

# BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1948-1949

COMMISSIEVERGADERING VAN 31 MAART 1949

Verslag uit naam van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1949.

# SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1948-1949

REUNION DU 31 MARS 1949

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi contenant le Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'année 1949.

Aanwezig : de hh. VAN BELLE, Voorzitter; CLERCX, CRAPS, DECOENE, DELMOTTE, DE NAUW, DE SMET (P.), HANS, MARION, NEEFS, VAN BUGGENHOUT, VAN KERCKHOVEN, VAN PETEGHEM, VAN STEENBERGE, WIJN en VAN DEN STORME, Verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Zoals onze voorzitter, de heer Van Belle, verslaggever voor 1948, het toen te recht deed opmerken, is het, tijdens de bespreking van de begroting van Openbare Werken, althans niet mogelijk gebleken zich strikt te beperken tot enkele artikels van de gewone begroting.

Wanneer men spreekt over de algemene politiek van een departement, raakt men fataal aan alle domeinen die voor de activiteiten van zijn besturen bestreken worden.

Wij zullen, zoals uw Commissie het deed, vooral nadruk leggen op de algemene politiek; echter zullen wij slechts

Zie :

Gedr. St. van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :  
419 (Zitting 1948-1949) : Wetsontwerp.  
(Zitting 1948-1949) : Verslag.  
152 en 159 (Zitting 1948-1949) : Amendementen.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :  
27 Januari, 1, 2 en 3 Maart 1949.

Gedr. St. van de Senaat :

(Zitting 1948-1949) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

MESDAMES, MESSIEURS,

Comme l'a fait remarquer, à juste titre, notre président M. Van Belle, dans le rapport qu'il a fait pour l'exercice 1948, il n'est pas possible de limiter strictement, chaque fois, la discussion du Budget des Travaux publics à l'examen des quelques articles du budget ordinaire.

L'examen de la politique générale d'un département conduit inévitablement à parler de tous les domaines auxquels s'étendent les activités des diverses administrations qui en dépendent.

Nous insisterons particulièrement, comme l'a fait votre Commission, sur la politique générale; nous ne traiterons

Voir :

Doc. de la Chambre des Représentants :  
419 (Session de 1948-1949) : Projet de loi.  
167 (Session de 1948-1949) : Rapport.  
152 et 159 (Session de 1948-1949) : Amendements.

Annales de la Chambre des Représentants :  
26, 27 janvier, 1, 2 et 3 mars 1949.

Documents du Sénat :

169 (Session de 1948-1949) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

enkele artikels aanraken van de buitengewone begroting voor zoveel dit nodig is om de algemene politiek van het departement te beoordelen.

De twee grote posten in de gewone begroting zijn enerzijds de bestuursuitgaven en anderzijds de uitgaven voor gewoon onderhoud van het onroerend staatspatrimonium.

De bestuursuitgaven voorzien voor 1949 zijn 678 miljoen 969.001 frank groot, tegen 607.643.500 frank werkelijke uitgaven in 1948.

De eigenlijke bestuursuitgaven voorzien voor 1949 zijn echter kleiner dan de werkelijke van 1948, vermits artikel 7-2 (onderhoud van de lokalen, het materieel, het meubilair; werken en leveringen) groot 84.455.000 frank, in 1949 als bestuursuitgaven wordt beschouwd, terwijl dit in 1948 niet het geval was.

De uitgaven voor herstellings-, verbeterings- en andere onderhoudswerken, enz., belopen in de gewone begroting 1949 : 838.450.000 frank tegen 939.075.000 werkelijke gewone onderhoudsuitgaven in 1948.

Wij zullen achtereenvolgens behandelen :

- A. De Wegen.
- B. De Waterwegen.
- C. Het Bouwen van Bruggen.
- D. De Gebouwen.
- E. Stedebouw.
- F. Het Personeel.

Als bijlage worden de vragen behandeld die in uw Commissie aan de heer Minister van Openbare Werken gesteld werden.

#### A. — WEGEN

Het zeer actueel wegenprobleem zullen wij uitvoerig behandelen.

De toestand waarin ons wegennet vóór de oorlog verkeerde kan amper bevredigend genoemd worden.

Tijdens de oorlog hebben onze wegen veel te lijden gehad, vooral op 't einde toen een machtig offensief losbrak en, terwijl de dooibarelen gesloten waren, zware oorlogstuigen vele onzer banen vernielden of zwaar beschadigden. Tijdens de bezetting werden onze wegen niet of weinig onderhouden, zodat wij bij de bevrijding minstens vijf jaar hadden in te halen om de vooroorlogse toestand te kunnen benaderen.

toutefois que de quelques articles du budget extraordinaire, pour autant que cet empiètement sera indispensable pour permettre une appréciation de la politique générale du département.

Les deux grands postes du budget ordinaire sont, d'une part, les dépenses d'administration et, d'autre part, les dépenses d'entretien ordinaire du patrimoine immobilier de l'Etat.

Les dépenses d'administration prévues pour 1949 sont de 678.969.001 francs, alors qu'en 1948, les dépenses réelles se sont élevées à 607.643.500 francs. Les prévisions de dépenses d'administration proprement dites pour 1949 sont toutefois inférieures aux dépenses réelles de 1948, étant donné que l'article 7-2 (entretien de locaux, du matériel, du mobilier; travaux et fournitures), d'un montant de 84.455.000 francs, est considéré comme appartenant aux dépenses d'administration, alors qu'il n'en était pas ainsi en 1948.

Les dépenses pour travaux de réparation, de réfection et autres travaux, entretien, etc., s'élèvent dans le budget ordinaire de 1949 à 838.450.000 francs, contre 939.075.000 francs de dépenses d'entretien réelles en 1948.

Nous examinerons successivement :

- A. Les Routes.
- B. Les Voies hydrauliques.
- C. La Construction de ponts.
- D. Les Bâtiments.
- E. L'Urbanisme.
- F. Le personnel.

Nous reproduisons en annexe les questions qui ont été posées à M. le Ministre des Travaux publics au cours des réunions de votre Commission.

#### A. — ROUTES

Nous traiterons en détail le problème très actuel des routes.

La situation dans laquelle se trouvait notre réseau routier avant la guerre ne peut guère être appelée satisfaisante.

Au cours de la guerre nos routes ont eu beaucoup à souffrir, surtout vers la fin, au moment de la puissante offensive des alliés, et alors que les barrières de dégel étant fermées, du matériel de guerre lourd détruisait ou endommageait gravement nos routes. Pendant l'occupation nos routes n'ont pas ou n'ont été que très peu entretenues, de sorte qu'à la libération nous avions au moins cinq années à rattraper pour approcher de la situation d'avant-guerre.

Onmiddellijk na de bevrijding, bestede het Bestuur der Vegen de beschikbare kredieten voor de meest dringende werken, zoals het herbouwen van bruggen op de meest itale verkeersaders en het terug berijbaar maken der olledig vernielde wegen, bijzonder in het oosten van ns land.

Tijdens de jaren 1945/1946 was er een tekort aan aterialen, werkkrachten en financiële middelen om het o dringend werk van ons wegenherstel te kunnen uit-eeren.

De beleggingsuitgaven verminderden tot in 1948 en ierdoor waren meer onderhoudswerken nodig en werden e uitgaven voor gewoon herstel langs om meer ontoe-ikend.

De kredieten voor 1948 werden ingekrompen, terwijl ns wegnnet de steeds groeiende baantrafiek moest ragen.

Ons wegnnet kwam in steeds minder goede staat en de lachten die werden geuit waren gegronnd.

De begrotingen voor 1949 brengen ons echter betere ooruitzichten. Wij geven hieronder een tabel waarin voor 938-1947-1948 de werkelijke uitgaven besteed aan onze egen vermeld zijn en voor 1949 deze voorzien in e begrotingen van Openbare Werken.

Immédiatement après la libération, l'administration des routes a affecté les crédits disponibles aux travaux les plus urgents, tels que la réfection de ponts desservant les artères les plus vitales, et la remise en état carrossable des routes complètement détruites, surtout à l'Est du pays.

Pendant les années 1945-1946 il y avait pénurie de matériaux, de main-d'œuvre et de ressources financières pour pouvoir exécuter les travaux si urgents à notre réseau routier.

Les dépenses d'investissement diminuèrent jusqu'en 1948, nécessitant plus de travaux d'entretien et les sommes consacrées aux réparations ordinaires devinrent de plus en plus insuffisantes.

Les crédits pour 1948 furent réduits davantage, alors que notre réseau routier devait faire face à un trafic routier de plus en plus important.

L'état de nos routes devint de plus en plus défectueux et les plaintes élevées à ce sujet étaient fondées.

Les budgets pour 1949 nous offrent toutefois de meilleures perspectives. Nous donnons ci-dessous un tableau où figurent pour 1938 - 1947 - 1948 les dépenses réelles affectées à nos routes et, pour 1949, celles prévues aux budgets des travaux publics.

| WEGEN — ROUTES<br>Uitgaven in franken<br>Dépenses en francs                                                         | WERKELIJKE UITGAVEN — DEPENSES REELLES |             |             | BEGROTINGEN<br>1949<br>BUDGETS 1949 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------------------|
|                                                                                                                     | 1938                                   | 1947        | 1948        |                                     |
| ewone begroting — Budget ordinaire . . . . .                                                                        | 79.200.000                             | 265.400.000 | 350.400.000 | 355.000.000<br>art. 21-1            |
| erstel oorlogschade — Réparations dommages de guerre .                                                              | —                                      | 206.700.000 | 91.450.000  | 330.150.000<br>art. 505             |
| Nieuwe <span style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</span> beleggingen — investissements                 | 305.000.000 (1)                        | 222.100.000 | 132.225.600 | 420.350.000<br>art. 459/462         |
| vestissem. <span style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</span> Marshall-hulp — aide Marshall<br>nouveaux | —                                      | —           | —           | 540.000.000<br>art. 514/515         |
| oelagen 30 % aan provinciale en gemeentewegen — Subsidés 30 % aux routes provinciales et communales . . . .         | 6.000.000                              | —           | 25.000.000  | 50.000.000<br>art. 21-10            |

De kredieten bestemd voor onze wegen zijn dus 1/2 maal groter dan deze van het gemiddeld krediet or de twee laatste jaren. Er wordt dus een grote inspan- gedaan ten voordele van ons wegnnet.

Les crédits destinés à nos routes sont donc 2 1/2 plus élevés que ceux du crédit moyen pour les deux dernières années. Un gros effort est donc fait en faveur de notre réseau routier.

(1) Daarin begrepen 140 miljoen voor het Wegenfonds.

(1) Y compris 140 millions pour le Fonds des routes.

Wij drukken hier de wens uit, dat deze kredieten dit jaar niet zullen ingekrompen worden en dat het departement de nodige maatregelen zal nemen opdat de werken binst de vier volgende maanden zouden kunnen aanbesteed worden.

Uw Commissie heeft de nadruk gelegd op de onaantastbaarheid en de oninkrimpbaarheid der kredieten voor openbare werken. Zij mogen geen reserve vormen voor andere doeleinden, wanneer onze wegen op sommige plaatsen in een erbarmelijke toestand verkeren en arbeiders in sommige streken van ons land werkloos zijn.

Sommige commissieleden hadden gevraagd naar meer omstandige gegevens nopens de bestemmingen van artikel 21. Het is echter niet mogelijk dit vooraf te bepalen, zoals blijkt uit het antwoord n° 28 in bijvoegsel aan dit verslag.

Hierna volgen enkele gegevens omtrent de gedane uitgaven en de vastgelegde bedragen in 1948 betreffend artikel 16, begroting 1948, deel wegen, en betreffend artikels 448 (452) - 449 (453) - 450 (454) - 502 (506), buitengewone begroting.

Nous exprimons donc le vœu que ces crédits ne soient pas réduits cette année et que le Département prendra les mesures nécessaires pour que les travaux puissent être mis en adjudication au cours des quatre mois à venir.

Votre Commission a insisté sur l'intangibilité et l'irréductibilité des crédits pour les travaux publics. Ils ne peuvent constituer une réserve pour d'autres buts, alors qu'à certains endroits nos routes se trouvent dans une situation lamentable et que, dans certaines régions de notre pays, des travailleurs sont en chômage.

Certains commissaires avaient demandé des éléments plus détaillés au sujet de l'affectation des crédits de l'article 21. Il n'est toutefois pas possible de les déterminer d'avance, ainsi qu'il ressort de la réponse n° 28 jointe en annexe à ce rapport.

Ci-dessous figurent quelques données au sujet des dépenses effectuées et des montants investis en 1948 en ce qui concerne l'article 16 du budget de 1948, section « routes », et les articles 448 (452) - 449 (453) - 450 (454) - 502 (506) du budget extraordinaire.

UITGAVEN EN VASTGELEGDE BEDRAGEN IN 1948 — DEPENSES EFFECTUEES ET MONTANTS INVESTIS EN 1948.

(5)

[N° 212]

| Art. Gewone<br>Begroting<br><i>Art. Budget<br/>ordinaire</i>                             | Antwerpen<br><i>Anvers</i> | Brabant<br><i>Brabant</i> | West-Vlaan-<br>deren<br><i>Flandre Occ.</i> | Oost-Vlaan-<br>deren<br><i>Flandre Or.</i> | Henegouwen<br><i>Hainaut</i> | Luik<br><i>Liège</i> | Limburg<br><i>Limbourg</i> | Luxemburg<br><i>Luxembourg</i> | Namen<br><i>Namur</i> | Totaal<br><i>Total</i> |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------|----------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------|------------------------|
| 16/1-1<br>210.000.000                                                                    | 18.088.470                 | 37.051.667                | 15.896.421                                  | 21.747.596                                 | 43.199.750                   | 19.824.021           | 13.100.000                 | 19.094.757                     | 20.806.884            | 208.809.566            |
| 16/1-2<br>90.000.000                                                                     | 4.831.419                  | 8.502.627                 | 5.850.870                                   | 21.414.076                                 | 16.217.858                   | 16.631.479           | 366.448                    | 2.031.620                      | 12.208.858            | 88.055.255             |
| 16/1-3<br>850.000                                                                        | 740.370                    | 45.374                    | —                                           | —                                          | —                            | —                    | —                          | —                              | —                     | 785.744                |
| 16/2-1<br>5.000.000                                                                      | 34.799                     | 517.358                   | 658.688                                     | 28.600                                     | 245.000                      | 453.746              | 431.303                    | 1.867.994                      | 717.538               | 4.965.026              |
| 16/2-2<br>2.000.000                                                                      | 57.780                     | 30.152                    | —                                           | —                                          | —                            | —                    | —                          | 174.311                        | 35.308                | 297.551                |
| 16/2-3<br>37.000.000                                                                     | 447.641                    | 694.619                   | 2.207.158                                   | 126.265                                    | 95.629                       | 1.823.874            | 3.337.085                  | 8.252.630                      | 4.772.605             | 21.757.506             |
| Totaal Gewone<br>Begroting 1948<br><i>Total Budget<br/>ordinaire 1948</i>                | 24.200.479                 | 46.841.797                | 24.613.137                                  | 43.316.537                                 | 59.758.237                   | 38.733.120           | 17.234.836                 | 31.421.312                     | 38.541.193            | 324.670.648            |
| Totaal Buitenge-<br>wone Begro-<br>ting 1948 —<br><i>Total Budget<br/>extraord. 1948</i> | 13.353.090                 | 11.769.510                | 34.630.952                                  | 12.896.007                                 | 61.788.642                   | 28.738.116           | 1.163.576                  | 6.928.273                      | 8.130.783             | 179.498.949            |

De onderstaande tabel geeft de reeds vastgelegde of toegewezen bedragen op de credieten voorzien in de gewone en de buitengewone begrotingen voor wat de wegen betreft :

Le tableau ci-après donne les montants déjà engagés ou alloués sur les crédits prévus aux budgets ordinaire et extraordinaire en ce qui concerne les routes.

| Gewone<br>Begroting<br>Artikel<br>—<br>Budget<br>ordinaire<br>Article | Antwerpen<br>—<br>Anvers | Brabant<br>—<br>Brabant | West-Vl.<br>—<br>Fl. occid. | Oost-Vl.<br>—<br>Fl. orient. | Henegouw<br>—<br>Hainaut | Luik<br>—<br>Liège | Limburg<br>—<br>Limbourg | Luxemb.<br>—<br>Luxemb. | Namen<br>—<br>Namur | Totaal<br>—<br>Total |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------|----------------------|
| 21 - 1<br>310.000.000                                                 | 18.043.206               | 25.900.161              | 11.440.394                  | 994.037                      | 45.737.284               | 28.047.022         | 3.287.800                | 29.030.320              | 23.172.625          | 185.652.849          |
| 21 - 2<br>45.000.000                                                  | 675.000                  | 877.408                 | 615.200                     | 120.000                      | 60.000                   | 2.797.185          | 3.552.472                | 5.660.791               | 4.377.197           | 18.735.253           |
| 460<br>75.000.000                                                     | 5.316.100                | 65.183                  | —                           | 1.576.914                    | 1.108.770                | 54.500             | —                        | —                       | 51.600              | 8.173.067            |
| 460<br>75.000.000                                                     | 16.060.000               | 9.045.000               | —                           | 11.206.532                   | 6.559.000                | 2.330.000          | —                        | 9.150.000               | —                   | 54.350.532           |
| <b>Totaal<br/>Total<br/>op — au<br/>26-3-1949</b>                     | 40.094.306               | 35.887.752              | 12.055.594                  | 13.897.483                   | 53.465.054               | 33.228.707         | 6.840.272                | 43.841.111              | 27.601.422          | 266.911.701          |
| <b>Buitengewone<br/>Begroting<br/>Budget<br/>extraordinaire</b>       |                          |                         |                             |                              |                          |                    |                          |                         |                     |                      |
| <b>Totaal<br/>Total<br/>op — au<br/>26-3-1949</b>                     | 4.972.010                | 2.026.518               | 12.612.837                  | 15.806.800                   | 5.694.107                | 50.000             | 13.575.000               | 3.582.218               | 217.034             | 58.536.524           |

Om de te volgen wegenpolitiek te bestuderen, moeten wij een klare kijk hebben op het steeds groeiend baanverkeer en op de werkelijke toestand waarin op heden onze wegen zich bevinden ten overstaan van dit baanverkeer. Daaruit zullen wij kunnen vastleggen welke werken, en in welke volgorde, zullen moeten uitgevoerd worden, welke materialen aan te bevelen zijn, welke financiële middelen ter beschikking van het bestuur zouden moeten gesteld worden en in welke mate het technisch personeel zou moeten aangepast worden om aan ons land binnen afzienbare tijd een degelijk wegennet te bezorgen.

Inspanning die in 1949 zal gedaan worden om de werkloosheid te bestrijden.

Pour étudier la politique routière à suivre, nous devons avoir une idée claire de l'intensification croissante de la circulation routière, ainsi que de la véritable situation actuelle de nos routes par rapport à cette circulation routière. Il nous sera ainsi possible de déterminer les travaux à exécuter et l'ordre d'urgence de ces travaux, les matériaux à recommander, les moyens financiers à mettre à la disposition de l'administration et la mesure dans laquelle le personnel technique devrait être adapté pour doter notre pays, dans un délai rapproché, d'un réseau routier convenable.

Effort qui devra être fait en 1949 pour lutter contre le chômage.

| Waterwegen, Havens, enz.<br>Uitgaven in franken<br><i>Cours d'eaux, Ports, etc.</i><br><i>Dépenses en francs</i>                                                                                          | Werkelijke uitgaven— <i>Dépenses réelles</i> |             |             | Begroting 1949<br><i>Budget 1949</i> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------|-------------|--------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                           | 1938                                         | 1947        | 1948        |                                      |
| Gewone begroting — <i>Budget ordinaire</i> . . . . .                                                                                                                                                      | 72.600.000                                   | 223.500.000 | 306.275.000 | 336.700.000                          |
| Herstel oorlogschade — <i>Réparation dommages de guerre</i> . .                                                                                                                                           |                                              | 566.950.000 | 414.562.570 | 454.000.000                          |
| Buitengewone begroting <span style="display: inline-block; vertical-align: middle; font-size: 2em; line-height: 1;">{</span> gewone beleggingen<br><i>Investissements ordinaires</i>                      | 333.520.000 (1)                              | 803.350.000 | 511.802.930 | 366.000.000                          |
| <i>Budget extra-ordinaire</i> <span style="display: inline-block; vertical-align: middle; font-size: 2em; line-height: 1;">{</span> beleggingen met Marshall-plan<br><i>Investissements plan Marshall</i> |                                              |             |             | 529.000.000                          |

#### 1. — Noodzakelijkheid en algemeen doel van de wegenpolitiek.

Het wegverkeer kent een zeer grote ontwikkeling, waarvan het belang wordt getoetst aan het groot aantal in het verkeer gebrachte voertuigen en aan het gerij zoals blijkt uit de verrichte tellingen.

De uitslagen van die tellingen zijn in de onderstaande tabellen aangeduid :

#### 1. — Nécessité et objet général de la politique routière.

La circulation routière subit un développement considérable, dont l'importance est mesurée par l'accroissement du nombre des véhicules en circulation et par celui du trafic tels qu'ils résultent des recensements effectués.

Les résultats de ces recensements sont indiqués dans les tableaux ci-dessous.

(1) Inbegrepen toelage voor het Fonds der grote werken (180 miljoen).

(1) Y compris les subventions au Fonds des grands travaux (180 millions).

| Jaren<br>—<br>Années | Rijtuigen, cars,<br>autobussen<br>—<br>Voitures, cars,<br>autobus | Vrachtwagens<br>—<br>Camions | Totaal auto-<br>voertuigen<br>—<br>Total véhicules<br>automobiles | Motorrijwielen<br>—<br>Motocycles | Fietsen<br>—<br>Vélos |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 1930                 | 100.847                                                           | 57.191                       | 158.038                                                           | 52.856                            | 1.909.757             |
| 1931                 | 111.376                                                           | 63.278                       | 174.654                                                           | 57.532                            | 1.954.249             |
| 1932                 | 117.530                                                           | 66.360                       | 183.890                                                           | 62.032                            | 1.954.555             |
| 1933                 | 124.952                                                           | 67.239                       | 192.191                                                           | 63.990                            | 2.062.361             |
| 1934                 | 122.852                                                           | 71.428                       | 194.280                                                           | 64.821                            | 2.130.965             |
| 1935                 | 125.156                                                           | 72.279                       | 197.435                                                           | 63.270                            | 2.277.606             |
| 1936                 | 133.264                                                           | 73.709                       | 206.973                                                           | 64.929                            | 2.454.052             |
| 1937                 | 145.050                                                           | 77.328                       | 222.378                                                           | 67.235                            | 2.625.087             |
| 1938                 | 155.174                                                           | 77.600                       | 232.774                                                           | 67.016                            | 2.821.874             |
| 1939                 | 155.930                                                           | 77.852                       | 233.782                                                           | 64.561                            | 2.862.355             |
| 1944                 | 13.098                                                            | 28.266                       | 41.364                                                            | 10.466                            | —                     |
| 1945                 | 46.381                                                            | 60.234                       | 106.615                                                           | 41.451                            | 1.941.780             |
| 1946                 | 86.791                                                            | 91.035                       | 177.830                                                           | 72.320                            | 2.212.663             |
| 1947                 | 130.768                                                           | 110.732                      | 241.500                                                           | 91.973                            | 2.618.929             |

| Jaren<br>—<br>Années | Gemiddelde dagelijkse<br>tonnenmaat<br>—<br>Tonnage journalier moyen | Opmerkingen — Observations                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1908                 | 173 Tonnes (1)                                                       | <p>Deze tonnenmaten werden verkregen door tellingen gedurende 14 dagen van 12 uren, over het jaar verdeeld en betrekking hebbende op tweemaal elke dag van de week.</p> <p>De overeengekomen berekeningen wijzen toe : 3,5 T. aan de vrachtwagens, 5 T. aan de cars en bussen, 1 ½ T. aan de rijtuigen, 0,02 T. aan de motorrijwielen en 0,08 T. aan de fietsen.</p> <p><i>Ces tonnages ont été obtenus par comptage pendant 14 jours de 12 heures répartis sur l'année et intéressant deux fois chaque jour de la semaine.</i></p> <p><i>Les calculs conventionnels attribuent 3,5 T. aux camions, 5 T. aux cars et autobus, 1 1/2 T. aux voitures, 0,02 T. aux motocyclettes et 0,08 T. aux bicyclettes.</i></p> |
| 1926                 | 564 » (1)                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 1928                 | 597 » (1)                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 1933                 | 850 » (1)                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 1938                 | 1.185 » (2)                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 1948                 | 1.900 » (3)                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

(1) Annales des Travaux Publics, avril 1935.

(2) Annales des Travaux Publics, juin 1940.

(3) Volgens een gedeeltelijke telling in Juni en September 1948.

(1) Annales des Travaux Publics, avril 1935.

(2) Annales des Travaux Publics, juin 1940.

(3) D'après un recensement partiel effectué en juin et septembre 1948.



Het wegennet dat niet opgevat werd voor de auto-mobiel noch voor een zo aanzienlijk verkeer, werd niet aan zijn nieuwe functie aangepast.

De ontwikkeling werd trouwens niet geordend noch in de tijd, noch in de ruimte; en zij vertoont een gebrek aan samenhang dat de stempel draagt van een scherp gewestelijk karakter, overeenstemmend met de politieke organisatie der voorbije eeuwen. Dit zijn de oorzaken van de tegenwoordige ontoereikendheid en van de scherpe critiek die er op geëffend wordt.

Deze ontoereikendheid is ten eerste nadelig voor 's lands economie; zij moet ten spoedigste verholpen worden en de nodige uitgaven dienen toegestaan welke trouwens bij uitstek rendabel en productief zijn door de bezuinigingen die er voor de exploitatie van het wegvervoer zullen uit voortvloeien. Dit is, tot een schematische uitdrukking teruggebracht, het hoofddoel van een wegepolitiek die onmiddellijk in toepassing moet gebracht worden.

## II. — Ontoereikendheid van het tegenwoordig wegennet.

Om het daaruit te volgen programma nader te omschrijven, moet in de eerste plaats de aard van de tekortkomingen van het tegenwoordig wegennet vastgelegd worden.

Deze tekortkomingen hebben in hoofdzaak betrekking op :

### 1° De aard en de hoedanigheid der wegdekken en der onderlagen.

Het wegennet dat rijkswegen (9.200 km. ongeveer), provinciewegen (1.580 km. ongeveer) en gemeentewegen (34.410 km. ongeveer) omvat, is nog grotendeels voorzien van versleten straatstenen van groot en middelgroot formaat, aangelegd zonder fundering.

Voor het net der staatswegen dat voor een ruim deel bestaat uit hoofdverkeerswegen, doet de verdeling van de bekledingen zich voor als vermeld in onderstaande tabel.

Le réseau routier, qui n'a pas été conçu ni pour l'automobile, ni pour une circulation aussi importante, n'a pas subi un aménagement adéquat à sa nouvelle fonction.

Son développement n'a pas d'ailleurs été coordonné ni dans le temps ni dans l'espace; et il présente une hétérogénéité qui porte l'empreinte d'un régionalisme accentué correspondant à l'organisation politique des siècles passés. Ce sont là les raisons de son insuffisance actuelle et des critiques amères dont il est l'objet.

Cette insuffisance est gravement préjudiciable à l'économie de la nation; il importe d'y remédier d'urgence et de consentir les dépenses nécessaires par ailleurs éminemment rentables et productives par les économies qui en résulteront dans l'exploitation des transports routiers. Tel est, réduit à son expression schématique, l'objet essentiel d'une politique routière qu'il convient de mettre immédiatement en application.

## II. — Insuffisances du réseau routier actuel.

Pour préciser le programme qui doit en résulter, il convient en premier lieu d'établir la nature des insuffisances du réseau routier actuel.

Ces insuffisances concernent essentiellement :

### 1° la nature et la qualité des revêtements de chaussées et de leurs fondations.

Le réseau routier qui comprend des routes de l'Etat (9.200 km. environ), des routes provinciales (1.580 km. environ) et des routes communales (34.410 km. environ) est encore pourvu, en grande partie, de pavages usés de gros et moyens échantillons établis sans fondation.

Pour le réseau de l'Etat constitué en majeure partie par les artères essentielles, la répartition des revêtements est celle du tableau ci-dessous.

# LENGTETABEL DER VERSCHILLENDE VERHARDINGEN VAN DE RIJKSWEGEN

TABEAU DE LONGUEUR DES DIFFERENTS REVETEMENTS DES ROUTES DE L'ETAT

|                                                                                                                                                                                                                     | Antwerpen<br><i>Anvers</i> | Brabant<br><i>Brabant</i> | West-Vlaand.<br><i>Flandre Occident.</i> | Oost-Vlaand.<br><i>Flandre Orientale</i> | Henegouwen<br><i>Hainaut</i> | Luik<br><i>Liège</i> | Limburg<br><i>Limbourg</i> | Luxemburg<br><i>Luxembourg</i> | Namen<br><i>Namur</i> | Totalen<br><i>Totaux</i> | %  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------|----------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------|----|
| Bestratingen zonder of met onvoldoende fundering (in km.) — <i>Chaussées pavées sans fondation ou avec fondation insuffisante (en km.)</i>                                                                          | 322                        | 257                       | 552                                      | 527                                      | 190                          | 58                   | 137                        | 11                             | 99                    | 2.153                    | 23 |
| Bestratingen met funderingen (met inbegrip van kunstmatig leggen van beton, asphaltbloc, enz.) (in km.) — <i>Chaussées pavées avec fondation (y compris pose artificielle de béton, asphaltbloc, etc.) (en km.)</i> | 133                        | 315                       | 204                                      | 179                                      | 253                          | 270                  | 102                        | 43                             | 148                   | 1.647                    | 18 |
| Bestratingen van cement-beton (in km.) — <i>Chaussées en béton ciment (en km.)</i>                                                                                                                                  | 165                        | 147                       | 248                                      | 152                                      | 141                          | 69                   | 56                         | 3                              | 65                    | 1.046                    | 11 |
| Bestreken of verhard met koolwaterstoffen (teermacadam, asphaltbeton, enz.) (in km.) — <i>Chaussées enduites ou à revêtement hydrocarboné (tapis tarmacadam, béton asphaltique, etc.) (en km.)</i>                  | 150                        | 87                        | 172                                      | 13                                       | 263                          | 1.033                | 567                        | 1.154                          | 998                   | 4.437                    | 48 |

Die indeling vertoont nog een sterke verhouding bestratingen zonder of met onvoldoende fundering, die niet beantwoorden aan de vereisten van het modern verkeer.

Gelijklopend met de ontwikkeling van het verkeer, maakt ook de aanzienlijke verhoging van het gewicht en de snelheid der rijtuigen de versterking van een bepaald aantal naar de moderne techniek gelegde verhardingen noodzakelijk.

**2° Kenmerken van het horizontaal tracé en het lengte-profiel;** in de horizontale doorsnede: bochten met te geringe straal en slechte zichtbaarheid, snel op elkaar volgende bochten in tegengestelde zin zonder voldoende rechte strook tussenin, gemis aan geleidelijke verbindingen tussen rechte en gebogen rooilijnen; opgaand in lengte-profiel: verbindingen met geringe straal van hellingen in tegengestelde zin, onvoldoende zichtbaarheid op de toppen, enz.

Dienaangaande schuilt het voornaamste bezwaar van talrijke bestaande wegen in het gebrek aan homogeniteit van hun kenmerken, die zijn vastgesteld naar de thans verouderde vereisten van het verkeer met paarden op het einde der vorige eeuw.

Dit gebrek aan homogeniteit komt tot uiting in het feit dat de veiligheidssnelheid op die wegen zeer verschilt van het ene punt tot het andere, wat het risico voor ongelukken verhoogt en de rationele exploitatie van het wegverkeer verhindert.

De homogeniteit van de kenmerken is een hoofdzakelijke factor voor de veiligheid en de economie van het wegverkeer, dat dient nagestreefd met inachtneming van de aard van het verkeer en de topografie van de streek.

### 3° Breedte van de wegverhardingen.

De meeste onzer hoofdwegen die de hoofdstad met de verschillende streken van ons land verbinden zijn kennelijk te smal voor een normale verkeersfrequentie, wat het verkeer aanzienlijk belemmert en groot verlies van tijd en brandstofverbruik veroorzaakt.

De volgende wegen :

- Brussel-Antwerpen (n° 1 en 1 bis)
- Brussel-Luik-Verviers (n° 2, 3, 31)
- Brussel-Waver (n° 4)
- Brussel-Charleroi en Centrum (n° 5/6)
- Brussel-Halle-Hennuyères (n° 7/8)
- Brussel-Gent, Maldegem, Brugge (n° 10)
- Antwerpen-Gent-Deinze (n° 14)
- Brussel-Ninove (n° 9)

Cette répartition accuse encore une forte proportion de pavages sans fondation ou avec fondations insuffisantes, qui ne satisfont plus aux exigences de la circulation moderne.

D'autre part, parallèlement au développement du trafic, l'augmentation considérable des poids et des vitesses des véhicules nécessitent le renforcement d'un certain nombre de revêtements établis suivant la technique moderne.

**2° Les caractéristiques du tracé en plan et du profil en long;** en plan : virages de rayons trop faibles et de visibilité mauvaise, virages en sens inverses trop rapprochés, sans alignement droit intercalaire suffisant, absence de raccordements progressifs entre les alignements droits et courbes; en élévation suivant le profil en long : raccordements à faible rayon de déclivités de sens contraire, visibilité insuffisante aux sommets, etc...

A cet égard l'inconvénient essentiel de nombreux itinéraires existants consiste dans le manque d'homogénéité de leurs caractéristiques, fixées par les nécessités actuellement périmées de la seule circulation hippomobile de la fin du siècle dernier.

Ce manque d'homogénéité peut s'exprimer par le fait que la vitesse de sécurité de circulation sur ces itinéraires est fortement variable d'un point à un autre, ce qui augmente les risques d'accident et ne permet pas l'exploitation rationnelle des transports routiers.

L'homogénéité des caractéristiques est un facteur essentiel de la sécurité et de l'économie du transport routier qu'il convient de rechercher en tenant compte de la nature du trafic et de la topographie de la région traversée.

### 3° La largeur des revêtements de chaussées.

La plupart de nos routes axiales qui relient la métropole aux différentes régions du pays sont notoirement trop étroites pour assurer l'écoulement normal de leur débit, ce qui entraîne une entrave considérable à la circulation et des pertes importantes en temps et en consommation de carburants.

Les routes suivantes :

- Bruxelles-Anvers (n° 1 et 1 bis)
- Bruxelles-Liège-Verviers (n° 2, 3, 31)
- Bruxelles-Wavre (n° 4)
- Bruxelles-Charleroi et Centre (n° 5/6)
- Bruxelles-Hal-Hennuyères (n° 7/8)
- Bruxelles-Gand, Maldegem, Bruges (n° 10)
- Anvers-Gand-Deinze (n° 14)
- Bruxelles-Ninove (n° 9)

zouden een rijweg van 14 meter breedte of 2 rijwegen van 7 meter breedte moeten hebben, terwijl zij thans doorgaans nog geen 9 meter halen.

Het bestuur zou zonder verwijl moeten overgaan tot een studie van het wegverkeer op de Rijkswegen, ten einde alle nodige gegevens voor de beoordeling van zijn ontwikkeling te verkrijgen en, uitgaande van die gegevens en van de economische en maatschappelijke behoeften van de bediende gewesten, het definitief inrichtingsplan op te maken.

4° **Belemmeringen van het verkeer**, wegens plaatselijke wegvernaauwingen (doortochten bebouwde kommen, bruggen), spoorwegovergangen en sporen op de rijweg.

Voor al de trams verlagen aanzienlijk het verkeervermogen der wegen en veroorzaken bovendien zeer hoge onderhoudskosten, die uit economisch oogpunt dit middel van gemeenschappelijk vervoer zeer bezwaren.

Benevens de aangehaalde grote tekortkomingen, moet nog worden gewezen op het gemis van rijwielpaden op sommige wegen met druk verkeer van fietsers, en op het onvolledig of uiteenlopend karakter van de seininrichting op sommige banen.

### III. — Werken tot inrichting en onderhoud van het wegennet van de Staat.

Het programma der werken moet tot doel hebben de voormelde tekortkomingen goed te maken.

1) Wat de aard en de hoedanigheid van de bekledingen betreft, komt de door de administratie gehuldigde politiek er op neer, in de volle mate van het mogelijke, de monoliet-bekleding in de plaats van de straatstenen te stellen.

Buiten het economisch voordeel dat er uit voortvloeit, maakt deze vervanging het de dienst mogelijk te beschikken over de nodige straatstenen voor herstelwerken aan behouden straatsteenbekledingen en de resterende hoeveelheden toe te wijzen aan de gemeenten die er ruim baat kunnen uit halen voor de aanleg van de gemeentewegen, hetzij die straatstenen rechtstreeks weder gebruikt worden, hetzij zij vooraf opnieuw behouwen worden.

(1) 1 m<sup>2</sup> nieuwe mozaïekbestrating, 2<sup>e</sup> monster, fundering van beton van 0,15 m. inbegrepen, kost 300 fr. per m<sup>2</sup>.

1 m<sup>2</sup> nieuwe bestrating in lijn 12 bij 18, fundering 0,15 m. inbegrepen, kost 480 fr. de m<sup>2</sup>.

1 m<sup>2</sup> cementbeton van 0,20 m. dikte, kost 170 fr. per m<sup>2</sup>.

Deze prijzen worden verstaan voor een gemiddelde afstand van vervoer van de materialen van 50 km.

devraient être pourvues de chaussées de 14 m. de largeur ou de 2 chaussées de 7 m., alors qu'actuellement ces chaussées ont une largeur généralement inférieure à 9 mètres.

L'Administration devrait procéder sans retard à une étude de trafic routier actuel sur les routes de l'Etat, en vue d'obtenir tous les éléments nécessaires à l'appréciation de son développement et d'établir, à partir de ces données et des besoins économiques et sociaux des régions à desservir le plan d'aménagement définitif à réaliser.

4° **Les entraves à la circulation**, résultant des étranglements locaux (traverses agglomérées, ponts) des passages à niveau et des voies ferrées installées sur les chaussées.

Les tramways tout particulièrement réduisent fortement la capacité des chaussées et occasionnent de plus des dépenses d'entretien très élevées, qui, au point de vue économique, grèvent lourdement ce moyen de transport en commun.

A côté des insuffisances majeures signalées ci-dessus, il faut en signaler d'autres, telles l'absence de pistes cyclables sur certaines routes fortement fréquentées par les cyclistes et le caractère incomplet ou hétérogène de la signalisation de certains itinéraires.

### III. — Travaux d'aménagement et d'entretien du réseau routier de l'Etat.

Le programme des travaux doit avoir pour objet de remédier aux insuffisances précitées.

1) En ce qui concerne la nature et la qualité des revêtements, la politique suivie par l'Administration est, dans toute la mesure du possible, de substituer le revêtement continu au pavage.

Outre l'avantage économique qui en résulte (1), cette substitution permet au service de disposer de pavés nécessaires aux réfections des pavages maintenus et de distribuer le surplus aux communes qui en tirent un large profit pour l'aménagement de la voirie communale, soit que ces pavés soient réutilisés directement, soit qu'ils soient préalablement retaillés.

(1) 1 m<sup>2</sup> de pavage mosaïque neuf 2<sup>e</sup> échantillon, fondation en béton de 0,15 m. comprise, coûte 300 fr. le m<sup>2</sup>.

1 m<sup>2</sup> de pavage neuf en lignes 12×18, fondation de 0,15 m. comprise, coûte 480 fr. le m<sup>2</sup>.

1 m<sup>2</sup> de béton de ciment de 0,20 m. d'épaisseur coûte 170 fr. le m<sup>2</sup>; ces prix s'entendent pour une distance moyenne de transport des matériaux de 50 kms.

Onder de wegbekledingen uit een stuk is cementbeton, wanneer hij degelijk uitgevoerd is, het meest voordelige middel, door zijn onvervormbaarheid, zijn haast onverwoestbaar weerstandsvermogen tegen slijtage en de uiterst geringe onderhoudskosten.

Maar de bekledingen met teerstofhoudende bindmiddelen (teermacadam, asfaltbeton), kunnen voordelige mogelijkheden bieden door bedekking van de oude bekledingen, straatstenen of andere versleten doch vastgebleven middelen, met een laag van drie tot vijf cm. dikte (2) mits vooraf opnieuw geprofileerd te worden met binder (3).

Het zijn zulke bekledingen welke de administratie zich voornemt in de mate van het mogelijke aan te brengen op de bestrate hoofdverkeerswegen, die thans in slechte staat verkeren en eventueel na verbreding (met steenslag of mager beton), om ze derwijze te voorzien van een zo homogeen mogelijk berijbaar wegvlak.

De bestrating behoudt de voorrang in de doortochten van bebouwde kommen, waarvan de ondergrond doorkruist is van leidingen of in de bestrate wegen waarop buurttramwegen aangelegd zijn; maar het bestraten volgens rechte lijnen wordt prijsgegeven voor de zg. mozaïekbestrating, minder duur en aangenamer om te berijden.

2) Wat de kenmerken der wegen betreft, neemt het Bestuur zich voor ze geleidelijk te normaliseren om aldus bestendig de veiligheid er van tot stand te brengen en een zo eenvormig mogelijke verkeerssnelheid mogelijk te maken.

Deze normalisatie leidt tot het aanleggen van bochten waarvan de minimum-straal voldoende is met betrekking tot de streek waarin zij gelegen zijn, van verkantingen en van verbredingen van die bochten, van aansluitingen met progressieve straal, van maximumhellingen die verenigbaar zijn met de aard van het verkeer en de ligging van de streek, van verticale aansluitingen met toereikende zichtbaarheid.

3) Doch de noodwendige verbreding der te smalle rijwegen is veruit het meest ingewikkelde vraagstuk.

In de meeste gevallen immers zouden voor de stelselmatige verbreding en de noodwendige doortrekkingen van het tracé en van het lengteprofiel in de bebouwde gedeelten van de weg te aanzienlijke en te kostelijke onteigeningen nodig zijn.

(2) kostprijs van 1 m<sup>2</sup> van zulke bekleding : 60 fr. tot 90 fr. per m<sup>2</sup> ongeveer, volgens de aard en de wijze van verwerking.

(3) Binder : soort mager beton met een teerstofproduct als bindmiddel.

Parmi les revêtements continus le béton de ciment, quand il est bien exécuté, est le plus avantageux, par son indéformabilité, sa résistance quasi inaltérable à l'usure et son entretien extrêmement réduit.

Mais les revêtements à base de liant hydrocarboné (tarmacadam, bétons asphaltiques) peuvent offrir des possibilités avantageuses par recouvrement des anciens revêtements pavés ou autres, usés mais stables, par un tapis de 3 à 5 cm. d'épaisseur (2), moyennant reprofilage préalable en « binder » (3).

Ce sont de tels tapis que l'Administration envisage d'établir dans toute la mesure du possible sur les routes axiales pavées, actuellement défectueuses et après élargissement éventuel (par empierrement ou béton maigre), de manière à les pourvoir d'un revêtement roulant et aussi homogène que possible.

Le pavage conserve la priorité dans les traverses agglomérées dont le sous-sol est sillonné de canalisations ou dans les chaussées empruntées par des voies vicinales; mais le pavage en lignes est abandonné au profit du pavage mosaïqué, moins onéreux et d'un roulement beaucoup plus agréable.

2) En ce qui concerne les caractéristiques des itinéraires, l'Administration envisage leur normalisation progressive de manière à y assurer une sécurité constante et à y permettre une vitesse de circulation aussi uniforme que possible.

Cette normalisation conduit à réaliser des courbes de rayons minima suffisants en rapport avec la région traversée, des devers et des élargissements dans les courbes, des raccordements à rayons progressifs, des déclivités maxima acceptables en rapport avec la nature du trafic et la topographie de la région, des raccordements verticaux à visibilité suffisante.

3) Mais l'élargissement nécessaire des chaussées de largeur insuffisante est de loin le problème le plus complexe à résoudre.

Très généralement, en effet, l'élargissement systématique combiné avec les rectifications nécessaires du tracé et du profil en long entraînerait dans les traverses agglomérées des expropriations trop importantes et trop onéreuses.

(2) Coût de 1 m<sup>2</sup> d'un tel tapis : de 60 fr. à 90 fr. le m<sup>2</sup> environ selon la nature et le procédé de mise en œuvre.

(3) Binder : sorte de béton maigre à base de liant hydrocarboné.

Het is dan ook geboden een nieuw wegvlak uit te kiezen. Zulk is het geval voor de hierboven vermelde wegen en wegvlakken. Daaronder is enkel de aanleg van de nieuwe wegen Brussel-Antwerpen en Brussel-Oostende thans aan de gang. De werken dienen bespoedigd om zo vlug mogelijk de belegde kapitalen te doen renderen.

Anderdeels dienen onmiddellijk studiën aangevat voor andere, onontbeerlijke wegen, waarvan de aanleg reeds in 1950 zou moeten begonnen worden.

De omvang van het huidig verkeer, dat onvermijdelijk zal toenemen wegens het gemak van de nieuwe verbindingswegen en de besparing die ze opleveren, is een reden om aan deze nieuwe wegen het karakter van autowegen te geven, te weten :

- a) dubbele rijbaan: elke rijbaan voor één enkele richting van het verkeer;
- b) geen gelijkvloerse kruising met een andere verkeersweg;
- c) uitsluitend autoverkeer;
- d) toegangswegen voor de voornaamste centra en aansluiting met de belangrijke overkruiste wegen.

De totale kosten van dit nieuw net, met een totale lengte van ongeveer 300 km., kan op 6 milliard in ronde cijfers geraamd worden.

4) De afschaffing van de plaatselijke wegvernauwingen en van de overwegen door omleidingen of afleidingen is aan de gang. Zij zal voortgezet worden volgens de rangorde van dringendheid die door de noodwendigheden wordt vastgesteld.

Voor de op de rijbanen aangelegde spoorwegen bestaat de vastbesloten politiek van de Algemene Directie er in, ze geleidelijk, volgens de mogelijkheden en voor zover zulks met het algemeen belang overeenstemt, te doen verdwijnen, hetzij door ze buiten het weggebied op een onafhankelijk wegvlak te brengen, hetzij door dit gemeenschappelijk vervoermiddel te vervangen door een soepeler, dat kan voldoen aan de verkeersvoorwaarden welke aan de andere voertuigen opgelegd worden.

#### IV. — Rangorde van dringendheid der geschiktmaking van het Rijkswegenet.

Zoals er reeds hierboven werd op gewezen, zijn het vooral de hoofdwegen (n<sup>o</sup> 1 tot 10) die het zwaarst belast zijn en die tevens onder alle oogpunten het meest tekort schieten.

Dès lors, le choix d'une nouvelle plateforme s'impose. C'est le cas des routes et sections de routes signalées ci-dessus. Parmi elles, seules les routes nouvelles de Bruxelles-Anvers et de Bruxelles-Ostende, sont en voie de réalisation. Il convient d'en activer l'exécution afin d'obtenir le plus rapidement possible le rendement escompté des capitaux investis.

Il convient, d'autre part, d'entamer immédiatement les études pour les autres routes nouvelles dont la nécessité inéluctable s'impose de plus en plus et dont la réalisation devrait être entamée dès 1950.

L'importance du trafic actuel, dont l'accroissement inévitable résultera de la facilité et de l'économie des nouvelles liaisons, justifie de donner à ces routes les caractères d'autoroutes, à savoir :

- 1) double chaussée : chaque chaussée étant réservée à un seul sens de circulation;
- 2) pas de croisement à niveau d'aucune autre voie de communication;
- 3) circulation exclusivement automobile;
- 4) accès aménagés pour desservir les principaux centres et raccordement aux routes importantes rencontrées.

Le coût total de ce nouveau réseau d'un développement total d'environ 300 km. peut être estimé à 6 milliards en chiffres ronds.

4) La suppression des étranglements locaux et des passages à niveau par des détournements ou des contournements est en voie de réalisation. Elle est poursuivie suivant l'ordre d'urgence fixé par les nécessités.

Quant aux voies ferrées installées sur les chaussées, la politique, fermement décidée de la Direction Générale, est de les éliminer au fur et à mesure des possibilités et dans la mesure compatible avec l'intérêt général, soit par leur rejet en dehors des dépendances de la route sur plateforme indépendante, soit par le remplacement de ce mode de transport en commun par un autre plus souple pouvant satisfaire aux conditions de circulation imposées aux autres véhicules.

#### IV. — Ordre d'urgence des travaux d'aménagement du réseau routier de l'Etat.

Ainsi qu'il a déjà été signalé ci-dessus, ce sont surtout les routes axiales (n<sup>o</sup> 1 à 10) qui sont les plus chargées et qui sont aussi les plus déficientes à tous points de vue.

Deze wegen bekleden de eerste plaats in de rangorde van dringendheid op het geschiktmakingsprogramma.

De splitsing van een zeker aantal daarvan zal niet tot gevolg hebben dat zij niet meer gebruikt worden. Zij zullen van vrij aanzienlijk belang blijven voor het plaatselijk en gewestelijk verkeer. Zij moeten derhalve geschikt gemaakt worden voor het beperkte verkeer dat zij in de toekomst zullen kennen, doch tevens overeenkomstig het huidige verkeer en de noodwendigheid daarin te voorzien tijdens de jaren die nog zullen verlopen alvorens het ontworpen autowegennet zal voltooid zijn.

Die opvatting heeft als criterium gediend bij de keuze van de werken die zullen bekostigd worden op de Marshaalcredieten van 1949. Het was trouwens de enige opvatting die strookte met de mogelijkheden van het Bestuur en met de noodzaak de aanbesteding er van vlug uit te schrijven als middel ter bestrijding van de werkloosheid.

Doch dit programma brengt geen definitieve oplossing voor het vraagstuk der voormelde hoofdwegen, die moeten ontlast worden door de hierboven aangeduide nieuwe verbindingswegen, waarvan de studie en de uitvoering zo vlug mogelijk en krachtdadig dienen aangevat en onverpoosd doorgezet, om ze binnen een termijn van ten hoogste 5 à 6 jaar tot stand te brengen.

De inspanningen en de aanwezige middelen moeten voor het grootste gedeelte aan deze hoofdplicht gewijd worden, terwijl de uitvoering van minder dringende werken dient afgelast en uitgesteld.

## V. — De benodigde middelen.

Voor de verwezenlijking van het voorgenomen geschiktmakingsprogramma zijn aanzienlijke middelen nodig, welke ruim moeten toegemeten worden wegens het belang dat de weg in 's lands economie bekleedt en wegens de schadelijke gevolgen van een ondoordachte politiek van beperkingen op dit gebied.

### a) Het personeel.

De studie en de uitvoering van het programma vergen en uitbreiding van de bestaande kaders en de oprichting van een nieuwe dienst voor de nieuwe wegen en de auto-regen.

### b) Financiële middelen.

De gewone kredieten voor het onderhoud van ons egenrek, d.w.z. voor de instandhouding van dat net (1), et uitzondering van de verbeteringswerken, kunnen

(1) Herstellen en voegen van de bestrating, opnieuw teren van wegen, herstellen of vernieuwen van bekledingen, onderhoud van voegen in betonwegen, onderhoud van bermen, beplanting, seining, enz.

Deze kredieten omvatten tevens het loon van de aan de kantons toegevoegde werklieden en de uitgaven van de Regiën.

Ces routes s'inscrivent en ordre d'urgence n° 1 au programme d'aménagement.

Le dédoublement d'un certain nombre d'entre elles par de nouvelles liaisons n'entraînera pas leur désaffectation. Elles garderont une importance non négligeable pour le trafic local et régional. Il importe en conséquence de les aménager en fonction du trafic plus réduit qu'elles supporteront dans l'avenir, mais en ayant égard toutefois à leur charge actuelle et à la nécessité de l'assurer pendant les années qui nous séparent de l'achèvement du réseau d'autoroutes envisagé.

C'est cette conception qui a servi de critère au choix des travaux prévus sur les crédits Marshall de 1949. Elle était d'ailleurs la seule compatible avec les possibilités de l'Administration et avec les nécessités de mise en adjudication rapide des travaux en vue de la résorption du chômage.

Mais ce programme ne résout pas définitivement le problème des routes axiales précitées qui doivent être partiellement dédoublées par les liaisons nouvelles indiquées plus haut, dont l'étude et l'exécution doivent être entamées résolument dans le plus bref délai et poursuivies sans désespérer, de manière à les réaliser dans un délai de 5 à 6 ans maximum.

C'est à cette tâche essentielle que les efforts et les moyens disponibles doivent être consacrés en majeure partie, en écartant et en reportant à plus tard l'exécution de travaux d'urgence secondaire.

## V. — Les moyens nécessaires.

La réalisation du programme d'aménagement envisagé requiert d'importants moyens qu'il importe de prévoir largement en raison de l'importance de la route dans l'économie nationale et en raison des conséquences ruineuses d'une politique inconsidérée de restrictions dans ce domaine.

### a) Le personnel.

Les études et l'exécution du programme exigent une extension des cadres existants et la création d'un nouveau service pour les routes nouvelles et autoroutes.

### b) Les moyens financiers.

Les crédits ordinaires nécessaires à l'entretien du réseau routier, c'est-à-dire aux travaux de maintien en bon état de ce réseau (1) à l'exclusion des travaux d'amélioration.

(1) Réparation et rejointoyage des pavages, réenduisage des routes goudronnées, réparation ou renouvellement de tapis, entretien des joints des chaussées en béton de ciment, entretien des accotements, des plantations, de la signalisation, etc.

Ces crédits comprennent également le salaire des ouvriers adjoints aux cantonniers, les dépenses effectuées par les Régies.

geschat worden op **500 miljoen per jaar**. De buitengewone kredieten voor wegeaanleg volgens het programma, dat hierboven is uiteengezet, kunnen geschat worden op **2 milliard frank** gedurende een periode van 5 jaar. Zij kunnen naderhand tot 1 milliard frank teruggebracht worden.

Door de jaarlijkse schommelingen van de begrotingen kan de financiering hiervan niet geschieden dan door middel van leningen en door oprichting van een **Zelfstandig en bijzonder wegfonds** met rechtspersoonlijkheid, dat leningen kan aangaan, de interesten daarvan betalen en de leningen aflossen door middel van een bepaald en gewaarborgd deel van de belasting op motorbrandstoffen en rijtuigen.

Het welslagen van een dergelijk plan, gegrondvest op de mogelijkheid om leningen aan te gaan in het land, is verzekerd, indien de leners de waarborg hebben, dat de geleende sommen werkelijk gebruikt zullen worden voor het wegenbestuur.

Dit fonds zou gemeenschappelijk beheerd worden door de hoge ambtenaren van Financiën en van Bruggen en Wegen.

## VI. Besluit.

Deze onmisbare aanleg van het wegennet kan en moet binnen een termijn van ten hoogste vijf tot tien jaar werkelijkheid worden.

Dit is een levensbehoefte voor de economie van en voor het toerisme in ons land, waarvan de verantwoordelijke overheden zich moeten bewust worden.

Het Bestuur beschikt voor het volbrengen van deze taak over bevoegde technici, doch de kaders moeten dienovereenkomstig uitgerust en de ambtenaren in verhouding tot hun diensten en verantwoordelijkheden betaald worden.

Daarnaast moet ook een voldoende financiële krachtsinspanning gedaan worden. Dit kunnen wij, te oordelen naar de begrotingen van landen als Zwitserland en Nederland, die in 't algemeen op hetzelfde peil staan als wij, maar die de economische en sociale betekenis van het wegennet voor het leven van de Natie begrepen en niet geaarzeld hebben daarvoor de nodige beleggingen te doen.

Het is hoog tijd dat ons land op het gebied van de wegen de achterstand inloopt, die een schaduw werpt op onze herleving en onze na-oorlogse economische standing.

peuvent être estimés à **500 millions de francs par an**. Les crédits extraordinaires nécessaires à l'aménagement du réseau suivant le programme dont les principes ont été exposés ci-dessus, peuvent être estimés à **2 milliards de francs** pendant une période de 5 ans. Ils pourront par la suite être ramenés à 1 milliard de francs.

Eu égard à la précarité annuelle des budgets, on ne peut envisager ce financement que par recours à l'emprunt et par la création à cette fin, d'un **Fonds autonome et spécial des Routes**, doté de la personification civile et qui pourrait contracter l'emprunt, en payer les intérêts et en assurer le remboursement au moyen d'une part déterminée et garantie des taxes sur les carburants et sur les véhicules.

La réussite d'un tel projet basé sur la possibilité de placer l'emprunt dans le pays, est assurée si les emprunteurs ont la garantie que les sommes souscrites sont effectivement employées à l'Administration des Routes.

Ce Fonds serait géré en commun par les hauts fonctionnaires des Finances et des Ponts et Chaussées.

## VI. — Conclusions.

L'aménagement indispensable du réseau routier peut et doit être réalisé dans un délai de 5 à 10 ans maximum.

C'est une nécessité vitale pour l'économie et le tourisme du pays dont les autorités responsables doivent prendre conscience.

L'Administration dispose pour accomplir cette tâche des techniciens compétents, mais ses cadres doivent être équipés en conséquence et ses fonctionnaires payés en rapport avec l'importance de leurs services et de leurs responsabilités.

Un effort financier suffisant doit d'autre part être consenti. Il est à la mesure de nos possibilités si on en juge par la comparaison des budgets des pays comme la Suisse et la Hollande qui sont à notre échelle, qui ont compris l'importance économique et sociale de la route dans la vie de la Nation et n'ont pas hésité à faire les investissements nécessaires.

Il est plus que temps que dans le domaine routier notre pays comble un retard qui jette une ombre défavorable sur son redressement et son standing économique d'après guerre.



**B. — WATERWEGEN**

In de gewone begroting voor 1947 noteren wij onder artikel 21 een krediet van 225 miljoen voor herstel, verbetering en onderhoud der bevaarbare waterwegen en 105 miljoen voor de havens en de kust.

Dit totaal bedrag van 330 miljoen blijft beneden het bedrag van 300 miljoen voorzien in het tienjarenplan, wanneer men er rekening mee houdt dat de prijzen sinds 1946 meer dan tien procent gestegen zijn.

Anderzijds zijn de uitgaven voor baggerwerken gestegen ook door het feit dat op heden een groter volume slijk moet weggenomen worden. De zeeschepen worden steeds groter en de zeevaartmaatschappijen eisen een diepere vaargeul in de Zeeschelde.

Daarenboven moet 10 miljoen besteed worden aan baggerwerken in de Schelde, tussen Dendermonde en Gentbrugge, waar de aanslibbing steeds groter wordt door de geringe bovenafvoer. Elk nutteloos waterverlies van de Leie en de Boven-Schelde moet vermeden worden. Wanneer de ringvaart bezuiden Gent zal verwezenlijkt zijn, zal ook het water van de Leie kunnen gebruikt worden om het debiet van de Schelde stroomafwaarts Gent te verhogen en zodoende de aanslibbing te verminderen.

Een andere factor van verhoogde onderhoudsuitgaven is het herstellen der schade veroorzaakt door het laatste stormtij van 1 Maart 1949. Deze schade bedroeg 5 miljoen voor de Schelde en bijrivieren en 10 miljoen voor de kust.

Uit dat alles blijkt dat 330 miljoen, uitgetrokken op de begroting, hier een strikt minimum zijn.

De politiek inzake waterwegen werd vastgesteld in het tienjarenplan van 1947, waarin 20 milliard werd voorzien voor het geheel der waterwegen.

Dit plan omvat in hoofdzaak het bevaarbaar maken van onze waterwegen voor schepen van 600/1350 ton tussen onze grote industrie centra van de Beneden-Sambr in Borinage en onze nationale zeehavens van Antwerpen, Gent, Brugge, Zeebrugge en Oostende.

Er dient opgemerkt dat het Luiker bekken reeds een waterweg voor schepen van 2.000 ton bezit en langs het Albertkanaal met onze groote nationale haven degelijk verbonden is.

De andere waterwegen die straalsgewijze naar onze twee grootste havens gericht zijn moeten dringend in orde gebracht worden voor de 1.350 ton schepen.

**B. — VOIES HYDRAULIQUES**

Le budget ordinaire de 1947 prévoit à l'article 21 un crédit de 225 millions, destiné à la réparation, l'amélioration et l'entretien des cours d'eau navigables, et un autre de 105 millions pour les ports et la côte.

Le montant global de 330 millions est inférieur à celui de 300 millions prévu par le plan décennal, si l'on tient compte du fait que les prix ont augmenté de plus de 10 % depuis l'année 1946.

D'autre part, les dépenses nécessitées par les travaux de dragage sont plus élevées actuellement par suite du fait que le volume de la vase à enlever a lui aussi augmenté. Les dimensions des navires deviennent de plus en plus considérables et les sociétés de navigation maritime exigent que la passe de l'Escaut maritime soit rendue plus profonde et plus large.

En outre, il y a lieu de prévoir une somme de 10 millions pour les travaux de dragage à effectuer dans l'Escaut, entre Termonde et Gentbrugge, où l'envasement devient de plus en plus considérable par suite de l'insuffisance du débit. Toute perte inutile des eaux de la Lys et du Haut-Escaut doit être évitée. Lorsque le canal circulaire contournant la ville de Gand par le Sud aura été creusé, il sera possible d'utiliser les eaux de la Lys pour augmenter le débit de l'Escaut en aval de Gand, et de réduire l'envasement de celui-ci.

Un autre facteur intervenant dans l'augmentation des dépenses d'entretien résulte de la réparation des dégâts occasionnés par la tempête du 1<sup>er</sup> mars dernier. Ces dégâts s'élèvent à 5 millions pour l'Escaut et ses affluents et à 10 millions pour la côte.

Il résulte de ce qui précède que les 330 millions figurant au budget constituent un strict minimum en l'occurrence.

La politique à suivre en ce qui concerne les voies hydrauliques a été fixée par le plan décennal de 1947, qui prévoit une somme de 20 milliards pour l'ensemble des voies hydrauliques.

Ce plan vise essentiellement à rendre nos voies hydrauliques accessibles aux bateaux de 600 à 1.350 tonnes, entre nos grands centres industriels de la Sambre inférieure et le Borinage et nos ports maritimes d'Anvers, de Gand, de Bruges, de Zeebruges et d'Ostende.

Remarquons que le bassin liégeois dispose déjà d'une voie navigable pour les bâtiments de 2.000 tonnes et qu'il est relié de façon excellente par le canal Albert à notre grand port national.

Il est urgent d'aménager, pour les bâtiments de 1.350 tonnes, les autres voies hydrauliques axées sur les deux ports les plus importants de notre pays.

Zo is men begonnen aan een nieuw deel van het kanaal Charleroi-Brussel tussen Luttre en Ronquières, waar een nieuw tracé dit jaar in uitvoering komt.

Zo gaat men ook aanvangen met de Ringvaart te Gent, die de Zeeschelde, de Boven-Schelde, de Leie, het kanaal Gent-Brugge, het kanaal Gent-Terneuzen zal verbinden langs een breed en degelijk kanaal.

De Ringvaart heeft niet alleen tot doel schepen van grotere tonnenmaat van uit het binnenland, het kanaal Gent-Terneuzen te laten bereiken, maar ze dient ook om de doorvaart door Gent zelf te vermijden en de overstromingen tegen te gaan die een bestendig gevaar zouden zijn wanneer de Boven-Schelde ook op gabarit van 1.350 wordt getrokken.

Het kanaal Nimy-Blaton volgt ook een nieuw tracé en vervangt een gedeelte van de kleine kanalen van het centrum, van Bergen-Condé en van Pommerœul-Antoing.

Er valt hier op te merken dat het kanaal Nimy-Blaton ook een definitieve oplossing geeft aan het gevaar voor overstromingen van de Hene.

Het tienjarenplan voorziet daarenboven de opheffing van de stop van Ternaaien en de modernisering van het zeekanaal Gent-Terneuzen, met daarbij een moderne sluis te Terneuzen om aan de moderne zeeschepen de weg te openen tot onze tweede nationale zeehaven van Gent.

Tenslotte is in de waterwegpolitiek ook begrepen het geschikt maken der haven van Zeebrugge.

Inzake stuwdammen voorziet men de voltooiing van de stuwdam van de Vesder met haar uitrusting, de verhoging van de stuwdam van de Gileppe, de watertunnel van de Soor met de Gileppe en een onderlinge verbinding tussen de stuwdammen van Eupen en de Gileppe.

Het is dank aan het Marshall-plan dat men in 1949, ook voor wat de waterwerken betreft, merkkelijk meer nieuwe werken heeft kunnen opnemen en zo een deel in te halen van onze achterstand op het tienjarenprogram. Dit komt te gepaster tijd om de heersende werkloosheid tegen te gaan.

### C. — BRUGGEN

Wat het bouwen der bruggen betreft is de huidige politiek er naar gericht eenvoudiger kunstwerken uit te voeren, waarbij echter het aesthetisch uitzicht niet uitgesloten is. De definitief herbouwde bruggen moeten beantwoorden aan de normen vereist voor het wegverkeer en de scheepvaart.

Uw Commissie van Openbare Werken heeft de wens uitgedrukt geen nutteloze uitgaven te besteden aan voor-

C'est ainsi que les travaux ont été entamés pour une partie du canal de Charleroi, entre Luttre et Ronquières, où un nouveau tracé sera entamé cette année.

Il en est de même à Gand, où le canal circulaire reliera par un canal suffisamment large et profond l'Escaut maritime, le Haut-Escaut, la Lys, le canal Gand-Bruges, le canal Gand-Terneuzen.

Le canal circulaire a pour but non seulement de permettre l'accès du canal Gand-Terneuzen, aux bateaux d'un tonnage supérieur venant des voies d'eaux intérieures, mais aussi d'éviter le passage de la ville et de combattre les inondations qui constitueraient un danger permanent lorsque le Haut-Escaut sera adapté au gabarit 1.350.

Le canal Nimy-Blaton, lui aussi, suit un nouveau tracé et remplace une partie des petits canaux du Centre, de Mons-Condé et de Pommerœul-Antoing.

Dans cet ordre d'idée, il faut noter que le canal Nimy-Blaton apporte lui aussi une solution aux dangers d'inondation par la Haine.

Le plan décennal prévoit, en outre, la suppression du bouchon de Lanaye et la modernisation du canal maritime Gand-Terneuzen, ainsi que la construction d'une écluse moderne à Terneuzen, en vue de permettre aux navires modernes d'atteindre notre deuxième port maritime de Gand.

Au surplus la politique des voies d'eau comprend aussi l'aménagement du port de Zeebrugge.

En ce qui concerne les barrages-réservoirs, on prévoit l'achèvement du barrage de la Vesdre et de son équipement, l'exhaussement du barrage de la Gileppe, la création d'un tunnel de jonction entre la Soor et la Gileppe et une conduite d'adduction entre les barrages d'Eupen et de la Gileppe.

C'est grâce au plan Marshall qu'il est possible d'ouvrir en 1949, même en ce qui concerne les travaux hydrauliques, un plus grand nombre de nouveaux chantiers et de combler en partie le retard qui s'était manifesté dans l'exécution du plan décennal. Ces travaux viennent à point nommé dans la lutte contre le chômage.

### C. — PONTS

En ce qui concerne la construction des ponts, la politique actuelle tend à aménager des ouvrages d'art plus simples, pour lesquels l'aspect esthétique n'est toutefois pas exclu. Les ponts reconstruits définitivement doivent satisfaire aux normes exigées pour la circulation routière et la navigation.

Votre Commission des Travaux publics a exprimé le vœu de ne pas voir affecter des dépenses inutiles à des

lopige bruggen, maar... er is immer de kwestie der kredieten.

In plaats van overal definitieve bruggen te bouwen, denkt het departement er aan halfbestendige bruggen op te richten die, met een sobere lijn uitgevoerd, toch zouden voldoen aan de eisen der aesthetiek. In plaats van de waterweg in één spanning te overbruggen, zouden paaljukken in sommige onzer grootste kanalen geslagen worden om brugvakken, van korte draagwijdte, er boven aan te brengen.

De onderstaande tabellen geven de bedragen in 1947 en 1948, uitgegeven voor bestendige en voorlopige bruggen.

a) Dienst waterwegen.

b) Dienst wegen.

ponts provisoires, mais... il y a toujours la question des crédits.

Au lieu de construire partout des ponts définitifs, le département songe à créer des ponts semi-permanents qui, exécutés en lignes sobres, répondraient tout de même aux exigences de l'esthétique. Au lieu d'enjamber d'une seule volée le cours d'eau, des palées en béton armé seraient construites dans certains de nos plus grands canaux, pour les garnir d'une superstructure de tronçons de pont constitués par divers éléments de faible portée.

Les tableaux ci-dessous donnent les montants, pour 1947 et 1948, des dépenses affectées aux ponts définitifs et provisoires.

a) Service des voies hydrauliques;

b) Service des routes.

**Bedragen uitgegeven in 1947 en ook in 1948 door het Bestuur der Waterwegen :**

*Montant des sommes dépensées en 1947, et également en 1948, par l'administration des voies hydrauliques :*

| Diensten<br>—<br>Services                                                                                   | 1° voor het bouwen van<br>bestendige bruggen<br><i>1° pour la construction de ponts<br/>définitifs</i> |                   | 2° voor het bouwen en herstellen<br>van voorlopige bruggen<br><i>2° pour la construction et la<br/>réfection de ponts provisoires</i> |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
|                                                                                                             | en 1947 — in 1947                                                                                      | en 1948 — in 1948 | en 1947 — in 1947                                                                                                                     | en 1948 — in 1948 |
| Kust — Côte . . . . .                                                                                       | 1.400.000,—                                                                                            | 1.662.258,—       | —                                                                                                                                     | —                 |
| Stroomgebied Schelde 1° Dir. —<br>Bassin fluvial Escaut 1° Dir.                                             | 7.578.758,—                                                                                            | 22.514.945,—      | —                                                                                                                                     | 580.000,—         |
| Stroomgebied Schelde 2° Dir. —<br>Bassin fluvial Escaut 2° Dir.                                             | 13.293.000,—                                                                                           | 45.461.903,—      | —                                                                                                                                     | —                 |
| Zeeschelde — Escaut Maritime .                                                                              | 5.709.425,—                                                                                            | 17.508.885,—      | —                                                                                                                                     | —                 |
| Albertkanaal en kanalen Lim-<br>burg-Antwerpen — Canal Al-<br>bert et canaux Limbourg-An-<br>vers . . . . . | 27.718.000,—                                                                                           | 5.673.063,—       | 1.446.977,—                                                                                                                           | 1.588.824,—       |
| Luiker Maas — Meuse Liégeoise                                                                               | 14.800.000,—                                                                                           | 6.088.000,—       | 6.591.000,—                                                                                                                           | 4.567.040,—       |
| Vesder — Vesdre . . . . .                                                                                   | —                                                                                                      | —                 | —                                                                                                                                     | —                 |
| Naamse Maas — Meuse Namu-<br>roise . . . . .                                                                | —                                                                                                      | —                 | —                                                                                                                                     | 464.856,—         |
| Samber — Sambre . . . . .                                                                                   | 12.800.000,—                                                                                           | 6.270.000,—       | —                                                                                                                                     | —                 |
| Borinage — Borinage . . . . .                                                                               | 2.223.000,—                                                                                            | 7.975.000,—       | —                                                                                                                                     | —                 |
| Kolenafvoerkanalen — Canaux<br>houillers . . . . .                                                          | —                                                                                                      | 3.738.000,—       | —                                                                                                                                     | —                 |
|                                                                                                             | 85.522.183,—                                                                                           | 116.852.054,—     | 8.037.977,—                                                                                                                           | 7.200.720,—       |

**Bedragen uitgegeven door het Bestuur der Wegen in de jaren 1947 en 1948 voor :**

*Montants des sommes dépensées par l'administration des routes au cours des années 1947 et 1948 pour :*

| Provincie<br>—<br>Province                                   | het bouwen van bestendige<br>bruggen<br><i>pour la construction de ponts<br/>définitifs</i> |                          | het bouwen en herstellen<br>van voorlopige bruggen<br><i>pour la construction et la réfection<br/>de ponts provisoires</i> |                          |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
|                                                              | en 1947 — <i>in 1947</i>                                                                    | en 1948 — <i>in 1948</i> | en 1947 — <i>in 1947</i>                                                                                                   | en 1948 — <i>in 1948</i> |
|                                                              |                                                                                             |                          |                                                                                                                            |                          |
| Antwerpen — <i>Anvers</i> . . . . .                          | 10.151,14                                                                                   | 764.071,10               | 648.863,83                                                                                                                 | 217.546,34               |
| Brabant — <i>Brabant</i> . . . . .                           | 635.673,42                                                                                  | 636.567,36               | 99.159,—                                                                                                                   | 37.950,56                |
| West-Vlaanderen — <i>Flandre Oc-<br/>cidentale</i> . . . . . | 344.213,67                                                                                  | 216.752,56               | 520.565,09                                                                                                                 | 261.780,34               |
| Oost-Vlaanderen — <i>Flandre<br/>Orientale</i> . . . . .     | 696.155,61                                                                                  | 232.560,30               | 361.131,74                                                                                                                 | 87.965,39                |
| Henegouwen — <i>Hainaut</i> . . . . .                        | 71.599,58                                                                                   | 199.117,84               | 638.544,04                                                                                                                 | 248.697,64               |
| Luik — <i>Liège</i> . . . . .                                | 216.198,49                                                                                  | 3.289.395,—              | 299.305,59                                                                                                                 | 50.160,13                |
| Limburg — <i>Limbourg</i> . . . . .                          | 5.792,40                                                                                    | —                        | 27.628,43                                                                                                                  | —                        |
| Luxemburg — <i>Luxembourg</i> . . . . .                      | 150.812,—                                                                                   | 618.407,96               | 217.217,53                                                                                                                 | 115.815,44               |
| Namen — <i>Namur</i> . . . . .                               | 199.288,20                                                                                  | 136.720,—                | 508.981,77                                                                                                                 | 335.198,—                |
|                                                              | 2.329.884,51                                                                                | 6.093.592,12             | 3.321.397,02                                                                                                               | 1.345.113,84             |
|                                                              | +                                                                                           |                          | +                                                                                                                          |                          |
|                                                              | 8.423.476,63                                                                                |                          | 4.666.150,86                                                                                                               |                          |
|                                                              | +                                                                                           |                          |                                                                                                                            |                          |
|                                                              | 13.089.987,49                                                                               |                          |                                                                                                                            |                          |

Wat het aantal der op heden nog niet herbouwde bruggen betreft, alsook het aantal definitief herbouwde en het aantal noodbruggen in dienst op heden, deze zijn vermeld in het antwoord op vraag nummer 10 in bijlage.

Er werd door een commissielid gewezen op het feit dat in sommige streken te weinig bruggen hersteld werden. De commissieleden zijn het eens dat het Departement van Openbare werken zich moet inspannen om zo spoedig mogelijk de voorlopige bruggen door definitieve kunstwerken te vervangen.

En ce qui concerne le nombre des ponts non reconstruits à l'heure actuelle, ainsi que le nombre des ponts reconstruits définitivement et le nombre des ponts de secours en service actuellement, ceux-ci sont mentionnés dans la réponse à la question n° 10 en annexe.

Un membre de la Commission a signalé le fait que dans certaines régions trop peu de ponts ont été reconstruits. Les membres de la Commission sont d'accord pour déclarer que le département des travaux publics doit faire un effort pour remplacer le plus rapidement possible les ponts provisoires par des ouvrages d'art définitifs.

## D. — GEBOUWEN

Door het Regentsbesluit van 23 October 1946, werden in de schoot van het Ministerie van Openbare werken alle staatsgebouwen onder één enkel bestuur gebracht. De gebouwen echter met strikt militair karakter werden nadien aan de zorgen van het Ministerie van Landsverdediging overgelaten.

Het Bestuur der Gebouwen beheerde in 1938 ongeveer 1.000 gebouwen, terwijl dit getal tot 5.050 steeg in 1947.

Het aantal gebouwen of groepen gebouwen door de Staatsdiensten gebruikt in de voornaamste centra zijn hieronder vermeld:

|                     | <i>Eigendom<br/>van de Staat</i> | <i>gehuurde<br/>gebouwen</i> |
|---------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Brussel . . . . .   | 181                              | 478                          |
| Brugge . . . . .    | 315                              | 194                          |
| Antwerpen . . . . . | 315                              | 232                          |
| Luik . . . . .      | 252                              | 195                          |
| Namen . . . . .     | 181                              | 217                          |
| Bergen . . . . .    | 543                              | 404                          |
| Hasselt . . . . .   | 101                              | 90                           |
| Aarlen . . . . .    | 160                              | 169                          |
| Gent . . . . .      | 247                              | 258                          |
|                     | <hr/> 2.217                      | <hr/> 2.237                  |

Bij de bevrijding waren er 1.200 Staatsgebouwen vernield of erg beschadigd. Deze schade werd geraamd op 265 miljoen frank (waarde 1940) of 1 milliard frank aan de huidige waarde van onze munt. De herstellingen die sinds de bevrijding tot einde 1947 werden uitgevoerd aan deze gebouwen bedroegen ongeveer 70 miljoen frank (waarde 1940), terwijl 180 miljoen (huidige waarde) voorzien was voor 1948. In 1948 werden voor 169.137.889 frank herstellingen uitgevoerd en voor 1949 is 106 miljoen voorzien.

Onmiddellijk na de bevrijding waren de werkrachten en de materialen beperkt, maar men wou toch zo snel mogelijk aan de Staatsdiensten onderdak bezorgen. De eerste herstellingswerken waren dan ook beveiligingswerken, zoals voorlopige daken en het sluiten van vensters en deuren. In sommige streken moesten zelfs barakken opgericht worden. Er werden echter ook vele definitieve werken uitgevoerd, vooral aan die gebouwen waar binnenschikking en bouwtrant aan de moderne eisen beantwoordden.

## D. — BATIMENTS

L'arrêté du Régent du 23 octobre 1946 a concentré au Ministère des Travaux Publics les attributions relatives à tous les bâtiments de l'Etat. Depuis, les bâtiments à caractère strictement militaire ont été confiés aux soins du Ministère de la Défense Nationale.

En 1938, le nombre des bâtiments gérés par l'Administration des Bâtiments était de 1.000 environ, alors qu'en 1947 il s'élevait à 5.050.

Le relevé ci-après donne le nombre des bâtiments ou groupes de bâtiments occupés par les services de l'Etat dans les principaux centres du royaume :

|                     | <i>Propriété<br/>de l'Etat</i> | <i>Bâtiments<br/>loués</i> |
|---------------------|--------------------------------|----------------------------|
| Bruxelles . . . . . | 181                            | 478                        |
| Bruges . . . . .    | 237                            | 194                        |
| Anvers . . . . .    | 315                            | 232                        |
| Liège . . . . .     | 252                            | 195                        |
| Namur . . . . .     | 181                            | 217                        |
| Mons . . . . .      | 543                            | 404                        |
| Hasselt . . . . .   | 101                            | 90                         |
| Arlon . . . . .     | 160                            | 169                        |
| Gand . . . . .      | 247                            | 258                        |
|                     | <hr/> 2.217                    | <hr/> 2.237                |

Au moment de la libération, 1.200 bâtiments de l'Etat étaient détruits ou gravement endommagés. Les dommages furent évalués à 265 millions de francs (valeur 1940), soit 1 milliard de francs, valeur actuelle de notre monnaie. Les réparations effectuées à ces bâtiments depuis la libération jusqu'à fin 1947 ont absorbé environ 70 millions de francs (valeur 1940), et un montant de 180 millions (valeur actuelle) était prévu pour 1948. Les réparations effectuées en 1948 représentent 169.137.889 fr., et le montant prévu pour 1949 est de 106 millions.

Au lendemain de la libération, malgré la pénurie de main-d'œuvre et de matériaux, on a voulu abriter le plus rapidement possible les services de l'Etat. Aussi les premiers travaux de réparations ont-ils consisté en des travaux de sécurité, tels le placement de toits provisoires et la fermeture de baies. Dans certaines régions, il a même fallu construire des baraquements. D'autre part, de nombreux travaux définitifs ont été réalisés, surtout en ce qui concerne les bâtiments dont l'aménagement et l'architecture répondent aux exigences modernes.

Het herstellen van andere geteisterde maar verouderde Staatsgebouwen, waar binnenschikking en architecturen reeds vroeger niet voldeden aan hun functie, liep echter niet zo vlot van stapel.

De administratie der gebouwen heeft immers willen gebruik maken van de geschapen toestand om deze gebouwen ordentelijk te vernieuwen. Deze modernisering moest dan ook door planstudiën voorafgegaan worden.

Anderzijds is de administratie vanaf 1945 begonnen met het voltrekken van gebouwen waaraan reeds vóór de oorlog was begonnen.

Sedert de definitieve oprichting echter van het Bestuur der Gebouwen op 15 Augustus 1946, is het volume der uitgevoerde werken merkkelijk omvangrijker geworden. In 1947 werd 117 miljoen frank uitgegeven voor binnenonderhoud, 170 miljoen frank voor herstel van oorlogsschade en de buitengewone uitgaven voor nieuwbouw bedroegen 500 miljoen frank.

De heersende werkloosheid heeft het Departement van Openbare werken er toe aangezet om dit jaar haar programme te verruimen, zoals blijkt uit onderstaande cijfers:

Mais la restauration de certains autres bâtiments sinistrés de l'Etat, déjà vétustes et dont l'aménagement et l'architecture ne répondaient déjà plus antérieurement à leur fonction, a exigé plus de temps.

En effet, l'administration des bâtiments a voulu mettre à profit la situation existante pour reconstruire convenablement ces bâtiments. Aussi, avant d'entreprendre la modernisation envisagée devait-elle être précédée par l'étude et l'élaboration de plans.

L'administration a entrepris d'autre part l'achèvement de bâtiments dont la construction avait été commencée dès avant la guerre.

Mais depuis la création définitive de l'Administration des Bâtiments, le 15 août 1946, le volume des travaux effectués s'est accru sensiblement. Les dépenses faites en 1947 s'élèvent à 117 millions de francs pour l'entretien à l'intérieur, 170 millions de francs pour la réparation des dommages de guerre; les dépenses exceptionnelles pour les constructions nouvelles se sont élevées à 500 millions de francs.

Le chômage a amené le Département des Travaux Publics à élargir son programme de cette année, comme il résulte des chiffres ci-dessous:

| Gebouwen<br>Uitgaven in franken<br><i>Bâtiments<br/>Dépenses en francs</i> | Werkelijke uitgaven— <i>Dépenses réelles</i> |             |             | Begroting 1949               |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------|-------------|------------------------------|
|                                                                            | 1938                                         | 1947        | 1948        | <i>Budget 1949</i>           |
| Gewone begroting — <i>Budget ordinaire</i>                                 | 17.290.000                                   | 92.000.000  | 182.000.000 | 96.000.000<br>76.000.000 (1) |
| Herstel oorlogsschade — <i>Réparation dommages de guerre</i>               |                                              | 169.137.889 | 69.993.185  | 106.000.000                  |
| Buitengewone begroting <i>Investissements ordinaires</i>                   | 37.100.000                                   | 312.575.000 | 682.058.638 | 484.000.000                  |
| <i>Budget extra-ordinaire</i> <i>plan Marshall</i>                         |                                              |             |             | 243.000.000                  |
| <i>Investissements Marshall-plan</i>                                       |                                              |             |             |                              |

(1) Een krediet van 76 miljoen voor onderhoudswerken der gebouwen gebruikt door administratieve diensten is voorzien in Kap. I, art. 7-2 (uitgaven voor algemene administratie).

(1) Un crédit de 76 millions pour travaux d'entretien des bâtiments occupés par les services administratifs figure au chap. I, art. 7-2 (dépenses d'administration générale).

Een ruimer plan zal ook meer technisch personeel vergen. Hiervoor moet dringend gezorgd worden, want het gaat niet op dat er werkloosheid zou heersen omdat de kaders niet in orde zijn.

\* \* \*

In de schoot van het Bestuur der Gebouwen werden verscheidene commissies opgericht: de « Brandcommissie », de « Commissie voor Kunst en Kunstambachten » en de « Gebouwcommissie ».

De eerste heeft als voornaamste doel het zoeken naar de middelen om de Staatsgebouwen tegen brand te vrijwaren.

De tweede werd tijdens de oorlog gesticht met als voornaamste doelwit de kunstenaars ter hulp te komen. Deze commissie voor kunst en kunstambachten werd terug in het leven geroepen door het Regentsbesluit van 16 October 1947 en komt raadgevend tussen beide in al de kwesties die betrekking hebben op kunstwerken en kunstgewrochten door de Dienst der Gebouwen uit te voeren.

De Gebouwcommissie werd opgericht de 25 October 1946 en heeft als delicate opdracht de voorrangsorte te bepalen, in acht te nemen bij het bouwen en verdelen der gebouwen onder al de departementen.

Vermelden wij nog dat bij de algemene Diensten der Gebouwen een « Bijzondere dienst der Onroerende goederen » bestaat, die werkt als een woningbureau, en het « Bureau voor Verwarming en Stabiliteit », dat voor zijn deel de ontwerpen en het onderhoud verzekert voor verwarmings- en verluchttingsinstallaties, enz.

De bevoegdheden van de Algemene Directie der Gebouwen zijn beschreven in het Regentsbesluit van 23 October 1946 en werden duidelijk geformuleerd in Kamerstuk 4-XIX (Begroting Openbare werken, dienstjaar 1949).

Deze rol kan men samenvatten als volgt: behoorlijk onderbrengen der Staatsdiensten, door nieuwbouw, door het geschikt maken van bestaande Staatsgebouwen en door het huren van private woningen.

Er wordt naar gestreefd geleidelijk af te zien van het huren van private gebouwen en volledig te verzaken aan het opeisen van private woningen.

Dezelfde politiek strekt er toe aan de verspreiding van Staatsgebouwen te verhelpen en het oprichten van Administratieve blokken in de voornaamste steden en vooral te Brussel, te verwezenlijken.

#### E. — STEDEBOUW

Van stedenbouwkundige ordening was er vóór de oorlog in ons land weinig sprake.

Ce plan élargi nécessitera le renforcement du personnel technique. Il est urgent d'y pourvoir, puisqu'il serait inadmissible que le chômage puisse sévir à cause de l'insuffisance des cadres.

\* \* \*

Diverses commissions ont été instituées au sein de l'Administration des bâtiments: la « commission des incendies », la « commission des arts et métiers d'art », et la « commission des bâtiments ».

La première a essentiellement pour mission de rechercher les moyens propres à sauvegarder les bâtiments de l'Etat contre les incendies.

La deuxième a été créée au cours de la guerre principalement en vue de venir en aide aux artistes. Cette commission des arts et métiers d'art fut rétablie par arrêté du Régent en date du 16 Octobre 1947 et a pour mission d'intervenir par ses avis dans toutes les questions intéressant les travaux et œuvres d'art à exécuter par le service des bâtiments.

La commission des bâtiments créée le 25 octobre 1946 a pour mission délicate de déterminer l'ordre de priorité pour la construction des immeubles et leur répartition entre les divers départements.

Signalons encore qu'auprès des services généraux des bâtiments existe un « service spécial des immeubles » qui fonctionne comme office immobilier; ainsi qu'un « office pour le chauffage et la stabilité », qui est chargé de dresser des plans et d'assurer l'entretien des installations de chauffage, de ventilation, etc.

Les attributions de la direction générale des bâtiments sont déterminées par l'arrêté du Régent du 23 octobre 1946 et ont été clairement exposées dans le document n° 4-XIX de la Chambre (budget des Travaux Publics pour l'exercice 1949).

Son rôle peut être résumé comme suit: assurer l'installation convenable des services de l'Etat, par constructions nouvelles et par prises en location de propriétés privées.

Le département s'efforce de renoncer progressivement à la location d'immeubles privés et de renoncer totalement à la réquisition de propriétés privées.

Sa politique tend également à remédier à la dispersion des services de l'Etat et à créer des cités administratives, principalement à Bruxelles.

#### E. — URBANISME

Avant la guerre, il était très peu question d'ordonnance urbanistique dans notre pays.

De wetgeving die wij hieromtrent bezitten beperkt zich tot de volgende besluiten :

Vooreerst het besluit van 12 September 1940 omtrent de stedenbouwkundige ordening van sommige gemeenten met het oog op 's lands wederopbouw.

Verder het besluit van 17 November 1944, gewijzigd bij die van 31 Augustus 1945, van 14 Januari 1946 en 7 September 1946, waarbij het besluit van 12 September 1940 terug in werking wordt gebracht. De datum waarop het besluit van 17 November 1944 zou vervallen was vastgesteld op 31 Augustus 1947. Daar het te vrezen was dat de wetgeving inzake stedenbouw op 31 Augustus 1947 niet tijdig zou gestemd zijn, werd op 2 December 1946 een besluitwet genomen, die van kracht blijft tot op de datum dat het Parlement een nieuwe wetgeving inzake stedenbouw zal goedgekeurd hebben.

Het Regentsbesluit van 2 December 1946 vormt de basis waarop de huidige actie van Stedenbouw gesteund is.

Uw Commissie heeft weinig besprekingen kunnen wijden aan de politiek van het Bestuur van Stedenbouw. Het ogenblik schijnt niet gunstig om tot een definitieve regeling van dit belangrijk vraagstuk over te gaan. Men zoekt nog naar de juiste urbanistische doctrine toepasselijk in België. De algemene principes voor het opmaken van een aanlegplan zijn nog niet onwrikbaar vastgelegd. Een onaanrechtbaar reglement op het bouwen is nog op te maken.

Men beperkt zich nog tot spoedoplossingen alleen gesteund op ondervinding. Weinigen durven zich « urbanist » noemen, maar veeleer « makers van stedenbouwkundige plannen ».

Daartegenover staan soms de weerstand van sommige besturen en de kritiek die meer de vorm dan de principes aantast. Iedereen gaat er immers mee akkoord dat losbandige vrijheid in het bouwen van huizen, het oprichten van fabrieken, het trekken van straten, geleid heeft tot toestanden die op sociaal en aesthetisch gebied volledig te veroordelen zijn. Het was dan ook werkelijk nodig dat er ordening kwam, opdat onze steden en dorpen niet verder ontsierd zouden worden door lelijke gebouwen en wansmakelijke, zogezegde kunstwerken.

De krotwoningen en sommige achterbuurten die op dit ogenblik nog door mensen worden bewoond werpen een schaduw op onze beschaving. Het bestuur van Stedenbouw moet dan het aanleggen van regionale en gemeentelijke plannen bevorderen om een beter milieu te scheppen waarin de mens gezond en gelukkig kan leven. Wij menen dat, wanneer men de zaak goed aanpakt, een algemene samenwerking tussen Stedenbouw, Provincie en Gemeente gemakkelijk te verwezenlijken is.

La législation existante, dans ce domaine, se réduit aux arrêtés suivants :

D'abord, l'arrêté du 12 septembre 1940 concernant l'urbanisation de certaines communes en vue de la restauration du pays.

En second lieu, l'arrêté du 17 novembre 1944 modifié par ceux du 31 août 1945, du 14 janvier 1946 et du 7 septembre 1946, remettant en vigueur l'arrêté du 10 septembre 1940. La date à laquelle devait expirer l'application de l'arrêté du 17 novembre 1944, était fixée au 31 août 1947. Comme il y avait lieu de craindre que la législation en matière d'urbanisme ne fût pas votée à la date du 31 août 1947, un arrêté-loi a été pris le 2 décembre 1946 qui doit rester applicable jusqu'au moment où le Parlement aura voté une législation nouvelle en matière d'urbanisme.

L'arrêté du Régent du 2 décembre 1946 constitue la base sur laquelle s'appuie actuellement toute l'action urbanistique.

Votre Commission n'a pas eu l'occasion de consacrer une discussion approfondie à la politique suivie par l'administration de l'urbanisme. Le moment ne semble pas favorable pour donner une solution définitive à ce problème important. On cherche encore la doctrine urbanistique qu'il faudra appliquer en Belgique. Les principes généraux qui président à l'élaboration d'un plan d'aménagement n'ont pas, à l'heure actuelle, été fixés de façon définitive. Un règlement irréprochable sur la bâtisse n'a pas encore été établi.

On se contente toujours de solutions d'urgence qui sont forcément empiriques. Peu d'architectes osent s'appeler « urbanistes » et donnent leur préférence à l'appellation « auteur de plans d'urbanisation ».

D'autre part, on doit tenir compte de l'opposition manifestée par certaines administrations et des critiques qui s'attaquent plus à la forme qu'aux principes mêmes. En effet, tout le monde est d'accord pour dire que la licence existant dans le domaine de la construction des maisons, de celle des bâtiments industriels, dans le tracé des rues, a créé des conditions absolument condamnables aux points de vue social et esthétique. C'est pourquoi il était indispensable d'y mettre de l'ordre afin d'éviter que nos villes et nos villages soient déparés davantage par des bâtiments et des ouvrages d'art d'un goût douteux.

Les taudis et les bas-fonds, habités encore par des êtres humains, jettent une ombre défavorable sur notre civilisation. L'administration de l'urbanisme a le devoir de promouvoir l'établissement de plans régionaux et communaux, afin d'arriver à la création d'un milieu où l'homme puisse vivre une vie saine et heureuse. Nous estimons qu'il est facile, si l'on s'y prend bien, de réaliser une collaboration générale entre l'Urbanisme, la Province et la Commune.



Het Bestuur van Stedebouw heeft verder in zijn bevoegdheid het verlenen van toelagen voor openbare werken aan Gemeente en Provincie. Dit lag vroeger in de bevoegdheid van het Algemeen Bestuur van Gemeentewerken, dat alleen centraal was ingericht. Nu is deze dienst gebracht onder de Algemene Directie van Stedebouw die echter provinciale vertakkingen heeft.

Het is duidelijk dat de aanwezigheid in de provinciehoofdplaatsen van twee organismen die zich allebei moeten bezighouden met dezelfde technische plannen, die aan dezelfde problemen evenwijdig werken, en dan nog met ongelijke ervaring en bevoegdheid, fataal aanleiding moet geven tot wrijvingen. Het gaat hier om de Provinciale technische diensten en de Provinciale diensten van Stedebouw. Het is nodig dat de buitendiensten van Stedebouw zich beperken tot het snel maar degelijk onderzoek van de zuiver aethetische en sociale aspecten en dat de provinciale technische diensten meester blijven van de technische oplossing.

De Staat heeft echter recht van contrôle op het gebruik der toelagen door hem verleend, maar deze technische contrôle zou moeten gebeuren zoals vroeger door het centraal bestuur.

Bij het onderzoek van bovengemelde besluiten wordt door de Commissie vastgesteld dat in de provinciën nog technische fonctionnarissen en agenten zijn, die ontwerpen maken voor ondergeschikte besturen, werken die zij tevens later zelf moeten helpen contrôleren en goedkeuren, wat tot misbruiken kan aanleiding geven. De Commissie meent dat daaraan wijziging moet gebracht worden.

#### F. — PERSONEEL

Er wordt vastgesteld dat het Departement van Openbare Werken een merklijk tekort heeft aan ingenieurs. Alzo voorziet het kader van het Hoofdbestuur 33 betrekkingen van ingenieurs, terwijl slechts 23 ambtenaren van die graad, waaronder 10 tijdelijken, voorhanden zijn.

In feite beschikt het Hoofdbestuur dienvolgens slechts over 13 vast benoemde ingenieurs voor een kader van 33 betrekkingen.

Dat tekort schijnt in de eerste instantie te wijten te zijn aan het feit dat de laatste jaren slechts betrekkelijk weinigen een diploma van ingenieur aan één onzer universiteiten behaalden.

Anderzijds zou de bezoldiging die hans wordt toegevend aan de ingenieurs nog niet voldoende zijn om jonge ingenieurs er toe te bewegen een administratieve loopbaan te kiezen. Er dient evenwel toegegeven dat bij de ongeste weddeherziening er naar gestreefd is geworden de wedden der ingenieurs aanzienlijk te verbeteren. Zo

D'autre part, l'Administration de l'urbanisme a dans ses attributions, l'octroi, aux communes et aux provinces, de subsides pour l'exécution de travaux publics. Cette tâche incombait, précédemment, à l'Administration générale des travaux communaux, qui n'existait qu'à l'échelon central. A l'heure actuelle, le service a été placé sous le contrôle de la Direction générale de l'urbanisme, laquelle possède des services provinciaux.

Il est évident que la présence, dans les chefs-lieu de province, de deux organismes devant s'occuper des mêmes plans techniques, qui s'efforcent, parallèlement, de résoudre les mêmes questions et qui ont, dans ce domaine, une expérience et des attributions différentes, doit fatalement donner lieu à des frictions. Il s'agit des services techniques provinciaux et des services provinciaux de l'urbanisme. Il faut que les services extérieurs de l'urbanisme se limitent à l'examen rapide mais efficient des aspects purement esthétiques et sociaux du problème et que les services techniques provinciaux soient seuls à décider de la solution technique à y donner.

L'Etat a un droit de regard sur l'utilisation des subsides accordés par lui, mais ce contrôle technique devrait s'effectuer, comme précédemment, par l'administration centrale.

Au cours de l'examen des conclusions ci-dessus, il est constaté par la Commission qu'aux provinces il y a encore des fonctionnaires et des agents, qui établissent des projets pour des administrations subordonnées, relatifs à des travaux pour le contrôle et l'approbation desquels ils seront appelés eux-mêmes à donner leur concours, ce qui peut donner lieu à des abus. La Commission est d'avis qu'il faut changer cet état de choses.

#### F. — PERSONNEL

On a constaté qu'il y a au Département des Travaux publics une sensible pénurie d'ingénieurs. C'est ainsi que le cadre de l'Administration centrale prévoit 33 emplois d'ingénieur, alors que seulement 23 fonctionnaires de ce grade, dont 10 temporaires, sont en fonction.

De ce fait, l'Administration centrale ne dispose que de 13 ingénieurs nommés définitivement, pour un cadre de 33 emplois.

Ce déficit semble en tout premier lieu devoir être attribué au fait qu'au cours des dernières années peu nombreux ont été ceux qui ont obtenu le diplôme d'ingénieur dans une de nos universités.

D'autre part, les traitements accordés actuellement aux ingénieurs ne seraient pas encore suffisants pour encourager les jeunes ingénieurs à embrasser la carrière administrative. Il faut toutefois reconnaître que, lors de la dernière revision des barèmes, un effort a été fait pour améliorer sensiblement les traitements des ingénieurs.

stellen wij vast dat de minimum-wedde toegekend aan de burgerlijke ingenieurs (wettelijke graad), tot in het jaar 1946 24.000 fr. bedroeg aan 100 %; op dit ogenblik bedraagt die wedde 45.000 fr. aan 100% hetzij 113.520 fr. aan 225 %. Wat de maximum-wedde betreft, deze werd opgevoerd van 65.000 fr. (100 %) tot 78.000 fr., hetzij in absolute cijfers 192.720 fr., na 21 jaar dienst. Daarbij dient aangestipt te worden dat de ingenieurs doorgaans alvorens dit maximum te bereiken, meestal een hogere graad bereikt hebben, namelijk de graad van hoofd-ingenieur-directeur, waarvan de minimum-wedde in absolute cijfers 192.720 fr. en de maximum-wedde 235.920 fr. bedraagt na 9 jaar dienst.

Wat er ook van zij, het hoeft geen betoog dat het tekort aan ingenieurs een nadelige invloed uitoefent op de activiteit van het Departement, waarvan de bevoegdheden in hoofdzaak van technische aard zijn.

Dienvolgens zijn wij de mening toegedaan dat het wenselijk is een poging te doen om de bezoldiging van het technisch personeel en voornamelijk van de ingenieurs te verbeteren, opdat het Departement zou beschikken over een korps van degelijke ingenieurs.

\* \* \*

Wat de regularisatie van het tijdelijk personeel van het Departement van Openbare Werken betreft, dient een onderscheid gemaakt tussen de tijdelijke agenten in dienst getreden vóór de datum van inwerkingtreding van het statuut, hetzij 8 Januari 1938 en dezen in dienst getreden na die datum.

Het blijkt dat het Ministerie van Openbare Werken niet minder dan 336 tijdelijke agenten telde, behorend tot het administratief personeel, die in dienst traden vóór 8 Januari 1938, hetzij :

- 16 ingenieurs,
- 6 conducteurs,
- 13 bouwkundigen,
- 50 tekenaars,
- 5 opstellers,
- 3 steno-typisten,
- 9 beheersadjuncten der M. G.,
- 12 technische adjuncten der M. G.,
- 176 opzichters,
- 18 tekenaars-kopisten,
- 11 typisten,
- 6 klerken,
- 1 scheikundige,
- 2 operateurs,
- 1 meetkundige schatter van onroerende goederen,
- 1 klasseerder,
- 3 deurwachters,
- 1 wachter,
- 1 bewaker,
- 1 waarnemend kantonnier.

Nous constatons en effet que le traitement minimum accordé aux ingénieurs civils (grade légal) jusqu'en 1946, s'élevait à 24.000 francs sur la base de 100 %; en ce moment ce traitement s'élève à 45.000 francs, base 100 %, soit 113.520 francs, base 225 %. En ce qui concerne le traitement maximum, celui-ci a été relevé de 65.000 fr. (100 %) à 78.000 francs, soit en chiffres absolus 192.720 francs, après 21 années de service. En outre, il y a lieu de noter que, généralement, les ingénieurs, avant d'atteindre ce maximum, ont obtenu la plupart du temps un grade supérieur, notamment le grade d'ingénieur en chef-directeur, dont le traitement minimum, en chiffres absolus, s'élève à 192.720 francs et le traitement maximum à 235.920 francs, après 9 ans de service.

Quoi qu'il en soit, point n'est besoin de dire que le manque d'ingénieurs a une influence défavorable sur l'activité du département, dont les attributions sont de nature essentiellement technique.

En conséquence, nous sommes d'avis qu'il est souhaitable qu'une tentative soit faite en vue d'améliorer la rémunération du personnel technique et surtout des ingénieurs, pour que le Département puisse disposer d'un corps d'ingénieurs hautement qualifiés.

\* \* \*

En ce qui concerne la régularisation du personnel temporaire du Département des Travaux publics, il y a lieu de faire une distinction entre les agents temporaires entrés en service avant la date de l'entrée en vigueur du statut, soit le 8 janvier 1938 et ceux entrés en service après cette date.

Il appert que le Ministère des Travaux publics ne comptait pas moins de 336 agents temporaires, appartenant au personnel administratif, entrés en service avant le 8 janvier 1938, soit :

- 16 ingénieurs,
- 6 conducteurs,
- 13 architectes,
- 50 dessinateurs,
- 5 rédacteurs,
- 3 sténo-dactylographes,
- 9 adjoints d'administration des M.G.,
- 12 adjoints techniques des M.G.,
- 176 surveillants,
- 18 dessinateurs-copistes,
- 11 dactylographes,
- 6 commis,
- 1 chimiste,
- 2 opérateurs,
- 1 géomètre-expert,
- 1 classeur,
- 3 huissiers,
- 1 gardien,
- 1 garde,
- 1 cantonnier faisant fonction.

Het merendeel van dat personeel werd reeds te definitieven titel benoemd, uitzondering gemaakt voor enkelen die, hetzij niet geschikt werden bevonden door de administratieve gezondheidsdienst, hetzij een disciplinaire straft opliepen. De gevallen dezer laatsten zullen aan de Vaste Wervingssecretaris onderworpen worden.

Wat betreft de tijdelijke agenten behorend tot het meesters-, dienst- en vakpersoneel, die vóór 8 Januari 1938 in dienst traden, zijn de voorbereidende formaliteiten, met het oog op hun definitieve benoeming, insgelijks aan de gang. Het totaal tijdelijke agenten behorend tot deze laatste categorie bedraagt ongeveer 700.

Wat betreft het tijdelijk administratief personeel en het tijdelijk meesters-, vak- en dienstpersoneel, in dienst getreden na 8 Januari 1938, zal de regularisatie geschieden overeenkomstig de Regentsbesluiten die te dezen werden uitgevaardigd.

\* \* \*

Bij Regentsbesluit van 4 September 1947, werd bij het Ministerie van Openbare Werken een Maatschappelijke Dienst opgericht met als doel aan de personeelsleden van het Departement die de bestaansmoeilijkheden niet op eigen krachten kunnen te boven komen, zowel in het beroepsleven als in het privaat leven, de vereiste stofelijke en morele hulp te verschaffen en zulks onder elke passende vorm.

Het programma der activiteiten van de Maatschappelijke Dienst behelst in hoofdzaak :

- A. hulp aan zwakke kinderen ;
- B. toekennen van overvoedingstoelagen in geval van lichamelijke verzwakking;
- C. hulp aan toekomstige moeders en aan jonge moeders;
- D. oprichting van een Leningkas;
- E. toekenning van steungelden in geval van ziekte of huiselijke tegenspoed.

De Maatschappelijke Dienst beschikt over 2 sociale assistenten, waarvan de ene behoort tot de Nederlandse en de andere tot de Franse taalrol. In het totaal werden in het jaar 1948 303 huisbezoeken afgelegd, waarvan 147 in het Vlaamse en 156 in het Franse landsgedeelte.

Door tussenkomst van de Maatschappelijke Dienst werden kinderen, behorend tot 6 gezinnen van agenten van het Departement, ophet platte land uitbesteed; aan 51 personen werden overvoedingstoelagen toegekend; aan 180 toekomstige en jonge moeders werd een tegemoetkoming verleend; aan 5 personen werd een lening toegestaan en in 180 gevallen werden hulpelden bij ziekte, huiselijke tegenspoed of andere buitengewone omstandigheden verleend.

La plupart des membres du personnel ont déjà été nommés à titre définitif, à l'exception de quelques-uns n'ayant pas été trouvés aptes par le service de santé administratif ou ayant encouru une peine disciplinaire. Les cas de ces derniers seront soumis au Secrétaire permanent du recrutement.

En ce qui concerne les agents temporaires appartenant au personnel de maîtrise, de service et technique, entrés en service avant le 8 janvier 1938, les formalités préliminaires en vue de leur nomination définitive sont également en cours. Le nombre total des agents appartenant à cette dernière catégorie s'élève à environ 700.

En ce qui concerne le personnel administratif temporaire et le personnel de maîtrise, de service et technique temporaire entrés en service après le 8 janvier 1938, la régularisation s'effectuera conformément aux arrêtés du Régent promulgués à cet effet.

\* \* \*

Par arrêté du Régent du 4 septembre 1947, un service social a été créé au Ministère des Travaux Publics en vue de procurer l'aide matérielle et morale sous une forme adéquate aux membres du personnel du Département ne pouvant faire face par eux-mêmes aux difficultés de l'existence, tant en ce qui concerne leur activité professionnelle que dans la vie privée.

Le programme des activités du service social comporte essentiellement :

- A. l'aide aux enfants débiles ;
- B. l'octroi d'allocations de suralimentation dans le cas d'affaiblissement physique;
- C. l'aide aux futures mères et aux jeunes mères;
- D. création d'une caisse de prêts;
- E. l'octroi d'une aide financière en cas de maladie ou d'adversité domestique.

Le Service social dispose de deux assistantes sociales, dont l'une appartient au rôle néerlandais et l'autre au rôle d'expression française. Au total 303 visites à domicile ont été effectuées en 1948, dont 147 dans le pays flamand et 156 en pays wallon.

Par l'intermédiaire du service social des enfants appartenant à six familles d'agents du département ont été placés à la campagne; des allocations de suralimentation ont été accordées à 51 personnes; un subside a été accordé à 180 futures et jeunes mères; des prêts ont été consentis à 5 personnes et dans 180 cas une aide pécuniaire a été accordée pour maladie, adversité domestique ou autres circonstances extraordinaires.

Verder werd overgegaan tot het inrichten van een refectoir in de gebouwen van het Residence Palace, ten behoeve van al de personeelsleden die in het gebouw werkzaam zijn.

Ten slotte worden maatregelen getroffen met het oog op het inrichten van een restaurant waar de agenten, aan voordelige voorwaarden, een volledig middagmaal zullen kunnen gebruiken. Er dient evenwel opgemerkt dat het restaurant toegankelijk zal zijn voor alle Staatsagenten.

\* \* \*

Het blijkt uit een nauwkeurig onderzoek dat de huidige toestand van het Departement van Openbare Werken wat betreft de taalrollen, waartoe behoren de ambtenaren van het Hoofdbestuur, die gerangschikt zijn in de 1ste categorie, zich als volgt voordoet :

En outre il a été procédé à l'installation d'un réfectoire dans les bâtiments du Résidence Palace, à l'usage des membres du personnel occupés dans le bâtiment.

Enfin, des mesures sont prises en vue de l'aménagement d'un restaurant, où les agents pourront se procurer un repas de midi complet à des conditions avantageuses. Il y a toutefois lieu de faire remarquer que le restaurant sera accessible à tous les agents de l'Etat.

\* \* \*

D'un examen attentif, il résulte que la situation actuelle au Département des Travaux Publics, en ce qui concerne les rôles linguistiques auxquels appartiennent les fonctionnaires de l'administration centrale, classés en première catégorie, se présente comme suit :

A. — Vastaangestelde ambtenaren — *Fonctionnaires définitifs* :

| Graad — Grade                                                                     | Aantal<br>Nombre | Nederlandse<br>taalrol<br>Rôle<br>néerlandais | Franse<br>taalrol<br>Rôle<br>français |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------|
| Secretaris-generaal — <i>Secrétaire général</i> . . . . .                         | 1                | 1                                             | —                                     |
| Directeur-generaal — <i>Directeur général</i> . . . . .                           | 4                | 2                                             | 2                                     |
| Directeur van Bestuur — <i>Directeur d'administration</i> . . . . .               | 2                | 1                                             | 1                                     |
| Inspecteur-generaal — <i>Inspecteur général</i> . . . . .                         | 9                | 6                                             | 3                                     |
| Hoofdingenieur-Directeur — <i>Ingénieur en chef-Directeur</i> . . . . .           | 17               | 11                                            | 6                                     |
| E.a.ing.-Diensthoofd — <i>Ingénieur principal chef de service</i> . . . . .       | 4                | 2                                             | 2                                     |
| Ingenieurs — <i>Ingénieurs</i> . . . . .                                          | 13               | 7                                             | 6                                     |
| Adviseur — <i>Conseiller</i> . . . . .                                            | 1                | —                                             | 1                                     |
| Organisatie-adviseur — <i>Conseiller d'organisation</i> . . . . .                 | 1                | —                                             | 1                                     |
| Adjunct-rechtsk.-adviseur — <i>Conseiller juridique adjoint</i> . . . . .         | 1                | 1                                             | —                                     |
| Directeurs — <i>Directeurs</i> . . . . .                                          | 10               | 5                                             | 5                                     |
| Bureelhoofden — <i>Chefs de bureau</i> . . . . .                                  | 20               | 7                                             | 13                                    |
| Sociaal-Inspecteur — <i>Inspecteur social</i> . . . . .                           | 1                | —                                             | 1                                     |
| Hoofdvertaler — <i>Chef-traducteur</i> . . . . .                                  | 1                | 1                                             | —                                     |
| Hoofdingenieur-Architect — <i>Ingénieur chef-Architecte</i> . . . . .             | 1                | —                                             | 1                                     |
| Ingénieur-Architect — <i>Ingénieur-Architecte</i> . . . . .                       | 1                | 1                                             | —                                     |
| Hoofdarchitect — <i>Architecte en chef</i> . . . . .                              | 1                | —                                             | 1                                     |
| Conducteur — <i>Conducteur</i> . . . . .                                          | 1                | —                                             | 1                                     |
| E.a. Bureelhoofd-tekenaar — <i>Chef de bureau principal-dessinateur</i> . . . . . | 4                | 2                                             | 2                                     |
|                                                                                   | 93               | 47                                            | 46                                    |
| B. — Tijdelijke ambtenaren — <i>Fonctionnaires temporaires</i> :                  |                  |                                               |                                       |
| Ingenieurs — <i>Ingénieurs</i> . . . . .                                          | 10               | 4                                             | 6                                     |
| Bureelhoofd — <i>Chef de bureau</i> . . . . .                                     | 1                | —                                             | 1                                     |
| Bestuurssecretaris — <i>Secrétaire d'administration</i> . . . . .                 | 15               | 5                                             | 10                                    |
| Bibliothecaris — <i>Bibliothécaire</i> . . . . .                                  | 1                | —                                             | 1                                     |
|                                                                                   | 27               | 9                                             | 18                                    |
| Totaal vastaangestelde ambtenaren — <i>Total fonctionnaires définitifs</i>        |                  | 47                                            | 46                                    |
| Algemeen totaal — <i>Total général</i> . . . . .                                  |                  | 56                                            | 64                                    |

Hierbij dient opgemerkt dat de tijdelijke ambtenaren zich zullen moeten onderwerpen aan een regularisatie-examen waarbij rekening zal gehouden worden van de noodwendigheden voortvloeiend uit het taalregime.

Alles laat dus voorzien dat bij gelegenheid van het inrichten van hogervermelde regularisatieexamens een passend evenwicht zal bereikt worden bij het Departement van Openbare Werken.

\* \* \*

Het ontwerp van begroting van het Ministerie van Openbare Werken werd goedgekeurd met 11 stemmen tegen 2.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

*De Verslaggever,*

*De Voorzitter,*

O. VAN DEN STORME.

Ch. VAN BELLE.

A ce sujet il y a lieu de remarquer que les fonctionnaires temporaires devront se soumettre à un examen de régularisation pour lequel il sera tenu compte des nécessités de service résultant du régime linguistique.

Tout fait donc prévoir qu'à l'occasion de l'organisation des examens de régularisation dont question ci-dessus, un juste équilibre pourra être atteint au Département des Travaux Publics.

\* \* \*

Le budget du Ministère des Travaux Publics a été approuvé par 11 voix contre 2.

Le rapport est approuvé à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*

*Le Président,*

O. VAN DEN STORME.

Ch. VAN BELLE.

**1ste vraag :**

Een lid wijst er op dat het toekennen aan de gemeenten van subsidies voor het aanleggen van waterleidingen aanleiding geeft tot moeilijkheden wegens geschillen van bevoegdheid tussen het Departement van Openbare Werken en dat van Openbare Gezondheid die het niet eens zijn om vast te stellen welk van die twee Departementen subsidies moet verlenen.

**Antwoord :**

Er bestaan geen geschillen van bevoegdheid tussen het Departement van Openbare Werken en dat van Openbare Gezondheid inzake subsidies voor het aanleggen van waterleidingen. Deze subsidies behoren tot het gebied van Volksgezondheid. Het Departement van Openbare Werken heeft alleen subsidies toe te zeggen en de uitgaven ter uitvoering van de beslissing van de Minister van Openbaar Onderwijs te vereffenen.

Daarentegen werd inzake rioleerwerken een regeling getroffen wat betreft de verdeling van de bevoegdheid tussen de twee Departementen.

**2de vraag :**

Een lid vestigt de aandacht op de noodzakelijkheid werken uit te voeren tot verbetering van de weg Antwerpen-Gent, vooral tussen Belsele en Lokeren en de weg van St-Anna naar Temsche te herstellen.

**Antwoord :**

Het Bestuur neemt in overweging in 1949 het ganse vak Antwerpen-Gent van de weg nr. 14 in goede staat te herstellen of ten minste toch de nodige werken binnen de perken van de beschikbare kredieten in de loop van dit jaar aan te besteden. De werken tot verbetering tussen Belsele en Lokeren zijn aan de gang. Voor het vak Sint-Anna naar Temsche is tot nu toe niets voorzien, maar de bevoegde Dienst der Wegen werd verzocht het ontwerp van verbetering ter studie te leggen.

**3de vraag :**

Een ander lid formuleert dezelfde opmerkingen, bijzonder wat betreft de gemeenten Terhagen, Lint en Loochristi.

**Antwoord :**

Zie hierboven antwoord.

**1ère question :**

Un membre signale que l'allocation de subsides aux communes pour l'établissement de distribution d'eau donne lieu à des difficultés par suite de conflits d'attribution entre le Département des Travaux publics et celui de la Santé publique, les deux Départements n'étant pas d'accord pour établir lequel des deux doit allouer des subsides.

**Réponse :**

Il n'existe pas de conflits d'attribution entre le Département des Travaux publics et celui de la Santé publique au sujet des subsides pour l'établissement de distribution d'eau. Ces subsides sont du ressort de la Santé publique. Le Département des Travaux publics n'intervient que pour accorder la promesse de subside et pour liquider les dépenses en exécution de la décision du Ministre de la Santé publique.

Par contre, en ce qui concerne les travaux d'égouts, la répartition des attributions entre les deux Départements a fait l'objet d'une mise au point.

**2ème question :**

Un membre attire l'attention sur la nécessité d'exécuter les travaux d'amélioration de la route Anvers-Gand, surtout entre Belsele et Lokeren et de réfectionner la route de Ste-Anne à Tamise.

**Réponse :**

L'Administration envisage la remise en état, en 1949, de toute la section Anvers-Gand de la route n° 14, ou tout au moins la mise en adjudication au cours de cette année des travaux nécessaires dans la limite des crédits disponibles. Les travaux d'amélioration entre Belsele et Lokeren, sont en cours. Pour la section de Ste-Anne à Tamise, rien n'est prévu jusqu'à présent, mais le service compétent des Routes est invité à étudier le projet d'amélioration.

**3e question :**

Un autre membre formule les mêmes remarques, spécialement en ce qui concerne les communes de Terhagen, Lint et Loochristi.

**Réponse :**

Voir réponse ci-dessus.

**4de vraag :**

Een lid laat opmerken dat de bij de wet op de gemeentefinanciën voorziene kredieten niet zullen volstaan om de gemeente- en provinciewegen te herstellen. De subsidies van 30 % stellen de gemeenten niet in de mogelijkheid hun wegen te herstellen.

Het systeem van de aanbestedingen is niet economisch, de aannemers verstaan elkaar. Het zou passen de in regie uitgevoerde werken te subsidiëren en daarbij toe te laten dat werkelozen worden tewerkgesteld. Men zou bv. de levering van de nodige materialen kunnen subsidiëren.

**Antwoord :**

Het besluit van 20 Februari 1948 op de enige subsidie voorziet werkelijk het toekennen van een subsidie van 30 % voor het aanleggen en verbeteren van de stadswegen en van de kleine buurtwegen, alsmede voor het gewoon onderhoud van de buurtwegen van groot verkeer en van de gewone buurtwegen die als landbouwwegen werden verbeterd.

Het komt niet wenselijk voor dit procent te verhogen.

Wat betreft het systeem der aanbestedingen, het is niet-tegenstaande de door het achtbaar lid gewraakte onvolmaaktheden, toch nog het enige waarbij de openbare machten aan het verwijt van partijdigheid kunnen ontsnappen. Nochtans is het niet verboden voor het uitvoeren der werken zijn toevlucht te nemen tot de regie. Voor het tewerkstellen van de werklozen wordt thans een ontwerp opgemaakt van een besluit dat door het Departement van Arbeid en Sociale Voorzorg zal genomen worden.

**5de vraag :**

Een lid wijst er op dat de subsidie aan de gemeenten moeten toegekend worden, zelfs voor het in regie uitvoeren van werken. Het technisch personeel van het Departement zou zijn medewerking moeten verlenen om de uitvoering der werken te controleren en na te gaan of het uitgevoerd werk met het ingediend ontwerp overeenstemt en of het wel behoorlijk werd uitgevoerd.

**Antwoord :**

Het principe is zijn toevlucht te nemen tot de openbare aanbestedingen. Afwijkingen kunnen evenwel in bepaalde gevallen worden toegestaan.

Voor het overige zie het antwoord op de 4de vraag.

**6de vraag :**

Een lid vestigt de aandacht op de werken van het Oude-vrouwenhuis te Edegem waarvoor subsidies volstrekt vereist zijn. Aan de huidige toestand moet een einde gemaakt

**4e question :**

Un membre fait remarquer que les crédits prévus par la loi sur les finances communales seront insuffisants pour remettre en état les routes communales et provinciales. Les subsides de 30 % ne permettent pas aux communes de réparer leur voirie.

Le système des adjudications n'est pas économique, les entrepreneurs s'entendant entre eux. Il faudrait subsidier les travaux effectués en régie, en permettant l'utilisation des ouvriers chômeurs, par exemple en subsidiant la fourniture des matériaux nécessaires?

**Réponse :**

L'arrêté du 20 février 1948 sur le subside unique prévoit effectivement l'allocation d'un subside de 30 % pour la construction et l'amélioration de la voirie urbaine et de la petite vicinalité ainsi que pour l'entretien ordinaire des chemins vicinaux de grande communication et des chemins vicinaux ordinaires améliorés comme chemins agricoles.

Il ne semble pas opportun d'augmenter le montant de ce taux.

Quant au système des adjudications, il est encore, malgré les imperfections signalées par l'honorable membre, le seul qui permette aux pouvoirs publics d'échapper au reproche de partialité. Néanmoins, le recours à la régie n'est pas interdit et l'utilisation des ouvriers chômeurs fait actuellement l'objet d'un projet d'arrêté à prendre par le Département du Travail et de la Prévoyance sociale.

**5e question :**

Un membre signale que le subside devrait être attribué aux communes, même pour l'exécution de travaux en régie. Le personnel technique du Département devrait prêter son concours pour contrôler l'exécution des travaux en examinant si le travail exécuté correspond au projet introduit ou s'il a été bien exécuté.

**Réponse :**

Le principe est le recours à l'adjudication publique, mais des dérogations peuvent y être autorisées dans des cas déterminés.

Pour le surplus, voir réponse à la 4ème question.

**6e question :**

Un membre attire l'attention sur les travaux de l'hospice pour vieilles femmes d'Edegem, pour lesquels les subsides sont indispensables. La situation actuelle ne peut perdurer,



worden; de thans gebruikte barakken zijn in zeer slechte staat. Het dossier ligt thans op het Departement van Openbare Werken.

**Antwoord :**

In strijd met wat het achtbaar lid denkt, ligt het dossier van het Oudevrouwenhuis van Edegem niet op het Departement van Openbare Werken. Het ligt nog steeds op de provinciale technische dienst.

De Minister van Volksgezondheid dient die werken in zijn programma van subsidies op te nemen.

**7de vraag :**

Het wegverkeer tussen Gent en het Noorden (Nederland) laat zeer te wensen over. Niettegenstaande de verleden jaar gedane beloften, werd de weg Gent-Zelzate nog niet verbeterd.

**Antwoord :**

Herstellingswerken werden op de weg Gent-Zelzate uitgevoerd, namelijk tussen Terdonk en Zelzate in de loop van verleden jaar. De nodige herstellingen zullen in 1949 worden uitgevoerd.

**8ste vraag :**

Uit het oogpunt van de stedenbouw worden bepaalde toelatingen van dezelfde aard voor één streek verleend en voor andere streken geweigerd, onder meer wat het aanbrengen betreft van platdaken of van daken op de gebouwen.

De aan de diensten verbonden stedenbouwkundigen houden zich bezig met werken waardoor zij later een particulier cliënteel kunnen krijgen. Deze stedenbouwkundigen zouden moeten ambtenaren zijn.

**Antwoord :**

Machtiging om platdaken te maken wordt geweigerd wanneer het gebouwen geldt die moeten worden opgetrokken nevens huizen met schuine dakvlakken. Een platdak zou een belangrijk gedeelte van de naburige puntgevel bloot laten.

De gemeentelijke stedenbouwkundigen zijn geen ambtenaren maar particulieren aan wie de gemeenten de uitvoering van een werk toevertrouwen. Tijdens de duur van hun taak mogen zij voor geen private personen werken. De overtredingen van deze regel moeten mij worden ter kennis gebracht.

baraquements en usage étant en très mauvais état. Le dossier est actuellement au Département des Travaux publics.

**Réponse :**

Contrairement à ce que pense l'honorable membre, le dossier des travaux de l'hospice d'Edegem n'est pas au Département des Travaux publics. Il se trouve toujours au service technique provincial.

Il incombe au Ministre de la Santé publique d'incorporer des travaux dans son programme de subside.

**7e question :**

Les communications routières entre Gand et le nord (Hollande) sont très mauvaises. Malgré les promesses faites l'année dernière, la route Gand-Zelzate n'a pas été améliorée.

**Réponse :**

Des travaux de réfection ont été exécutés sur la route Gand-Zelzate, notamment entre Terdonck et Zelzate au cours de l'année passée. Les réfections nécessaires seront exécutées en 1949.

**8e question :**

Au point de vue de l'urbanisation certaines autorisations de même nature, sont données pour une région et refusées pour d'autres, notamment en ce qui concerne l'établissement de plate-formes ou de toits sur les constructions.

Les urbanistes attachés aux services s'occupent de travaux qui leur permettront de se créer, plus tard, une clientèle particulière. Ces urbanistes devraient être des fonctionnaires.

**Réponse :**

L'autorisation d'établir des toits plats est refusée lorsqu'il s'agit de constructions à ériger contre d'autres munies de toits à versants, parce que cette disposition laisserait à nu une partie importante du pignon voisin.

Les urbanistes communaux ne sont pas des fonctionnaires, mais bien des particuliers à qui les communes confient l'exécution d'un travail. Pendant la durée de leur mission, ils ne peuvent travailler pour les particuliers. Les infractions à cette règle doivent m'être signalées.

**9de wens :**

Een lid wenst dat de aan het Departement van Openbare Werken toegekende kredieten in de loop van het dienstjaar niet zouden verminderd worden. Hieromtrent zouden verzekeringen moeten gegeven worden.

**10de vraag :**

Een lid verzoekt een staat te doen opmaken over :

a) het aantal tijdens en na de oorlog vernielde en nog niet definitief of voorlopig herbouwde bruggen en dit per diensten van de Wegen en van de Waterwegen;

b) het aantal bruggen die op het einde van 1948 definitief herbouwd of in opbouw waren;

c) per dienst, het aantal noodbruggen in gebruik.

**Antwoord :**

De door het achtbaar lid gevraagde inlichtingen zijn aangegeven in de hieronder staande tabel.

**9e vœu :**

Un membre émet le vœu que les crédits alloués au Département des Travaux publics ne devraient pas être réduits en cours d'exercice. Il faudrait que des garanties soient données en ce qui concerne le maintien des crédits votés.

**10e question :**

Un membre demande à faire établir un relevé donnant :

a) le nombre de ponts détruits pendant la guerre et postérieurement et non encore reconstruits ni définitivement ni provisoirement, et cela par les services des Routes et des Voies Hydrauliques;

b) le nombre de ponts reconstruits définitivement ou en construction fin 1948;

c) par service, le nombre de ponts provisoires en service.

**Réponse :**

Les renseignements demandés par l'honorable membre sont consignés dans le tableau ci-dessous :

|                                                        | a) Aantal door oorlogsfeiten vernielde bruggen die op het einde van 1948 nog niet herbouwd waren. — <i>Nombre de ponts détruits par faits de guerre et non encore reconstruits fin 1948.</i> | b) Aantal definitieve bruggen die einde 1948 definitief herbouwd of in opbouw waren. — <i>Nombre de ponts définitifs reconstruits ou en construction fin 1948.</i> | c) Aantal noodbruggen die op het einde van 1948 in dienst waren. — <i>Nombre de ponts provisoires en service fin 1948.</i> |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Bestuur der Wegen — Administration des Routes :</b> |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                            |
| West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i> . . . . . | 3                                                                                                                                                                                            | 12                                                                                                                                                                 | 28                                                                                                                         |
| Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i> . . . . .   | 5                                                                                                                                                                                            | 10                                                                                                                                                                 | 32                                                                                                                         |
| Antwerpen — <i>Anvers</i> . . . . .                    | 1                                                                                                                                                                                            | 31                                                                                                                                                                 | 30                                                                                                                         |
| Limburg — <i>Limbourg</i> . . . . .                    | —                                                                                                                                                                                            | 55                                                                                                                                                                 | 25                                                                                                                         |
| Brabant — <i>Brabant</i> . . . . .                     | 3                                                                                                                                                                                            | 34                                                                                                                                                                 | 12                                                                                                                         |
| Henegouwen — <i>Hainaut</i> . . . . .                  | 1                                                                                                                                                                                            | 13                                                                                                                                                                 | 15                                                                                                                         |
| Luik — <i>Liège</i> . . . . .                          | 9                                                                                                                                                                                            | 30                                                                                                                                                                 | 75                                                                                                                         |
| Namen — <i>Namur</i> . . . . .                         | 3                                                                                                                                                                                            | 24                                                                                                                                                                 | 34                                                                                                                         |
| Luxemburg — <i>Luxembourg</i> . . . . .                | —                                                                                                                                                                                            | 34                                                                                                                                                                 | 61                                                                                                                         |
|                                                        | 25                                                                                                                                                                                           | 243                                                                                                                                                                | 312                                                                                                                        |

**Bestuur der Waterwegen — Administration des Voies Hydrauliques :**

|                                                                                                                           |     |     |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|
| Dienst der Kust — <i>Service de la Côte</i> . . . . .                                                                     | 1   | 17  | 26  |
| Stroomgebied der Schelde, 1 <sup>e</sup> Directie — <i>Bassin fluvial de l'Escaut, 1<sup>re</sup> Direction</i> . . . . . | 18  | 34  | 53  |
| Stroomgebied der Schelde, 2 <sup>e</sup> Directie — <i>Bassin de l'Escaut, 2<sup>e</sup> Direction</i> . . . . .          | 20  | 13  | 38  |
| Dienst der Zeeschelde — <i>Service de l'Escaut maritime</i> . . . . .                                                     | 1   | 21  | 19  |
| Dienst van het Albertkanaal — <i>Service du Canal Albert</i> . . . . .                                                    | 39  | 34  | 76  |
| Dienst der Luikse Maas — <i>Service de la Meuse Liégeoise</i> . . . . .                                                   | 6   | 7   | 15  |
| Dienst der Naamse Maas — <i>Service de la Meuse namuroise</i> . . . . .                                                   | 1   | 4   | 4   |
| Dienst van de Samber — <i>Service de la Sambre</i> . . . . .                                                              | 2   | 12  | 8   |
| Dienst van de Borinage — <i>Service du Borinage</i> . . . . .                                                             | —   | 12  | 1   |
| Dienst der Kolenafvoerkanalen — <i>Service des Canaux Houillers</i> . . . . .                                             | 19  | 47  | 15  |
|                                                                                                                           | 107 | 201 | 255 |

**11ste vraag :**

In verband met de bruggen over de Schelde wijst een lid er op dat, tussen Gent en Doornik, geen enkele brug definitief is herbouwd. Te Oudenaarde is er op vier vernielde bruggen één enkele in min of meer goede staat. Wanneer denkt het Departement de bruggen over de Schelde te herbouwen?

**Antwoord :**

Wat het Bestuur der Waterwegen betreft, is het juist dat er tussen Gent en Doornik geen enkele brug definitief herbouwd is.

Te Oudenaarde is de hefbrug n° 2 in goede staat.

De werken voor het herbouwen van de hefbrug n° 1 zullen op 22 April e.k. worden aanbesteed. De kredieten die voor de in 1949 uit te voeren werken nodig zijn, werden op de begroting uitgetrokken.

De plannen voor de brug van de Bergstraat zijn klaar, maar voor de herbouw van deze brug is er op de begroting geen enkel krediet uitgetrokken.

De voorlopige bruggen van Zingem en Zemmerzake zullen door halfbestendige bruggen worden vervangen; de werken zijn aan de gang.

De definitieve herbouw van de brug van Berchem (Oudenaarde) zal dit jaar worden aanbesteed.

**11e question :**

Un membre s'intéresse aux ponts sur l'Escaut entre Gand et Tournai. Il signale qu'aucun pont n'est reconstruit définitivement. A Audenaerde, sur quatre ponts détruits, un seul est plus ou moins en état. Quand le Département compte-t-il reconstruire les ponts sur l'Escaut?

**Réponse :**

En ce qui concerne l'Administration des Voies Hydrauliques, il est exact qu'entre Gand et Tournai aucun pont n'est reconstruit définitivement.

A Audenaerde, le pont-levant n° 2 est en bon état.

L'adjudication pour les travaux de reconstruction du pont-levant n° 1 aura lieu le 22 avril prochain. Les crédits nécessaires pour les travaux à exécuter en 1949 sont prévus au budget.

Les plans pour le pont du Bergstraat sont prêts, mais aucun crédit n'est prévu au budget pour la reconstruction de ce pont.

Les ponts provisoires de Zingem et de Zemmerzake seront remplacés par des ponts semi-permanents; les travaux sont en cours.

La reconstruction définitive du pont de Berchem (Audenaerde) sera mise en adjudication cette année.

De definitieve herbouw van de andere bruggen over de Schelde zal van de op de begroting beschikbare gelden afhangen.

**12de vraag :**

**Werken aan de autosnelweg Brussel-Oostende.** — Zullen de gronden voortkomend van het graven van de Ringvaart gebruikt worden voor de ophogingen die voor de autosnelweg nodig zijn?

**Antwoord :**

De gronden voortkomend van het graven van de Ringvaart zullen worden benut in de mate dat ze voor het uitvoeren van degelijke ophogingen voor de autoweg geschikt zullen zijn. Deze kwestie is ter studie genomen.

**13e vraag :**

**Wegenpolitiek.** — Welke is de politiek van het Departement? Het in goede staat herstellen van de radiale wegen moet krachtadiger worden doorgevoerd; het afschaffen der overwegen moet worden voortgezet; rond de steden moeten wegomleggingen worden aangelegd.

**Antwoord :**

Het programma van het Departement stemt overeen met de wens van het Commissielid. Het Bestuur zal het in goede staat herstellen van de radiale wegen krachtiger doorvoeren, het afschaffen van de overwegen voortzetten en rond de steden omleggingen aanleggen voor zover ze niet overbodig zijn in verband met ontworpen nieuwe wegen.

**14de vraag :**

**Overwegen.** — Ter plaatse van de overwegen zijn de wegen over het algemeen in zeer slechte staat. De signalisatie van deze overwegen is vaak gebrekkig. Kan het Departement tegenover de N.M.B.S. geen maatregelen treffen om aan deze toestand een einde te stellen?

**Antwoord :**

Het is juist dat sommige overwegen slecht opgevat zijn; om ze te wijzigen, is er een akkoord nodig tussen het Departement en de N.M.B.S. Ingevolge de plaatselijke toestand is het soms niet mogelijk een ideale oplossing tot stand te brengen. Wat de signalisatie van de overwegen betreft, wordt alles in het werk gesteld op ze zo doeltreffend mogelijk te maken.

**15e vraag :**

**Commissie voor erkenning der aannemers.** — Om in de 4e categorie te worden gerangschikt, moet een aannemer in 2 jaar werken hebben uitgevoerd voor een totaal van 10 miljoen. Een aannemer die vóór, maar niet tijdens de oorlog heeft gewerkt, is benadeeld tegenover die welke

La reconstruction définitive des autres ponts sur l'Escaut dépendra des disponibilités budgétaires.

**12e question :**

**Travaux à l'autostrade Bruxelles-Ostende.** — Les terres provenant du creusement du Ringvaart serviront-elles pour réaliser les remblais nécessaires pour l'autostrade?

**Réponse :**

Il sera fait usage des terres provenant du creusement du Ringvaart, dans la mesure où ces terres conviendront pour l'exécution de bons remblais pour l'autoroute. Cette affaire est à l'examen.

**13e question :**

**Politique des routes.** — Quelle est la politique du Département? Il faut intensifier la remise en état des routes axiales, poursuivre la suppression des passages à niveau et réaliser des contournements de villes.

**Réponse :**

Le programme du Département correspond au désir du membre de la Commission. L'Administration intensifiera la remise en état des routes axiales, poursuivra la suppression des passages à niveau et réalisera des contournements de villes pour autant qu'ils ne feront pas double emploi avec les routes nouvelles.

**14e question :**

**Passages à niveau.** — La voirie, au droit des passages à niveau est, en général, en très mauvais état. La signalisation de ces passages à niveau est souvent déficiente. Le Département ne peut-il prendre vis-à-vis de la S.N.C.F.B. des mesures pour mettre fin à cette situation?

**Réponse :**

Il est exact que certains passages à niveau sont mal conçus; pour les modifier il faudra un accord entre le Département et la S.N.C.F.B. Parfois les dispositions locales ne permettent pas de réaliser une solution idéale. Pour ce qui concerne la signalisation de ces passages à niveau, tout est mis en œuvre pour rendre cette signalisation aussi efficiente que possible.

**15e question :**

**Commission d'agrément des entrepreneurs.** — Pour être classé en 4e catégorie, un entrepreneur doit avoir effectué pour un total de 10 millions de travaux en une période mais n'a pas travaillé pendant la guerre est désavantagé vis-à-vis de celui qui a travaillé pendant et après la guerre.

tijdens en na de oorlog heeft gewerkt. Inzake de vóór de oorlog uitgevoerde werken zou moeten rekening worden gehouden met de verhoging der prijzen.

Welke is de samenstelling van de Erkenningscommissie?

**Antwoord :**

a) **Referentiewerken die van de aannemers worden vereist voor hun erkenning.**

Het bedrag der referentiewerken wordt bepaald door in een periode van vijf jaren de twee gunstigste jaren te nemen; in principe worden de jaren 1937, 1938, 1946, 1947 en 1948, gedurende welke de activiteit normaal kan geweest zijn, in die periode begrepen.

Om met de verhoging van de prijzen rekening te houden, wordt op de bedragen van de vóór de oorlog uitgevoerde werken de coëfficiënt 3,5 toegepast.

b) **Samenstelling van de Erkenningscommissie.**

De Commissie bestaat uit 12 ambtenaren als vertegenwoordigers van de volgende Ministeries : Openbare Werken, Verkeerswezen, Wederopbouw, Volksgezondheid, Landsverdediging alsmede van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, uit 8 vertegenwoordigers van de meest representatieve beroepsorganisaties van aannemers en uit 4 vertegenwoordigers van de meest representatieve werkliekersyndicaten van de bouwrijverheid. Zij wordt voorgezeten door een magistraat.

**16de vraag :**

**Stedebouw.** — Krachtens de wet op de herklassering van de wegen, zullen de provinciewegen door de Staat waarschijnlijk worden overgenomen. De brief van Stedebouw, n° 26036, van 18 Februari 1948, heeft mij geen voldoening geschonken.

Ik heb vernomen dat het Bestuur van de Stedebouw, op grond van omzendbrief 1042, weigert werken tot verbetering van de gemeentewegen te subsidiëren indien de gemeente haar plan van aanleg niet heeft opgemaakt.

Hoever staat het met de electrificatie van de afgelegen plaatsen? (In art. 469, post 3, van de begroting van 1948 was een krediet van 48 miljoen frank uitgetrokken).

**Antwoord :**

Een omzendbrief is thans in voorbereiding met het oog op het aanvullen van omzendbrief 1042. Hij zal toelaten zoals vroeger de door het besluit van 20 Februari 1948 voorziene toelage van 60 % toe te kennen.

Wat betreft de electrificatie van de afgelegen plaatsen, is in art. 476 van de begroting van 1949, rubriek Minis-

Pour les travaux effectués avant la guerre, il faudrait tenir compte de l'augmentation des prix.

Quelle est la composition de la Commission d'agrément?

**Réponse :**

a) **Références de travaux exigées des entrepreneurs en vue de leur agrément.**

Le montant des références de travaux est établi en prenant les deux années les plus favorables au cours d'une période de cinq ans, les années comprises dans cette période étant, en principe, les années 1937, 1938, 1946, 1947 et 1948, années pendant lesquelles l'activité peut avoir été normale.

Pour tenir compte de l'augmentation des prix, les montants des travaux exécutés avant la guerre sont affectés du coefficient 3,5.

b) **Composition de la Commission d'agrément.**

La Commission est composée de 12 fonctionnaires représentant les Ministères suivants: Travaux publics, Communications, Reconstruction, Santé publique, Défense nationale ainsi que la Société nationale des chemins de fer belges; de 8 représentants des organisations professionnelles d'entrepreneurs les plus représentatives, et de 4 représentants des organisations syndicales ouvrières de l'industrie de la reconstruction les plus représentatives. Elle est présidée par un magistrat.

**16e question :**

**Urbanisme.** — En vertu de la loi sur le reclassement de la voirie, les routes provinciales seront probablement reprises par l'Etat. La lettre de l'Urbanisme, n° 26036, du 18 février 1948, ne m'a pas satisfait.

J'ai appris que l'Administration de l'Urbanisme, en vertu de la circulaire 1042, refuse de subsidier des travaux d'amélioration aux chemins communaux si la commune n'a pas dressé son plan d'aménagement.

Où en est la question de l'électrification des écarts agricoles? (L'art. 469, poste 3, du budget de 1948 prévoyait un crédit de 48 millions de francs.)

**Réponse :**

Une circulaire est actuellement en préparation afin de compléter la circulaire 1042. Elle permettra d'octroyer, comme précédemment, le subside de 60 % prévu par l'arrêté du 20 février 1948.

Quant à la question de l'électrification des écarts agricoles, l'article 476 du projet de budget pour 1949 prévoit,

terie van Landbouw, een som van 30 miljoen voorzien. die ingevolge een amendement dat werd ingediend tijdens de bespreking van de begroting in de Kamer daarna 50 miljoen werd opgevoerd. Het is dat Departement dat beslist welk deel van de som moet bestemd worden voor toelagen voor de electrificatie van de afgelegen plaatsen.

#### 17de vraag :

**Wegen.** — Ten einde het economisch belang van de wegen te kennen, is het nodig op de hoogte te zijn van de dichtheid van het verkeer op die wegen. Drie maand geleden werd daarover een vraag gesteld, maar de Heer Minister heeft mij de inlichtingen slechts voor enkele wegen gegeven.

#### Antwoord :

Het Departement heeft er inderdaad alle belang bij de dichtheid van het verkeer op de wegen te kennen. In 1938 werd een algemene telling van het verkeer gehouden; sedert de oorlog hebben slechts gedeeltelijke tellingen plaats gevonden. Het Bestuur overweegt thans een nieuwe algemene telling.

#### 18de vraag :

**Baggerwerken.** — Is het waar dat er voor het uitvoeren van de baggerwerken een onvoldoende mededeling is? Zijn de buitenlandse firma's tot de inschrijving toegelaten?

#### Antwoord :

Ofschoon de baggerwerken door hun aard sterk gespecialiseerde werken zijn, is de mededinging onder de Belgische aannemers toch voldoende. Voor de werken in zee bestaan er inderdaad 7 firma's, die eveneens in het buitenland werken. Meer dan 30 Belgische firma's zijn gespecialiseerd voor de baggerwerken in de binnenwateren.

Al de baggerwerken worden openbaar aanbesteed volgens een goedgekeurd bestek en zijn voor al de aannemers toegankelijk; het gebeurt zelfs dat vreemde aannemers aan de aanbestedingen deelnemen, zoals namelijk het geval was voor de baggerwerken in de Schelde en aan de Kust.

#### 19de vraag :

Hoever staat het met de herbouw van de bruggen over de Vesder te Pepinster en te Trooz?

#### Antwoord :

**Brug op Pepinster.** — Te Pepinster overschrijdt de weg van Pepinster naar Theux de Vesder over een brug die in goede staat is, aangezien dit kustwerk door de oorlogsgebeurtenissen niet werd beschadigd.

au titre du Ministère de l'Agriculture, une somme de 30 millions, portée en suite par amendement déposé au cours de la discussion du Budget à la Chambre, à 50 millions. C'est ce Département qui décide quelle est la partie de cette somme à attribuer aux subsides pour l'électrification des écarts.

#### 17e question :

**Routes.** — En vue de connaître l'importance économique des routés, il est nécessaire de connaître la densité de la circulation sur celles-ci. Une question a été posée sur ce point il y a trois mois mais M. le Ministre n'a donné les renseignements que pour quelques routes.

#### Réponse :

Le Département a, en effet, tout intérêt à connaître la densité de la circulation sur les routes. Un recensement général du trafic a eu lieu en 1938; depuis la guerre on n'a fait que des recensements partiels. L'Administration envisage actuellement un nouveau recensement général.

#### 18e question :

**Dragages.** — Est-il vrai que pour l'exécution des travaux de dragage il n'y a pas de concurrence suffisante? Les firmes étrangères sont-elles admises à soumissionner?

#### Réponse :

Puisque les travaux de dragage sont par leur nature très spécialisés, il y a cependant une concurrence suffisante parmi les entrepreneurs belges. Pour les travaux maritimes, il y a en effet 7 firmes qui travaillent également à l'étranger. Plus de 30 firmes belges sont spécialisées en travaux de dragage des voies de navigation intérieure.

Tous les dragages font l'objet d'adjudications publiques, d'après un cahier des charges approuvé et sont accessibles à tous les entrepreneurs; il arrive même que des entrepreneurs étrangers participent aux adjudications, comme ce fut le cas notamment pour les dragages dans l'Escaut et à la Côte.

#### 19e question :

Où en est la reconstruction des ponts sur la Vesdre, à Pepinster et à Trooz?

#### Réponse :

**Pont de Pepinster.** — A Pepinster, la route de Pepinster à Theux franchit la Vesdre par un pont en bon état, cet ouvrage n'ayant subi aucun dommage par faits de guerre.

**Brug van Trooz.** — De weg n° 31 overschrijdt de Vesder langs de brug van Prayon, waarvan de herbouw in een later dienstjaar zal worden voorzien. De huidige voorlopige brug is aan beide zijden van flikkerlichten voorzien met het oog op het veilig verkeer, daar het kunstwerk ongunstig gelegen is.

**20ste vraag :**

Een lid wijst op het gevaarlijke van de toestand te Temsche en te Dendermonde. Het centraal gedeelte van de brug van Dendermonde zou zonder verwijl moeten worden geplaatst. De herbouw van de brug van Temsche moet worden bespoedigd.

**Antwoord :**

Het opstellen van de vaste overspanningen van de **brug van Dendermonde** is geëindigd en men is bijna klaar met het klinkwerk. Wat het centraal deel betreft, is voorzien dat de eerste stalen liggers in de loop van de volgende week op de bouwplaats zullen aankomen, en dat men zal kunnen beginnen met het opstellen, hetwelk voor dat soort bruggen zeer moeilijk en zeer delicaat is.

Behoudens onvoorziene omstandigheden, zal dit opstellen zonder onderbreking kunnen worden voortgezet, aangezien al de stalen liggers gereed liggen in de fabriek en het vervoer geen bijzonder moeilijkheden biedt.

De werken zullen in elk geval ijverig worden doorgezet, ten einde de brug vóór het einde van dit jaar in gebruik te kunnen nemen.

Inzake de herbouw van de **brug van Temsche**, die de grootste van het land is, werd het definitief ontwerp in gemeen overleg met het Ministerie van Verkeerswezen vastgesteld. Voor de onderbouw is de aannemer reeds aangewezen en binnen enkele maanden zal men kunnen beginnen met het bouwen van het landhoofd en van de pijler aan de kant van Temsche. De nodige kredieten zijn beschikbaar om de werken met de gewenste ijver te kunnen aanvatten en voortzetten.

**21ste vraag :**

Een lid wijst op het gevaar dat verbonden is aan de doortocht van Assche. Er bestaan twee ontwerpen voor omlegging. Hoeveel staat het met de kwestie?

**Antwoord :**

Er bestaan inderdaad twee ontwerpen voor een weg-omlegging rond Assche, de ene langs het Oosten, de andere langs het Westen. Het Bestuur heeft die ontwerpen evenwel opgegeven ingevolge de ontworpen autosnelweg Brussel-Oostende. Schikkingen zullen worden getroffen om de werken van de autosnelweg te bespoedigen, voornamelijk in het vak Brussel-Aalst.

**Pont de Trooz.** — La route 31 franchit la Vesdre par le pont de Prayon, dont la reconstruction sera prévue dans un exercice ultérieur. Le pont provisoire actuel comporte des signaux clignotants de part et d'autre en vue d'assurer la sécurité de la circulation, l'ouvrage étant mal orienté.

**20e question :**

Un membre signale le danger que présente la situation à Tamise et à Termonde. La partie centrale du pont de Termonde devrait être placée sans délai. Il faut hâter la reconstruction du pont de Tamise.

**Réponse :**

Le montage des travées fixées du **pont de Termonde** est terminé et on est occupé au rivetage qui touche à sa fin. En ce qui concerne la partie centrale, il est prévu que dans le courant de la semaine prochaine, les premières pièces métalliques arriveront au chantier et qu'on pourra commencer le montage, très difficile et très délicat pour ce genre de ponts.

Sauf imprévus, ce montage pourra se poursuivre sans interruption puisque toutes les pièces métalliques sont prêtes à l'usine et que la question du transport ne crée pas de difficultés spéciales.

Dans tous les cas, les travaux seront poussés activement, de façon à permettre le passage avant la fin de cette année.

Pour la construction du **pont de Tamise**, le plus grand pont de Belgique, le projet définitif est arrêté de commun accord avec le Ministère des Communications. L'entrepreneur est déjà désigné pour l'infrastructure et dans quelques mois on pourra commencer la construction de la culée et de la pile du côté de Tamise. Les crédits nécessaires sont disponibles pour entamer et continuer les travaux avec l'activité voulue.

**21e question :**

Un membre signale le danger que présente la traversée de Assche. Il existe deux projets de détournement. Où en est la question?

**Réponse :**

Il existe, en effet, deux projets de contournement d'Assche, l'un par l'est, l'autre par l'ouest. Seulement, l'Administration a renoncé à ces projets étant donné le double emploi avec l'autoroute Bruxelles-Ostende. Des dispositions seront prises pour pousser les travaux de l'autoroute, surtout dans la section Bruxelles-Alost.

**22ste vraag :**

Een lid vestigt de aandacht op de herstellingswerken die moeten worden uitgevoerd aan de weg n° 96 tussen Pepinster en Louveigné en vraagt hoever het met de kwestie staat ?

**Antwoord :**

Deze kwestie wordt thans onderzocht. Er zal aan het achtbaar lid binnenkort een antwoord worden verstrekt.

**23e vraag :**

Het besluit van 20 Februari 1948 omtrent de éénmaking der subsidies voor onderhoud, herstel en aanleg van wegen der ondergeschikte besturen, voorziet tegemoetkoming van staatswege.

Er wordt verzocht de thans geldende *maatstaven* voor tussenkomst stipt te bepalen.

**Antwoord :**

Artikel 4-10° van het Regentsbesluit dd. 20 Februari 1948 voorziet een Staatstoelage van 60 % voor het aanleggen, verbeteren of het buitengewoon herstel van provinciewegen, van buurtwegen die van groot verkeer verklaard werden en ingeschreven zijn of kunnen worden op de lijst van dergelijke wegen, waarvan het onderhoud door de Staat kan werden gesubsidieerd.

Artikel 5-6° van voornoemd besluit voorziet een Staatstoelage van 30 % voor het aanleggen of verbeteren van gemeentewegen, buiten diegene voorzien in artikel 4-10°, het gewoon onderhoud van provinciewegen, buurtwegen van groot verkeer, waarvan sprake in voormeld artikel en van gewone buurtwegen die als landbouwwegen met Staatstussenkomst werden verbeterd.

**24e vraag :**

Een lid dringt aan op de noodzakelijkheid de wegen te herklasseren.

**Antwoord :**

De systematische herklassering van de wegen kan maar haar volle uitwerking hebben, indien het Bestuur over voldoende kredieten beschikt om de overgenomen wegen te moderniseren en om de aan de gemeenten overgegeven vakken eerst in goede staat van onderhoud te brengen.

Voor 1949 werd het krediet voor het gewoon onderhoud, om met de herklassering te kunnen beginnen, met 10 miljoen verhoogd.

De eerste zorg van het Bestuur zal zijn bij de grote wegen de vakken van andere wegen in te lijven, welke deel uitmaken van de genummerde trajecten 1 tot 72.

**22e question :**

Un membre attire l'attention sur les travaux de réfection à effectuer à la route 96, entre Pepinster et Louveigné. Où en est la question ?

**Réponse :**

Cette question est actuellement à l'examen. Réponse sera donnée à bref délai à l'honorable membre.

**23e question :**

L'arrêté du 20 février 1948, relatif à l'unification des subsides pour l'entretien, la réfection et la construction de routes des Administrations subordonnées prévoit une intervention de la part de l'Etat.

On voudrait connaître exactement quels sont les critères actuellement en vigueur pour cette intervention.

**Réponse :**

L'article 4-10° de l'Arrêté du Régent en date du 20 février 1948 prévoit un subside de l'Etat de 60 % pour la création, l'amélioration et la réfection extraordinaire de routes provinciales, de chemins vicinaux déclarés de grande communication et inscrites ou pouvant être inscrites sur la liste de telles routes dont l'entretien peut être subsidié par l'Etat.

L'article 5-6° de l'arrêté précité prévoit un subside de l'Etat de 30 % pour la création ou l'amélioration de chemins communaux autres que ceux prévus à l'art. 4-10°, pour l'entretien courant des routes provinciales, des chemins vicinaux de grande communication dont il est question à l'article susdit et de chemins vicinaux ordinaires améliorés comme chemins agricoles avec l'intervention financière de l'Etat.

**24e question :**

Un membre insiste sur la nécessité du reclassement de la voirie.

**Réponse :**

Le reclassement systématique de la voirie ne pourra sortir son plein effet que si l'Administration dispose des crédits suffisants pour la modernisation des routes reprises — et pour la mise en bon état d'entretien avant leur délaissement des sections remises aux Communes.

Pour 1949, un supplément de 10 millions de francs a été ajouté au crédit de l'entretien ordinaire pour permettre de commencer le reclassement.

Le premier souci de l'Administration sera d'incorporer dans la grande voirie, les sections d'autres voiries faisant partie d'itinéraires numérotés de 1 à 72.



**25e vraag :**

Verscheidene leden drukken op de noodzakelijkheid vele kleine werken uit te voeren ten einde de werkloosheid te bestrijden. Het bedrag van 50.000.000 fr., artikel 21/10 zou moeten merkelijk hoger zijn.

**Antwoord :**

Bedoeld krediet wordt gebezigd voor het verlenen van een Staatstoelage van 30% voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan provinciewegen, gemeentewegen van groot verkeer en aan gewone buurtwegen die als landbouwwegen met Staatstussenkomst werden verbeterd. (Art. 5-6° van besluit dd. 20-2-48).

Uit de gegevens waarover mijn departement op dit ogenblik beschikt, blijkt dat het voorziene krediet voldoende is om gevolg te geven aan de desbetreffende aanvragen om Staatstoelagen.

**26e vraag :**

Daar men spreekt van het toepassen van tarmac als bekleding van verscheidene te herstellen wegen, vragen commissarissen naar de waarschijnlijke gebruiksduur van die soort bekleding. Welk is de huidige kostprijs per m<sup>2</sup> van tarmac-bekleding en deze per m<sup>2</sup> van een betonweg van 20 cm. dikte, beide volledig afgewerkt?

**Antwoord :**

Een afdekking met 5 cm. tarmac, uitgevoerd in goede voorwaarden, kan 5 tot 10 jaar weerstaan volgens de verkeersdrukten en kan nadien nog hersteld worden. Men schat de uitgave op 50 tot 60 fr. de m<sup>2</sup>, zonder fundering bij te rekenen; cementbeton van 20 cm. zonder bewapening kost 165 à 200 frank de m<sup>2</sup>.

**27e vraag :**

Nopens de regiewerken opineren de meeste commissarissen dat deze dikwijls zeer nuttig zijn om snel en goed kleine fouten in de wegen te herstellen en bijzonder kleine werken uit te voeren. Wanneer echter aanbesteding mogelijk is, wanneer de uit te voeren werken duidelijk kunnen omschreven worden, is naar hun oordeel, in de huidige omstandigheden, de aanbesteding te verkiezen.

**Antwoord :**

Het bestuur gaat volledig akkoord met de zienswijze van de Commissie. Ook worden de werken in regie werkelijk beperkt tot herstellingen van kleine omvang, behalve bestrijdingswerken in de omgeving van de regiecentrums, inzonderheid te Hasselt en in de

**25e question :**

Plusieurs membres insistent sur la nécessité d'exécuter beaucoup de petits travaux en vue de la résorption du chômage. Le montant de 50.000.000 fr. de l'article 21/10 devrait être sensiblement plus élevé.

**Réponse :**

Le crédit en question est utilisé pour l'octroi d'un subside de l'Etat de 30 % en vue de l'exécution de travaux d'entretien des routes provinciales, communales et de grande communication, de même qu'aux chemins vicinaux ordinaires améliorés comme chemins agricoles, avec l'intervention financière de l'Etat (art. 5-6° de l'arrêté du 20-2-1948).

Il ressort des données dont mon Département dispose actuellement que le crédit prévu est suffisant pour qu'on puisse donner suite aux demandes de subsides de l'Etat en vue de l'exécution des dits travaux.

**26e question :**

Comme il est question de l'application de tarmac comme tapis sur différentes routes à réfectionner, les commissaires voudraient connaître la durée probable de ce genre de revêtement et le prix de revient actuel, par m<sup>2</sup>, d'un revêtement en tarmac et d'un bétonnement de 20 cm. d'épaisseur complètement achevés.

**Réponse :**

Un revêtement de 5 cm. de tarmac, exécuté dans de bonnes conditions peut, selon la densité du trafic, résister pendant 5 à 10 ans, après quoi il peut encore être réfectionné. La dépense est estimée à 50 ou 60 fr. le m<sup>2</sup>, sans compter la fondation; du béton de ciment de 20 cm., sans armatures, coûte de 165 à 200 fr. le m<sup>2</sup>.

**27e question :**

Au sujet des travaux exécutés en régie, la plupart des commissaires sont d'avis que ceux-ci sont souvent de grande utilité quand il s'agit de réparer vite et bien de légers défauts de routes et surtout d'exécuter des travaux de peu d'importance. Toutefois, quand une adjudication est possible et que les travaux à exécuter peuvent être exactement définis, ils estiment que, dans les circonstances actuelles, il y a lieu de donner la préférence à l'adjudication.

**Réponse :**

L'Administration est complètement d'accord avec la manière de voir de la Commission. Aussi les travaux en régie sont-ils effectivement limités à des réfections de peu d'importance, sauf quand il s'agit de travaux d'enduisage à proximité de certains postes de régie,

provinciën Namen en Luxemburg, die speciaal ingericht zijn om dergelijke werken in de beste voorwaarden uit te voeren.

**28e vraag :**

Het ware wenselijk omtrent artikel 21, betreffende 838.450.000 frank werken, meer uitleg te bekomen. Aan welke wegen, gebouwen, kanalen, enz. zullen deze bedragen vooral besteed worden? Omstandiger uitleg ware gewenst.

**Antwoord :**

In het verantwoordingsprogramma van de wet op de gewone begroting is in grote trekken aangegeven aan welke soort werken de respectievelijk voorziene kredieten zullen besteed worden. Verder moet er voor verschillende dier soorten werken op gewezen worden dat de aard ervan niet toelaat er een omstandig programma van op te maken.

Het is niet mogelijk meer details op te geven daar de onderhoudswerken feitelijk niet tot in de bijzonderheden kunnen worden voorzien bij het opmaken van de begroting.

Zij zijn inderdaad afhankelijk van de toegekende kredieten en moeten in bepaalde gevallen dienen om het hoofd te bieden aan onmiddellijke noodwendigheden voortvloeiende uit omstandigheden als hoge waterstanden, droogte, dooi, aanzandingen, enz.

**29e vraag :**

Waarom worden er niet meer definitieve bruggen gebouwd, in plaats van nog zoveel voorlopige bruggen te laten bestaan of bij te bouwen

**Antwoord :**

Er valt op te merken dat er over het algemeen thans geen voorlopige bruggen, maar wel halfbestendige bruggen worden gebouwd. Wat de bestaande voorlopige bruggen betreft, kan er geen sprake zijn te denken aan een massale bouw van definitieve bruggen ter vervanging van deze voorlopige bruggen, eensdeels omdat het voor deze laatste bruggen aangewend kapitaal moet worden gedeeld, en anderdeels om de metallurgiewerkplaatsen die nog steeds moeilijkheden ondervinden om zich de nodige voorraden staal aan te schaffen, niet te overstelpen.

Het is overigens wegens deze laatste reden dat veel bruggen in gewapend beton herbouwd worden. Ten slotte laten de thans toegekende kredieten niet toe in een vlugger tempo te bouwen.

notamment à Hasselt et dans les provinces de Namur et du Luxembourg, où ces postes sont spécialement organisés pour exécuter de tels travaux dans les meilleures conditions.

**28e question :**

Il serait souhaitable de recevoir plus d'explications au sujet de l'article 21, relatif aux travaux s'élevant à 838.450.000 fr. A quelles routes, bâtiments, canaux, etc., ces montants seront-ils utilisés? On aimerait obtenir des renseignements plus détaillés.

**Réponse :**

Le programme justificatif de la loi sur le budget ordinaire indique dans les grandes lignes les genres de travaux auxquels les différents crédits prévus seront utilisés. Au surplus, pour plusieurs de ces sortes de travaux, on attire l'attention sur le fait que leur nature ne permet pas d'en établir un programme détaillé.

Il n'est pas possible de fournir plus de détails, étant donné que les travaux d'entretien ne peuvent, en fait, être prévus jusque dans leurs détails lors de l'établissement du budget.

Ils sont en effet tributaires des crédits accordés et, dans certains cas, doivent servir à faire face à des nécessités immédiates découlant d'accidents tels que : crues, sécheresse, dégel, ensablements, etc.).

**29e question :**

Pourquoi n'active-t-on pas davantage la construction des ponts définitifs au lieu de laisser subsister ou construire encore tant de ponts provisoires?

**Réponse :**

Il y a lieu de remarquer qu'actuellement on ne construit plus, d'une manière générale, de ponts provisoires, mais bien des ponts semi-permanents. Quant aux ponts provisoires qui existent, il ne peut être question d'envisager une construction massive de ponts définitifs en remplacement de ces ponts provisoires, d'une part afin d'amortir le capital que représentent ces derniers, d'autre part pour ne pas surcharger les ateliers métallurgiques qui rencontrent toujours des difficultés d'approvisionnement des aciers nécessaires.

Pour cette dernière raison beaucoup de ponts sont d'ailleurs reconstruits en béton armé. Enfin, les crédits alloués actuellement ne permettent pas une allure plus rapide de la reconstruction.

**30e vraag :**

Wat is een halfvaste brug?

Geldt deze benaming uitsluitend voor bruggen met definitieve onderbouw waarvan het bruggedek alleen voorlopig is?

**Antwoord :**

Een halfvaste brug is een brug uit duurzame materialen, die eerder een industrieel en utilitair karakter heeft, d.w.z. dat ze niet altijd beantwoordt aan de karakteristieken die voor de weg of voor de waterweg vereist zijn, b.v. verminderde trottoir- en rijwegbreedte, beperkte vaargeul.

De redenen voor het bouwen van dergelijke bruggen kunnen van allerlei aard zijn: de dringende noodzakelijkheid van een goede verbinding tussen de twee oevers, het toekomstig programma tot verbetering van de rivier waarbij een rechtekking van de rivier voorzien is met als gevolg hiervan het verplaatsen van de brug en het bouwen er van tijdens de uitvoering van de werken aan de rivier.

**31e vraag :**

De baggerwerken in de Durme zijn onvoldoende. Een radicale oplossing ware een stuw te plaatsen tussen de Schelde en Hamme. Welke maatregelen worden er voorzien om het aanslibben van de Durme te beletten.

**Antwoord :**

Het aanslibben van Durme en Moervaart is te wijten aan het gebrek aan opperwater, wat ten gevolge heeft dat de ebbestroom niet machtig genoeg is om de met de vloed aangebrachte slib terug af te voeren. Een stuw bouwen aan de monding der Durme zou storingen in het regiem der Schelde en aanslibbing op andere plaatsen teweegbrengen. Buitendien zou het waterpeil in de Durme de afvoer van al het aanpalende land beletten.

Er zijn in de Durme en Moervaart zeer kostelijke baggerwerken uitgevoerd sedert de bevrijding, doch de laatste twee jaren zijn zeer droog geweest, waardoor nieuwe aanslibbingen zich voordoen.

Een studie is aan de gang met het doel meer opperwater aan de Moervaart te geven.

**32e vraag :**

In het Land van Waas staan 300 ha. onder water. Voor deze wateringen is dringend een pompstation nodig te Daknam. Wanneer zal hier een pompstation worden opgericht?

**30e question :**

Qu'est-ce qu'un pont semi-permanent ?

Cette dénomination concerne bien exclusivement des ponts dont l'infrastructure est permanente et dont seul le tablier est provisoire !

**Réponse :**

Un pont semi-permanent est un pont établi en matériaux durables, mais à caractère plutôt industriel et utilitaire, c'est-à-dire qu'il ne répond pas toujours aux caractéristiques exigées par la route ou par la voie d'eau, par exemple largeurs réduites de trottoirs et de chaussée, passe navigable réduite.

Les raisons qui militent en faveur de la construction de pareils ponts peuvent être de diverse nature: l'urgence d'établir une bonne communication entre les deux rives, le manque de crédit pour construire un pont définitif, le programme futur d'amélioration de la rivière comprenant une rectification de la rivière, exigeant le déplacement du pont et la construction de celui-ci en même temps que l'exécution des travaux à la rivière.

**31e question :**

Les dragages dans la Durme sont insuffisants. La construction d'un barrage entre l'Escaut et Hamme constituerait une solution radicale. Quelles mesures prévoit-on pour empêcher l'envasement de la Durme ?

**Réponse :**

L'envasement de la Durme et du Moervaart est du au manque d'eaux de surface. Il en résulte que le courant à marée basse n'est pas suffisamment fort pour évacuer la vase amenée à marée haute. La construction d'un barrage à l'embouchure de la Durme provoquerait des dérangements dans le régime de l'Escaut et des ensablements en d'autres endroits. Au surplus, le niveau des eaux de la Durme empêcherait l'évacuation des eaux des terres riveraines.

Depuis la libération, des travaux de dragage très coûteux ont été exécutés dans la Durme et dans le Moervaart. Les deux dernières années ayant été très sèches, il en résulte de nouveaux envasements.

On étudie actuellement la possibilité de donner plus d'eau de surface au Moervaart.

**32e question :**

Dans la région du Pays de Waes, 300 ha. de terres sont inondées. Ces wateringues nécessitent d'urgence une station de pompage à Daknam. Quand celle-ci sera-t-elle construite ?

**Antwoord :**

De Staat is niet bevoegd om pompstations op te richten voor het droogleggen van landerijen. Het is aan de wateringen deze werken uit te voeren, zoals dit trouwens vroeger in de streek reeds gedaan werd. Zij kunnen gebeurlijk een toelage vragen aan het Algemeen Bestuur van de Stedebouw.

**33e vraag :**

Enige leden spreken hun afkeurende verwondering uit, dat sinds ongeveer twee jaren de daken der gebouwen Leuvenseweg 42-44 te Brussel nog niet hersteld zijn, terwijl de regen de binnenbouw ervan hoe langer hoe meer onbruikbaar maakt.

**Antwoord :**

Dit gebouw werd zwaar door brand geteisterd.

Op de gronden van dit gebouw en aan de Leuvenseweg - Parlementstraat wordt een groot Administratief centrum opgericht.

Dit ontwerp werd aan een ernstige en grondige studie onderworpen en gaat gepaard met ettelijke onteigeningen.

Het op te trekken centrum is bestemd voor de diensten van het *Staatsblad*, de Diensten van het Nationaal Instituut voor de Statistiek en de Rijkswacht.

Een eerste gedeelte werd reeds in aanbesteding gegeven en de werken zullen eerstdaags aangevangen worden.

**34e vraag :**

Nopens artikel 7 wordt de wens geuit dat een commissie zou bestaan om de uitgaven te controleren vermeld in dit artikel.

**Antwoord :**

Het Bestuur der Gebouwen meent dat het niet wenselijk is een commissie op te richten met het doel de uitgaven op artikel 7 te controleren. Inderdaad, deze commissie zou leiden tot een zekere vertraging bij het afsluiten der inhuringen en bij de uitvoering der onderhouds- en herstellingswerken in de gebouwen betrokken door de administratieve diensten der verscheidene departementen.

Het Bestuur der Gebouwen deelt deze mening omdat alle uitgaven aan voormelde inhuringen en werken die 50.000 frank overschrijden aan de Inspectie der Begroting dienen voorgelegd vooraleer tot de inhuringen of de werken tot stand te brengen.

**Réponse :**

L'Etat n'a pas dans ses attributions la construction de stations de pompage en vue de l'assèchement des terres. Ces travaux incombent aux wateringues. Elles en ont d'ailleurs déjà exécuté antérieurement dans cette région. Eventuellement, elles peuvent solliciter un subside auprès de l'Administration de l'Urbanisme.

**33e question :**

Des membres expriment leur étonnement et leur désapprobation du fait qu'après deux ans, les toitures des bâtiments, rue de Louvain, 42-44, à Bruxelles, ne sont pas encore restaurées, alors que les pluies continuent de plus en plus de rendre l'intérieur du bâtiment inutilisable.

**Réponse :**

Ce bâtiment a été gravement endommagé par un incendie.

A l'emplacement de cet immeuble et à front de la rue de Louvain et de la rue du Parlement, un grand Centre Administratif sera construit.

Ce projet a été soumis à une étude sérieuse et approfondie et nécessitera maintes expropriations.

Le centre à ériger est destiné aux Services du *Moniteur*, aux Services de l'Institut National des Statistiques et à la Gendarmerie.

Une première partie a déjà été mise en adjudication et les travaux seront entamés prochainement.

**34e question :**

En ce qui concerne l'article 7, on a émis le vœu de voir créer une commission qui contrôlerait les dépenses mentionnées à cet article.

**Réponse :**

L'Administration des Bâtiments estime qu'il n'est pas souhaitable de créer une commission en vue du contrôle des dépenses de l'art. 7. En effet, cette commission aurait pour résultat de provoquer un certain retard dans la conclusion des locations et dans l'exécution des travaux d'entretien et de restauration dans les bâtiments occupés par les services administratifs des différents départements.

A l'appui de cette opinion, l'Administration des Bâtiments invoque que toutes les dépenses de plus de 50.000 fr. relatives aux locations et travaux susdits, doivent être soumises à l'Inspection du Budget avant qu'il puisse être procédé à la réalisation de ces locations ou de ces travaux.

Anderzijds moeten alle uitgaven voor enige uitvoering onderworpen aan het visum van de Rekenplichtige der vastgelegd uitgaven en kunnen de betalingen slechts gebeuren nadat het Rekenhof de betalingsbescheiden met zijn visum heeft bekleed.

Bovendien zijn de betrokken ambtenaars verantwoordelijk verschuldigd aan het hoofd van het departement.

De hiervoor vermelde zienswijze is van toepassing op alle uitgaven die het voorwerp zijn van artikel 7, litt. 1 tot 3 inbegrepen.

### 35e vraag :

In artikel 19/5 is een subsidie voorzien aan de Vereniging van Ingenieurs uit de School van Luik : 2.000.000 fr.

Wordt een dergelijke subsidie ook niet voorzien voor de verenigingen van ingenieurs uit andere Universiteiten ?

### Antwoord :

De subsidie van 2.000.000 frank waarvan de uitkering voorzien is aan de Vereniging van Ingenieurs uit de School van Luik is geen gift.

Zoals uitvoerig verantwoord in het amendement, heeft deze vereniging ter gelegenheid van het inrichten van haar Congres van 1947 belangrijke prestaties geleverd welke de Staat ten goede komen, namelijk :

1) Uitvoeren van herstellingswerken in de lokalen van de Universiteit te Luik, welke door het Ministerie van Openbare Werken dienden uitgevoerd.

2) Heruitrusting van de laboratoria der Universiteit te Luik, en schenken van nieuw materieel aan deze laboratoria.

Deze prestaties hebben kosten veroorzaakt welke veel hoger zijn dan het bedrag der in uitzicht gestelde subsidie.

Deze subsidie heeft ten doel aan de Vereniging der Ingenieurs uit de school van Luik toe te laten haar balans af te sluiten en tevens de erkentelijkheid van de Staat te betuigen voor haar zware geldelijke inspanning.

Er bestaat dus geen reden om thans aan andere Ingenieursverenigingen van gediplomeerden van andere Universiteiten een subsidie toe te kennen.

D'autre part, toutes les dépenses relatives à une quelconque exécution doivent être soumises au visa du Comptable des dépenses engagées et les paiements ne peuvent se faire que lorsque les documents de liquidation ont été revêtus du visa de la Cour des Comptes.

Au surplus, les fonctionnaires intéressés sont responsables vis-à-vis du Chef du Département.

L'avis exprimé ci-dessus s'applique à toutes les dépenses faisant l'objet de l'article 7, litt. 1 à 3 inclusivement.

### 35e question :

L'article 19/5 prévoit un subside de 2.000.000 fr. au profit de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège.

Semblable subside n'est-il pas également prévu pour les associations d'ingénieurs diplômés d'autres Universités ?

### Réponse :

Le subside de 2.000.000 fr. prévu pour l'association des ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège ne constitue pas un don.

Comme le justifie amplement l'amendement, cette Association a fourni, lors de l'organisation de son Congrès de 1947, des prestations importantes auxquelles l'Etat a trouvé son avantage, à savoir :

1) L'exécution de travaux de restauration de locaux de l'Université de Liège, qui incombaient au Ministère des Travaux Publics.

2) Le rééquipement des laboratoires de l'Université de Liège et la donation de matériel neuf à ces laboratoires.

Ces prestations ont donné lieu à des dépenses dépassant de loin le montant du subside projeté.

Ce subside a pour objet de permettre à l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège de clôturer son bilan et de prouver la reconnaissance de l'Etat pour le grand effort financier consenti.

Il n'y a donc pas de raison d'accorder un subside à d'autres Associations d'Ingénieurs diplômés d'autres universités.

**36e vraag :**

Een lid vraagt de huidige indeling van het personeel tot en met de graad van bureelhoofd van de centrale diensten van het Departement over de beide taalrollen, zowel voor het vastbenoemd personeel als voor het tijdelijk personeel.

**36e question :**

Un membre demande la répartition du personnel — jusqu'à et y compris le grade de chef de bureau — en ce qui concerne l'Administration centrale du Département, en deux rôles linguistiques, tant pour le personnel définitif que pour le personnel temporaire.

(47)

[N° 212]

|                                                                   | Algemene administratieve diensten                  |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     | Algemene technische diensten                   |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----|-----------------------------|-----|-------------------------------------------------|-----|-----------------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------|-----|-----------------------|-----|-------------------------------------------------|-----|
|                                                                   | Services administratifs généraux                   |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     | Services techniques généraux                   |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
|                                                                   | Algemene<br>surveil.<br>—<br>Surveill.<br>générale |     | Personeel<br>—<br>Personnel |     | Algemene<br>Zaken<br>—<br>Affaires<br>Générales |     | Compta-<br>biliteit<br>—<br>Compta-<br>bilité |     | Geschillen<br>—<br>Conten-<br>tieux |     | Plaats-<br>beschrijv.<br>—<br>Topo-<br>graphie |     | Binnen-<br>vaart<br>—<br>Navigat.<br>intérieure |     | Bruggen<br>—<br>Ponts |     | Techn.<br>Docum.<br>—<br>Document.<br>technique |     |
|                                                                   | N.                                                 | Fr. | N.                          | Fr. | N.                                              | Fr. | N.                                            | Fr. | N.                                  | Fr. | N.                                             | Fr. | N.                                              | Fr. | N.                    | Fr. | N.                                              | Fr. |
| Secretaris-generaal — Secrétaire<br>général . . . . .             | 1                                                  | —   |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Directeur Generaal — Directeur<br>général . . . . .               |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Directeur van Bestuur — Direc-<br>teur d'Administration . . . .   | —                                                  | 1   |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Inspecteur Generaal — Inspec-<br>teur Général . . . . .           |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     | 1                     | —   |                                                 |     |
| Directeur — Directeur . . . .                                     | 1                                                  | —   | —                           | 1   |                                                 |     | —                                             | 1   | —                                   | 1   |                                                |     | —                                               | 1   |                       |     |                                                 |     |
| Order-Directeur — Sous-Direc-<br>teur . . . . .                   |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     | —                                   | 1   |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Hoofdingenieur-Directeur — In-<br>génieur en chef Directeur . .   |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     | —                                              | 1   |                                                 |     | —                     | 2   | —                                               | 1   |
| Hoofdingenieur Architect Direc-<br>teur — Ing. Arch. en chef Dir. |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Adviseur — Conseiller . . . .                                     |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Ea. Ingenieur Diensthoofd — In-<br>genieur ppal Chef de service   |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Ingenieur — Ingénieur . . . .                                     |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     | 2                     | 3   |                                                 |     |
| Hoofdarchitect — Arch. en Chef                                    |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Arch. Stebwb. Diensth. — Arch.<br>Urb. Chef de service . . . .    |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Sociaal Inspecteur — Inspecteur<br>social . . . . .               |                                                    |     | —                           | 1   |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Hoofdvertaler — Chef Traduc-<br>teur . . . . .                    |                                                    |     |                             |     | 1                                               | —   |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Organisatie adviseur — Conseil-<br>ler d'organisation . . . . .   | —                                                  | 1   |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Adj. rechtsk. adviseur — Con-<br>seiller juridique adjoint . . .  |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     | 1                                   | —   |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Bureelhoofd — Chef de bureau .                                    |                                                    |     | 2                           | 2   | —                                               | 4   | —                                             | 3   | 1                                   | 2   |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Bureelhoofd-Tekenaar — Chef<br>de bureau Dessinateur . . . .      |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     | 1                     | 1   |                                                 |     |
| Bestuurssecretaris — Secrétaire<br>d'Administration . . . . .     | 1                                                  | —   |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     | —                                              | 1   | 1t                                              | 1   |                       |     | —                                               | 1t  |
| Bestuurssecretaris Geograaf —<br>Secrétaire d'Adm. géographe      |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |
| Bibliothecaris — Bibliothécaire .                                 |                                                    |     |                             |     |                                                 |     |                                               |     |                                     |     |                                                |     |                                                 |     |                       |     |                                                 |     |



| Bestuur der W.W.<br>—<br>Adm. des V.H. |                      | Best. der Wegen<br>—<br>Adm. des Routes |                                       | Best. der Gebouwen<br>—<br>Ad. des Bâtiments |                                                    | ADM. — BESTUUR                                  |                                                     | Gedeta-<br>cheerde<br>ambtenaren     | TOTALEN<br>—<br>TOTAUX |    |
|----------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|----|
| Water-<br>wegen<br>Voies<br>hydraul.   | E. S. W.<br>E. V. N. | Wegens<br>Routes                        | Wegverkeer<br>Circulation<br>routière | Gebouwen<br>Bâtiments                        | Technische<br>studiën<br>—<br>Etudes<br>techniques | van de<br>Stedebouw<br>—<br>de l'Urba-<br>nisme | voor<br>Electriciteit<br>—<br>de l'Elec-<br>tricité | —<br>Fonction-<br>naires<br>détachés | Fr.                    | N. |
| Fr.                                    | N. Fr.               | N. Fr.                                  | N. Fr.                                | N. Fr.                                       | N. Fr.                                             | N. Fr.                                          | N. Fr.                                              | N. Fr.                               |                        |    |
| —                                      | —                    | —                                       | 1                                     | 1                                            | —                                                  | —                                               | 1                                                   | —                                    | 2                      | 2  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | 1                                                   | —                                    | 1                      | 1  |
| 1                                      | —                    | 1                                       | 1                                     | 1                                            | 1                                                  | 2                                               | 1                                                   | —                                    | 4                      | 5  |
| —                                      | —                    | 1                                       | —                                     | —                                            | 1                                                  | 1                                               | —                                                   | 1                                    | 5                      | 5  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | —                                                   | —                                    | 1                      | —  |
| —                                      | 1                    | 1                                       | 1                                     | —                                            | 1                                                  | 1                                               | —                                                   | 1                                    | 5                      | 10 |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | —                                                   | —                                    | 1                      | —  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | 1                                                   | —                                    | 1                      | —  |
| —                                      | —                    | 1                                       | 1                                     | 1                                            | 1                                                  | 1                                               | 1                                                   | —                                    | 2                      | 2  |
| —                                      | —                    | 1                                       | 1                                     | 1                                            | 1                                                  | 1                                               | 2                                                   | 3                                    | 13                     | 11 |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | 2                                                  | —                                               | —                                                   | —                                    | 2                      | —  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | 1                                                   | —                                    | 1                      | —  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | —                                                   | —                                    | 1                      | —  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | —                                                   | —                                    | —                      | 1  |
| —                                      | —                    | 1                                       | 1                                     | —                                            | 1                                                  | 2                                               | 2                                                   | 1                                    | 16                     | 9  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | —                                                   | 1                                    | 2                      | 2  |
| —                                      | —                    | —                                       | 1                                     | —                                            | —                                                  | 3                                               | 2                                                   | —                                    | 5                      | 6  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | 5                                                   | —                                    | 5                      | —  |
| —                                      | —                    | —                                       | —                                     | —                                            | —                                                  | —                                               | 1                                                   | —                                    | 1                      | —  |