?

Un seul bon moyen, qui trouvera dans son idée générale beaucoup de défenseurs parmi les Parlementaires : créer un Fonds de la route.

1923 n'a-t-il pas vu un commencement de réalisation de cette idée ? Un crédit de plus d'un demi-milliard y fut affecté.

En 1933, pendant la première partie de la période de dépression un nouveau crédit de près d'un milliard y fut encore affecté. Ces crédits furent alloués pour des raisons particulières et une seule fois.

La route, cet élément économique de première valeur et qui grandit tous les jours, doit avoir un budget certain, qui ne dépende pas de telle ou telle situation générale budgétaire ou de l'ampleur de la conjoncture.

Un train de voyageurs part à l'heure même s'il n'a pas de clients. La route doit être bien entretenue et améliorée suivant les nécessités quelle que soit la situation financière. Même si la situation financière était mauvaise une route bien entretenue aidera à l'amélioration de cette situation.

Inutile de s'étendre sur la nécessité du fonds de la route. Ses avantages se justifient par la régularité des dépenses et par les conséquences heureuses sur l'ordonnance des paiements aux entrepreneurs.

Mais comment financer chaque année le fonds de la route ?

Toute la population sait que les impôts ne peuvent normalement être affectés à telle ou à telle dépense particulière.

Il y a pourtant des exemples contraires. L'ancienne taxe sur la voirie créée par les communes avait une affectation bien déterminée.

Au risque de voir se dresser M. le Ministre des

king zal doorgevoerd zijn ? » En daar de gemeenten over weinig geld beschikken stellen zij dringende, aan sommige wegen uit te voeren werken uit.

Het Rijkswegennet zou ongeveer 13,000 km. wegen dienen te omvatten; thans omvat het 9,000 km.

De wegen van groot verkeer zouden van 10,000 op 12,000 km. dienen gebracht.

Het net van de eigenlijke gemeentewegen zou tot 7,000 km. worden verminderd. Dit zou voor de gemeenten een groote verlichting beteekenen van de uitgaven voor onderhoud.

Die nieuwe wet op de wegen zou onmiddellijk tot stand moeten komen.

De studiën verlopen op snelle wijze, vermits talrijke gegevens zullen bekend zijn om de wet toe te passen, en ze zullen het mogelijk maken de noodige werken binnen een vrij korte tijdruimte aan te vatten.

Hoe moeten deze werken worden gefinancierd ?

Er is slechts één enkel middel, waarvan het algemeen denkbeeld vele verdedigers onder de parlementsleden zal vinden : een Wegenfonds oprichten.

Heeft men in 1928 niet een begin van verwezenlijking van dit denkbeeld gekend ? Een krediet van meer dan een half milliard werd daarvoor aangewend.

In 1933, tijdens het eerste gedeelte van de inzinking, werd nog een nieuw krediet van bijna een milliard er voor aangewend. Deze kredieten werden om bijzondere redenen en één enkel maal verleend.

De weg, economisch bestanddeel van eerste gehalte, die van dag tot dag meer belang krijgt, dient over een vaste begrooting te beschikken, die niet van den eenen of anderen algemeenen begrootingstoestand of van den omvang van de conjunctuur afhangt.

Een reizigerstrein vertrekt op het vastgesteld uur, zelfs indien er geen klanten zijn. De weg moet goed worden onderhouden en steeds verbeterd volgens de noodwendigheden, afgezien van den financiëleen toestand. Zelfs indien de financiële toestand slecht zou zijn, zou een goed onderhouden weg bijdragen tot de verbetering van dien toestand.

Het is onnoodig verder uit te weiden over de noodzaak van een wegenfonds. Zijn voordeelen rechtvaardigen zich wegens de regelmatigheid der uitgaven en over zijn gunstige gevolgen op de verdeling der betalingen onder de aannemers.

Hoe moet het wegenfonds, echter, ieder jaar gefinancierd ?

De geheele bevolking weet, dat de belastingen niet op normale wijze kunnen aangewend worden voor deze of gene afzonderlijke uitgave.

Er zijn, nochtans, voorbeelden die het tegendeel bewijzen. De vroegere wegenbelasting, die door de gemeenten werd ingesteld, had een wel bepaalde bestemming.

Waarom zou men, op gevaar af verzet uit te lokken

Finances, pourquoi ne pourrait-on affecter en tout ou en partie à ce fonds les recettes qui proviennent des droits d'accise sur le carburant utilisé par les autos ?

L'auto est l'engin destructeur de la route. L'auto paie chèrement cette destruction par ses taxes et des droits divers qui rapportent annuellement plusieurs milliards à l'Etat. L'usager destructeur, qui paie, a donc droit à avoir un réseau routier à l'abri de tout reproche et ce n'est pas le cas actuellement, loin de là.

Le fonds de la route solidement constitué et alimenté par une somme sérieuse chaque année, on peut alors entrevoir tous les travaux à faire aux routes de l'Etat et le montant des subsides pour les chemins dont l'entretien rentre dans les attributions des administrations subordonnées.

On peut établir un plan de construction et d'amélioration à réaliser sur un nombre d'années déterminé, puisqu'on est certain du financement de ces travaux. Le but à atteindre sera ainsi bien établi. C'est non seulement un stimulant pour avoir fini à temps le programme établi, mais on évitera les erreurs toujours possibles d'une réalisation en détail.

Que faut-il faire comme travaux ?

Profil en long.

Cette question fut traitée plusieurs fois dans les rapports depuis 1935. En tous cas ils doivent être revus de près. Que de tournants à améliorer ! Au-dessus des côtes, que de crêtes à niveler ! Elles constituent de bien dangereux écrans opaques ! Que de rampes dont il faut réduire le pourcentage ! Que de tournants dont il faut améliorer l'angle d'inclinaison pour empêcher les dérapages !

La question des auto-roules avec contournement des agglomérations doit retenir la très sérieuse attention des pouvoirs publics.

Profil en large.

Si le profil en long a une importance incontestable, le profil en large est actuellement la clef de voûte de tout l'édifice. La largeur des routes de l'Etat doit être revue de près et dans chaque cas. Elle doit être proportionnée à l'importance du trafic. Pourrait-on défendre que la route Bruxelles-Anvers doit avoir la même largeur que la route Namur-Arlon ? Cet exemple vaut mieux que toute démonstration.

vanwege den heer Minister van Financiën, de ontvangsten voortkomende uit de accijsrechten op de door de auto's verbruikte brandstoffen niet volledig of gedeeltelijk bestemmen voor dit fonds ?

De auto is het vernielende werktuig van den weg. Deze vernieling komt den auto duur te staan, wegens de diverse taxes en rechten die jaarlijks voor den Staat verscheidene milliarden opbrengen. De vernielende autobestuurder, die betaalt, heeft, derhalve, het recht om te beschikken over een onberispelijk wegnnet. Dat is thans, op verre na, niet het geval.

Zoodra het wegnfonds stevig ingericht is en jaarlijks door een behoorlijk bedrag gestijfd wordt, kunnen alle werken, die op de Rijkswegen moeten verricht worden, en het bedrag van de toelagen voor de wegen, waarvan het onderhoud behoort tot de bevoegdheid der ondergeschikte besturen, worden voorzien.

Men zal een bouw- en verbeteringsplan voor een bepaald aantal jaren kunnen opmaken, vermits men zeker is van de financiering van die werken. Het doel, dat dient bereikt, zal aldus nauwkeurig bepaald zijn. Het is niet alleen een aansporing om op tijd klaar te komen met het vastgestelde programma, maar de steeds mogelijke vergissingen van een detailuitvoering zullen kunnen vermeden worden.

Welke werken dienen uitgevoerd ?

Lengteprofiel.

Dit vraagstuk werd reeds herhaaldelijk behandeld in de verslagen, sedert 1935. Zij dienen, in ieder geval, grondig te worden herzien. Hoeveel bochten dienen niet verbeterd ? Hoeveel ruggen en kammen van hellingen, die een zeer gevaarlijk en ondoorzichtbaar scherm vormen, dienen niet gelijk gemaakt ? Hoeveel hellingen zijn er niet, waarvan het stijgingspercentage moet worden verminderd ! Van hoeveel bochten dient de hellingshoek niet verbeterd, ten einde het slippen te beletten !

De openbare besturen dienen hun gansch bijzondere aandacht te wijden aan de autowegen met omleiding langs de agglomeraties.

Dwarsprofiel.

Zoo het lengteprofiel een onbetwistbaar belang heeft, dan is het dwarsprofiel thans de hoofdzaak, de sluitsteen van gansch het gebouw. De breedte van de Rijkswegen dient grondig, en voor ieder geval afzonderlijk, te worden herzien. Zij moet in verhouding staan tot de belangrijkheid van het verkeer. Zou men kunnen beweren, dat de weg Brussel-Antwerpen dezelfde breedte dient te hebben als de weg Namen-Aarlen ? Dit voorbeeld is meer waard dan een lange bewijsvoering.

Au point de vue de la largeur il faut trois types de routes :

- a) A trafic intense;
- b) A trafic moyen;
- c) A trafic réduit.

A chaque importance de trafic doit correspondre une largeur de route. On donnera ainsi au pays un armement économique de toute première valeur.

Cette classification donnera au fonds de la route des données précises pour les dépenses d'entretien. A chaque type de route correspondra une norme de dépense bien déterminée.

Pistes cyclables. — Le classement prévu ayant comme base le facteur intensité du trafic, déterminera la largeur de la route et la nécessité de créer une piste cyclable. Tout se lie. Dans de nombreux cas, les accidents sont dus au défaut de pistes, et à l'intensité du trafic.

Visibilité. — Élément dont il faut aussi tenir compte. L'intensité grandissante du trafic par route lui donne un caractère dont on doit sérieusement tenir compte. Les accidents dus au manque de visibilité sont nombreux.

Empêcher de créer des obstacles à la visibilité aux endroits dangereux et améliorer ou même faire disparaître ceux qui existent, voilà le programme à réaliser.

Revêtement. — La première de toutes les constatations à faire est qu'il faut employer des matériaux indigènes. La deuxième est que, non seulement pour la voirie de l'Etat, mais aussi pour celle dont l'entretien est subsidié par l'Etat, on fasse disparaître les revêtements en pierrailles avec uniquement le cylindrage à l'eau.

C'était très bien dans le passé quand on ne connaissait que la traction hippomobile. Mais aujourd'hui ce genre de revêtement ne constitue plus que de l'argent dépensé en pure perte. Le camion lourd passe et il écrase la pierraille. La voiture passe ensuite en vitesse, elle aspire la matière d'aggrégation et le nid de poule se forme immédiatement.

Quel genre de revêtement faut-il adopter ?

Les routes en béton ont leurs défenseurs. Elles ont certes des qualités. Les routes en « tarmac » bien enduites ont leurs partisans également.

Il faut laisser aux services techniques le soin d'appliquer le revêtement qui convient.

Est-il possible de faire une route en béton dans les régions charbonnières en raison des affaissements

Van het standpunt van de breedte uit gezien, zijn er drie types van wegen noodig :

- a) Met intens verkeer;
- b) Met gemiddeld verkeer;
- c) Met weinig belangrijk verkeer.

Aan iederen graad van belangrijkheid van verkeer dient een wegbreedte te beantwoorden. Aldus zal aan het land een economische uitrusting van zeer hoge waarde worden geschonken.

Door die rangschikking zal het wegenfonds over nauwkeurige gegevens beschikken met het oog op de onderhoudsuitgaven. Aan ieder wegtype beantwoordt een vast bepaalde maatstaf van uitgaven.

Rijwielpaden. — De rangschikking, steunend op de drukte van het verkeer, zal de wegbreedte bepalen en de noodzakelijkheid van het aanleggen van een rijwielpad. Alles hangt samen. In veel gevallen, zijn de ongevallen te wijten aan het gebrek aan rijwielpaden en aan de drukte van het verkeer.

Vrij uitzicht. — Ook met dien factor dient rekening gehouden, vooral wegens de steeds toenemende verkeersdruk op den weg. Talrijke ongevallen zijn te wijten aan het gebrek aan zichtbaarheid.

Op dat gebied dient er vooral naar gestreefd te vermeden, dat op de gevaarlijke plaatsen nieuwe hinderpalen ontstaan voor het vrij uitzicht, en de bestaande te verbeteren en zelfs te doen verdwijnen.

Wegverharding. — De eerste opmerking die zich opdringt, is dat inlandsche materialen dienen gebruikt. De tweede is, dat de wegverharding met slechts door water ingewalsten steenslag dient te verdwijnen, niet alleen voor de Rijkswegen maar ook voor de wegen waarvan het onderhoud door den Staat wordt gesubsidieerd.

Dit was heel goed in 't verleden, wanneer alleen de trekkracht door paarden bekend was. Thans betekent een dergelijke wegbekleding slechts weggeworpen geld. De zware vrachtauto's verbrijzelen den steenslag, de snelle personenwagens zuigen de bindstof weg, en dadelijk vormt zich een « hennepolk ».

Welke soort verharding dient gebruikt ?

De wegen in beton hebben hun verdedigers. Zij bezitten ongetwijfeld hoedanigheden. De degelijk met « tarmac » bekleede wegen hebben eveneens hun voorstanders.

Men moet aan de technische diensten de zorg overlaten om de geschikte bekleding toe te passen.

Is het mogelijk een weg in beton aan te leggen in de kolendistricten, wegens de grondverzakkingen ?

de terrains ? Un mois après, bien des sections seraient à recommencer. Là, il faut la route pavée en grès.

Peut-on établir un revêtement glissant quand la côte est trop prononcée ? L'auto n'est pas seul usager de la route.

Bref, en ce domaine, c'est l'expérience de nos techniciens qui doit résoudre ce problème. Ils connaissent les milieux, l'intensité du trafic, la nature du sous-sol et tous les éléments qui doivent intervenir.

Divers. — La signalisation, l'éclairage éblouissant des autos, l'éclairage des passages à niveau, la lumière rouge des réclames, les plantations le long des routes, les régies sont autant de questions qui ont leur importance. On les signale simplement cette année. Toutes devraient être mises au point, sans retard. Bref, au point de vue voirie, l'œuvre qui reste à réaliser est énorme.

Circulation routière.

Déjà le rapport du budget de 1945 a soulevé le problème.

Quand on a établi le règlement de 1934, en l'absence de commission spéciale, le Département a envoyé le projet aux Députations permanentes et aux services techniques provinciaux pour recueillir les observations que l'examen suggérerait.

Le Département, bien inspiré, a voulu faire une large consultation pour faire le meilleur règlement possible.

A l'application, on s'est rendu compte que des modifications devaient y être apportées.

Afin de faire œuvre utile on a créé une commission spéciale de la circulation routière.

Dans cette commission, siégeaient trois députés, des magistrats, des directeurs de sociétés de transport, etc.

En 1939, cette commission se mit à l'œuvre pour reviser le règlement de 1934. Les séances furent nombreuses et fructueuses. Le travail avançait très sérieusement quand la guerre éclata.

Depuis lors, la commission n'a plus été réunie. Sans son avis, on a publié différents arrêtés modifiant les articles : 22, 29, 31, 33, 36, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 90, 94, 132 et 133 du règlement.

La Commission n'a pas été supprimée. On sait par l'arrêté de création le rôle qu'elle doit jouer. On se dispense de ses services. Elle est devant le pays moralement responsable des changements opérés et des lourdes erreurs commises. L'expérience des

Een maand nadien zou men vele baanvakken moeten herbeginnen. Daar zijn met straatstenen geplaveide wegen noodig.

Mag men een gladde bekleeding aanleggen, wanneer de helling te scherp is ? De weg wordt niet alleen gebruikt door auto's.

Kortom, op dit gebied dient de ondervinding van onze deskundigen dit vraagstuk op te lossen. Zij kennen de strek, de drukte van het verkeer, den aard van den ondergrond, enz., en alle gegevens die van tel zijn.

Allerlei. — De verkeersteekens, de verblindende verlichting der auto's, de verlichting der overwegen, de roode lichtreclames, de beplantingen langs de wegen, de regieën zijn evenveel belangrijke kwesties. Zij worden dit jaar slechts eenvoudig vermeld. Zij zouden alle onverwijld moeten geregeld worden. Kortom, in zake wegen is het werk, dat nog moet verwezenlijkt worden, ontzaglijk.

Wegverkeer.

Het verslag over de begroting van 1945 heeft dit vraagstuk reeds opgeworpen.

Toen het reglement van 1934 werd opgesteld, heeft het Departement, bij gebreke van een bijzondere Commissie, het ontwerp overgemaakt aan de Bestendige Deputaties en aan de technische provinciale diensten om de aanmerkingen te verzamelen die door het onderzoek zouden worden ingegeven.

Het Departement heeft een gelukkigen inval gehad door in breeden kring adviezen in te winnen ten einde het best mogelijke reglement op te maken.

Bij de toepassing er van, heeft men ingezien, dat er wijzigingen dienden in aangebracht.

Ten einde nuttig werk te leveren, werd een bijzondere commissie voor het wegverkeer opgericht.

In deze commissie zetelden drie Volksvertegenwoordigers, magistraten, bestuurders van vervoer-maatschappijen enz.

In 1939, zette deze commissie zich aan het werk om het reglement van 1934 te herzien. De vergaderingen waren talrijk en vruchtbaar. De werkzaamheden vorderden ernstig, toen de oorlog uitbrak.

Sedertdien, werd de commissie niet meer bijeen-geroepen. Zonder haar advies in te winnen, werden verscheidene besluiten bekendgemaakt, waarbij artikelen : 22, 29, 31, 33, 36, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 90, 94, 132 en 133 van het reglement werden gewijzigd.

De commissie werd niet afgeschaft. Uit het oprichtingsbesluit blijkt de rol die zij dient te vervullen. Men doet geen beroep op haar diensten. Tegenover het land is zij zedelijk verantwoordelijk voor de aangebrachte wijzigingen en voor de zware vergissin-

membres de la commission, parmi lesquels des juges qui appliquent la loi tous les jours, aurait sûrement empêché ces erreurs.

Nous ne voulons pas faire dans ce rapport une critique de certains articles, non modifiés du règlement ancien et des textes nouveaux publiés. Nous réclamons la réunion de la Commission et la révision de ce règlement. Le système employé n'a rien de commun avec une saine compréhension.

Un règlement sérieusement étudié offre de l'intérêt, mais l'éducation de la population dans ce domaine est un autre aspect du problème.

Qu'avons-nous fait en Belgique pour instruire la population au point de vue circulation routière ? Disons-le franchement : rien. De temps en temps, avant la guerre, une semaine de la circulation, et c'est tout. Que peut un règlement si on ne le respecte pas. Dans de nombreux pays, cette question a retenu la très sérieuse attention des autorités. C'est l'instituteur qui devrait intervenir au préalable par des leçons théoriques et pratiques.

Dans certains pays, il y a même un service spécial qui fonctionne en vue de prendre toutes les mesures quant à l'éducation du public au point de vue circulation routière. Le nombre d'accidents y est réduit à un pourcentage très bas en proportion de ceux connus dans les pays où rien ne fut fait dans ce sens. Des statistiques démontrent que de 1933 à 1946 le nombre d'accidents de la route a diminué de 40 % dans les pays où des mesures ont été prises.

Certes pour la propagande il faut de l'argent. Ne peut-on y intéresser les compagnies d'assurances qui traitent le risque accidents-autos. Elles seraient les premières à profiter des résultats acquis.

En attendant la mise au point, l'action scolaire ne coûtera rien; que l'on commence immédiatement.

Le cahier général des charges.

Le rapport du budget de 1946 soulève le problème sans plus. La Commission, à tort, pensait que cette question dont on parlait déjà avant la guerre était mûre et allait être résolue. Il n'en est rien, elle reste à l'ordre du jour et est plus pressante que jamais. Combien de fois entendons-nous dire : il faut que la production soit organisée avec plus de bon sens; il faut réduire au minimum les délais pour l'exécution des travaux; il faut que l'on trouve moyen de travailler à meilleur compte; il faut que la standardisation des matériaux et des constructions soit

gen, die werden begaan. De ondervinding van de leden der commissie, onder dewelke zich rechters bevinden die dagelijks de wet toepassen, zou die vergissingen zeker hebben verhindert.

Wij willen in dit verslag geen critiek uitoefenen op zekere, ongewijzigd gebleven artikelen van het vroegere reglement en van de gepubliceerde nieuwe teksten. Wij vragen de bijeenroeping van de commissie en de herziening van dit reglement. Het gebruikte stelsel heeft niets te maken met een gezonde opvatting.

Een ernstig bestudeerd reglement is uitstekend, maar men mag niet uit het oog verliezen, dat de bevolking op dat gebied dient opgeleid.

Wat werd in België voor de opvoeding van de bevolking op 't gebied van het wegverkeer gedaan? Laten wij openhartig bekennen : niets. Vóór den oorlog, van tijd tot tijd, een week van het verkeer : dat is alles. Wat vermag een reglement, indien het niet nageleefd wordt. In talrijke landen, heeft dit vraagstuk de nauwlettende aandacht van de overheden getrokken. Die voorafgaande opleiding zou de taak moeten zijn van den onderwijzer, door middel van theoretische en praktische lessen.

In sommige landen, bestaat er zelfs een bijzondere dienst, die belast is met het nemen van alle maatregelen met het oog op de opleiding van het publiek inzake wegverkeer. In die landen, vermindert het aantal ongevallen tot een zeer laag percentage, in verhouding tot de landen waar in dat opzicht niets werd gedaan. De statistieken bewijzen, dat van 1933 tot 1946, het aantal ongevallen met 40 t.h. verminderde in de landen waar maatregelen werden genomen.

Zeker, propaganda kost geld. Maar zou men er niet de verzekeringsmaatschappijen, die het risico van autoongevallen dekken, bij betrekken. Zij toch zullen de eersten zijn om voordeel te halen uit de bekomen uitslagen.

In afwachting van een definitieve regeling, stellen wij vast, dat de schoolactie niets kost en dan ook dedelijk dient aangeval.

Het algemeen lastkohier.

In het verslag over de begroting van 1946 wordt het vraagstuk opgeworpen, zonder meer. De Commissie dacht, ten onrechte, dat die kwestie, waarover reeds vóór den oorlog werd gesproken, rijp was en weldra zou worden opgelost. Daar is niets van : zij blijft aan de orde en is dringender dan ooit. Hoe dikwijls hooren wij niet zeggen, dat de productie met meer gezond verstand dient georganiseerd; dat de termijnen voor uitvoering van de werken tot het minimum dienen herleid; dat het middel dient gevonden worden om goedkoper te werken; dat de standardi-

poussée à fond; il vaut mieux utiliser les transports pour en réduire les prix, etc.

Tout cela c'est en réalité le cahier des charges.

Exemple : Les auteurs de projets sont désireux de se mettre en évidence, cela se comprend et c'est humain. Il n'y a plus dès lors assez de spécialités sur les marchés. L'innovation coûte cher; il faut amortir le matériel de construction en une fois. Cela traîne en longueur à cause des travaux préparatoires pour réaliser l'idée. S'il fallait donner d'autres exemples on n'aurait aucune difficulté car ils sont légion.

Mais a-t-on réfléchi au fait que chaque administration de l'Etat a son cahier des charges ? Les provinces ont le leur; les communes qui font des travaux ont celui de leur architecte. C'est devant toute cette paperasserie souvent contradictoire que l'entrepreneur se trouve.

Va-t-on continuer ce système qui, en fin de compte, est une nuisance, ou va-t-on porter dans l'abcès le coup de bistouri ?

Peut-on espérer être entendu ? Le rapport du budget de 1948 pourra-t-il constater qu'une solution a été apportée au problème important du cahier des charges ?

L'urbanisation.

Le rapport du projet de loi réglant cette question est déposé. La Commission en demande le vote dans le plus bref délai. En attendant nous sommes régis par différents arrêtés royaux.

Examinons quelques aspects de ce problème.

Les directions provinciales sont aidées par des architectes. Ceux-ci, en première loge, courent les communes pour se faire désigner par celles-ci comme architecte urbaniste, et profitant de cet avantage être conseil de la direction. Est-ce normal pareille situation ? Ces architectes deviennent donc juge et partie. Ce système va-t-il continuer ? Il est d'autant plus dangereux que si l'urbaniste-conseil de la direction n'est pas désigné par la commune où il a sollicité une nomination, il peut profiter de sa position pour créer des difficultés de toute espèce. Cette façon d'agir va être la source d'ennuis sérieux si l'on n'y met bon ordre tout de suite.

Le fait que toutes les communes devront obligatoirement établir des plans d'urbanisation, va constituer l'âge d'or pour une catégorie de nos compatriotes. Les

satie der materialen en van de bouwwerken volledig dient doorgedreven; dat het vervoer rationeeler dient geëxploiteerd, ten einde de prijzen ervan te verlagen, enz...

In werkelijkheid behoort dit alles tot het lastkohier.

Voorbeeld. — De indieners van plannen willen de aandacht trekken, dat is begrijpelijk en mensche-lijk, zij vinden op de markt dan ook niet genoeg specialiteiten die zij willen aanwenden. Nieuwig-heden kosten echter duur, want het bouwmaterieel moet in éénmaal worden afgeschreven. Door de voorbereidende werken om de idee te verwezenlij-ken wordt heel de zaak op de lange baan geschoven. Het zou geen moeilijkheid opleveren nog andere voorbeelden te geven, want ze zijn legio.

Heeft men er reeds aan gedacht, dat elk Staats-bestuur zijn lastkohier heeft; de provinciën hebben het hunne, de gemeenten, die werken uitvoeren, hebben dit van hun architect. De aannemer staat dan ook voor dikwijls tegenstrijdigen papierrommel.

Zal men dit stelsel, dat ten slotte slechts schade kan berokkenen, laten voortduren ? Of zal men het mes in de etterbuil drijven ?

Mogen wij hopen, dat men ons zal hooren ? Zal men in het verslag over de begroting voor 1948 kunnen vaststellen, dat aan het belangrijke vraagstuk van het lastkohier een oplossing werd gegeven.

De urbanisatie.

Het verslag over het wetsontwerp tot regeling van dit vraagstuk is ingediend. De Commissie vraagt, dat er zoo spoedig zou worden over gestemd. In afwachting wordt de stof geregeld door verschillende koninklijke besluiten.

Onderzoeken wij enkele aspecten van dit vraagstuk.

De provinciale directies worden bijgestaan door architecten. Deze bekleeden de beste plaats, zij bezoeken de gemeenten om zich door hen te laten aanstellen als architect-stedebouwkundige en maken van dit voordeel gebruik om adviseur te zijn bij de directie. Is een dergelijke toestand normaal ? Deze architecten worden, derhalve, rechter en partij. Zal dit stelsel worden gehandhaafd ? Het is dus te gevaarlijker omdat de stedekundige adviseur van de directie, indien hij niet wordt aangesteld door de gemeente, bij dewelke hij om een benoeming heeft aangezocht, van zijn positie kan gebruik maken om allerlei moeilijkheden te berokkenen. Deze handelwijze zal een bron zijn van ernstige zorgen, indien men er niet dadelijk orde in schept.

Het feit, dat alle gemeenten verplicht zijn, urbanisatieplannen op te maken, zal voor een categorie van onze landgenooten een goudmijn zijn. De kleine

petites communes n'ont pas toujours les administrations qu'il faudrait pour discuter et empêcher la création de magnifiques plans, mais financièrement irréalisables par les localités en question.

La Commission insiste vivement auprès du Département des Travaux publics pour que l'on tienne une main ferme au sujet de cette question, afin que les ressources des communes ne soient pas absorbées par des études et la confection de plans. Il faut, en un mot, que les urbanistes désignés aient de la mesure.

Si la Commission est animée de sentiments pareils, c'est que déjà elle se rend compte que le Département n'a pas, tout de suite, fermé la soupape aux dépenses exagérées. Actuellement, pour construire il faut soumettre deux dossiers distincts, à savoir : un à l'urbanisation et l'autre pour l'obtention de matériaux. Il y a pour cela des bureaux différents. Double dépense pour celui qui fait construire, double difficulté, perte de temps considérable et fonctionnaires supplémentaires : voilà le bilan de cette mesure. Est-ce là le moyen de pousser à la construction ? La Commission ne le pense pas.

Au lieu de faire des choses simples, facilement compréhensibles, en réduisant les obstacles au minimum pour faciliter la tâche à ceux qui veulent construire, on élève une barrière que l'on ne franchit pas sans de lourdes difficultés.

La Commission estime, qu'arrêtés royaux et règlements spéciaux, tout a besoin d'une mise au point sérieuse pour améliorer dans le sens de la simplification.

Les ports fluviaux.

Dans l'ensemble des mesures à prendre par l'Etat pour équiper économiquement le pays, la question des ports fluviaux doit retenir la sérieuse attention.

Installant la Commission des Grands Travaux, M. Jaspar, premier Ministre, disait :

« Nous voulons améliorer nos fleuves, nos rivières. La Meuse, ne peut plus être le torrent dont le flot détruit périodiquement l'œuvre patiente de nos industriels et menace une partie de notre vaillante population ouvrière. La Meuse régularisée, doit devenir un élément de progrès, la route qui marche et qui apporte à nos usines les matières dont elles ont besoin. »

Pour que nos fleuves, nos rivières, nos canaux soient la route qui marche pour y amener les matières premières et y charger les produits finis, il faut créer des ports intérieurs.

Qu'avons-nous fait pour réaliser cette idée de raison et de bon sens ? Faut-il disserter longuement pour

gemeenten beschikken niet altijd over de vereischte bestuurders om de uitvoering te bespreken en te verhinderen van plannen die prachtig opgemaakt zijn maar voor bedoelde gemeenten, in financieel opzicht, niet uitvoerbaar zijn.

De Commissie dringt er bij het Departement van Openbare Werken ten eerste op aan opdat aan deze kwestie krachtadig de hand zou worden gehouden, opdat de inkomsten der gemeenten niet zouden worden opgeslorpt door studiën en plannen. Kortom, de aangestelde stedenbouwkundigen dienen matig te werk te gaan.

Indien de Commissie met dergelijke gevoelens is bezielde, dan is het omdat zij reeds inziet, dat het Departement niet dadelijk de veiligheidsklep der overdreven uitgaven heeft gesloten. Thans moet men, om te bouwen, twee verschillende bundels indienen, nl. : een bundel voor de urbanisatie en een anderen voor het bekomen van materialen. Daarvoor zijn verschillende kantoren voorzien. Dubbele kosten voor hem die laat bouwen, dubbele moeilijkheden, een aanzienlijk tijdverlies en meer ambtenaren : ziedaar de balans van dezen maatregel. Is dat een middel om het bouwen aan te moedigen ? De Commissie deelt die meening niet.

In plaats van eenvoudige en gemakkelijk te begrijpen dingen te verwezenlijken en de hinderpalen tot een minimum te beperken om de taak te verlichten van degenen die willen bouwen, wordt een dam opgeworpen dien men niet zonder veel moeite kan uit den weg ruimen.

De Commissie is van meening, dat koninklijke besluiten en bijzondere reglementen grondig dienen te worden nagezien om ze beter en eenvoudiger te maken.

De binnenhavens.

In het complex van de door den Staat te nemen maatregelen om het land economisch uit te rusten, verdient de kwestie der binnenhavens onze nauwlettende belangstelling.

Toen hij de Commissie voor de Groote Werken instelde, verklaarde de heer Eerste-Minister Jaspar :

« Wij willen onze stroomen, onze rivieren verbeteren. De Maas mag niet meer de stortvloed zijn, waarvan de golven regelmatig het moeizame werk van onze nijveraars vernielen en een deel van onze kranige arbeidersbevolking bedreigt. De Maas met een geregelden loop, dient een element van vooruitgang te worden, de beweeglijk weg die voor onze fabrieken de noodige grondstoffen aanvoert. »

Opdat onze stroomen, onze rivieren, onze kanalen de weg wezen om er de grondstoffen aan te voeren en er de fabrikaten te laden, dienen binnenhavens te worden aangelegd.

Wat hebben wij gedaan om die redelijke en gezonde idee te verwezenlijken ? Dienen wij lang

démontrer non pas l'utilité, mais la nécessité d'une organisation bien étudiée de ports intérieurs à créer ? Au point de vue de notre expansion industrielle et économique, ces ports joueraient un rôle capital. Ils seraient aux régions, ce qu'Anvers est pour le pays.

Nous créons des voies d'eau nouvelles avec raison d'ailleurs, mais nous négligeons de profiter des possibilités de nos grandes voies naturelles.

L'urbanisation a là, un rôle de première importance à remplir. Saura-t-elle profiter de toutes les circonstances favorables qui lui sont offertes pour prévoir les possibilités de la création des ports intérieurs et de l'extension des localités vers ces nouveaux centres d'activité ?

Arrêté du 15 août 1945.

Le rapport du budget de 1946 a mis en évidence combien cet arrêté était mal compris, insuffisant et même inopportun.

Rien n'avait été fait pour son application.

Le rapport donnait les raisons du classement des travaux en 4 catégories, à savoir :

- A) Travaux d'entretien;
- B) Travaux de réparation;
- C) Travaux structurels;
- D) Travaux conjoncturels.

Cette année, pour 1947 donc, la roue a marqué une très légère volonté de tourner. Elle s'est déplacée d'un degré. Il en reste 359 pour avoir une rotation complète.

Un arrêté a demandé aux communes de fixer les travaux à exécuter en 1947. Nombreuses sont les localités qui n'ont pas répondu à l'appel.

Mais est-ce là le moyen en vue d'établir la ventilation nécessaire pour classer les travaux dans les catégories prévues ?

Des économistes voient déjà, écrivent-ils, la période de dépression qui s'annonce.

Avec le système employé, nous nous retrouverons, quand ces tristes périodes se présenteront, dans la même situation qu'avant la guerre. Les périodes de crise vécues ne nous aurons rien appris.

Nous n'aurons rien de prêt pour alléger le fardeau de la crise en faveur des travailleurs. Pas d'études préalables faites. Pas de levier en main pour déclencher, au moment opportun, l'action pour de nombreux travaux à faire partout dans le pays. Comme lors de la dernière crise il faudra un long temps pour la mise en marche. On laissera la misère ulcérer les

nuit te weiden, niet om het nut maar wel de noodzaak aan te toonen van een degelijk ingestudeerden aanleg van binnenhavens ? Met het oog op onze industriele en economische expansie, zouden deze havens een zeer belangrijke rol vervullen. Zij zouden voor de gewesten beteekenen hetgeen Antwerpen vóór het land beteekent.

Wij leggen, overigens terecht, nieuwe waterwegen aan, maar wij laten na gebruik te maken van de mogelijkheden die ons door onze groote waterwegen worden geboden.

De stedenbouw kan in dat opzicht een zeer belangrijke rol vervullen. Zal hij gebruik weten te maken van alle gunstige omstandigheden, die hem worden geboden, om de mogelijkheden te voorzien van het aanleggen van de binnenhavens en de uitbreiding van de localiteiten naar deze nieuwe activiteits-centra.

Besluit van 15 Augustus 1945.

In het verslag over de begroeting voor 1946 werd in het licht gesteld, hoezeer dit besluit slecht werd begrepen, ontoereikend was en zelfs ongelegen.

Niets werd gedaan om de toepassing er van te verzekeren.

Het verslag vermeldde om welke redenen de werken in 4 categorieën dienden ingedeeld, namelijk :

- A) Onderhoudswerken;
- B) Herstellingswerken;
- C) Structuurwerken;
- D) Conjecturele werken.

Dit jaar, dus in 1947, lijkt het rad eenigszins te willen draaien. Het heeft zich een graad verplaatst. Nog 359 graden blijven over om een volledige omwenteling te bekomen.

Bij een besluit werd aan de gemeenten gevraagd, de in 1947 uit te voeren werken te bepalen. Talrijke localiteiten hebben dien oproep niet beantwoord.

Maar is dit het middel om de noodige schifting te maken voor de indeeling van de werken in de voorziene categorieën ?

Economisten schrijven dat zij reeds de voortteekenen waarnemen van een inzinkingsperiode.

Met het toegepast stelsel, zullen wij ons in denzelfden toestand bevinden als vóór den oorlog, wanneer die droeve tijden zullen aanbreken. De doorge-maakte crisis-perioden zullen ons niets hebben geleerd.

Wij zullen niets klaar hebben om den crisistlast ten bate van de arbeiders te verlichten. Er bestaan geen voorbereidende studies. Wij hebben den hefboom niet in handen om, op een gepast oogenblik, de actie te ontketen voor de uitvoering van talrijke werken, overal in het land. Zooals bij de laatste crisis, zal een lange tijd noodig zijn voor het in gang brengen.

cœurs avant de pouvoir y porter le remède efficace. On innovera, on travaillera sans étude sérieuse préalable et les erreurs s'accumuleront.

Le Département des Travaux publics doit montrer l'exemple. Il ne doit pas voir qu'aujourd'hui, c'est-à-dire les travaux d'entretien et de réparation.

Il doit voir demain concrétisé par les travaux structurels nécessaires pour asseoir fermement la position économique du pays.

Il doit voir après-demain par la préparation des travaux conjoncturels pour assurer l'existence aux habitants du pays en période de dépression économique.

Presque trois ans nous séparent du moment de la libération de notre territoire.

Qu'avons-nous fait pour l'organisation rationnelle des travaux entrepris ou à entreprendre par les Pouvoirs publics ?

Qu'avons-nous fait pour une utilisation rationnelle des matériaux ?

Nous savons que la question est du ressort du Ministère des Affaires Economiques. Elles se lient pourtant.

L'organisation prévue au rapport du budget des Travaux pour 1946 comporte en elle-même un volant régulateur de l'emploi des matériaux. Les pointes en haut et en bas dans les diagrammes des prix disparaîtront ou seront largement atténuées. C'est la sécurité pour l'industriel et pour les entrepreneurs de travaux. C'est un élément sérieux de diminution des prix indiscutable.

L'application sérieuse de l'arrêté réglant l'emploi des matériaux devrait être l'autre élément de stabilisation des prix.

Si les réalisations rappelées dans ce rapport étaient chose faite, nous pourrions sans crainte, dans ce domaine, regarder l'avenir.

Le budget fut approuvé par 9 voix contre 8.

Le rapport fut approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

J. BLAVIER.

Le Président,

J. LAHAUT.

Men zal de harten door ellende laten verbitteren vooraleer het doeltreffend heelmiddel zal kunnen worden aangewend. Men zal nieuwigheden invoeren, men zal zonder ernstige voorafgaande studie te werk gaan, en de vergissingen zullen zich ophopen.

Het Departement van Openbare Werken dient het voorbeeld te geven. Het moet verder zien dan vandaag, m.a.w., de onderhouds- en herstellingswerken.

Het moet den dag van morgen de concretisatie zien van de noodige structurele werken om 's Lands economischen toestand op stevigen grondslag te vestigen.

Het moet den dag van overmorgen voor oogen hebben door de voorbereiding van de conjuncturele werken, om aan de inwoners van het land een bestaan te verzekeren in tijden van economische inzinking.

Nagenoeg drie jaren scheiden ons van het oogenblik waarop ons grondgebied werd bevrijd.

Wat hebben wij gedaan voor de rationeele inrichting van de door de openbare besturen ondernomen of te ondernemen werken ?

Wat hebben wij gedaan voor een doelmatig gebruik van de materialen ?

Wij weten dat die kwesties tot de bevoegdheid behoren van het Ministerie van Economische Zaken. Zij houden nochtans onderling verband.

De in het verslag over de begrooting van Openbare Werken voor 1946 voorziene organisatie behelst, in zichzelf, een regelende marge voor het gebruik van de materialen. De hoogte- en laagtepunten op de prijsendiagramma's zullen verdwijnen of in ruime mate worden gemilderd. Dit beteekent de veiligheid voor den nijveraar en voor de aannemers van werken. Het is een ernstige en onbetwistbare factor voor de prijzenvermindering.

De ernstige toepassing van het besluit tot regeling van het materialengebruik zou het andere element moeten vormen van de stabilisatie van de prijzen.

Indien de in dit verslag vermelde verwezenlijkingen een gedane zaak moesten zijn, dan zouden wij, op dit gebied, de toekomst zonder vrees te gemoet kunnen zien.

De begrooting werd goedgekeurd met 9 stemmen tegen 8.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

J. BLAVIER.

De Voorzitter,

J. LAHAUT.

ANNEXE.

Questions posées au cours de l'examen du Budget
par la Commission des Travaux Publics.1. CHAPITRE I (Personnel). — *Etablir la comparaison
entre les crédits de 1939 et ceux de 1947.*

Le chapitre I comprend, en 1947, des crédits qui en 1939 étaient portés à d'autres chapitres du budget (salaires des ouvriers des régies, art. 24-2; salaires des ouvriers occupés aux petites réparations dans les bâtiments de l'agglomération bruxelloise, art. 24-3).

Le total des traitements et salaires portés dans le budget de 1947 s'élève à 353,300,000 francs (voir p. 27 du projet de budget).

Les crédits correspondants de l'exercice 1939 s'élèvent à 84 millions (y compris les crédits des articles 24-2 et 24-4), soit 269,300,000 francs de plus en 1947.

Cette augmentation se justifie comme suit :

a) Les effectifs du personnel ont augmenté depuis 1939 de 1,350 unités. En se basant sur un salaire moyen de 40,000 francs par unité on arrive à un supplément de dépense d'environ . fr.	54,000,000
b) Indemnités de foyer et de résidence 1947 dont le bénéfice a été étendu à de nombreux agents (le poste correspondant de 1939 peut être négligé en raison de sa modicité)	1,930,000
c) Majoration des indemnités familiales en 1947	2,000,000
Environ. . fr.	58,000,000

Le surplus de l'augmentation, soit fr. 211,300,000

représente, d'une part, le relèvement des barèmes de base opéré par les arrêtés des 20 juin et 25 octobre 1946 et, d'autre part, par application d'un coefficient d'augmentation 2,25 en 1947 au lieu de 1,05 en 1939.

Fr. 269,300,000

BIJLAGE.

Vragen gesteld bij de behandeling van de Begrooting
door de Commissie voor de Openbare Werken.1. HOOFDSTUK I (Personeel). — *De vergelijking
opmaken tusschen de kredieten voor 1939 en die
voor 1947.*

Het hoofdstuk I omvat, in 1947, kredieten die, in 1939, voorkwamen in andere hoofdstukken van de begrooting (loonen van de werklieden der regies, art. 24-2; loonen der werklieden tewerkgesteld aan kleine herstellingen in de gebouwen van de Brusselsche agglomeratie, art. 24-3).

Het totaal van de wedden en loonen vermeld op de begrooting voor 1947 bereikt 353,300,000 frank (zie blz. 27 van het begrooiingsontwerp).

De overeenstemmende kredieten van het dienstjaar 1939 beloopten 84 miljoen (met inbegrip van de kredieten vermeld in artikelen 24-2 en 24-4), hetzij 269,300,000 frank meer in 1947.

Die vermeerdering wordt als volgt gerechtvaardigd :

a) De personeeleffectieven vermeerderden, sedert 1939, met 1,350 eenheden. Steunend op een gemiddeld loon van 40,000 frank per eenheid, bereikt men een bijkomende uitgave van ongeveer fr.	54,000,000
b) Haard- en verblijfsvergoedingen 1947, waarvan het genot werd uitgebreid tot talrijke leden van het personeel (de overeenstemmende post van 1939 kan worden veronachtzaamd wegens zijn geringheid)	1,930,000
c) Verhoging der gezinstoelagen in 1947	2,000,000
Ongeveer. . fr.	58,000,000

Het overige van de vermeerdering, hetzij fr. 211,300,000

vertegenwoordigt, enerzijds, de verhoging van de basis-barema's verwezenlijkt door de besluiten van 20 Juni en 25 October 1946, en, anderzijds, door de toepassing van een verhogingscoëfficiënt 2,25 in 1947, tegen 1,05 in 1939.

Fr. 269,300,000

N. B. En ce qui concerne la différence dans l'effectif du personnel, je crois utile d'en donner ci-après une répartition schématique :

	1939	1947
Administration centrale	375	817
Services extérieurs	2,592	2,695
Ouvriers	2,350	3,225
Personnel détaché à l'Office de Navigation	137	79
Total.	5,454	6,816

Parmi les causes d'augmentation il faut noter :

1° La création des deux Directions générales des Bâtiments et de l'Urbanisme;

2° L'extension donnée aux régies;

3° L'entretien des ponts provisoires nécessitant un personnel ouvrier plus nombreux.

2. *Les indemnités de Cabinet n'apparaissent pas dans le budget de 1947.*

Ces indemnités figurent, pour une somme de 250,000 francs, à l'article 8-1 du projet de budget (voir p. 28).

Il convient de remarquer que la dite somme a été fixée à une époque où le taux de péréquation des indemnités de Cabinet n'était pas encore établi. Le paiement des indemnités de Cabinet absorbera en réalité, en 1947, une somme de 175,000 francs.

3. Art. 9. — *Quelle est la signification de la mention « rétribution de services rendus » au poste prévu en a) — 225,000 francs ?*

La partie du crédit réservée au paiement des services rendus doit servir à la rétribution de personnes étrangères à l'Administration, dont le concours est sollicité à titre d'experts ou de conseillers, afin de fournir leur avis ou de mettre leur compétence au service du Département des Travaux Publics.

4. Art. 10. a). — *De quels frais médicaux et pharmaceutiques s'agit-il ?*

Les accidents survenant au personnel bénéficiant d'une pension gratuite (agents non ouvriers ou assimilés) ne tombent pas sous l'application de la loi sur la réparation des accidents de travail. Il est néanmoins nécessaire de rembourser aux accidentés les

N. B. Wat het verschil betreft tusschen de getalsterkte van het personeel, acht ik het gepast, hierna een schematische indeeling er van te geven :

	1939	1947
Hoofdbestuur	375	817
Buitendiensten	2,592	2,695
Werklieden	2,350	3,225
Personeel gehecht aan den Dienst der Scheepvaart	137	79
Totaal.	5,474	6,816

Onder de oorzaken der vermeerdering dienen gerekend :

1° De oprichting van twee Algemeene Directies der Gebouwen en van den Stedebouw;

2° De uitbreiding die gegeven wordt aan de regiediensten;

3° Het onderhoud van de voorloopige bruggen, waarvoor een talrijker werkliedenpersoneel wordt vereischt.

2. *De Kabinetsvergoedingen blijken niet uit de begroting voor 1947.*

Die vergoedingen komen, voor een bedrag van 250,000 frank, voor in artikel 8-1 van het begrotingsontwerp (zie blz. 28).

Aan te merken valt, dat deze som werd vastgesteld op een oogenblik dat het perequatie-bedrag van de Kabinetsvergoedingen nog niet was bepaald. In feite, zal de uitbetaling van de Kabinetsvergoedingen in 1947 een bedrag van 175,000 frank bereiken.

3. Art. 9. — *Welk is de beteekenis van de melding « Bezoldiging van bewezen diensten » voorkomend sub a) — 225,000 frank ?*

Het gedeelte van het krediet, dat voorbehouden wordt voor de bezoldiging van bewezen diensten, moet dienen om de bezoldiging te verzekeren van vreemd aan het Bestuur zijnde personen op wier medewerking beroep wordt gedaan als deskundigen of adviseurs, ten einde advies uit te brengen of hun bevoegdheid ten dienste te stellen van het Departement van Openbare Werken.

4. Art. 10. a). — *Van welke medische en pharmaceutische kosten is sprake ?*

De ongevallen waarvan het personeel dat een kosteloos pensioen geniet het slachtoffer kan zijn (niet-werklieden en gelijkgestelden) vallen niet onder de toepassing van de wet op het herstel inzake arbeidsongevallen. Het is nochtans noodig, aan de slachtof-

frais médicaux et pharmaceutiques qui leur sont imposés à la suite d'accidents survenus en service.

5. *Où en est la question de l'acquisition du « Résidence Palace » ?*

Les pourparlers sont en cours et aucune solution définitive n'est encore intervenue.

6. Art. 28-2. — *Quel est le montant des salaires payés en 1946 aux ouvriers des régies ? Justifier l'augmentation du crédit inscrit à l'article 28-2 de 1947.*

Le montant des salaires portés au budget de 1946 pour salaires des ouvriers des régies est de 27 millions de francs. Ce poste est intégré dans le chapitre I du budget de 1947.

L'augmentation de crédit de l'article 28-2 de 1947 est donc en réalité de $15 + 27 = 42$ millions résultant, d'une part, de l'augmentation du coût des matières ou matériaux mis en œuvre par les régies et, d'autre part, de l'extension donnée aux dites régies. L'orientation est de confier aux régies le plus grand volume possible de travaux d'entretien ordinaire.

7. *Quel est le nombre de fonctionnaires et agents attachés à la Direction générale de l'Urbanisme ?*

L'Administration centrale de la Direction générale de l'Urbanisme compte 110 fonctionnaires et agents, les services extérieurs en comptent 262, soit un total de 372 fonctionnaires et agents. Le détail du cadre définitif et temporaire de cette Administration est fixé par l'arrêté du Régent du 22 juillet 1946 (*Moniteur Belge* du 28 juillet 1946). Pour l'apprécier il importe de souligner que l'Administration de l'Urbanisme remplit les tâches administratives qui incombaient avant la guerre à de nombreux autres organismes (tels, par exemple, l'O.R.E.C., l'Administration de Voirie communale, les services des divers départements autrefois chargés de l'octroi des subsides aux administrations subordonnées), auxquels s'ajoutent des tâches nouvelles (plans régionaux et communaux, autorisations de bâtir, survey, relotissements). Elle comporte également des services en liquidation (pavillons pour sinistrés, déblaiements et réparations sommaires).

fers van ongevallen, de medische en pharmaceutische kosten terug te betalen die zij hadden te dragen naar aanleiding van in dienst voorgekomen ongevallen.

5. *Hoever staat het met den aankoop van het « Résidence Palace » ?*

Besprekingen worden gevoerd, doch nog geen enkele definitieve oplossing is tot nu toe bereikt.

6. Art. 28-2. — *Hoeveel bedragen de in 1946 aan de werklieden der regiediensten uitbetaalde loonen? Hoe verklaart men de verhooging van het krediet voorzien in artikel 28-2 van 1947.*

Het bedrag van de op de begroting voor 1946 vermelde loonen van de werklieden der regiediensten is 27 miljoen frank. Deze post is ingelascht in het hoofdstuk I van de begroting voor 1947.

De verhooging van het krediet voorzien in artikel 28-2 van 1947 beloopt dus in feite $15 + 27 = 42$ miljoen, enerzijds voortvloeiend uit de verhooging van den kostprijs van de door de regiediensten gebezigde grondstoffen of materialen, en, anderzijds, uit de aan vermelde regiediensten gegeven uitbreiding. Er bestaat een strekking om aan de regiediensten de grootst mogelijke hoeveelheid gewone onderhoudswerken toe te vertrouwen.

7. *Hoeveel ambtenaars en bedienden zijn gehecht aan de Algemeene Directie voor Stedebouw ?*

Het Hoofdbestuur van de Algemeene Directie voor Stedebouw telt 110 ambtenaars en bedienden, de buitendiensten tellen er 262, hetzij samen 372 ambtenaars en bedienden. De indeeling van het vast en tijdelijk kader van dit Bestuur is bepaald bij besluit van den Regent dd. 22 Juli 1946 (*Belgisch Staatsblad* van 28 Juli 1946). Om dit te beoordeelen, dient er op gewezen dat het Bestuur voor Stedebouw bestuurs-taken vervult die vóór den oorlog dienden waargenomen door talrijke andere organismen (zooals, b.v., den D.E.H., het Bestuur der Gemeentewegen, de diensten van de onderscheidene departementen, vroeger belast met het toekennen van subsidiën aan de ondergeschikte besturen), waarbij nieuwe taken worden gevoegd (regionale en gemeentelijke plannen, bouwvergunningen, survey, herkavelingen). Het telt ook diensten die worden vereffend (paviljoenen voor geteisterden, opruimingen en voorlopige herstellingswerken).