

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1949-1950

VERGADERING VAN 9 MAART 1950

Verslag 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 1950.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION 1949-1950

SEANCE DU 9 MARS 1950

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi contenant le Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1950.

Aanwezig: de hh. VAN BELLE, Voorzitter; BOUILLY, DE NAUW, DURAY E., DURAY L., FERIJN, LEEMANS, NEEFS, VAN PETEGHEM, VAN STEENBERGE, VAN ROOSBROECK, WIJN en VAN DEN STORME, Verslaggever.

A. — INLEIDING

- I. — Begrotingsbedragen :
 - a) uitgaven van algemeen bestuur;
 - b) toelagen;
 - c) werken.
- II. — Personeel.
- III. — Bestrijding der werkloosheid.
- IV. — Mogelijkheden voor dit programma.
- V. — Spreiding der openbare werken.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie van Openbare Werken heeft verscheidene vergaderingen gewijd aan het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1950. Zij heeft ook de Heer Minister, de heer Secretaris-generaal, en de heren Directeurs-generaal van Waterwegen, Wegen, Gebouwen en Stedebouw uitgenodigd om uiteenzettingen te geven omtrent de politiek van het departement en van de algemene Directies. Uw Commissie heeft er haar tevredenheid over uitgedrukt, dat dit jaar belangrijker kredieten (8 miljard) zullen besteed worden aan het verrijken van het openbaar domein, door het moderniseren der wegen, het verbeteren der waterwegen, het degelijk huisvesten van de staatsdiensten, en het voeren van een billijke politiek van steun aan de ondergeschikte besturen voor hun openbare werken. Uw Commissie heeft met voldoening geacteerd dat in het jaar 1950 een intenser politiek zal gevoerd worden van werkverschaffing door middel van een groter aantal en rationeler gespreide openbare werken.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI + errata (Zitting 1949-1950) : Wetsontwerp.

A. — INTRODUCTION

- I. — Crédits budgétaires :
 - a) dépenses d'administration générale;
 - b) subsides;
 - c) travaux.
- II. — Personnel.
- III. — Résorption du chômage.
- IV. — Possibilités de réalisation de ce programme.
- V. — Répartition des travaux publics.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Travaux Publics a consacré plusieurs réunions à l'examen du budget du Ministère des Travaux Publics relatif à l'exercice 1950. Elle a également invité M. le Ministre, M. le Secrétaire général et MM. les Directeurs généraux des Voies Hydrauliques, des Routes, des Bâtiments et de l'Urbanisme, à nous fournir un exposé de la politique du Département et de ses Directions générales. Votre Commission a exprimé sa satisfaction de constater que d'importants crédits (8 milliards) seront affectés cette année à l'enrichissement du domaine public, par la modernisation des routes, l'amélioration des voies hydrauliques, l'amélioration de l'hébergement des services de l'Etat et une politique équitable d'aide aux administrations subordonnées, en vue de l'exécution de leurs travaux.

Votre Commission a acté avec satisfaction qu'en 1950, on pratiquera une politique plus intensive de résorption du chômage, par l'exécution d'un plus grand nombre de travaux publics, répartis d'une façon plus rationnelle.

Voir :

Doc. du Sénat :

5-XVI + errata (Session 1949-1950) : Projet de loi.

I. — Begrotingsbedragen.

De gewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken bedroeg in 1949 : 1.546.264.000 fr. (wet 22-4-1949). Met het aanpassingsfeuilleton dat op dit ogenblik aanhangig is bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers (n° 71 - 1949-1950) wordt dit bedrag : 1.569.604.000 fr.

a) *Uitgaven van algemeen bestuur.*

Alhoewel de uitgaven van algemeen bestuur niet evenredig moeten zijn aan de uitgaven voor werken en toelagen, valt het niet te betwijfelen dat zij daarmee nauw verband houden.

Het is dus noodzakelijk een vergelijking te maken van deze uitgaven in 1949 en 1950.

Hoofdstuk II der gewone begroting — toelagen.	Dienstjaar 1950	Uitgetrokken kredieten in 1949 (met aanpassingsfeuilleton)
	In duizenden frank	
Gewone begroting :		
(A) Toelagen	110.005	73.051
(B) Werken	986.400	808.284
Buitengewone begroting :		
(A) Beleggingen	6.177.562	3.795.811
(B) Herstel oorlogschade	1.764.550	1.162.946
TOTAAL	9.038.517	5.840.092

Stellen wij tegenover deze uitgaven de uitgaven van algemeen bestuur.

	Dienstjaar 1950	Uitgetrokken kredieten in 1949 (met aanpassingsfeuilleton)
	In duizenden frank	
Hoofdstuk I	731.142	679.739

De uitgaven van algemeen bestuur zijn verhoogd met 7,5 t.h., terwijl de uitgaven voor werken en toelagen met 55 t.h. verhoogd zijn; de eerste uitgaven stijgen dus niet zo snel als de tweede.

Wat in 't bijzonder de bezoldigingen van het personeel betreft, hebben wij :

	Dienstjaar 1950	Uitgetrokken kredieten in 1949 (met aanpassingsfeuilleton)
	In duizenden frank	
Bezoldigingen	543.673	504.905

Wat de vermeerdering met ongeveer 38 miljoen frank, tegenover de uitgaven van 1949 (zijnde 7,5 t.h.) betreft, dient aangestipt, dat, alhoewel de kaders van het Departement 7.597 vaste en tijdelijke betrekkingen voorzien

I. — Montants budgétaires.

Le budget ordinaire du Ministère des Travaux Publics s'élevait, en 1949, à 1.546.264.000 francs (loi du 22-4-1949). Le feuillet d'ajustement dont la Chambre des Représentants est actuellement saisie (N° 71 - 1949-1950) porte ce montant à 1.569.604.000 francs.

a) *Dépenses d'administration générale.*

Bien que les dépenses d'administration générale ne doivent pas être proportionnelles aux dépenses pour travaux et subsides, il ne fait pas de doute qu'elles y soient intimement liées.

Il s'impose donc d'établir une comparaison entre ces dépenses en 1949 et en 1950.

Chapitre II du budget ordinaire — subsides	Exercice 1950	Crédits prévus en 1949 (y compris ceux du feuillet d'ajustement)
	En milliers de francs	
Budget ordinaire :		
(A) Subsides	110.005	73.051
(B) Travaux	986.400	808.284
Budget extraordinaire :		
(A) Investissements	6.177.562	3.795.811
(B) Réparation domm. de guerre	1.764.550	1.162.946
TOTAL	9.038.517	5.840.092

Comparons à ces dépenses les dépenses d'administration générale :

	Exercice 1950	Crédits prévus en 1949 (y compris ceux du feuillet d'ajustement)
	En milliers de francs	
Chapitre I	731.142	679.739

Les dépenses d'administration générale sont en augmentation de 7,5 p.c., alors que les dépenses pour travaux et subsides le sont de 55 p.c.; les dépenses de la première de ces catégories n'augmentent donc pas aussi rapidement que celles de la deuxième.

Pour ce qui est, en particulier, des rémunérations du personnel, nous avons :

	Exercice 1950	Crédits prévus en 1949 (y compris ceux du feuillet d'ajustement)
	En milliers de francs	
Rémunérations	543.673	504.905

En ce qui concerne l'augmentation d'environ 38 millions de francs par rapport aux dépenses de 1949 (soit 7,5 p.c.), il y a lieu de faire remarquer que, si les cadres du Département prévoient, pour 1949, 7.597 emplois

voor 1949. het effectief op 1 Mei 1949 slechts uit 6.688 leden bestaat, en dat er dus een lichte vermeerdering waar te nemen is tegenover de toestand in 1948.

Wat nu de totale verhoging met ongeveer 51 miljoen van de uitgaven van algemeen bestuur betreft, dient er op gewezen :

1^o dat, zoals gezegd, de uitgaven voor personeel een vermeerdering met ongeveer 38 miljoen fr. vertonen, wat niet in verhouding is tot de uitzonderlijk zware taak, welke aan het Ministerie van Openbare Werken opgelegd wordt in verband met het werkprogramma 1950;

2^o dat het, wegens het uitvoeringsprogramma van de op te richten gebouwen (vooral het fonds Van der Poorten), onontbeerlijk was, meer de medewerking in te roepen van private architecten, zodat het krediet in artikel 8 ongeveer met 5 miljoen frank toeneemt;

3^o dat de uitgaven voor de verplaatsingen (art. 15 en 16), practisch ongewijzigd zijn (aankoop en gebruik van motorrijtuigen);

4^o dat het krediet voor geschillen (art. 18) met ongeveer 4 miljoen frank vermeerderd werd, daar dit krediet in de vorige jaren op de begroting van het Ministerie van Financiën voorkwam.

b) Toelagen.

De ervaring heeft geleerd, dat de toelagen voor werken van gewoon onderhoud der provinciewegen en buurtwegen van groot verkeer (art. 25) in 1949 ontoereikend waren om dit belangrijke wegennet in degelijken staat te houden, en dat het dus nodig is deze toe'lagen 10 miljoen frank hoger te stellen dan in 1949.

c) Werken.

Wegen. — *Art. 28-1.* — De vermeerdering met 76.300.000 fr. is hoofdzakelijk te vinden in post 2, welke sedert 1949 met 91.000.000 fr. gestegen is. Het is inderdaad te voorzien, dat bij toepassing van de wet van 9-8-48 op de herklassering der wegen, tal van provincie- en gemeentewegen van groot verkeer en andere buurtwegen door de Staat zullen overgenomen worden. Daar vele hiervan in slechte staat verkeren, zal het noodzakelijk zijn belangrijke onderhoudswerken uit te voeren.

Gebouwen. — *Art. 28-3.* — Met de kredieten, welke in de laatste jaren toegekend werden, was het onmogelijk de gebouwen, die gedurende de oorlogsjaren verwaarloosd werden, degelijk en voldoende te onderhouden. Om dit doel te bereiken is een krediet van 180 miljoen frank nodig.

Waterwegen. — *Art. 28-5.* — De vermeerdering met 42 miljoen frank is gedeeltelijk toe te schrijven :

1^o aan de noodzakelijkheid, om de achterstand ingevolge de oorlog in te lopen door het uitvoeren van buitengewone herstellingswerken;

définitifs et temporaires, l'effectif au 1^{er} mai 1949 n'était que de 6.688 unités, ce qui constitue une légère augmentation par rapport à la situation de 1948.

Quant à l'augmentation totale d'environ 51 millions, des dépenses d'administration générale, il y a lieu de noter :

1^o ainsi qu'il est dit plus haut, les dépenses de personnel accusent une augmentation de 38 millions non proportionnée à la tâche exceptionnellement lourde imposée au Ministère des Travaux Publics en raison du programme des travaux prévus pour 1950;

2^o que du fait du programme d'exécution relatif aux bâtiments à construire (notamment en ce qui concerne le Fonds Vanderpoorten), il a été indispensable de faire appel dans une plus large mesure à des architectes privés, de sorte que le crédit de l'article 8 se trouve ainsi augmenté de 5 millions de francs;

3^o que les dépenses pour déplacements (art. 15 et 16) sont restées pratiquement inchangées (acquisition et utilisation de véhicules à moteur);

4^o que le crédit afférent au contentieux (art. 18) a été augmenté d'environ 4 millions de fr., ce crédit ayant figuré, les années précédentes, au budget du Ministère des Finances.

b) Subsidies.

L'expérience nous a montré que les subsides pour travaux d'entretien ordinaire des routes provinciales, des chemins vicinaux de grande communication (art. 25) ont été insuffisants, en 1949, pour maintenir en bon état cet important réseau routier et qu'il est indispensable d'augmenter ces subsides de 10 millions de francs par rapport à 1949.

c) Travaux.

Routes. — *Art. 28-1.* — L'augmentation de 76 millions 300.000 fr. porte surtout sur le poste 2 qui a été majoré de 91.000.000 de francs depuis 1949. Il est en effet à prévoir que, par application de la loi du 9 août 1948 sur le reclassement de la voirie, nombre de routes provinciales et de chemins communaux de grande communication et autres seront repris par l'Etat. Comme beaucoup de ces routes sont en mauvais état, il y aura lieu d'exécuter d'importants travaux d'entretien.

Bâtiments. — *Art. 28-3.* — Les crédits alloués ces dernières années n'ont pas permis d'entretenir convenablement les bâtiments négligés pendant les années de guerre. Pour remédier à cette situation, il est indispensable de prévoir un crédit de 180 millions.

Voies Hydrauliques. — *Art. 28-5.* — L'augmentation de 42 millions de francs doit être attribuée en partie :

1^o à la nécessité de rattraper le retard des années de guerre par l'exécution de travaux de réparation extraordinaires;

2° de noodzakelijkheid om de nodige baggerwerken uit te voeren ten einde sommige waterwegen op hun voorgeschreven diepte te brengen;

3° aan het feit dat het krediet voor het weder vlot maken van schepen (6 miljoen frank) in een bijzonder artikel opgenomen was in 1949.

II. — Personeel.

Het is van belang, de werkzaamheden en de toestand van het personeel van naderbij te beschouwen.

De bedrijvigheid van het Ministerie van Openbare Werken ging sinds de bevrijding in stijgende lijn en is in de loop van 1949 nog toegenomen. De merklijk grotere inspanning die in 1950 zal moeten gedaan worden, heeft geleid tot de oprichting van nieuwe diensten, de aanpassing van verschillende organieke kaders aan de gewijzigde dienstnoodwendigheden en de aanvulling van de effectieven, binnen de perken van de kaders.

In verband met de uitvoering van het belangrijk wegenprogramma voor 1950, is bij het Bestuur der Wegen een bijzonder tijdelijk kader ingesteld, dat voorziet in 149 betrekkingen, waarvan 62 voor de nieuwe Dienst der Autosnelwegen.

In het tijdelijk kader voor het jaar 1949 worden verder een aantal (nochtans minder belangrijke) kaderuitbreidingen voorzien, namelijk ten behoeve van de Directie van het personeel, de Directie der Geschillen, het Bureau voor Topographie en Photogrammetrie, de Dienst van de Vesder, het Bestuur van de Stedebouw... Ten slotte dienen vermeld de reorganisatie van het Bestuur voor de Binnenscheepvaart en de oprichting van een bijzondere dienst, verbonden aan de Sociale Dienst van het Departement, met het oog op de exploitatie van het restaurant in het Residence Palace.

Al die maatregelen hebben in de loop van het jaar 1949 geleid tot de aanwerving van meer dan 500 personeelsleden, zodat het totaal effectief van het Departement thans meer dan 7.100 eenheden bedraagt (totaal van het kader 7.597), waarvan ongeveer 2/3 tijdelijk zijn. De recruteringsmogelijkheden blijven beperkt, voornamelijk wat betreft het technisch personeel (ingenieurs, tekenaars)... Nochtans werden in 1949 vier en dertig jonge tijdelijke ingenieurs in dienst genomen, wat een bijzonder succes mag genoemd worden. Sommigen onder hen doen echter thans hun legerdienst.

Het ten uitvoer brengen van een uitgebreid programma voor 1950 zal nochtans nieuwe aanstellingen en een tijdelijke uitbreiding van de kaders vergen. Hiermee houdt het Departement zich thans druk bezig.

In zake personeelsaangelegenheden dienen verder vermeld de regularisatie, in vast verband, van zekere tijdelijke personeelsleden, die vóór 1938 in dienst zijn getreden, de bijzondere maatregelen ten gunste van zekere opzichters, bij hun bevordering tot de graad van conducteur der werken, en van de oudere opstellers van het Departement, die de weddeschaal IV B bekwamen.

2° à la nécessité d'exécuter les travaux de dragage nécessaires pour donner à certaines voies hydrauliques la profondeur voulue;

3° au fait qu'en 1949 le crédit destiné au renflouement de bateaux (6 millions de francs) était prévu à un article spécial.

II. — Personnel.

Il s'impose d'examiner de plus près l'activité et la situation du personnel.

L'activité du Ministère des Travaux Publics a suivi une courbe ascendante depuis la libération et a encore augmenté au cours de l'année 1949. L'effort beaucoup plus considérable qu'il faudra faire en 1950 a nécessité la création de nouveaux services, l'adaptation de différents cadres organiques aux modifications survenues dans les besoins du service et le renforcement des effectifs dans les limites des cadres.

En raison de l'exécution de l'important programme routier de 1950, un cadre temporaire spécial a été institué au sein de l'Administration des Routes. Ce cadre comporte 149 emplois dont 62 sont réservés au nouveau Service des Autoroutes.

Le cadre temporaire pour l'année 1949 prévoit en outre un certain nombre d'extensions de cadre (toutefois moins important), notamment en faveur de la Direction du Personnel, de la Direction du Contentieux, du Bureau de Topographie et de Photogrammetrie, du Service de la Vesdre, de l'Administration de l'Urbanisme... Signalons enfin la réorganisation de l'Administration de la Navigation intérieure et la création d'un service spécial rattaché au Service Social du Département en vue de l'exploitation du restaurant du Residence Palace.

Toutes ces mesures ont donné lieu, au cours de l'année 1949, au recrutement de plus de 500 agents, de sorte que l'effectif total du Département dépasse actuellement 7.100 unités (total du cadre 7.597 agents) dont environ 2/3 sont des agents temporaires. Les possibilités de recrutement restent limitées spécialement en ce qui concerne le personnel technique (ingénieurs, dessinateurs). Trente-quatre jeunes ingénieurs temporaires ont cependant été recrutés en 1949, ce qui constitue un succès important. Certains d'entre eux font actuellement leur service militaire.

La mise en exécution du vaste programme de 1950 nécessitera toutefois de nouveaux recrutements et l'extension provisoire de certains cadres.

Dans le domaine du personnel, il convient aussi de signaler la régularisation à titre définitif de certains agents temporaires entrés en service avant 1938, les mesures spéciales prises en faveur de certains surveillants, lors de leur promotion au grade de conducteur des travaux ainsi que pour certains rédacteurs âgés du Département auxquels le barème IV B a été accordé.

Einde 1949, stonden 56 vaste leidende ambtenaren van het Hoofdbestuur (tot en met de graad van bestuurssecretaris) op de Franse taalrol, tegen 48 op de Nederlandse taalrol. Begin 1949 waren deze getallen 58 voor de Franse en 47 voor de Nederlandse taalrol. Bij benoemingen en bevorderingen tot die ambten zal er verder naar gestreefd worden een rechtvaardiger evenwicht op taalgebied tot stand te brengen. In verband met de regularisatie-examens, is er tevens rekening gehouden met de voorschriften van de wet op het gebruik der talen, bij het bepalen van het aantal, voor elke taalrol, bij het Hoofdbestuur te begeven vaste betrekkingen voor al de categorieën van het Rijkspersoneel.

III. — Bestrijding der werkloosheid.

De uitzonderingstoestand, waarin het land zich sedert meer dan een jaar bevindt, eist dat in 1950 de grootst mogelijke krachtsinspanning worde gedaan om aan ons volk arbeid en welstand te verschaffen.

Voor elk milliard, dat aan openbare werken wordt besteed, zal vermoedelijk voor één jaar aan 8.000 man werk kunnen bezorgd worden, nl. 5.000 man rechtstreeks op het werk en 3.000 man in de aanverwante bedrijven (grondstoffen en materieel). Door opnieuw werk te verschaffen aan technici, bedienden en werklieden, doet de Staat daarenboven, voor elke uitgave van één milliard, een besparing van zowat 200 millioen aan werklozensteun, en verhoogt hij zijn inkomen met een nog groter bedrag aan verhoogde directe en indirecte belastingen.

De regering doet een grote krachtsinspanning om de kleine en middelgrote werken te bevoordelen en om aan talrijke hangende dossiers van provincie- en gemeentewerken een vaste subsidietoezegging te kunnen bezorgen.

De kleinere werken slorpen immers het best de werkloosheid op.

Men heeft op het einde van 1949 een grote krachtsinspanning gedaan om de kredieten voor de openbare werken vast te leggen. Men is daarin geslaagd voor circa 90 t.h. De kredieten voor 1949 bedroegen globaal 4.500 millioen. De overeenstemmende kredieten werden voor 1950 opgevoerd tot 7.900 millioen, waarvan ongeveer 1.000 millioen moet afgetrokken worden voor onteigeningen, wat netto 6.900 millioen geeft voor werken. Indien wij bij dit laatste bedrag de toelagen en voorschotten voegen, die zullen toegestaan worden aan Provincies en Gemeenten, dan komen wij tot ongeveer 8 milliard voor openbare werken, wat een verdubbeling van de nationale inspanning betekent ten opzichte van 1949.

IV. — Mogelijkheden voor dit programma.

De vraag moet gesteld worden, of het Bestuur der Openbare Werken bij machte zal zijn, het technisch en administratief werk te verrichten voor een programma van dergelijke omvang. Mits de werkwijze enigszins soepeler te maken en het personeel doelmatiger te verdelen zal het bestuur een dergelijke inspanning kunnen doen, te meer daar sommige aanpassingen van personeel zijn gebeurd zoals boven vermeld is.

Fin 1949, 56 fonctionnaires dirigeants de l'administration centrale (jusqu'au grade de secrétaire d'administration inclus) étaient inscrits au rôle français, pour 48 inscrits au rôle néerlandais. Au début de 1949, ces chiffres étaient de 58 pour le rôle français et de 47 pour le rôle néerlandais. Lors des nominations et des promotions dans ce cadre, on poursuivra la réalisation d'un équilibre plus juste sur le plan linguistique. En ce qui concerne les examens de régularisation, il a été tenu compte des prescriptions de la loi sur l'emploi des langues, dans la détermination du nombre d'emplois définitifs à conférer dans chaque rôle à l'Administration centrale pour toutes les catégories du personnel de l'Etat.

III. — Résorption du chômage.

La situation exceptionnelle dans laquelle se trouve notre pays depuis plus d'un an, exige que le plus grand effort possible soit fait en 1950 pour procurer à notre population du travail et du bien-être.

Pour chaque milliard consacré à des travaux publics, on pourra probablement fournir du travail pendant toute une année à 8.000 ouvriers dont 5.000 seront occupés sur les chantiers même et 3.000 dans les industries connexes (matières premières et matériel). En remettant au travail des techniciens, des employés et des ouvriers, l'Etat réalise un surplus, pour chaque dépense d'un milliard, une économie de l'ordre de 200 millions de francs d'allocations de chômage et augmente ses revenus d'un montant plus important encore en raison des rentrées d'impôts directs et indirects. Le gouvernement fait un grand effort pour favoriser les petits travaux et les travaux d'une importance moyenne et pour réserver une promesse ferme de subsides à de nombreux dossiers en suspens, relatifs à des travaux provinciaux et communaux. Ce sont, en effet, les petits travaux qui sont les plus indiqués pour résorber le chômage.

De grands efforts ont été faits à la fin de l'année 1949 pour engager les crédits relatifs aux travaux publics de l'Etat. On y a réussi pour environ 90 p.c. Le montant global des crédits pour 1949 était de 4.500 millions. Les crédits correspondants pour 1950 ont été portés à 7.900 millions dont environ 1.000 millions seront absorbés par les expropriations, un montant net de 6.900 millions restant ainsi disponible pour les travaux. Si on ajoute à ce dernier montant les subsides et les avances de fonds qui seront accordés aux provinces et aux communes, on arrive à une somme d'environ 8 milliards pour les travaux publics, soit le double de l'effort national consenti en 1949.

IV. — Possibilités de réalisation de ce programme.

Il y a lieu de se demander si l'Administration des Travaux Publics sera capable de réaliser le travail technique et administratif requis par un programme de cette ampleur. A condition d'assouplir quelque peu la méthode de travail et de répartir plus judicieusement le personnel, l'Administration pourra fournir un pareil effort, d'autant plus qu'il a été procédé à certaines adaptations de personnel ainsi qu'il a été dit plus haut.

Een andere vraag is, of de grondstoffen in voldoende hoeveelheden ter beschikking zullen zijn en of de prijzen niet zullen stijgen. Deze zaak werd nagegaan in het departement, en men verzekert, dat wij op dit gebied gerust mogen zijn. Van begin 1950 af wordt contrôle gehouden op de bereikte resultaten en ook op de toestand van het aannemersbedrijf. Wat de werkkrachten zelf betreft, beoogt men vooral de ongeschoolden te werk te stellen. Ongeveer 70.000 man van deze categorie zijn immers zonder werk.

Er bestaat dus een grote kans om verscheidene tienduizenden werklozen opnieuw te werk te stellen, vooral ongeschoolden.

Naarmate het tempo der werken versnelt, zal de economische en ook financiële contrôle worden verscherpt. Op financieel gebied is de contrôle van de vastleggingen en betalingen maand per maand ingericht voor 1950. De betrokken diensten voorzien niet, dat de verwezenlijking van het programma hierdoor kan worden geschaad.

Uit budgetair oogpunt, werd er ten eerste naar gestreefd in de voorziene kredieten slechts posten op te nemen, die werkelijk kunnen uitgevoerd of vastgelegd worden.

In de parlementaire bescheiden betreffende de begroting van buitengewone uitgaven zijn twee soorten kredieten vermeld: de betalingskredieten en de vastleggingskredieten. De eerste zijn 8 milliard groot, de tweede kunnen gaan tot 14 milliard. De bedoeling is een grotere continuïteit in de programma's van openbare werken te brengen, met daarbij de mogelijkheid het volume te verhogen of het tempo te versnellen, zo de conjunctuur zulks vraagt. Zodoende tracht men het éénjarig karakter der begrotingen overeen te brengen met de noodzakelijke continuïteit in de politiek van openbare werken.

Een andere methode, om de continuïteit met groter zekerheid te bereiken, is het oprichten van fondsen. Er wordt in de eerste plaats gedacht aan een Wegenfonds, omdat, op het gebied van de wegen, het probleem vooral van structurele aard is, en dat het ontworpen programma in ieder geval moet worden uitgevoerd.

V. — Spreiding der openbare werken.

In verband met de bestrijding der werkloosheid en het verbeteren van de structuur van het openbaar domein verwijzen wij naar de tabellen nummers 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 25.

De cijfers geven aan wat in het verleden werd verwezenlijkt en wat in de onmiddellijke toekomst kan gedaan worden, ter bestrijding der werkloosheid in iedere provincie. Uw Commissie dringt er op aan, dat openbare werken bij voorkeur zouden uitgevoerd worden in de streken, waar er meest werkloosheid heerst, zonder de structurele werken elders in het land te verwaarlozen.

Une autre question est celle de savoir si les matières premières seront disponibles en quantités suffisantes et si on n'enregistrera pas de hausse des prix. Depuis le début de 1950, on procède au contrôle des résultats obtenus ainsi que de la situation du marché des entreprises. Pour ce qui est de la main-d'œuvre proprement dite, on envisage avant tout l'emploi d'ouvriers non qualifiés. En effet, environ 70.000 de ceux-ci sont sans travail.

Il existe de grandes possibilités de remettre au travail plusieurs dizaines de milliers de chômeurs, notamment les ouvriers non qualifiés.

A mesure que s'accélérera le rythme des travaux, le contrôle financier sera renforcé. Sur le plan financier, le contrôle des engagements et des paiements se fera mois par mois en 1950. Les services intéressés ne prévoient pas que la réalisation du programme en souffrira. Du point de vue budgétaire, on s'est efforcé spécialement de ne prévoir que des postes pouvant réellement être exécutés ou engagés.

Les documents parlementaires concernant le budget des dépenses extraordinaires comportent deux sortes de crédits: les crédits de paiement et les crédits d'engagement. Les premiers s'élèvent à 8 milliards, les autres peuvent atteindre 14 milliards. Le but poursuivi est d'assurer une plus grande continuité dans le programme des travaux publics tout en réservant la possibilité d'en augmenter le volume et d'en accélérer le rythme, si la conjoncture le demande. On s'efforce donc de concilier le caractère annuel des budgets avec la continuité indispensable à la politique des travaux publics.

Une autre méthode permettant d'assurer cette continuité avec plus de certitude encore consiste dans la création de fonds. On envisage en premier lieu la constitution d'un Fonds des Routes parce que, dans le domaine des routes, le problème est surtout d'ordre structurel et que le programme envisagé doit, de toute façon, être exécuté.

V. — Répartition des travaux publics.

Pour ce qui est du problème de la résorption du chômage et de l'amélioration de la structure du domaine public, nous nous référons aux tableaux n^{os} 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 25.

Les chiffres montrent ce qui a été réalisé dans le passé et ce qui pourra être fait dans un avenir immédiat, pour la résorption du chômage par province. Votre Commission insiste pour que dans l'exécution des travaux publics on favorise les régions où le chômage est le plus prononcé, tout en tenant compte de l'urgence des travaux structurels dans les autres régions du pays.

B. — WEGEN

- I. — Het programma voor de Rijkswegen.
- II. — Algemeen wegennet en modern verkeer.
- III. — Gebreken van onze wegen :
 - a) fundering en bekleding;
 - b) dwars- en lengteprofiel;
 - c) breedte van de weg en wegdekken;
 - d) belemmeringen op de weg;
 - e) structuur van het wegennet.
- IV. — Hoe moet ons wegennet aangelegd worden.
 - 1° Een algemeen aanlegplan is noodzakelijk;
 - 2° Noodzakelijke technische verbeteringen :
 - a) het wegdek;
 - b) dwarsprofiel en lengteprofiel;
 - c) breedte der wegen;
 - d) wegnemen van belemmeringen op de weg;
 - e) moderniseren van de structuur van ons net.
- V. — Het financieel probleem.
- VI. — Rentabiliteit van beleggingen in wegenbouw.
 - 1° besparing aan materieel;
 - 2° besparing aan motorbrandstof;
 - 3° tijdbesparing;
 - 4° besparingen door minder ongevallen.
- VII. — Verkeersveiligheid :
 - a) signalisatie;
 - b) wegcode;
 - c) nieuwe wetgeving inzake wegsignalisatie;
 - d) publiciteit langs de wegen;
 - e) voorrang in de agglomeraties;
 - f) speciale veiligheidsmaatregelen voor de voetgangers en wielrijders;
 - g) opvoedingsmaatregelen.
- VIII. — Herklassering der wegen.

WEGEN**I. — Het programma voor de Rijkswegen.**

In 1949 beliepen de uitgaven in verband met de rijkswegen :

gewone begroting fr.	333.403.745
buitengewone begroting	501.410.000 (1)
oorlogsschade	169.650.000

De verdeling per provincie is vermeld in de tabel nummer 5.

De moderniseringswerken aan ons rijkswegennet werden in 1949 vooral uitgevoerd aan onze grote hoofdverkeerswegen. De voornaamste reden hiervoor was de aanpassing aan het steeds groeiende verkeer op deze wegen,

1) De som van 949.000.000 fr., die ook aangegeven is voor de buitengewone begroting, heeft betrekking op de kredieten voor deze begroting, met inbegrip van de autowegen en onteigeningen.

B. — ROUTES

- I. — Programme relatif aux routes de l'Etat.
- II. — Réseau routier général et circulation moderne.
- III. — Défauts de nos routes :
 - a) Fondation et revêtement;
 - b) profil longitudinal et transversal;
 - c) largeur de la route et des revêtements;
 - d) entraves à la circulation;
 - e) structure du réseau routier.
- IV. — Comment aménager notre réseau routier.
 - 1° Un plan général d'aménagement est nécessaire;
 - 2° Améliorations techniques nécessaires :
 - a) le revêtement;
 - b) profil transversal et profil longitudinal;
 - c) largeur des routes;
 - d) suppression des entraves à la circulation;
 - e) modernisation de la structure de notre réseau.
- V. — Le problème financier.
- VI. — Rentabilité des investissements ayant pour objet la construction de routes.
 - 1° économie de matériel;
 - 2° économie de carburant;
 - 3° économie de temps;
 - 4° économie résultant de la diminution du nombre des accidents.
- VII. — Sécurité de la circulation :
 - a) signalisation;
 - b) code de la route;
 - c) législation nouvelle en matière de signalisation routière;
 - d) publicité le long des routes;
 - e) priorité dans les agglomérations;
 - f) mesures de sécurité spéciales pour les piétons et les cyclistes;
 - g) mesures éducatives.
- VIII. — Reclassement de la voirie.

ROUTES.**I. — Programme relatif aux routes de l'Etat.**

En 1949, les dépenses affectées aux routes de l'Etat étaient les suivantes :

budget ordinaire fr.	333.403.745
budget extraordinaire	501.410.000 (1)
dommages de guerre	169.650.000

La répartition par province est indiquée au tableau n° 5.

Les travaux de modernisation de notre réseau de routes de l'Etat exécutés en 1949 intéressaient surtout nos grandes routes axiales. La raison principale en était l'accroissement constant du trafic sur ces routes et, en second

(1) La somme de 949.000.000 fr. donnée également pour le budget extraordinaire se rapporte aux crédits accordés pour ce budget, y compris les autoroutes et expropriations.

maar in de tweede plaats het feit dat de dossiers voor aanbesteding klaar waren. Men is immers slechts in Mei 1949 begonnen met het programma voor dat jaar, en men wou de voornoemde kredieten vastleggen vóór 1 Januari 1950, waarin men trouwens is geslaagd dank zij een buitengewone inspanning van de administratie, waarvoor de Commissie van Openbare Werken van de Senaat haar trouwens hulde brengt. Met de kredieten van 1949 zullen binnen enkele maanden 300 km. hoofdverkeerswegen in orde gebracht zijn.

Het programma voor 1950 voorziet de voortzetting der werken aan deze grote verkeerswegen, die de hoofdstad verbinden met de belangrijke centra van ons land. Er werd een algemeen plan van aanleg opgemaakt, lopend over 5 jaar. (zie tabel n° 26) waarvan dit jaar, wat de uitvoering betreft, feitelijk de inzet is.

Men heeft bij het opmaken van dit plan rekening gehouden met de orde van dringendheid, met de financiële mogelijkheden, en de mogelijkheden inzake werkrachten, uitrusting en materialen.

In dit vijfjarenplan zijn ook opgenomen de voltrekking en de aanleg van autowegen en nieuwe wegen ten einde ons wegennet in overeenstemming te brengen met de moderne eisen van het wegverkeer.

Wij staan voor een feitelijke toestand, die wij niet kunnen ontgaan. De structuur van ons wegennet beantwoordt niet meer aan het modern motorrijtuigenverkeer. Wij hebben te kiezen, ofwel de normale evolutie van het verkeer volgen, en dan stelt zich de dwingende noodzakelijkheid dadelijk een groots wegenplan uit te voeren, ofwel de evolutie van het verkeer niet volgen, en dan blijven wij op het gebied der wegen bij onze nabuurlanden ten achter.

Het moderniseren van ons wegennet is niet alleen een conjunctureel probleem, het is ook een noodzakelijkheid op structureel gebied. Tabel 1 geeft de toestand van ons huidig rijkswegennet volgens de bekleding. Tabel 4 geeft de huidige en voorgaande kredieten aan. Kaart n° 3 geeft aanduidingen nopens de nodige breedten.

II. — Algemeen wegennet en modern verkeer.

Het wegverkeer nam de laatste jaren een zodanige uitbreiding, dat het past andermaal onze volle aandacht te wijden aan ons Belgisch wegennet.

In een tijdspanne van twintig jaar is het aantal voertuigen meer dan verdubbeld, zoals blijkt uit onderstaande cijfers :

	<i>Autos, cars en bussen</i>	<i>Vracht wagens.</i>	<i>Motor- rijwielten.</i>	<i>Fietsen.</i>
1928	79.884	40.444	39.287	1.713.935
1948	179.230	125.739	108.641	2.781.460
verhogings- coëfficiënt	2,25	3,10	2,76	1,62

Niet alleen het aantal is hoger, ook de verkeerssnelheid is merkkelijk gestegen.

lieu, le fait que les dossiers d'adjudication étaient prêts. On n'a d'ailleurs entamé le programme de cette année qu'en mai 1949 et on voulait engager ces crédits avant le 1^{er} janvier 1950, ce qui a d'ailleurs réussi grâce à un effort extraordinaire de l'Administration, auquel la Commission des Travaux Publics du Sénat rend d'ailleurs hommage. D'ici quelques mois, grâce aux crédits de 1949, 300 km. de routes axiales auront été aménagées.

Le programme de 1950 prévoit la continuation des travaux effectués à ces grand' routes reliant la capitale aux centres importants de notre pays. Un plan général d'aménagement, portant sur 5 ans (voir tableau n° 26) a été élaboré. Pour ce qui concerne son exécution, cette année en marque en fait le début.

Il a été tenu compte, dans l'établissement de ce plan, de l'ordre d'urgence, des possibilités financières et des possibilités dans le domaine de la main-d'œuvre, de l'équipement et des matériaux.

Ce plan de 5 ans prévoit, d'autre part, l'achèvement et la construction d'autoroutes et de nouvelles routes, afin de mettre notre réseau routier en harmonie avec les exigences modernes de la circulation routière.

Nous nous trouvons devant une situation de fait à laquelle nous ne pouvons échapper. La structure de notre réseau routier ne répond plus aux besoins du transport moderne par route. Nous avons à choisir : ou bien suivre l'évolution normale de la circulation, et dans ce cas, il faudra de toute urgence entamer l'exécution d'un vaste plan de voirie, ou bien ne pas suivre l'évolution de la circulation et alors, nous nous laisserons distancer, dans le domaine des routes, par les pays voisins.

La modernisation de notre réseau routier n'est pas seulement un problème conjuncturel, elle constitue également une nécessité sur le plan structurel.

Le tableau n° 1 donne le classement de nos routes de l'Etat suivant leur revêtement. Le tableau n° 4 donne les crédits actuels et antérieurs. La carte n° 3 indique les largeurs nécessaires.

II. — Réseau routier général et circulation moderne.

La circulation routière a pris ces dernières années une extension telle qu'il convient une fois de plus d'accorder toute notre attention à notre réseau routier belge.

Sur une période de vingt ans, le nombre des véhicules a plus que doublé, ainsi qu'il ressort des chiffres ci-dessous.

	<i>Autos, autocars et autobus.</i>	<i>Camions.</i>	<i>Moto- cyclettes.</i>	<i>Vélos.</i>
1928	79.884	40.444	39.287	1.713.935
1948	179.230	125.739	108.641	2.781.460
Coëfficiënt d'augment.	2,25	3,10	2,76	1,62

Non seulement il y a augmentation du nombre de véhicules, mais leur vitesse a notablement augmenté.

Daarbij zijn de eenheden (vooral vrachtwagens en bussen) veel zwaarder dan vroeger.

Het gemiddelde verkeer stijgt dan ook nog sneller dan het aantal voertuigen. Zo was in 1928 het dagverkeer op het Belgisch Rijkswegennet 597 ton, in 1948 uitgegroeid tot 1.900 ton, d.i. 3,18 maal zo groot als twintig jaar geleden.

Wij voegen hieraan toe dat meest al onze rijkswegen niet werden gebouwd voor de auto, de brede en zware vrachtwagens, noch berekend zijn voor de huidige snelheid en verkeersdichtheid.

Het gebrek aan overeenstemming tussen verkeer en toestand van de weg werd nog vergroot door onvoldoende onderhoud, vooral tijdens de oorlog maar ook daarna. Wij hebben immers na de oorlog eerst de oorlogsschade moeten herstellen en nu, vijf jaar na de oorlog, wordt pas aangevangen met rationele aanleg.

De feiten bewijzen trouwens dit gebrek.

Er is geen voldoende veiligheid meer voor voetgangers, fietsers en autogebruikers. Dit blijkt uit de chronische belemmeringen op onze hoofdwegen en het groot aantal ongevallen in het land (in België zijn 17 ongevallen met dodelijke afloop per 100 miljoen km. afgelegde weg, in de U.S.A. zijn er 5 op 100 miljoen km.). Andere feiten zijn de abnormale hoge onderhoudskosten van ons wegennet en de hoge slijtage van de voertuigen zelf.

* * *

Ons wegennet met verhard dek, kunnen wij indelen als volgt, volgens het administratief beheer er van :

1) Rijkswegen	9.125 km.
2) Provinciewegen	1.570 km.
3) Gemeentewegen :	
a) buurtwegen van groot verkeer	11.817 km.
b) gewone buurtwegen	25.000 km.
c) stadswegen	15.000 km.

Een typisch en algemeen kenmerk van ons wegennet is de overdreven ongelijksoortigheid. Dit gebrek vindt zijn oorsprong zowel in de ongelijke historische ontwikkeling der wegen als in het gebrek aan coördinatie bij de aanleg van die wegen.

III. — Gebreken van onze wegen.

a) *Fundering en bekleding.* — Onder de 9.125 km. rijkswegen zijn er nog 23 % zonder fundering. Wat de verharde gemeentewegen betreft, zijn er nog meer dan 95 % zonder fundering of bekleed met oude keien. Dergelijke bekledingen voldoen niet meer aan de eisen van een modern vervoer en vergen zulkdanige onderhoudskosten, dat veel gemeenten geen reserve meer kunnen aanleggen voor verbetering en modernisering van hun wegen.

En outre, les unités (surtout les camions et les autobus) sont beaucoup plus lourds que précédemment.

De ce fait, le trafic moyen augmente plus rapidement encore que le nombre de véhicules. Ainsi, le trafic journalier sur le réseau routier belge, qui était de 597 tonnes en 1928, s'est élevé, en 1948, à 1.900 tonnes, soit 3,18 fois plus qu'il y a vingt ans. Ajoutons à cela que la plupart du temps, nos routes de l'Etat n'ont pas été construites pour des autos, pour des camions larges et lourds, ni conçus en fonction des vitesses et des densités actuelles de la circulation.

Le manque d'équilibre entre le trafic et l'état de la route a encore été aggravé par un entretien insuffisant, pendant, mais également après la guerre. En effet, nous avons d'abord dû, après la guerre, réparer les dommages de guerre et actuellement, cinq ans après la guerre, on entame seulement, sur des bases rationnelles, la construction de routes.

Les faits prouvent d'ailleurs l'existence de cette lacune.

La sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes est insuffisante. Les encombrements chroniques qui se produisent sur nos grand' routes et le grand nombre d'accidents enregistrés dans le pays, le démontrent. (Il survient, en Belgique, 17 accidents mortels par 100 millions de km. parcourus, contre 5 par 100 millions de km. aux U.S.A.) D'autres faits sont les frais d'entretien anormalement élevés de notre réseau routier, ainsi que l'usure rapide des véhicules.

* * *

On peut subdiviser comme suit, d'après leur gestion administrative, nos routes pourvues d'un revêtement dur :

1) Routes de l'Etat	9.125 km.
2) Routes provinciales	1.570 km.
3) Routes communales :	
a) chemins vicinaux de grande communication	11.817 km.
b) chemins vicinaux ordinaires	25.000 km.
c) voirie urbaine	15.000 km.

Une caractéristique typique et générale de notre réseau routier réside dans son hétérogénéité exagérée. Ce défaut trouve son origine tant dans l'évolution historique des routes que dans le manque de coordination lors de leur construction.

III. — Défauts de nos routes.

a) *Fondation et revêtement.* — Parmi les 9.125 km. de routes de l'Etat, il en est encore 23 % qui n'ont pas de fondations. En ce qui concerne les chemins communaux empierrés, plus de 95 % de ceux-ci n'ont pas de fondation ou sont revêtus de vieux pavés. De tels revêtements ne répondent plus aux exigences de la circulation moderne et nécessitent des frais d'entretien tels que beaucoup de communes n'ont plus la possibilité de constituer des réserves en vue de l'amélioration et de la modernisation de leur voirie.

b) *Dwars- en lengteprofiel.* — Vele wegen, zelfs hoofdwegen, bieden in hun dwars- en langsprofiel een groot gebrek aan homogeniteit. De te kleine straal in de bochten (1.000 typische gevallen voor de rijkswegen alleen), de onvoldoende zichtbaarheid in de draaiën en op de toppen, de ontoereikende zijdelingse hellingen en verbredingen in de bochten, het gemis van geleidelijke overgang bij wijziging van richting, zijn zovele kenmerken die niet passen bij een modern autoverkeer.

c) *Breedte van de weg en de wegdekken.* — Onze wegen zijn in het algemeen te smal. Dit is wel het grootste gebrek van ons wegennet. Onze grote wegen, genummerd van 1 tot 10, die straalgewijs van uit de hoofdstad het hele land bestrijken, zijn in de eerste plaats merkbaar te smal voor het verkeer dat ze moeten opnemen. Op heden is het verhard gedeelte meestal minder dan 9 meter breed, terwijl deze wegen een rijvlak van 14 meter zouden moeten hebben.

Een groot aantal rijkswegen hebben slechts 6 meter breedte en zullen moeten gebracht worden op 7 of 9 meter en in sommige gevallen op 10,5 m. rijbreedte. Wat de secundaire wegen betreft, zal voor een groot gedeelte de wegbekleding van 3 meter of minder moeten gebracht worden op 6 meter.

d) *Belemmeringen op de wegen.* — Het verkeer wordt op verscheidene plaatsen belemmerd door plaatselijke vernauwingen of smalle doortochten in de bewoonde kommen (274 typische gevallen voor de rijkswegen alleen). Deze belemmeringen veroorzaken opstoppingen, tijdsverlies en verkeersongevallen.

Daarbij komen nog de versperring van het verkeer aan beweegbare bruggen (68 voor de staatswegen alleen) en de talrijke spooroverwegen (532 alleen voor de rijkswegen).

Verder ondergaat het vervoer langs de weg belemmeringen door de aanwezigheid van rails in het wegvlak. Er zijn op dit ogenblik nog 1.390 km. rijkswegen met spoorlijnen op de weg, waardoor grote moeilijkheden ontstaan voor het verbreden van de weg en waardoor de onderhoudskosten merkbaar hoger oplopen, namelijk wanneer de spoorlijnen in het rijvlak liggen.

e) *Structuur van het wegennet.* — Alhoewel ons wegennet reeds zeer dicht is, zijn de hoofdwegen onderling niet voldoende verbonden. Een leemte van belang is het gebrek aan dwarsverbindingen tussen sommige grote wegen. Er zijn ook te weinig omleidingen rond de centra.

De structuur van ons wegennet is in het verleden te uitsluitend opgevat geworden als stervormig uitstralend van de grote centra. De uitbreiding van woongelegenheden, van handel en nijverheid, gebeurde de laatste decennia hoofdzakelijk in de ruimte tussen de grote wegen. Het huidige vervoer moet dan ook gemakkelijker in verscheidene richtingen kunnen plaats vinden.

b) *Profil longitudinal et transversal.* — De nombreuses routes, et même des grand'routes présentent dans leur profil transversal et longitudinal, un grave défaut d'homogénéité. Le rayon trop faible des courbes, (1.000 cas typiques pour les seules routes de l'Etat), la visibilité insuffisante dans les virages et au sommet des côtes, l'insuffisance des devers et de l'élargissement dans les virages, l'absence de raccordements dans les changements de direction, sont autant de caractéristiques qui ne conviennent pas au trafic automobile moderne.

c) *Largeur de la route et des revêtements.* — Nos routes sont, en général, trop étroites. C'est bien là le plus grand défaut de notre réseau routier. Nos grand'routes, numérotées de 1 à 10 et rayonnant, à partir de la Capitale, dans tout le pays, sont manifestement trop étroites pour le trafic qu'elles doivent absorber. Actuellement, la partie pourvue d'un revêtement a, la plupart du temps, moins de 9 mètres de largeur, alors que ces routes devraient avoir une chaussée de 14 mètres.

Un grand nombre de routes de l'Etat n'ont que 6 mètres de largeur. Ce chiffre devra être porté à 7 ou 9 mètres et, dans certains cas, à 10,5 m. Pour ce qui est des routes secondaires, la largeur de leur revêtement devra être portée, pour une grande partie d'entre elles, de 3 mètres à 6 mètres au moins.

d) *Entraves à la circulation.* — La circulation est entravée en divers endroits par des rétrécissements locaux ou par des traverses trop étroites dans les agglomérations (274 cas typiques pour les seules routes de l'Etat). Ces entraves provoquent des embouteillages de la route, des pertes de temps et des accidents de la circulation.

A cela s'ajoutent l'arrêt de la circulation aux ponts mobiles (68 pour les seules routes de l'Etat) et les nombreux passages à niveau (532 pour les seules routes de l'Etat).

En outre, la circulation routière est entravée du fait de la présence de rails sur la route. Il existe encore actuellement 1.390 km. de routes de l'Etat avec voies ferrées. Il en résulte de grandes difficultés pour l'élargissement de ces routes et une augmentation notable des frais d'entretien, notamment lorsque les voies ferrées se trouvent sur la chaussée.

e) *Structure du réseau routier.* — Bien que notre réseau routier soit déjà très serré, les grands'routes ne sont pas reliées entre elles d'une manière satisfaisante. L'absence de liaisons transversales entre certaines grand'routes constitue une lacune grave. Il existe aussi trop peu de détournements permettant d'éviter les agglomérations.

La structure de notre réseau routier a été conçue dans le passé d'une manière trop absolue comme devant rayonner dans toutes les directions à partir des grands centres. L'extension des agglomérations, du commerce et de l'industrie, s'est principalement effectuée, au cours des dernières décades, dans l'espace compris entre les grands'routes. La circulation actuelle doit donc pouvoir s'effectuer facilement dans diverses directions.

Niettegenstaande de grote dichtheid van het wegennet in ons land, zijn er toch streken waar te weinig wegen zijn en waar dan ook een krachtinspanning zal moeten gedaan worden, om de bestaande wegen dringend te verbeteren en aan te vullen. Wij noemen hier het Noorden van Oost-Vlaanderen, het Noorden van West-Vlaanderen, het Noord-Westen van Henegouwen, het Noord-Oosten van Brabant, Limburg, en sommige plaatsen aan onze Zuidgrens.

Bij bovengemelde gebreken moet vermeld worden : het onvolledig en ongelijkvormig signalisatiesysteem, het gebrek aan fietspaden (slechts op 1.600 km. van de 9.125 km. rijkswegen) en de onveiligheid op verschillend gebied, waarover wordt gehandeld in hoofdstuk VII, blz. 16.

IV. — Hoe moet ons wegennet aangelegd worden?

1° Een algemeen aanlegplan is noodzakelijk.

De vernieuwing en aanpassing van het wegennet kan niet gebeuren door onsamenhangende en stuksgewijze verwezenlijkingen. Er moet over heel het land een net van wegen worden bepaald langswaar het verkeer rationeel in alle richtingen kan lopen.

Dit net zou in de eerste plaats omvatten de huidige rijkswegen en provinciewegen. Verder zou dit net aangevuld worden met buurtwegen.

Daar vele gewone buurtwegen een groot verkeer moeten dragen, zal hier geen onderscheid mogen gemaakt worden tussen de twee soorten buurtwegen.

De voornaamste grondslag voor de herklassering van een weg of liever voor zijn overname door de Staat zal niet alleen het huidig verkeer op die weg moeten zijn, maar ook het verkeer in de buurt er van.

De laatste verkeerstelling zal hieromtrent nuttige gegevens verschaffen.

Wat de breedte van het rijvlak betreft, is de theoretische norm, trouwens internationaal aangenomen, dat men voor een maximum-debiet per uur van 600 voertuigen en minder, 7 meter ($2 \times 3,5$) moet hebben; voor een maximum-debiet boven 600 voertuigen per uur zou een rijvlak van 14 meter (2×7) nodig zijn.

Daar men bij het bepalen van het algemeen aanlegplan moet rekening houden met de economische noodwendigheden van de toekomst, zal men voor iedere streek nagaan de evolutie van de handel en nijverheid en de soort van vervoer, die daarmee verband houdt. Men moet ook rekening houden met de demografische evolutie en het aantal wagens per honderd inwoners. In België is er een auto per 24 inwoners. In de U.S.A., Frankrijk en Engeland zijn er in verhouding meer voertuigen.

Men zal in België steunen op één automobiel per 14 inwoners of 7 wagens per honderd inwoners.

En dépit de la grande densité du réseau routier de notre pays, il y a encore des régions où il y a trop peu de routes et où, par conséquent, il faudra faire un effort pour améliorer et compléter d'urgence les routes existantes. Citons le nord de la Flandre orientale, le nord de la Flandre occidentale, le nord-ouest du Hainaut, le nord-est du Brabant, le Limbourg et certaines régions de notre frontière sud.

Aux défauts précités, il faut ajouter : le système de signalisation incomplet et dépourvu d'uniformité, le manque de pistes cyclables (on ne compte que 1.600 km. de pistes cyclables sur nos 9.125 km. de routes de l'Etat) et l'insécurité dans divers domaines, dont il est question au chapitre VII, p. 16.

IV. — Comment aménager notre réseau routier?

1° Un plan général d'aménagement est nécessaire.

Le renouvellement et l'adaptation de notre réseau routier ne peut se faire au moyen de réalisations incohérentes et partielles. Il faut établir le projet d'un réseau de routes couvrant tout le pays et permettant d'écouler le trafic d'une façon rationnelle dans toutes les directions.

Ce réseau devrait comprendre tout d'abord les routes de l'Etat et les routes provinciales actuelles. Ce réseau serait complété par les chemins vicinaux.

Beaucoup de chemins vicinaux ordinaires ayant à écouler une circulation intense, on ne pourra pas faire de différence entre les deux espèces de chemins vicinaux.

Le critère essentiel pour le reclassement d'un chemin, ou, pour sa reprise par l'Etat, devra être non seulement le trafic actuel sur ce chemin, mais également le trafic s'effectuant dans son voisinage.

Le dernier recensement de la circulation fournira, à cet égard, des bases utiles.

En ce qui concerne la largeur de la chaussée, la norme théorique, adoptée d'ailleurs internationalement, est qu'on doit disposer, pour un débit maximum par heure de 600 véhicules ou moins, d'une largeur de 7 mètres ($2 \times 3,5$); pour un débit maximum supérieur à 600 véhicules par heure, il faudrait prévoir une chaussée de 14 mètres (2×7).

Etant donné que, lors de l'établissement du plan général d'aménagement, il faudra tenir compte des nécessités économiques de l'avenir, il y aura lieu d'étudier l'évolution du commerce et de l'industrie dans chaque région et en déduire la nature du trafic qui s'y rapporte. Il faudra tenir compte, en outre, de l'évolution démographique et du nombre de voitures par cent habitants. En Belgique, on compte une voiture automobile par 24 habitants. Aux U.S.A., en France et en Grande-Bretagne, il y a proportionnellement plus de voitures. On se basera, en Belgique, sur la proportion de une voiture automobile par 14 habitants, soit 7 voitures par cent habitants.

2° Noodzakelijke technische verbeteringen.

a) *Het wegdek.* — De keibestrating moet zoveel mogelijk afgeschaft worden en vervangen door een samenhangend monoliet wegdek. Deze oplossing biedt de grootste weerstand aan sleet en tijd, en is daarbij veruit de goedkoopste. Voor volledige vernieuwing gebruike men altijd cementbeton. Tarmacadam en asphaltbeton kunnen voordelig gebruikt worden voor de bedekking (3 tot 5 cm.) van oude bestrating, wanneer dit plaveisel als goede fundering kan dienst doen.

Daar waar monoliet-betonwegen worden aangelegd en de kassei wordt uitgebroken, zal men deze stenen afstaan aan de gemeenten voor de wegen van plaatselijk belang.

Nieuwe wegdekken in kasseiwerk zullen voortaan nog alleen aangelegd worden in de bebouwde kommen waar zulks nodig blijkt voor de grondcanalisatie's en de spoorlijnen in het rijvlak. In 't algemeen zal men dan mozaïekbekleding verkiezen boven de grote kassei terwille van de prijs en het effener vlak.

Een betonnen wegdek is niet alleen goedkoper, maar het onderhoud is onbeduidend. Kasseiwerk vergt integendeel veel onderhoud.

Door stelselmatig onze wegen te vernieuwen door middel van een goede cementbetonbekleding van 20 cm. dikte maken wij wegen, die een halve eeuw zullen meegaan. Het is de enige methode om binnen enkele jaren in ons land een degelijk wegennet te verkrijgen.

b) *Dwarsprofiel en lengteprofiel.* — Het komt er hier op aan te normaliseren en eenvormige eigenschappen aan de weg te geven ten einde het verkeer eenvormiger te maken. De normalisatiewerken betreffen vooral: groter stralen voor de bochten, geleidelijker overgangen naar de rechte delen, verbredingen en zijdelingse hellingen in de bochten, verbeteren van de zichtbaarheid op de toppen.

c) *Breedte der wegen.* — Het verbreden der wegen is veruit het meest ingewikkelde vraagstuk. Wanneer het gaat om een plaatselijke vernauwing, zijn de onteigeningskosten niet groot. Wanneer het om hele groepen huizen gaat zal het dikwijls voordeliger zijn de weg te splitsen.

d) *Wegnemen van belemmeringen op de weg.* — De spooroverwegen moeten, waar het kan, afgeschaft worden. Beweegbare bruggen moeten overal waar het mogelijk is, worden vervangen door vaste bruggen. Wat de spoorlijnen in het rijvlak betreft, deze moet men stelselmatig wegnemen zodra dit mogelijk is. Trams op de wegen zullen mettertijd vervangen worden door soepeler vervoermiddelen.

e) *Moderniseren van de structuur van ons net.* — Het programma op korte termijn is er op gericht de bestaande wegen aan te passen aan het modern verkeer.

2° Améliorations techniques nécessaires.

a) *Le revêtement.* — Les pavés doivent, autant que possible, être enlevés et remplacés par un revêtement monolithe continu. Cette solution est la meilleure au point de vue de la résistance à l'usure et au temps et elle est de loin la plus économique. Pour un renouvellement complet, il y aura toujours lieu d'employer le béton de ciment. L'emploi du tarmacadam ou du béton asphaltique peut être avantageux pour le revêtement (de 3 à 5 cm.) d'un vieux pavage, lorsque celui-ci constitue une bonne fondation.

Là où l'on construira des routes en béton monolithes, le pavé étant enlevé, on cèdera ces pavés aux communes qui s'en serviront pour les chemins d'intérêt local. Désormais, on n'établira plus de nouveaux revêtements en pavés que dans les agglomérations où ce revêtement s'avère nécessaire par la présence de canalisations souterraines et de voies ferrées installées sur la chaussée. En général, on donnera la préférence au revêtement mosaïqué plutôt qu'aux gros pavés, eu égard au prix et à la plus grande régularité de la surface carrossable.

Le revêtement en béton n'est pas seulement meilleur marché: son entretien est insignifiant. Les pavés, par contre, exigent de nombreux travaux d'entretien.

En renouvelant systématiquement nos routes, grâce à l'établissement d'un bon revêtement en béton de ciment de 20 cm. d'épaisseur, nous obtiendrons des routes qui résisteront pendant un demi-siècle. C'est la seule méthode qui puisse nous permettre de disposer dans notre pays, d'ici quelques années, d'un réseau routier convenable.

b) *Profil transversal et profil longitudinal.* — Il s'agit de normaliser et de donner à la route des caractéristiques uniformes, afin de rendre le trafic lui-même plus uniforme. Les travaux de normalisation comportent en ordre principal: l'agrandissement du rayon des courbes, plus de gradation dans le raccordement des courbes aux sections droites, l'élargissement des virages et l'établissement de devers, l'amélioration de la visibilité au sommet des côtes.

c) *Largeur des routes.* — L'élargissement des routes pose le problème de loin le plus complexe. Lorsqu'il s'agit d'un rétrécissement local, les frais d'expropriation ne sont guère élevés. Lorsqu'il s'agit de groupes de maisons, il sera souvent plus avantageux de dédoubler la route.

d) *Suppression d'entraves à la circulation.* — Les passages à niveau doivent être supprimés dans la mesure du possible. Les ponts mobiles seront remplacés, autant que possible, par des ponts fixes. Quant aux voies ferrées établies sur la route même, il faudra les enlever systématiquement dès qu'il sera possible de le faire. Les tramways circulant sur les routes finiront par être remplacés par des moyens de transport plus souples.

e) *Modernisation de la structure de notre réseau.* — Le programme à court terme prévoit l'adaptation des routes existantes à la circulation moderne. Outre les

Buiten de 300 km. rijkswegen, die met de vastgelegde kredieten van 1949 in orde worden gebracht, voorziet de administratie het moderniseren van onderstaand aantal kilometers voor de eerstvolgende jaren (zie ook tabel n° 26).

						Totaal v° 5 jaar.
	1950	1951	1952	1953	1954	
Lengte in km.	417	338	251	320	257	1.583
Uitgaven in millioenen	2.000	1.750	1.500	1.250	1.000	7.500

Het programma op lange termijn betreft vooral de aanleg van autowegen, om op die wegen het groeiend verkeer te kunnen opnemen. (Zie tabel n° 26.)

V. — Het financiële probleem.

Er zou gemiddeld per jaar door de Staat 1.500 miljoen moeten besteed worden voor de rijkswegen en 1.500 miljoen voor de autowegen, provincie- en gemeentewegen.

Een totaal van drie milliard overheidsuitgaven zou dus volgens het algemeen bestuur der wegen jaarlijks nodig zijn om ons wegennet op het peil te brengen van de moderne eisen. De kredieten moeten voldoende zijn en onafgebroken worden besteed. Wij hebben immers al te dikwijls ondervonden dat de buitengewone kredieten voor openbare werken niet volledig werden vastgelegd en vaak als een reserve moesten dienen voor andere uitgaven.

Daar de kredieten éénjarig zijn, gingen er veel verloren voor de openbare werken en hebben wij in het verleden te veel werken half uitgevoerd en deze daarna jaren lang renteloos laten liggen en soms laten vervallen. Dit gebrek aan continuïteit heeft aan de Staat veel extra-uitgaven berokkend.

Voor dergelijke werken, die in twee of drie fasen worden afgewerkt, zijn de technische en administratieve kosten minstens het dubbel van het normale. Gebrek aan continuïteit in de werken doet ook de prijzen stijgen, want de aannemers zullen zich geen modern materieel aanschaffen zo zij niet zeker zijn dit materieel te kunnen afschrijven in een bepaald aantal jaren.

De continuïteit is absoluut nodig in onze wegenpolitiek. Daarom moet er nu eenmaal ernstig aan gedacht worden opnieuw een speciaal wegfonds op te richten.

VI. — Rentabiliteit van de beleggingen in wegenbouw.

Er zijn allerhande redenen om belangrijke beleggingen in de wegenbouw te wettigen.

Het groeiend verkeer, de slechte toestand onzer wegen, het gebrek aan veiligheid zijn niet de enige.

Op sociaal gebied opent de deugdelijkheid van de weg verdere mogelijkheden van beter en gezonder wonen, van herwaardering der regionale en lokale goederen, van gemakkelijker verplaatsingsmogelijkheden en dienvolgens

300 km. de routes de l'Etat améliorés au moyen des crédits engagés pour 1949, l'Administration prévoit la modernisation du nombre suivant de km. pour les prochaines années (voir aussi tableau n° 26).

						Total p° les 5 années
	1950	1951	1952	1953	1954	
Longueur en km.	417	338	251	320	257	1.583
Dépenses en millions	2.000	1.750	1.500	1.250	1.000	7.500

Le programme à long terme prévoit notamment la construction d'autoroutes destinées à absorber le trafic en augmentation constante.

V. — Le problème financier.

L'Etat devrait consacrer par an en moyenne 1.500 millions pour les routes de l'Etat et 1.500 millions pour les autres routes : autoroutes, routes provinciales et communales. Un total de 3 milliards de dépenses par an serait donc nécessaire, selon la Direction Générale des Routes, pour que notre réseau routier puisse répondre aux nécessités actuelles.

Les crédits doivent être suffisants et utilisés d'une façon ininterrompue. Il est en effet arrivé trop souvent que les crédits extraordinaires pour travaux publics n'étaient pas engagés complètement et devaient souvent servir de réserves en vue d'autres dépenses. Les crédits étant annuels, beaucoup d'entre eux ont été perdus pour les travaux publics et nous avons, dans le passé, exécuté à moitié trop de travaux qui sont restés improductifs pendant des années ou, parfois, ont été abandonnés. Ce manque de continuité a valu à l'Etat beaucoup de dépenses supplémentaires. Pour de tels travaux, exécutés en deux ou trois phases, les frais d'ordre technique et administratif sont au moins le double de la normale. L'interruption des travaux fait, d'autre part, monter les prix, car les entrepreneurs ne se procureront pas du matériel moderne sans avoir la certitude de pouvoir l'amortir dans un délai raisonnable.

La continuité est indispensable dans notre politique des routes. C'est pourquoi il est temps de penser sérieusement à recréer un fonds spécial des routes.

VI. — Rentabilité des investissements ayant pour objet la construction de routes.

Il y a toute une série de raisons qui justifient d'importants investissements dans la construction des routes.

L'augmentation du trafic, le mauvais état de nos routes, l'insécurité ne sont pas les seules raisons.

Sur le plan social, la qualité des routes ouvre de nouvelles perspectives d'amélioration des conditions de logement aux points de vue matériel et hygiénique, de revalorisation des biens régionaux et locaux, ainsi que des

ontlasting der grote centra. Betere en veiliger wegen brengen meer comfort en betere bestaansmogelijkheden voor iedereen.

Soepelheid en gemak in de verkeersmogelijkheden over de wegen zijn factoren van een bloeiend toerisme. De wegtransportnijverheid is daarbij een economische factor van belang. In de automobielnijverheid is 7 milliard frank belegd; het Belgisch autopark vertegenwoordigt een waarde van 28 milliard frank. Het personeel, werklieden en bedienden, werkzaam in constructie, montage, herstel, onderhoud en besturen van auto's en vrachtwagens, is 245.000 eenheden groot, d.i. één zevende van onze werknemers.

Er is echter meer. De slechte wegen belasten ons wegvervoer met extra-uitgaven voor materiaal, brandstof en tijdverlies, die zo groot zijn dat deze extrakosten alleen de beleggingen in wegenbouw wettigen.

Hierna geven wij beschouwingen en berekeningen die bewijzen dat rationele beleggingen in wegenbouw, voor het land in zijn geheel genomen, niet alleen een nuttige plaatsing zijn, maar een winstgevende zaak. Goede wegen geven volgende besparingen :

1° Besparing van materieel.

Op een weg met goed rolvlak is er :

- a) *minder sleet aan de banden* (gladder rolvlak, minder remmen en versnellen) ;
- b) *minder sleet aan de motor* (minder reprises, minder starten, minder veranderen van snelheid) ;
- c) *minder sleet aan chassis en carrosserie.*

Men heeft proefondervindelijk vastgesteld :

- dat een grote auto 7 jaar meegaat op hobbelige en 10 jaar op vlakke wegen ;
- dat een kleine auto 5 jaar meegaat op hobbelige en 10 jaar op vlakke wegen ;
- dat vrachtwagens 10 jaar meegaan op hobbelige en 15 jaar op vlakke wegen.

Wanneer men de prijzen dezer voertuigen gemiddeld en respectievelijk stelt op 120.000, 60.000 en 150.000 fr., dan geeft een eenvoudige berekening een jaarlijkse vermindering van afschrijving van 5.200 fr. voor de zware auto's, van 6.000 fr. de lichtere auto's en 5.000 fr. voor de vrachtauto's.

Voor het globaal autopark van 300.000 voertuigen geven degelijke wegen een besparing, voor de private sector, van 1.500 miljoen frank per jaar.

possibilités d'amélioration de la circulation et de débouchement des grands centres. Des routes meilleures et plus sûres donneront à chacun plus de confort et de meilleures conditions d'existence.

La souplesse des possibilités de la circulation routière et les facilités qu'elle procure constituent des facteurs déterminants d'un tourisme florissant. L'industrie de transports par route est en outre un facteur économique important. 7 milliards de francs sont investis dans l'industrie automobile. Le parc automobile belge représente une valeur de 28 milliards de francs. Le personnel ouvrier et employé occupé dans la construction, le montage, la réparation, l'entretien et la conduite des voitures automobiles s'élève à 245.000 unités, soit un septième de nos travailleurs.

Mais il y a plus. Le mauvais état des routes grève nos transports routiers de dépenses supplémentaires de matériel, de carburant et de frais dus aux pertes de temps. Ces dépenses supplémentaires sont si élevées qu'elles seules, elles justifient les investissements dans la construction des routes. Nous citons ci-après des considérations et des calculs qui prouvent que des investissements rationnels dans la construction de routes constituent pour le pays pris dans son ensemble, non seulement un placement utile, mais une affaire lucrative. De bonnes routes permettent de faire les économies suivantes :

1° Economie de matériel.

Sur une route présentant une bonne voie carrossable on constate :

- a) *moins d'usure des pneus* (voie carrossable unitaire, moins de freinages et d'accélération) ;
- b) *moins d'usure du moteur* (moins de reprises, moins de démarrages, de changements de vitesse) ;
- c) *moins d'usure du châssis et de la carrosserie.*

On a établi expérimentalement :

- qu'une grosse auto résiste 7 ans sur une voie à roulement inégale et 10 ans sur une voie unie ;
- qu'une petite auto résiste 5 ans sur une voie à roulement inégale et 10 ans sur une voie unie ;
- qu'un camion résiste 10 ans sur une voie de roulement inégale et 15 ans sur une voie unie.

Si l'on adopte pour le prix de ces véhicules les moyennes respectives de 120.000, 60.000 et 150.000 francs, un simple calcul donne une réduction annuelle de l'amortissement de 5.200 fr. pour les autos lourdes, de 6.000 fr. pour les autos plus légères et de 5.000 fr. pour les camions.

Pour l'ensemble de notre parc automobile de 300.000 véhicules, des routes convenables représentent pour le secteur privé une économie de 1.500 millions de francs par an.

2° Besparing van brandstof.

Omtrent de besparing van brandstof, door het verbeteren der wegen, werden reeds veel proeven gedaan in de U.S.A., Duitsland, Engeland, Frankrijk en Zwitserland. Sommige proefnemingen gaven een verschil van verbruik van 50 %. Nemen wij echter normale gevallen. Een commissie in Zwitserland, belast met het onderzoek van benzine-verbruik vóór en na het moderniseren der wegen in dat land, heeft bevonden dat gemiddeld 2 liter per 100 km. werd uitgespaard, d.i. 14 %.

Wanneer wij voor België slechts een besparing nemen van 10 %, dan zou dit geringer verbruik een jaarlijkse besparing geven van 70.000.000 liter of ongeveer 365 miljoen frank per jaar.

3° Tijdsbesparing.

De factor van tijdsbesparing is van afwisselend belang en daarbij moeilijk in cijfers om te zetten. Het is echter mogelijk een redelijke schatting te doen voor huurwagens en vrachtwagens, waar de tijdsbesparing kan uitgedrukt worden in looncijfers. In Frankrijk rekent men 10 %, in Engeland 15 % tijdsbesparing, op een verbeterde weg, tegenover de oude toestand. Indien wij voor België slechts 10 % nemen voor vrachtwagens en taxis, dan heeft men op 10 milliard frank lonen een besparing van 1 milliard frank.

4° Besparingen door minder ongevallen.

Wij spreken dus alleen van de materiële schade, al is het behoeden van mensenlevens en het besparen van lichamelijk leed een eerste plicht.

Statistieken bewijzen dat op plaatsen waar een nieuwe weg de oude verving, de vermindering van het aantal ongevallen 80 % kan bereiken. In Zwitserland is na het verbeteren der hoofdwegen het aantal en belang der ongevallen met 33 % gedaald.

Wij kunnen gerust aannemen dat in België na dit verbeteren onzer wegen, zoals dit door onze Algemene Directie der Wegen wordt opgevat, het aantal en belang der verkeersongevallen met 25 tot 30 % zal dalen.

Op een uitgave van 1 milliard per jaar voor het herstel van schade bij verkeersongevallen, zal dus een besparing van 250 tot 300 miljoen gedaan worden.

Alleen voor de vier aangehaalde punten zal dus tezamen een besparing van 3 milliard kunnen bereikt worden. Zonder te gewagen van andere voordelen, mag dus verklaard worden dat het kapitaal, belegd in vernieuwing van ons wegennet, 100 procent renderend zal zijn. Volgens de Algemene Directie der Wegen zou 3 milliard per jaar, gedurende minstens vijf jaar, volstaan om het beoogde doel te bereiken. Na enkele jaren zou de uitgave verminderen, terwijl de besproken besparingen zouden blijven bestaan.

2° Economie de carburant.

En ce qui concerne les économies de carburant résultant de l'amélioration des routes, de nombreuses expériences ont été effectuées aux U.S.A., en Allemagne, en Angleterre, en France et en Suisse. Certaines expériences ont révélé une différence de consommation de 50 %. Mais contentons-nous d'envisager des cas normaux. Une commission suisse chargée de l'étude de la consommation d'essence avant et après la modernisation des routes de ce pays, a constaté que l'économie réalisée était de 2 litres aux cent kilomètres en moyenne, soit 14 %.

Si nous adoptons comme chiffre d'économie, pour la Belgique, 10 %, cette diminution de consommation représenterait une économie annuelle de 70.000.000 de litres, soit environ 365 millions de francs par an.

3° Economie de temps.

Le facteur économie de temps est d'une importance variable et il est par conséquent difficile de le transposer en chiffres. Il est toutefois possible de faire une évaluation raisonnable pour les voitures de louage et les camions, l'économie de temps pouvant, dans ces cas, être exprimée en valeur de salaires. En France, on évalue à 10 % et en Angleterre, à 15 %, l'épargne de temps réalisée sur une route améliorée, par rapport à la situation antérieure. Si, pour la Belgique, nous nous arrêtons au chiffre de 10 % pour les camions et les taxis, on obtient, sur un total de salaires de 10 milliards de francs, une économie de 1 milliard de francs.

4° Economies résultant de la diminution du nombre d'accidents.

Nous n'envisageons donc que les dommages matériels, bien que la sauvegarde des vies humaines et le souci d'éviter les souffrances physiques constituent un devoir primordial.

Des statistiques prouvent que là où une nouvelle route a remplacé l'ancienne, le nombre d'accidents s'est réduit dans une proportion qui peut atteindre 80 %. En Suisse, après l'amélioration des grands-routes, le nombre et l'importance des accidents ont diminué de 33 %. Nous pouvons être assurés qu'en Belgique, après l'amélioration de nos routes telle qu'elle est conçue par la Direction Générale des Routes, le nombre et l'importance des accidents diminuera de 25 à 30 %.

Sur une dépense de 1 milliard par an pour la réparation des dommages résultant d'accidents de la circulation, on réaliserait donc une économie de 250 à 300 millions.

Pour les quatre points cités, on pourra donc réaliser une économie totale de 3 milliards. Sans parler d'autres avantages, on peut donc affirmer que le capital investi dans le renouvellement de notre réseau routier sera rentable à 100 pour cent. Suivant la Direction Générale des Routes, 3 milliards par an pendant au moins cinq ans suffiraient à atteindre le but poursuivi. Après quelques années, la dépense diminuerait, alors que les économies en question subsisteraient.

VII. — Verkeersveiligheid.

De wegen moeten niet alleen technisch goed verzorgd zijn wat fundering, bekleding, breedte- en lengteprofiel betreft, er moeten ook maatregelen genomen worden opdat de veiligheid van de autobestuurders, de fietsers en de voetgangers zo groot mogelijk zou wezen.

a) *Signalisatie.*

De Belgische wegsignalisatie, volstrekt noodzakelijke aanvulling van de in het geschiktmakingsplan voorziene moderniseringswerken, vertoont nog steeds een onvolledig en heterogeen karakter.

Het is derhalve volstrekt nodig, niet alleen dat ze wordt aangevuld, maar ook genormaliseerd en aangepast aan de behoeften van een steeds drukker wordend verkeer. Er zijn nieuwe gedeeltelijke bepalingen opgenomen in een nieuwe Internationale Overeenkomst, die in Augustus 1949 te Genève werd opgesteld en die door België werd goedgekeurd. De Algemene Directie der Wegen overweegt de Belgische signalisatie in 1950 aan die nieuwe bepalingen aan te passen.

b) *Wegcode.*

Verder wordt ook het reglement op de verkeerspolitie herzien.

De werkzaamheden van de Commissie, die zich met deze herziening bezighoudt onder het voorzitterschap van de h. Directeur-Generaal der Wegen, zijn thans zeer gevorderd, zodat het nieuw reglement in de loop van 1950 zal kunnen verschijnen.

In dit reglement zal rekening worden gehouden met de nieuwe bepalingen van de Internationale Overeenkomst van 1949.

c) *Nieuwe wetgeving inzake wegsignalisatie.*

In de huidige wetgeving ter zake is er een belangrijke leemte. Voor het regelen van de bevoegdheid voor het plaatsen van de wegsignalisatie bestaan er inderdaad geen andere wettelijke teksten dan die van het decreet van 14 November 1789 en van de wet van 16-24 Augustus 1790, waarbij aan de gemeentelijke macht de zorg wordt opgedragen, te waken voor de veiligheid en het gemak van doorgang op de openbare wegen in het algemeen.

De ontwikkeling van het verkeer heeft de lasten van de signalisatie zodanig verzaard, dat zij de begrotingsmogelijkheden van de gemeenten dikwijls te boven gaan.

Hieruit volgen tal van nalatigheden, waaraan in het algemeen belang een einde dient gemaakt door de verplichtingen en de verantwoordelijkheden inzake signalisatie nader te omschrijven.

Dienovereenkomstig heeft de Algemene Directie der Wegen een nieuwe wetgeving uitgewerkt, die steunt op drie grote principes :

VII. — Sécurité de la circulation.

Les routes ne doivent pas seulement être techniquement bonnes aux points de vue des fondations, du revêtement, du profil longitudinal et transversal, il faut aussi prendre toutes les mesures qui s'imposent pour assurer autant que possible la sécurité des automobilistes, des cyclistes et des piétons.

a) *Signalisation.*

La signalisation routière belge, complément indispensable des travaux de modernisation prévus au plan d'aménagement, présente encore un caractère incomplet et hétérogène.

C'est pourquoi il est indispensable, non seulement de la compléter, mais de la normaliser et de l'adapter aux besoins d'une circulation toujours plus intense. Des dispositions partiellement nouvelles sont prévues dans une nouvelle Convention internationale qui a été élaborée à Genève en août 1949 et à laquelle la Belgique a adhéré. L'adaptation de la signalisation belge à ces nouvelles dispositions est envisagée en 1950 par la Direction Générale des Routes.

b) *Code de la route.*

D'autre part, le règlement sur la police de roulage est également en revision.

Les travaux de la Commission qui procède à cette revision, sous la présidence de M. le Directeur Général des Routes, sont actuellement très avancés et permettront que le nouveau règlement sorte dans le courant de 1950.

Ce règlement tiendra compte également des dispositions nouvelles de la Convention Internationale de 1949.

c) *Législation nouvelle en matière de signalisation routière.*

La législation actuelle en la matière présente une grave lacune. Il n'existe en effet pour régler la compétence en matière de placement de la signalisation routière, d'autres textes légaux que ceux faisant l'objet du décret du 14 novembre 1789 et de la loi des 16-24 août 1790, attribuant au pouvoir municipal le soin de veiller à la sûreté et à la commodité du passage sur les voies publiques en général.

Le développement de la circulation a augmenté les charges de la signalisation dans une proportion telle qu'elles dépassent souvent les possibilités budgétaires des communes.

Il en résulte de nombreuses incuries auxquelles, dans l'intérêt général, il importe de mettre fin en précisant les obligations et les responsabilités en matière de signalisation.

La Direction générale des routes a en conséquence élaboré une nouvelle législation basée sur trois principes essentiels :

1° De overheid, die de weg beheert, moet in het vervolg de lasten dragen van gans de wegsignalisatie, behoudens bepaalde uitzonderingen, onder meer de tekens betreffende de overwegen die ten laste van de exploitant van de spoorweg komen, en de politietekens (of tekens van plaatselijk belang) die door de gemeentebesturen mogen worden geplaatst in samenwerking met de overheid, die de openbare weg beheert, en met toestemming van deze.

2° Het niet voorhanden zijn of de gebrekkigheid van de tekens bindt de verantwoordelijkheid niet van de overheid of van het organisme, waarop het plaatsen rust. Dit principe vloeit hieruit voort dat, eensdeels, het wegverkeer op het gezicht en niet door tekens geschiedt en, anderdeels, de weggebruiker steeds moet meester zijn van zijn snelheid. Uitzonderingen zijn evenwel voorzien, telkens als het teken volstrekt noodzakelijk is voor de veiligheid.

3° Aan de Minister van Openbare Werken wordt de macht tot controle en tot ambtshalve optreden verleend om het hoofd te bieden aan het in gebreke blijven van een bestuur of van een organisme waaraan de signalisatie is opgedragen. De Minister van Verkeerswezen bezit dezelfde macht inzake de installaties op het domein van de spoorweg waarover zijn bevoegdheid zich uitstrekt.

d) *Publiciteit langs de wegen.*

Het ongepast karakter van een zekere publiciteit werd nog verergerd door de opkomst van producten die het licht weerkaatsen.

De Algemene Directie der Wegen meent dat deze producten langs de wegen enkel mogen worden gebruikt voor de tekens die betrekking hebben op de veiligheid van het verkeer.

In die zin werd een wetstekst opgesteld.

e) *Voorrang in de agglomeraties.*

Het vraagstuk der prioriteit wordt thans erg betwist. Het vonnis van het Verbrekingshof heeft de dubbelzinnigheid aangetoond van het huidig Reglement op de Verkeerspolitie. Volgens deze reglementen bestaan er hoofd- en secundaire wegen. Voor de andere wegen, die niet uitdrukkelijk voorzien zijn, is de prioriteit van rechts de regel.

De ingewikkeldheid van deze voorschriften is een klaarblijkelijke bron van ongevallen, vooral in de agglomeraties waar de dichtheid van het verkeer voortdurend toeneemt.

Het zou ongetwijfeld van groot belang zijn een eenvormig en eenvoudig reglement op te leggen, dat zonder twijfel zou kunnen toegepast worden door al de weggebruikers, hetzij zij de streek kennen of niet.

De prioriteit van rechts is, in dat opzicht, een eenvoudige en eenvormige regel, maar zij heeft het groot nadeel de voorrang te verlenen aan een weggebruiker, die uit

1° Le pouvoir gestionnaire de la route doit assumer à l'avenir les charges de toute la signalisation routière, hormis certaines exceptions prévues, notamment les signaux concernant les passages à niveau à charge de l'exploitant de la voie ferrée et les signaux de police (ou d'intérêt local) qui peuvent être placés par les administrations communales, avec le concours des autorités gestionnaires de la voie publique et moyennant leur autorisation.

2° L'absence ou la défectuosité des signaux n'engage pas la responsabilité de l'autorité ou de l'organisme à qui incombe le placement. Ce principe découle du fait que, d'une part, la circulation routière se fait à vue et non par signaux et que, d'autre part, l'usager de la route ne peut jamais perdre la maîtrise de sa vitesse. Toutefois, des exceptions sont prévues, chaque fois que le signal est indispensable à la sécurité.

3° Le contrôle et l'intervention d'office sont confiés au Ministre des Travaux Publics, pour parer à la défaillance d'une administration ou d'un organisme ayant la charge de la signalisation. Le Ministre des Communications possède le même pouvoir en ce qui concerne les installations établies sur le domaine du chemin de fer auquel s'étend sa compétence.

d) *Publicité le long des routes.*

Le caractère inopportun de certaines publicités a été accentuée par l'apparition de produits réfléchissant la lumière.

La Direction Générale des Routes estime que l'usage de ces produits doit être réservé le long des routes aux signaux intéressant la sécurité de la circulation.

Un texte législatif a été élaboré dans ce sens.

e) *Priorité dans les agglomérations.*

La question de la priorité est actuellement fort débattue. L'arrêt de la Cour de Cassation a montré l'ambiguïté du Règlement actuel sur la Police du Roulage. D'après ces règlements, il existe des voies principales et des voies secondaires. Pour les autres voies, non explicitement prévues, la priorité de droite est de règle.

La complication de ces règles est une source évidente d'accidents, partiellement dans les agglomérations où la densité de la circulation augmente sans cesse.

Il y aurait évidemment un intérêt considérable à imposer une règle uniforme et simple susceptible d'être appliquée sans hésitation par tous les usagers de la route, qu'ils connaissent la localité ou non.

La priorité absolue de droite est une de ces règles simples et uniformes, mais elle présente l'inconvénient majeur de donner la priorité à tout usager débouchant d'une

een weg met secundair karakter komt, boven een weggebruiker die op een hoofdweg rijdt.

Een regel, die even eenvoudig en even eenvormig is, en die deze nadelen uitschakelt, is die van de prioriteit van links. Volgens het Bestuur der Wegen biedt deze regel technisch voordelen boven de prioriteit van rechts. Ongelukkig is hij niet toepasselijk in landen, waar het verkeer rechts houdt, en België heeft zich aangesloten bij de nieuwe internationale overeenkomst van 1949, die uitdrukkelijk de regel inhoudt van de prioriteit van rechts in de landen waar het verkeer rechts geschiedt; het is dus thans niet mogelijk de prioriteit van links aan te nemen. Deze regel zou slechts kunnen aangenomen worden voor zover de naburige landen hem op hun beurt zouden aannemen, en dit in het kader van een nieuwe internationale overeenkomst.

In deze omstandigheden zou, volgens het Directie der Wegen, de oplossing er in bestaan de regel der prioriteit van rechts aan te nemen als algemene regel, en er uitzonderingen op te voorzien, opgedrongen door plaatselijke omstandigheden en het bepaald hoofdkarakter van zekere wegen. Het nieuwe Reglement op de verkeerspolitie zal in deze zin opgesteld worden.

f) *Speciale veiligheidsmaatregelen voor de voetgangers en de wielrijders.*

De systematische verbreding van de rijwegen stelt het ernstig probleem van de veiligheid der voetgangers en wielrijders.

De Algemene Directie der Wegen is zich volkomen van die kwestie bewust en heeft dan ook een programma van verbreding der aardebaan van de wegen voorbereid om aan de voetgangers en de wielrijders de nodige ruimte te kunnen laten.

De voor het aankopen van gronden vereiste tijd heeft het evenwel niet mogelijk gemaakt die aardebaanverbredingen samen met de rijwegverbredingen te verwezenlijken; het kwam er vooral op aan onze wegen goed berijdbaar te maken en de problemen volgens hun dringendheid op te lossen.

In afwachting dat de rijwielpaden en stroken worden afgelegd, waarin wegens de aardebaanverbredingen niet onmiddellijk kon voorzien worden, denkt de Algemene Directie der Wegen, de veiligheid van de wielrijders en van de voetgangers te verzekeren door aan *beide* zijden van de rijweg een rijstrook van 1 m. aan te leggen, die van de rijweg zal gescheiden zijn door een geveerde streep, waarvan de kleur afsteekt tegen die van de rijweg.

g) *Opvoedingsmaatregelen.*

De veiligheid van het wegverkeer hangt niet alleen af van de technische hoedanigheden der wegen, maar ook, en wellicht nog in grotere mate, van de stipte inachtneming van de verkeersregelen. Samen met de technische aanpassing zouden dus alle geschikte maatregelen moeten getroffen worden voor een degelijke opleiding van de weggebruikers.

voie secondaire sur l'usager circulant sur une voie principale.

Une règle simple et uniforme, qui élimine ces inconvénients, est celle de la priorité de gauche. Elle présente techniquement, d'après la Direction générale des Routes, des avantages sur la priorité de droite. Malheureusement, elle ne s'applique dans aucun pays où la circulation se fait à droite et la Belgique a adhéré à la nouvelle convention internationale d'août 1949, qui prévoit explicitement la priorité de droite dans les pays où la circulation se fait à droite; il n'est donc pas possible actuellement d'adopter la priorité de gauche. Cette règle ne pourrait être adoptée que pour autant que les pays voisins l'adoptent à leur tour, dans le cadre d'une nouvelle convention internationale.

Dans ces conditions, la solution, d'après la Direction générale des Routes, consiste à adopter la priorité de droite comme règle générale et de prévoir des exceptions imposées par les conditions locales et le caractère principal de certaines voiries. C'est dans ce sens que le nouveau règlement de la Police de roulage sera rédigé.

f) *Mesures de sécurité spéciales pour les piétons et les cyclistes.*

L'élargissement systématique des chaussées pose le grave problème de la sécurité des piétons et des cyclistes. Cette question n'a pas échappé à l'attention de la Direction générale des Routes qui a élaboré un programme d'élargissement des plate-formes des routes, pour réserver l'espace indispensable à la circulation des piétons et des cyclistes.

Le temps nécessaire aux acquisitions de terrains n'a pas permis toutefois de réaliser partout ces élargissements de plate-forme simultanément avec l'élargissement des chaussées; il fallait avant tout décongestionner nos routes et résoudre les problèmes par ordre d'urgence.

En attendant la réalisation des pistes et des accotements, que les élargissements de plate-forme n'ont pas permis de prévoir immédiatement, la Direction générale des Routes compte assurer la sécurité des cyclistes et des piétons en réservant, *de chaque côté de la chaussée*, une zone de circulation de 1 m. séparée de la chaussée par une bande de couleur tranchante sur celle du revêtement.

g) *Mesures éducatives.*

La sécurité de la circulation routière dépend, non seulement des qualités techniques des routes, mais aussi et peut-être dans une plus large mesure, de l'observance stricte des règles de la circulation. Parallèlement à l'aménagement technique, il convient donc de prendre toutes les mesures propres à instruire les usagers de la route.

De Algemene Directie der Wegen had in haar begroting van 1949 reeds een krediet opgenomen voor het verwezenlijken van opvoedingsmaatregelen. Deze kredieten werden gebruikt voor het publiceren van brochures ten behoeve van de autobestuurders en voetgangers, en voor het inrichten van een Week van het Wegverkeer in de Brusselse agglomeratie. Deze maatregelen hebben veel bijval geogst, wat bewijst dat zij doelmatig zijn en dat het publiek er belang in stelt.

Belangrijke kredieten (Art. 30-6 van de gewone begroting) die in 1950 door de Algemene Directie der Wegen gevraagd worden, beogen het intensifiëren van die maatregelen (brochures, weken van wegverkeer, maken van opvoedende films).

VIII. — Herclassering der Wegen.

Sinds jaren spreekt men van het herklasseren der Belgische wegen. De huidige classificatie is immers verouderd en beantwoordt niet meer aan het werkelijk verkeer. De provinciewegen kunnen in 't algemeen bij de grote verkeerswegen gerekend worden. Wat de gemeentewegen betreft, beantwoordt de huidige classificatie niet meer aan de functie die ze vervullen. Er zijn gewone buurtwegen die een veel groter verkeer moeten dragen dan zogenaamde buurtwegen van groot verkeer.

Daarbij is het herstel van de secundaire wegen de laatste jaren fel verwaarloosd, soms bij gebrek aan geldmiddelen in arme gemeenten, en meest nog, vooral de laatste jaren, bij gebrek aan kredieten vanwege de subsidiërende overheden.

Daar waar herstellingswerken uitgevoerd werden, heeft men er tot hertoe vanwege het Centraal Bestuur te weinig oog voor gehad, om de technische uitvoering in overeenstemming te brengen met de aanpalende grote wegen of de wegen van aanpalende gemeenten. Het onderzoek was vooral gericht op het al dan niet toekennen van toelagen. Het is trouwens opvallend dat voor de gesubsidieerde werken alleen de dienst van Stedebouw tussendebeide komt, zonder dat de Algemene Directie der Wegen iets van de verbeteringen afweet. Het is dan ook niet te verwonderen dat ons wegennet, gecontroleerd door twee afzonderlijke staatsdiensten, zo weinig uniformiteit vertoont.

Tussen de 9.125 km. staatswegen liggen 40.000 km. wegen van de ondergeschikte besturen, wegen met onvoldoende verharding. Deze wegen zijn dikwijls de onontbeerlijke dwarsverbindingen tussen de grote verkeersaders.

De tegenwoordige rijkswegen zijn afzonderlijke wegen die ieder naar een bepaalde richting uitstralen van een centraal punt uit, zonder enig onderling verband. Het geheel van de huidige rijkswegen kan men bezwaarlijk een « net » van wegen noemen, vermits het nodig verband ontbreekt.

La Direction générale des Routes avait déjà prévu dans son budget de 1949 un crédit pour la réalisation de mesures éducatives. Ces crédits ont été affectés à la publication de brochures à l'usage des automobilistes et des piétons et à l'organisation d'une semaine de la circulation dans l'agglomération bruxelloise. Ces mesures ont rencontré un plein succès qui est garant de l'intérêt qu'y porte le public et de leur efficacité.

Des crédits plus importants (art. 30/6 du Budget ordinaire) sollicités par la Direction générale des Routes en 1950, prévoient l'intensification de ces mesures (brochures, semaines de circulation, réalisation de films éducatifs).

VIII. — Reclassement de la voirie.

Depuis des années, on parle du reclassement de la voirie belge. La classification actuelle est en effet vieillie et ne répond plus aux réalités de la circulation. Les routes provinciales peuvent en général être comptées parmi les grands-routes. Quant aux routes communales, la classification actuelle ne correspond plus au rôle qu'elles jouent. Il est des chemins vicinaux ordinaires sur lesquels la circulation est beaucoup plus importante que sur les soi-disant chemins de grande communication.

En outre, la réfection des routes secondaires a été, ces dernières années, fort négligée, parfois en raison du manque de moyens pécuniers des communes, mais souvent en raison du manque de crédits consentis par les autorités accordant les subsides.

Là où des travaux de réfection ont été exécutés, l'Administration Centrale n'a, jusqu'à présent, pas assez veillé à ce que leur exécution technique soit mise en concordance avec les grands-routes voisines ou avec les routes des communes limitrophes. L'examen des demandes portait d'abord sur l'octroi de subsides ou sur leur refus. Il est d'ailleurs frappant que pour les travaux subsidiés, seul le service de l'Urbanisme intervienne, sans que la Direction générale des Routes soit le moins du monde au courant des améliorations. Dès lors, il ne faut pas s'étonner que notre réseau routier, contrôlé par deux services de l'Etat différents, présente aussi peu d'uniformité.

Entre les 9.125 km. de routes de l'Etat se trouvent 40.000 km. de routes dépourvues d'un revêtement convenable relevant des Administrations subordonnées. Ces dernières routes constituent souvent les voies de raccordement transversales entre les grandes artères.

Les routes actuelles de l'Etat sont plutôt des routes séparées qui rayonnent chacune dans une direction déterminée à partir d'un point central, et indépendantes les unes des autres. Il est présomptueux d'appeler « réseau » l'ensemble des routes actuelles de l'Etat, étant donné que le lien nécessaire entre ces routes fait totalement défaut.

Wanneer men de wegen wil afstemmen op het huidig verkeer, moet dit verband hersteld worden door het scheppen van een werkelijk « net » van wegen met zoveel mogelijk dezelfde technische kenmerken.

De enige goede herklassering der wegen moet voorafgegaan zijn door het bepalen van een « net » van wegen langswaar een rationeel groot verkeer in alle richtingen normaal kan plaats hebben. Dit net zou de huidige rijkswegen en provinciewegen omvatten, met daarbij gemeentewegen om de noodzakelijke dwarsverbindingen te verwezenlijken.

Dit nieuw rijkswegennet zou ongeveer twee maal zoveel kilometer omvatten als op heden het geval is. In plaats van slechts een vijfde der verharde Belgische wegen, zou de Staat twee vijfden dezer wegen volledig te zijnen laste moeten nemen.

Zo zouden er in ieder provincie circa 2.000 km. rijkswegen zijn, die, als een spinneweb ingericht, het groot interlocaal verkeer in alle richtingen op een normale manier en op goede banen zouden mogelijk maken. De andere gemeentewegen zouden dienen voor het verkeer van plaatselijk, gemeentelijk of intergemeentelijk belang.

Dit systeem zou het verkeer en de weg zelf normaliseren. De classificatie van de weg zou overeenstemmen met de rol die hij werkelijk vervult.

Voor de herklassering zou men onder meer steunen op de laatste verkeerstelling, die niet zo strikt per weg zou mogen uitgelegd worden, maar ook per streek, door het totaal vervoer te nemen voor die streek.

De nieuwe klassering zou de provincies en gemeenten ontlasten van uitgaven, die veeleer de gemeenschap aanbelangen. Immers, het verkeer langs de grotere verkeersaders belangt des te minder de plaatselijke besturen aan, omdat die verkeerswegen van groter trafiek zijn.

Dit verdubbeld wegennet zou natuurlijk een uitbreiding vergen van de Directie der Wegen, terwijl de Provinciale technische diensten zouden ontlast worden van hun zorg voor een deel der wegen der ondergeschikte besturen.

De provinciale technische diensten behouden de technische en administratieve controle op de overblijvende wegen, zoals trouwens op andere technische werken, die een speciaal gemeentelijk of provinciaal karakter hebben.

Verder zullen de toelagen, zoals ze op heden voorzien zijn voor de wegen, amper volstaan om deze overblijvende gemeentewegen gedurende de eerstvolgende jaren in orde te brengen.

De herklassering der wegen moet zodanig zijn dat de toelagen zo rechtmatig mogelijk per provincie en per gemeente verdeeld worden.

Si l'on veut adapter ces routes au trafic actuel, il faut rétablir ce lien en créant un véritable « réseau » de routes présentant autant que possible les mêmes caractéristiques techniques.

Tout reclassement des routes, pour être valable, doit être précédé de l'établissement théorique d'un « réseau » de routes pouvant absorber normalement un trafic important rationnel dans toutes les directions. Ce réseau comprendrait toutes les routes existantes de l'Etat et des provinces, ainsi que les routes communales, afin de réaliser les liaisons transversales nécessaires.

Ce nouveau réseau de routes de l'Etat comporterait un nombre de kilomètres près de deux fois plus important qu'il ne l'est actuellement. Au lieu d'un cinquième des routes belges pourvues d'un revêtement, l'Etat devrait prendre complètement à sa charge les deux tiers de ces routes. De cette façon, chaque province compterait quelque 2.000 km. de routes de l'Etat qui, agencées en un véritable réseau, absorberait l'important trafic interurbain dans toutes les directions, par des routes en bon état. Les autres routes communales serviraient au trafic d'intérêt local communal ou intercommunal.

Ce système permettrait de normaliser le trafic et la route elle-même. La classification de la route correspondrait au rôle qu'elle remplit effectivement. Pour le reclassement, il y aurait lieu de se baser notamment sur le dernier recensement sans toutefois l'interpréter trop strictement par route, mais aussi par région, en partant du trafic total dans une région donnée.

La nouvelle classification dispenserait les provinces et les communes des dépenses qui intéressent plutôt la communauté. D'ailleurs, la circulation sur les grandes voies de communication intéresse d'autant moins les administrations locales que le trafic sur ces routes est plus important.

Le doublement de ce réseau routier nécessiterait naturellement une extension de la Direction des Routes, tandis que les Services techniques provinciaux seraient débarrassés du souci de devoir s'occuper d'une partie des routes des administrations subordonnées.

Les services techniques provinciaux continueront à être chargés du contrôle technique et administratif des autres routes, ainsi que des autres travaux techniques à caractère spécifiquement communal ou provincial.

D'autre part, les subsides prévus à l'heure actuelle pour les routes, suffiront à peine pour remettre en état les autres chemins communaux dans un avenir rapproché.

Le reclassement des routes doit être organisé de telle façon que les subsides puissent être répartis en toute équité, par province et par commune.

C. — WATERWEGEN EN HAVENS.

- I. — Waterwegen.
- II. — Havens.
- III. — Stuwdammen.
- IV. — Besluit.

I. — Waterwegen.

Het vervoer te water bekleedt een zeer voorname plaats in de Belgische economie. De goederen, die verscheept worden, zijn veelal zwaar en van geringe waarde, zodat de vrachtprijs een groot deel uitmaakt van de kostprijs. De verbetering van de waterwegen nu doet de vrachtprijzen, en derhalve ook de kostprijzen, vrij sterk dalen.

Er moeten evenwel nog veel grote werken tot stand komen, om de onafgewerkte produkten, die via onze havens geïmporteerd worden, en de voortbrengselen van onze bedrijven, die moeten geëxporteerd worden, onder de beste omstandigheden te kunnen vervoeren.

Hoewel niemand wil ontkennen, dat ons wegennet absoluut moet gemoderniseerd en verbeterd worden, zien wij toch dat de grootste vrachtwagen om het even welke fabriek langs de wegen kan bereiken. Doch jammer genoeg is de toestand gans anders voor de bedrijven, die aan de waterwegen liggen en die hun grondstoffen per schip aanvoeren.

Als wij even een blik werpen op de kaart van de Belgische waterwegen (tabel n° 6), waarin verschillende strepen gebruikt worden om de bevaarbaarheid voor schepen van 300, 600, 1.350, 2.000 ton en meer aan te duiden, zien wij dat, behalve de Maas, alleen de waterwegen in het Noorden toegankelijk zijn voor schepen van 600 ton.

Enkel :

- het kanaal Brugge-Oostende,
- het kanaal Brugge-Zeebrugge,
- het kanaal Gent-Terneuzen,
- de Schelde beneden Schoonaarde,
- het kanaal van Brussel naar de Rupel,
- het Albertkanaal,
- de Maas tussen Yvoz-Ramet et Ternaaien zijn toegankelijk voor schepen van 2.000 ton.
- Het kanaal Gent-Brugge,
- de Schelde tussen Gent en Schoonaarde,
- het kanaal van Charleroi, tussen Klabbeek en Brussel,
- het kanaal van Leuven naar de Dijle,
- de kanalen van Limburg,
- de Maas boven Ramet-Yvoz zijn toegankelijk voor schepen van 600 ton.

Al de andere waterwegen zijn slechts toegankelijk voor schepen van 300 ton. Slechts deze schepen kunnen onze belangrijke bekkens van Doornik, van de Borinage, van het Centrum en Charleroi aandoen. Om deze bekkens economisch te kunnen exploiteren, is het volstrekt nodig dat

C. — VOIES NAVIGABLES ET PORTS

- I. — Voies navigables.
- II. — Ports.
- III. — Barrages.
- IV. — Conclusion.

I. — Voies navigables.

Les transports par eau occupent une place des plus importantes dans l'économie de la Belgique. Les produits transportés par eau sont, en général, pondéreux et de faible valeur, de sorte que le prix de transport constitue une part importante du prix de revient. L'amélioration des voies navigables provoquera une diminution notable des prix du frêt et, par voie de conséquence, des prix de revient.

Or, de nombreux et importants travaux restent à exécuter pour assurer aux meilleures conditions le transport, vers nos centres industriels, des produits bruts importés par nos ports et l'exportation des produits de nos industries.

Sans méconnaître la nécessité absolue de moderniser et d'améliorer notre réseau routier, on constate cependant que les plus gros camions peuvent atteindre par la route n'importe quelle usine du pays. Il n'en est malheureusement pas de même pour l'approvisionnement par eau des industries situées le long des voies navigables.

Si nous jetons un coup d'œil sur la carte des voies navigables belges (tableau n° 6), où des traits différents sont employés pour indiquer les gabarits de 300, de 600, de 1.350 et de 2.000 tonnes et plus, nous constatons que, à l'exception de la Meuse, seules les voies navigables situées dans le nord du pays sont accessibles à des bateaux de 600 tonnes.

Seuls :

- les canaux de Bruges à Ostende,
- de Bruges à Zeebrugge,
- de Gand à Terneuzen,
- l'Escaut à l'aval de Schoonaerde,
- le canal de Bruxelles au Rupel,
- le canal Albert,
- la Meuse entre Yvoz-Ramet et Lanaye, sont accessibles aux bateaux de 2.000 tonnes.
- Le canal de Gand à Bruges,
- l'Escaut entre Gand et Schoonaerde,
- le canal de Charleroi, entre Clabecq et Bruxelles,
- le canal de Louvain à la Dyle,
- les canaux du Limbourg,
- la Meuse en amont de Ramet-Yvoz, sont accessibles aux bateaux de 600 tonnes.

Toutes les autres voies navigables ne sont accessibles qu'aux bateaux de 300 tonnes. Seuls des bateaux de pareil tonnage peuvent atteindre nos importants bassins de Tournai, du Borinage, du Centre et de Charleroi. Pour que ceux-ci puissent être exploités dans des conditions éco-

de schepen van 1.350 ton kunnen aanleggen bij de vele grote bedrijven die aan de waterwegen van het Zuiden liggen.

De heer Delmer, professor aan de Universiteit van Luik, schreef in 1939 omtrent de te gebruiken schepen wat volgt :

« Uit het verloop van de curven der kostprijzen blijkt dat een groot schip tegen een voordeliger prijs vervoert dan een schip met een kleiner inhoudsvermogen, vanaf een jaarlijkse vervoerde hoeveelheid; in het gekozen voorbeeld zijn die grenshoeveelheden 4, 5 en 3,8 miljoen t/km. voor de schepen van 1.350, van 600 en van 300 ton.

» Het schip van 300 ton geeft de meest voordelige kostprijs wanneer het vervoert tegen zijn hoogste laadvermogen, namelijk 2, 4 miljoen t/km., wat overeenstemt met 200 dagen varen; zijn kostprijs bedraagt dan 0,9 frank (goud). Voor dezelfde of een lagere kostprijs moet een schip van 600 ton 2,86 miljoen t/km. of meer vervoeren, d.w.z. 119 dagen of meer varen. Voor het schip van 1.350 ton de kostprijs lager zijn dan voor dat van 600 ton, indien het minstens 4,5 miljoen ton kan vervoeren, d.w.z. minstens 83 dagen per jaar vaart. »

En verder :

« Uit die formules en uit de curven waardoor ze worden voorgesteld, blijkt dat de schepen met kleine afmetingen voor kleine reizen geschikt zijn en dat de grote schepen voordelig zijn bij grote reizen. In het gekozen voorbeeld heeft het schip van 300 ton de laagste kostprijs voor een afstand van minder dan 111 km.; van 111 tot 251 km. is de Kempische kast het voordeligste schip; van 251 tot 319 km. is het schip van 1.000 ton het voordeligst en boven 319 km. dat van 1.350 ton. Dit zijn natuurlijk geen absolute grenzen; zij veranderen wanneer de voorwaarden gewijzigd zijn, onder meer wanneer de duur van het laden en het lossen korter is.

» Wanneer men, zoals voor moderne installaties het geval is, de grote schepen praktisch zo snel als de kleine kan laden en lossen, dank zij een machtig materieel, is het groot schip voordeliger, zelfs voor korte afstanden.

» Deze conclusies zijn logisch wanneer men bedenkt dat de kosten van personeel, tractie en exploitatie, dus de vrachtprijzen, per vervoerde ton verminderen naar gelang dat de tonnemaat van de schepen vermindert; anderdeels is dit de verklaring waarom de gemiddelde hoeveelheid, in ton, die in gewone schepen wordt vervoerd, steeds maar stijgt : 326 ton in 1946; 352 in 1947 en 382 in 1948. Dit laatste cijfer, dat reeds merkkelijk hoger is dan het laadvermogen van de motorloze spitsen die laden bij 1,90 m. (profiel der kolenafvoerkanalen en der kanalen van de Borinage : Charleroi en Bergen), bewijst de *stijgende invloed van de grote vrachtaartuigen* in 's lands algemene economie. »

nomiques, il est indispensable que des bateaux de 1.350 tonnes puissent accoster aux nombreuses et importantes exploitations industrielles qui s'échelonnent le long des voies navigables du Sud.

Au sujet du tonnage des bateaux, M. le professeur Delmer, de l'Université de Liège, écrivait en 1939 :

« L'allure des courbes des prix de revient indique qu'un grand bateau transporte à meilleur prix qu'un bateau de plus petite capacité à partir d'une quantité de transport annuel; pour les bateaux de 1.350, de 600 et de 300 tonnes, ces quantités limites sont 4,5 et 3,8 millions de t/km, dans l'exemple choisi.

» Le bateau de 300 tonnes a le prix de revient le plus avantageux lorsqu'il transporte le maximum de sa capacité, soit 2,4 millions de t/km; correspondant à 200 jours de navigation; son prix de revient est alors de 0,9 fr. (or). Le bateau de 600 tonnes, pour avoir ce prix de revient ou un prix de revient inférieur, doit transporter 2,86 millions de t/km. ou plus, c'est-à-dire naviguer 119 jours ou plus. Le bateau de 1.350 tonnes aura un prix de revient plus bas que celui du bateau de 600 tonnes s'il peut transporter au moins 4,5 millions de tonnes, c'est-à-dire naviguer au moins 83 jours par an. »

Et plus loin :

« De ces formules et des courbes qui les figurent, il résulte que les bateaux de petites dimensions conviennent pour les courts voyages et que les grands bateaux sont avantageux pour les longs voyages. Dans l'exemple choisi, pour une distance inférieure à 111 km., le bateau de 300 tonnes a le prix de revient le plus bas; de 111 à 251 km., le cast campinois est le bateau le plus avantageux; de 251 à 319 km., c'est le bateau de 1.000 tonnes et au-delà de 319 km., c'est le bateau de 1.350 tonnes. Ces limites n'ont évidemment rien d'absolu; elles se déplacent lorsque les conditions sont modifiées, lorsque notamment la durée du chargement et du déchargement est raccourcie.

» Lorsqu'on peut, comme dans les installations modernes, charger et décharger les grands bateaux pratiquement aussi rapidement que les petits, grâce à un puissant outillage, le grand bateau est plus avantageux, même aux courtes distances.

» Ces conclusions sont logiques quand on se souvient que les frais de personnel, de traction et d'exploitation, donc les frets diminuent par tonne transportée à mesure que le tonnage des bateaux diminue; ce qui explique d'autre part que la quantité moyenne, en tonnes, transportée en bateaux ordinaires ne fait que croître : 326 tonnes en 1946, 352 tonnes en 1947 et 382 tonnes en 1948. Ce dernier chiffre — dépassant déjà largement la capacité des spits non-motorisés chargeant à 1m90 (gabarit des canaux houillers et du Borinage : Charleroi et Mons) — démontre *l'influence grandissante des gros porteurs* dans l'économie générale du pays. »

Er valt op te merken dat de voornaamste waterwegen in Nederland en Duitsland kunnen bevaren worden door schepen van 1.350 ton en meer.

Structureel gezien is het van het hoogste belang, dat de volgende waterwegen onder profiel gebracht worden voor schepen van 1.350 ton :

- het kanaal Charleroi-Brussel, waar op dit ogenblik werken uitgevoerd worden bij de uitmonding in de Samber en ter plaatse van het verdeelpand,
- het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, waar de werken ijverig worden doorgezet tot Blaton,
- de Boven-Schelde, met inbegrip van de Ringvaart te Gent; een werk van het allergrootste belang, waarop wij verder nog terugkomen,
- de Maas tussen Namen en Ramet-Yvoz,
- de Samber tussen Charleroi en Namen,
- het Centrumkanaal van Seneffe tot Bergen, dat om de bestaande hefwerken moet heengeleid worden.

Deze twee laatste waterwegen verbinden de verschillende industriegebieden onderling. Aldus zullen twee grote gesloten kringen ontstaan :

- Gent - Schelde - Péronnes - Blaton - Nimy - Seneffe - Klabbek - Brussel - Schelde - Antwerpen, en
- Antwerpen - Brussel - Seneffe - Charleroi - Namen - Luik - Albertkanaal - Antwerpen.

Het spreekt vanzelf, dat deze voor schepen van 1.350 ton geschikt te maken waterwegen ook een beter tracé en profiel zullen krijgen, en dat de talrijke belemmeringen van de scheepvaart, als beweegbare bruggen, sluisen, vernauwingen, bochten, uit de weg zullen geruimd worden, derwijze dat ze niet alleen bevaarbaar zullen zijn voor schepen van grote tonnage, maar dat ook het verkeer belangrijk zal versneld worden.

De gesloten kringen en de onderlinge verbindingen, waarvan hierboven sprake, zullen een economischer en rationeler exploitatie van onze vloot mogelijk maken door bevordering van de retourvrachten.

Een schip dat bv. erts heeft geladen in de haven van Gent, en via de Schelde, het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes en het Centrumkanaal naar Charleroi vaart, zal er afgevoerde produkten voor Antwerpen en het buitenland kunnen inslaan, en ze naar hun bestemming brengen over het kanaal Charleroi-Brussel.

De hierboven bedoelde kaart geeft met stippellijnen de overwogen verbeteringen aan.

Dit programma behelst verder nog het op 600 ton brengen van de Dender tussen Dendermonde en Lessen.

Il est à remarquer que les principales voies d'eau des Pays-Bas et de l'Allemagne d'ouest sont accessibles à des bateaux de 1.350 tonnes et plus.

Le programme structurel et absolument vital comprend la mise à section de 1.350 tonnes :

- du canal de Charleroi à Bruxelles, travaux en cours actuellement près du débouché en Sambre et au droit du bief de partage;
- du canal de Nimy-Blaton-Péronnes, travaux poussés très activement jusqu'à Blaton,
- du Haut-Escaut, y compris le canal de contournement autour de la ville de Gand, réalisation capitale dont nous reparlerons plus loin.
- la Meuse, de Namur à Ramet-Yvoz,
- la Sambre, entre Charleroi et Namur,
- le canal du Centre, depuis la région de Seneffe et jusqu'à Mons, en contournant les ascenseurs existants.

Ces deux dernières voies assurent l'interconnexion des différentes régions industrielles. On constituera ainsi deux grands circuits fermés :

- Gand - Escaut - Péronnes - Blaton - Nimy - Seneffe - Clabecq - Bruxelles - Anvers, et
- Anvers - Bruxelles - Seneffe - Charleroi - Namur - Liège - canal Albert - Anvers.

Il va sans dire que ces différentes voies d'eau mises au gabarit de 1.350 tonnes seront sérieusement améliorées au point de vue tracé et gabarit, et débarrassées des nombreux obstacles : ponts mobiles, écluses, rétrécissements, coudes, qui ralentissent la navigation, de sorte qu'elles assureront non seulement une navigation par bateaux de grand tonnage, mais également une navigation beaucoup plus rapide.

La réalisation des mailles fermées et des interconnexions dont question ci-dessus permettra une exploitation plus économique et plus rationnelle de notre flotte intérieure en favorisant les frets de retour.

Un bateau ayant par exemple chargé du minerai dans le port de Gand et empruntant l'Escaut, le canal Nimy-Blaton-Péronnes et le canal du Centre, pour se rendre à Charleroi, pourra y charger des produits fabriqués à destination d'Anvers et l'exportation, en empruntant le canal de Bruxelles à Charleroi.

La carte dont question plus haut indique, par des traits pointillés, les améliorations envisagées.

Le programme exposé ci-dessus sera encore complété par la mise à 600 tonnes de la Dendre, de Termonde à Lessines.

De ringvaart te Gent brengt niet alleen een oplossing voor het probleem van de scheepvaart op de vier grote waterwegen, die samenvloeien in de stad, waar de doortocht niet merkkelijk kan worden verbeterd, maar ook voor het beangstigend vraagstuk van de regelmatige overstromingen

Immers, door de Schelde onder het profiel van 1.350 ton te brengen, zal de watertoevoer veel sneller en veel groter zijn, dan de Zeeschelde beneden Gent kan afvoeren zonder een te hoge waterwas te veroorzaken, wat een ramp zou betekenen voor de stad.

Het omleidingskanaal zal aan dit gevaar voorgoed een einde maken, want het zal de wateren uit de Schelde en de Leie rechtstreeks naar de Zeeschelde en het kanaal Gent-Brugge afleiden, zonder door de stad te lopen.

Bovendien zal de Zeeschelde daardoor haar maximum-debiet krijgen, wat voor het behoud van de diepte volstrekt noodzakelijk is.

* * *

Het programma van het Ministerie van Openbare Werken beperkt er zich niet bij, het net van de binnenwateren en de toegang tot onze grote nationale havens te verbeteren, maar het beoogt tevens de verbindingen met onze naburen en vooral met onze Noorderburen te bevorderen.

Zo is er een belangrijk krediet uitgetrokken voor een betere verbinding Antwerpen-Rijn, alsmede voor de opheffing van de stop van Ternaaien.

Het Departement bestudeert eveneens, samen met de Franse diensten, de aanleg van een kanaal voor schepen van 1350 ton tussen Rijsel en de Bovenschelde, beneden Doornik. Dit kanaal zal de Nederlandse en Belgische waterwegen voor schepen van grote tonnemaat in verbinding stellen met het Noorden van Frankrijk, waar de modernisering ijverig wordt voortgezet, en dat ongetwijfeld het natuurlijk hinterland is voor de havens van Gent en Antwerpen.

Er zijn verder studies ondernomen voor de verbinding van het Albertkanaal (Antwerpen-Luik) en de Maas (te Visé), met Aken en de Rijn. De bevoegde Duitse instanties schijnen vast besloten te zijn de studie en de uitvoering flink door te drijven voor het kanaalvak dat Neuss (aan de Rijn) met Aken zal verbinden; België zou voor een kanaalvak van 30 km. moeten instaan.

II. — Havens.

Wat onze *havens* betreft, worden belangrijke werken in overweging genomen om hun uitrusting aan te vullen en te verbeteren.

— Te *Oostende* mag het herstel van de oorlogsschade in een nabije toekomst verwacht worden.

Wat de grote werken betreft, werd reeds een-aanvang gemaakt met het herbouwen van de aanlegplaats n° 1 vóór het zeestation en van de kaaimuur voor de nieuwe car-ferry.

Le canal de contournement autour de Gand résoud non seulement le problème de la navigation sur les quatre grandes voies d'eau qui se rencontrent dans cette ville, dont la traverse hydraulique ne peut supporter une amélioration appréciable, mais aussi le problème angoissant des inondations périodiques.

En effet, la mise au gabarit de 1.350 tonnes de l'Escaut entraînera un afflux d'eau beaucoup plus rapide et plus important, que l'Escaut maritime en aval de Gand ne pourra écouler sans provoquer un relèvement important des eaux qui serait catastrophique pour la ville.

Le canal de contournement mettra définitivement fin à ce danger, car il dirigera les débits qu'il recevra de l'Escaut et de la Lys directement vers l'Escaut maritime et le canal de Gand à Bruges, sans traverser la ville.

En outre, il assurera le maximum de débit à l'Escaut maritime, indispensable au maintien de la profondeur.

* * *

Le programme du Ministère des Travaux publics ne se limite pas à améliorer le réseau intérieur des voies navigables et l'accès à nos grands ports nationaux, mais il vise également à améliorer les communications par voie d'eau avec nos voisins et avant tout avec les Pays-Bas.

C'est ainsi qu'un crédit important est prévu pour améliorer la liaison d'Anvers avec le Rhin ainsi que pour supprimer le bouchon de Lanaye.

Le Département étudie en outre, conjointement avec les services français, la réalisation d'un canal pour bateaux de 1.350 tonnes entre Lille et le Haut-Escaut, en aval de Tournai. Ce canal mettra en communication les réseaux des voies navigables néerlandaises et belges pour bateaux de grand tonnage, avec le réseau du Nord français, dont la modernisation est poussée activement et constitue indubitablement l'hinterland naturel des ports de Gand et d'Anvers.

Des études sont en cours, d'autre part, en vue de relier le canal Albert (Anvers-Liège) et la Meuse (à Visé), à Aix-la-Chapelle et au Rhin. Les autorités compétentes allemandes paraissent décidées à activer l'étude et l'exécution de la partie du canal qui reliera Neuss (sur le Rhin) à Aix-la-Chapelle; le tronçon à construire par la Belgique aurait 30 km. de long.

II. — Nos Ports.

Quant à nos *ports*, des travaux importants sont envisagés pour compléter et améliorer leur équipement.

— A *Oostende*, l'achèvement des travaux de réparation des dommages de guerre est prévu pour un proche avenir.

Parmi les grands travaux, la reconstruction du débarcadère n° 1 devant la gare maritime et du mur de quai pour le nouveau car-ferry est entamée.

— *Zeebrugge*, dat zijn betekenis grotendeels verschuldigd is aan het ferryboat-verkeer, is benadeeld door het feit, dat de ferry-boats de zeesluis moeten doorvaren en in het kanaal Brugge--Zeebrugge aanleggen. De schepen verliezen hierdoor heel wat kostbare tijd, zodat de exploitatie onder minder gunstige voorwaarden dan in de vreemde havens moet geschieden. Door de bouw van een nieuwe aanlegplaats voor ferry-boats in de voorhaven zal dit bezwaar verdwijnen.

— De haven van *Gent* lijdt aan een ernstige economische depressie door het feit dat haar enige zeesluis te klein is voor bepaalde typen van schepen die tijdens de oorlog in groten getale gebouwd werden. Dit is nog erger geworden door de onzekerheid over de toestand, waarin dit kunstwerk verkeert ingevolge oorlogsvernielingen, die het bestaan van de sluis in gevaar brengen.

Er zijn belangrijke kredieten uitgetrokken om dit jaar met de bouw van een nieuwe sluis van grote afmetingen te kunnen beginnen.

— Wegens de uitbreiding van de haven van *Antwerpen* kunnen de schepen niet meer vlug en veilig genoeg binnenvaren door de enige grote sluis, nl. de Kruisschanssluis.

Naast deze sluis moet er een tweede van grotere afmetingen gebouwd worden. Deze werken zullen ook nog dit jaar worden aangevangen.

Het verkeer in de haven zal in een nabije toekomst nog veel drukker worden dan het reeds is, als gevolg van de bouw van een petroleumdok, dat reeds ver gevorderd is.

— Ten slotte is het voor een evenwichtige ontwikkeling van de haven van *Luijk* volstrekt noodzakelijk, dat er een verbinding voor schepen van 2.000 ton tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal tot stand komt.

III. — Stuwdammen.

Een woord over het probleem der stuwdammen.

De stuwdam van Eupen, die thans voltooid is, maakt het mogelijk een eerste reserve industrie- en drinkwater aan te leggen, dat bijzonder zuiver is en voldoende om het industriegebied langs de Vesder tussen Eupen en Verviers te voorzien van die grondstof, welke voor haar industriële bloei onmisbaar is.

Het aldus tot stand gebrachte reservoir dat 25 miljoen m³ water kan bevatten, is een kostbare aanvulling van de stuwdam van de Gileppe, die slechts ongeveer 13 miljoen m³ kan inhouden.

Door de verbinding tussen die twee stuwdammen zal het mogelijk zijn de streek van Verviers rechtstreeks van water te voorzien tijdens de periode van buitengebruikstelling van de Gileppe-stuwdam.

Uit recente studies is gebleken, dat het inhoudsvermogen van deze laatste stuwdam practisch kan verdubbeld worden door het bouwen van een opvangtunnel, die het

— *Zeebrugge*, qui doit une grande partie de son importance au trafic de ferry-boats, est défavorisée par le fait que ceux-ci doivent franchir l'écluse maritime et accoster dans le canal Bruges-Zeebrugge. Les navires perdent ainsi un temps précieux, ce qui rend leur exploitation plus onéreuse que dans les ports étrangers. La construction d'un nouveau terminus pour ferry-boats à l'avant-port fera disparaître cet inconvénient.

— Le port de *Gand* traverse une sérieuse dépression économique du fait que les dimensions de son unique écluse maritime sont insuffisantes pour permettre l'accès de certains types de navires construits en grand nombre pendant et après la guerre. Cette situation est encore aggravée par l'incertitude où l'on se trouve en ce qui concerne l'état dans lequel les destructions de guerre ont laissé cet ouvrage et qui sont de nature à mettre son existence en péril.

Des crédits importants sont prévus pour permettre d'amorcer la construction, dès cette année, d'une nouvelle écluse de grandes dimensions.

— Par suite de l'essor pris par le port d'*Anvers*, l'accès par l'unique grande écluse, celle du Kruisschans, n'assure plus aux navires les conditions requises de célérité et de sécurité.

Cette écluse doit être doublée d'une nouvelle, plus grande que la première. Les travaux seront entamés également dès cette année.

L'activité du port s'accroîtra encore considérablement dans un proche avenir par suite de la construction du dock pétrolier dont les travaux sont déjà très avancés.

— Enfin, pour que le port de *Liège* puisse se développer harmonieusement, il est indispensable qu'une communication pour bateaux de 2.000 tonnes soit créée entre le canal Albert et le canal Juliana.

III. — Barrages.

Un mot encore au sujet du problème des barrages.

Le barrage d'Eupen, actuellement terminé, permet de constituer une première réserve d'eau industrielle et potable, d'une pureté extraordinaire et suffisant à approvisionner la région industrielle située le long de la Vesdre, entre Eupen et Verviers, en cette matière première indispensable à son développement industriel.

Le réservoir ainsi constitué, d'une capacité de 25 millions de m³, constitue un apport précieux au réservoir de la Gileppe dont la capacité n'est que de 13 millions de m³ environ.

La mise en communication des deux barrages permettra d'alimenter directement la région de Verviers par les eaux d'Eupen, pendant la période de mise hors service du barrage de la Gileppe.

Des études récentes ont montré que la capacité de ce dernier réservoir peut être pratiquement doublée par la construction d'un tunnel de captage amenant les eaux de

water van de Soor zou aanvoeren. Hiervoor zou de stuwdam van de Gileppe een twaalfstal meter moeten verhoogd worden.

Met de bouw van die tunnel zal eerlang een aanvang gemaakt worden.

Zodra de streek van Verviers door de stuwdam van Eupen kan voorzien worden, zal het meer van de Gileppe worden leeggemaakt om de versterkings- en ophogingswerken te kunnen uitvoeren.

Door de bouw van de stuwdam te Eupen en de ophoging van de stuwdam van de Gileppe zal bovendien het Luikse van drinkwater kunnen voorzien worden. Deze werken zullen weldra worden aangevat.

Zij zijn overigens maar een eerste stadium in de aanleg van natuurlijke waterreserves.

Iedereen weet thans dat het probleem van de drinkwatervoorziening zorgwekkend is geworden wegens de steeds toenemende behoeften en de vermindering van het bodemwater, als gevolg van intensief pompen van de diepliggende reserves, waardoor het zoutwater van de zee kust dieper en dieper het land binnendringt.

Verdere reservoirs zullen worden gebouwd in het Zuiden van het land, onder meer op de Ourthe, waar tienmaal meer water zal kunnen worden opgevangen dan aan de Vesder.

Deze verschillende reservoirs zullen onderling verbonden zijn, zodat ze elkaar bij momentele schaarste kunnen aanvullen.

Behalve dat de aanvoermogelijkheden van drink- en industriewater er grotelijks zullen door verhoogd worden, zullen deze water reserves het debiet van de rivieren regelen, d. w. z. dat er in de zomer een minimumafvoer zal zijn en dat de hoogste waterstanden in de winter zullen vermeden worden, die oorzaak zijn van overstroming in de valleien.

IV. — Besluit.

België is inzake modernisering van zijn waterwegen en havens de naburen ver ten achteren.

Er moet een geweldige krachtinspanning gedaan worden om binnen vrij korte tijd het programma te verwezenlijken, dat de regering zich heeft voorgenomen.

Opdat deze poging zou slagen, moet de regering regelmatig over voldoende geldmiddelen kunnen beschikken om de gestelde termijnen te eerbiedigen en om de werken in een harmonieus en onafgebroken tempo te kunnen volvoeren.

De begrotingsregelen staan de toepassing van de bovenstaande voorwaarden in de weg. Het ware dan ook te onderzoeken of er, naar het voorbeeld van het Wegenfonds,

la Soor, ce qui nécessiterait l'exhaussement du barrage de la Gileppe d'une douzaine de mètres.

La construction de ce tunnel sera entamée incessamment.

Dès que l'approvisionnement de la région de Verviers sera assurée par le barrage d'Eupen, le lac de la Gileppe sera vidé en vue de l'exécution des travaux de consolidation et d'exhaussement du barrage.

La construction du barrage d'Eupen et l'exhaussement du barrage de la Gileppe permettront, en outre, d'alimenter la région de Liège en eau potable. Ces travaux seront entamés prochainement.

Ils ne constituent d'ailleurs qu'un premier stade du programme de constitution de réserve d'eau naturelle.

Nul n'ignore, à présent, que la question de l'alimentation de la population en eau potable devient angoissante, eu égard aux besoins toujours croissants et à l'appauvrissement de la nappe aquifère. Cet appauvrissement est le résultat des pompages intensifs effectués dans les nappes profondes et qui ont pour effet de faire pénétrer de plus en plus profondément à l'intérieur du pays, les eaux salées de la zone maritime.

D'autres réservoirs seront installés dans le sud du pays et notamment sur l'Ourthe, où il sera possible de constituer une réserve d'eau dix fois plus grande que celle de la Vesdre.

Ces différents réservoirs seront interconnectés, de façon que chacun puisse suppléer à l'insuffisance momentanée d'autres réservoirs.

Ces réserves d'eau, outre qu'elles augmenteront notablement les possibilités d'adduction d'eau potable et d'eau industrielle, assureront une régularisation des débits des rivières, c'est-à-dire un débit minimum en été et la suppression des pointes de crues en hiver qui sont cause des inondations des vallées.

IV. — Conclusion.

La Belgique a un retard considérable sur ses voisins au point de vue de la modernisation de ses voies navigables et de ses ports.

Un effort considérable doit donc être accompli pour achever en un temps limité le programme que le gouvernement s'est tracé.

Pour que cet effort ait des chances de réussir, le gouvernement doit disposer régulièrement des ressources suffisantes pour respecter les délais prévus dans ce programme et pour assurer son établissement suivant un rythme harmonieux et continu.

Les règles budgétaires sont inadéquates à l'application des conditions énoncées ci-dessus. Aussi convient-il d'examiner s'il n'y a pas lieu à l'instar du Fonds des Routes, de

ook geen «Waterwegen- en havenfonds», of, liever een «Fonds voor de wederuitrusting van de wegen, waterwegen en havens» dient te worden ingesteld.

In tabel n° 7 zijn vermeld de kredieten voor 1950 en die van de vorige jaren. Tabel 8 geeft de verdeling per provincie van de uitgaven en vastleggingen van 1949.

D. — GEBOUWEN

Gebouwen.

Het Bestuur der Gebouwen werkt voort aan het hergroeperen en samenbrengen van de Rijksdiensten in gebouwen, die daar hygiënisch en organisatorisch geschikt voor zijn.

De voordelen hiervan zijn onder meer de volgende :

- a) betere organisatie van de dienst, betere hygiënische toestanden;
- b) betere regeling van het werk door een gemakkelijk en doorlopend contact tussen de verschillende besturen;
- c) doeltreffende controle en toezicht op het personeel, en, als gevolg hiervan, een betere rendering;
- d) minder onderhoudskosten voor de gebouwen.

Ten aanzien van het samenbrengen der diensten valt op te merken, dat dit in overleg met de betrokken departementen geschiedt, en dat steeds vooraf het advies van de departementen wordt gevraagd, ten einde tot de beste oplossing te geraken.

Daar er voor dit doel echter aanzienlijke kredieten nodig zijn, zal dit groots opgezet programma slechts trapsgewijze kunnen uitgewerkt worden.

Het bestuur staat voor een ingewikkelde taak, doordat sommige diensten een grote uitbreiding genomen hebben, als gevolg van de nieuwe werkzaamheden die hun opgedragen werden.

De geleidelijke terugkeer tot een normale wetgeving in zake huishuur heeft tot gevolg, dat het huren van gebouwen, zover als enigszins mogelijk is, zal moeten plaats maken voor het aankopen of optrekken van bestuursgebouwen.

De hergroepering van de diensten is tegenwoordig in het volgende stadium :

De centrale diensten van het Ministerie van Openbare Werken zijn samengebracht in de «Residence», zodat 16 gebouwen in Brussel konden ontruimd worden.

Ook de diensten van het Ministerie van Openbaar Onderwijs werden gedeeltelijk in de «Residence» ondergebracht en zullen er allemaal plaats kunnen vinden, zodra het I.A.R.A. verdwenen is.

Wanneer het bestuursgebouw aan de hoek van de Wetstraat en de Hertogelijke straat zal voltooid zijn, zullen ook de diensten van het Ministerie van Financiën dichterbij elkaar kunnen gebracht worden.

créer un «Fonds des voies navigables et des ports», ou mieux un «Fonds de rééquipement des voies de communication par terre, par eau et des ports».

Dans le tableau n° 7 figurent les crédits pour 1950 et ceux des années antérieures. Le tableau n° 8 donne la répartition par province des dépenses et des engagements en 1949.

D. — BATIMENTS

Bâtiments.

L'Administration des Bâtiments poursuit la réalisation du programme de regroupement et de concentration des Services de Etat dans les bâtiments appropriés au point de vue de l'hygiène et d'une bonne organisation.

Les avantages de cette concentration des services de l'Etat sont notamment les suivants :

- a) meilleure organisation des services, meilleures conditions hygiéniques ;
- b) coordination des activités, grâce à un contact aisé et constant entre les administrations ;
- c) contrôle et surveillance effectifs du personnel et, par suite, meilleur rendement ;
- d) réduction des dépenses d'entretien des bâtiments.

En ce qui concerne la concentration des services, il y a lieu de remarquer qu'elle n'est réalisée que d'un commun accord avec les départements intéressés auxquels l'étude est préalablement soumise, pour avis, afin d'aboutir à la solution la plus efficace.

Toutefois, eu égard aux crédits considérables qui sont nécessaires à cet effet, la réalisation de ce vaste programme ne pourra se faire que graduellement.

L'Administration se trouve devant une tâche compliquée, du fait que certains services ont pris une grande extension par suite des nouvelles tâches qui leur ont été imposées.

Le retour progressif à une législation normale en matière de loyers a pour conséquence que la location de bâtiments devra être remplacée, dans la mesure du possible, par l'acquisition ou la construction de bâtiments administratifs.

La question du regroupement des services en est actuellement au stade suivant :

Les services centraux du Ministère des Travaux publics ont été concentrés au «Résidence», ce qui a permis l'évacuation de 16 bâtiments à Bruxelles.

Une partie des services du Ministère de l'Instruction publique sont également installés au Résidence et pourront y être complètement établis lorsque l'I. A. R. A. aura disparu.

La construction, actuellement en cours, d'un bâtiment administratif à l'angle de la rue de la Loi et de la rue Ducale, permettra une centralisation plus poussée des services du Ministère des Finances.

Verder wordt aan de Wolstraat nog een ander bestuursgebouw opgetrokken en zijn er ook plannen voor een gebouw op het Poelaertplein, om alle diensten van het Ministerie van Justitie onder te brengen.

Aan de Leuvense weg wordt een gebouwencomplex opgetrokken voor de gecentraliseerde diensten van de Statistiek, en worden de gebouwen van de Rijkswacht en het Staatsblad uitgebreid.

De nieuwe bestuurscomplexen worden doelmatig en volgens de modernste gegevens ontworpen: goed berekende normen, ruime plannen d.w.z. met open ruimten die kunnen ingedeeld worden volgens de behoeften, gestandaardiseerde typen, enz...

Op het gebied van de hygiëne, de verlichting en het comfort zijn alle voorzorgmaatregelen getroffen.

Er zijn nog verdere hergroeperingen te Brussel in studie genomen; er zou onder meer een bestuursgebouw opgetrokken worden op het Queteletplein voor het Ministerie van Landbouw en het Ministerie van Volksgezondheid.

De politiek van centralisatie strekt zich ook uit tot de buitendiensten: zo werden met name te Brugge en te Hasselt reeds heel wat hergroeperingen gedaan, terwijl er onder meer voor Gent, Antwerpen, Luik en Bergen in studie genomen zijn.

Het is onmogelijk alle gebouwen op te noemen, die in 1950 zullen opgetrokken of uitgebreid worden, zonder een uitvoerige beschrijving te geven van de buitengewone begroting.

We zullen ons beperken tot een korte opsomming van de voornaamste ontwerpen:

- Uitbreiding van het gebouw van de Raad van State;
- Herbouw van de Provinciale Gouvernementsgebouwen te Antwerpen en te Gent;
- Bouw van een centraal laboratorium voor opzoeken en controle van het Ministerie van Volksgezondheid;
- Voortzetting van de werken in het Koninklijk Instituut voor natuurwetenschappen en in de gebouwen van de Aardkundige Diensten.

Op de buitengewone begroting is een krediet van 100 miljoen uitgetrokken. Deze werken moeten krachtig voortgezet worden, wil men ze tegen 1954 voltooid krijgen.

Wat de Rijksuniversiteiten betreft, moet een speciale inspanning gedaan worden om de noodzakelijke verbeteringen en uitbreidingen tot stand te kunnen brengen.

Er moeten studententehuizen gebouwd worden, want de levensvoorwaarden van deze jonge mensen zijn ofwel te zwaar ofwel geheel onvoldoende.

Wat het Universiteitshospitaal te Gent betreft, moeten er ten spoedigste maatregelen getroffen worden. Deze werken werden aangevangen in 1937. De ruwbouw van de verschillende klinieken en van de polykliniek en het

On construit également, rue aux Laines, un bâtiment administratif et la construction d'un bâtiment place Poelaert, où seront concentrés tous les services du Ministère de la Justice, est envisagée.

Rue de Louvain, on procède à la construction d'un complexe de bâtiments destiné aux services centralisés de la Statistique, ainsi qu'à l'extension de la Gendarmerie et de services du Moniteur.

Les projets des nouveaux complexes administratifs sont établis d'une manière rationnelle et suivant les données les plus modernes: modules bien établis, «plans libérés» c'est-à-dire avec espaces libres, pouvant être subdivisés en fonction des nécessités, types standardisés, etc.

Toutes les précautions ont été prises au point de vue de l'hygiène, de l'éclairage et du confort.

D'autres regroupements à réaliser à Bruxelles sont l'étude, notamment la construction, Place Quetelet, d'un bâtiment administratif destiné à l'hébergement des Ministères de l'Agriculture et de la Santé publique.

Cette politique de centralisation s'étend aux services extérieurs: nombre de regroupements ont été réalisés notamment à Bruges et à Hasselt; d'autres sont à l'étude notamment pour Gand, Anvers, Liège et Mons.

Il est impossible d'énumérer tous les bâtiments qui seront construits ou agrandis en 1950 sans donner le détail du budget extraordinaire.

Nous nous bornerons toutefois à une énumération sommaire des travaux importants prévus:

- Agrandissement du bâtiment occupé par le Conseil d'Etat;
- Reconstruction de l'Hôtel des Gouvernements provinciaux d'Anvers et de Gand;
- Construction d'un laboratoire central de recherche et de contrôle du Ministère de la Santé publique;
- Continuation des travaux effectués à l'Institut royal des Sciences naturelles et aux bâtiments des Services géologiques.

Un crédit de 100 millions est prévu au budget extraordinaire. Ces travaux doivent être poursuivis énergiquement, afin d'assurer, pour 1954, l'achèvement de ce important bâtiment.

En ce qui concerne les Universités de l'Etat, un effort spécial doit être effectué pour réaliser les améliorations et agrandissements nécessaires.

Il faudra construire des homes pour étudiants, car les conditions de vie de ces jeunes gens sont ou bien par trop onéreuses ou bien complètement insuffisantes.

Pour ce qui est de l'hôpital universitaire de Gand, convient de prendre des dispositions d'urgence. Ces travaux ont été entamés en 1937. Le gros-œuvre des cliniques et de la polyclinique et l'ossature de la clinique po

geraamte van de kinderkliniek waren reeds vóór de oorlog voltooid. Maar door gebrek aan kredieten konden de werken slechts in vertraagd tempo voortgezet worden.

Om de belegde kredieten productief te maken en de zo lang verwachte kliniek ter beschikking van de stad Gent te kunnen stellen, moeten de werken krachtig voortgezet worden.

Het uitgetrokken krediet van 83 miljoen is natuurlijk onvoldoende, want in zulk een tempo zullen de werken eerst over 7 of 8 jaar beëindigd zijn. Er wordt gehoopt, dat er in de eerstvolgende jaren hogere kredieten beschikbaar zullen gesteld worden.

Aan de verwezenlijking van het Fonds voor het Rijksmiddelbaar Onderwijs zal in de loop van het jaar 1950 krachtig gewerkt worden volgens de plannen en aanbestedingsstukken die in 1949 klaargemaakt werden.

* * *

Kader van het Bestuur der Gebouwen.

Het Bestuur staat voor een zeer zware taak: onderhoud van de rijksgebouwen en van de gehuurde gebouwen, uitvoering van het grootse programma van nieuwbouw, uitbreiding en herstelling van bestaande gebouwen.

Het kader van dit bestuur is onvoldoende om een dergelijke taak te volbrengen, en er zullen bijzondere maatregelen moeten getroffen worden, des te meer omdat het tot dusver niet mogelijk was het kader volledig te bezetten.

Hoewel de ontwerpen normaal moeten opgemaakt worden door het Bestuur der Gebouwen, is het wegens gebrek aan personeel nog steeds noodzakelijk, de medewerking in te roepen van private architecten voor het opmaken van sommige belangrijke ontwerpen.

Het lijkt geen twijfel, dat de bedragen, die deze architecten aan salaris ontvangen volgens een vaststaande schaal, hoger oplopen, dan de kosten voor de ontwerpen, die het Bestuur zelf opmaakt.

Dank zij een nauwlettende controle kan het Bestuur nagaan, of de ontwerpen, die door private architecten worden opgemaakt, geen nodeloze en onverantwoorde kosten eisen, en dat ze goedkoop en bevredigend zijn. In deze controle ligt de ware zuinigheid. Het paar procenten verschil in de administratiekosten tussen de ontwerpen, die door private architecten, en die welke door het Bestuur zelf opgemaakt worden, is zeer gering, als men ziet hoeveel er met een behoorlijk ontwerp kan bespaard worden.

De tabel n° 9 geeft een overzicht van de belangrijkheid van het programma voor 1950 in vergelijking met de kredieten voor de vroegere dienstjaren. Tabel n° 10 geeft de verdeling per provincie van de kredieten der begrotingen 1949.

enfants ont été terminés dès avant la guerre. Mais du fait du manque de crédits, ces travaux se sont poursuivis à un rythme très lent.

Pour rendre productifs les crédits investis et mettre à la disposition de la ville de Gand la clinique qu'elle attend depuis longtemps, il est nécessaire de poursuivre les travaux avec énergie.

Le crédit prévu de 83 millions est naturellement insuffisant, étant donné qu'à ce rythme, les travaux ne pourront pas être terminés avant 7 ou 8 années. On espère pouvoir augmenter ces crédits pour les prochaines années.

En ce qui concerne la réalisation du Fonds de l'Enseignement moyen de l'Etat, on y travaillera énergiquement au cours de l'année 1950, suivant les plans et documents d'adjudication qui ont été mis au point en 1949.

* * *

Cadre de l'Administration des Bâtiments.

L'Administration se trouve confrontée avec une très lourde tâche: l'entretien des bâtiments de l'Etat et des bâtiments loués ainsi que l'exécution du vaste programme de nouveaux bâtiments, l'agrandissement et la réparation des bâtiments existants.

Le cadre dont dispose cette administration est insuffisant pour faire face à cette tâche et il faudra prendre des dispositions spéciales, d'autant plus qu'il n'a pas été possible, jusqu'à présent, de porter l'effectif au niveau du cadre.

Bien que, normalement, les projets doivent être établis par l'Administration des Bâtiments, il est encore nécessaire, en raison du manque de personnel, de faire appel à des architectes privés pour certains projets importants.

Il ne fait pas de doute que les honoraires accordés à ces architectes suivant un barème établi représentent des sommes plus importantes que les frais nécessités par l'établissement de ces projets par l'Administration.

Grâce à un contrôle minutieux, l'Administration tient la main à ce que les projets établis par les architectes privés n'exigent pas de dépenses inutiles et injustifiables et soient à la fois économiques et satisfaisants. C'est dans ce contrôle que réside la véritable économie. La différence de un ou deux pour-cent des dépenses pour frais d'administration dans le coût des projets établis par des architectes privés ou par l'Administration est minime en comparaison des économies qu'un projet convenable permet de réaliser.

Le tableau n° 9 permet de se rendre compte de l'importance du programme de 1950 comparativement aux crédits des années antérieures. Le tableau n° 10 donne la répartition, par province, des crédits relatifs aux budgets de 1949.

E. — STEDEBOUW

- I. — Verwarring van Stedebouw en Gemeentewerken.
- II. — Eigenlijke Stedebouw.
- III. — Stedebouw : Wetgeving en instructies.
- IV. — Verwezenlijkingen op Stedebouwkundig gebied.
- V. — Gemeentewerken : Wetgeving en instructies.
- VI. — Toelagen voor de wegen der ondergeschikte besturen.
- VII. — Omvang der werken door het Departement van Openbare Werken te subsidiëren.

I. — Verwarring van Stedebouw en Gemeentewerken.

In werkelijkheid groepeerde het Algemeen Bestuur van Stedebouw twee gescheiden diensten : die van de gesubsidiëerde werken der ondergeschikte besturen en die van de eigenlijke Stedebouw. De samensmelting van deze twee diensten in een Algemene Directie werd gemotiveerd door het feit, dat het aanleggen van nieuwe wegen, het verbreden van bestaande wegen, het oprichten van speelpleinen, slachthuizen, enz., moeten geschieden met inachtneming van de stedebouwkundige aanlegplannen.

De Algemene Directie van Stedebouw wijst er op, dat bij de publieke opinie verwarring bestaat omtrent het wezen van de Stedebouw en dat de kritiek vooral betrekking heeft op het niet inwilligen van de gevraagde subsidies voor provincie- of gemeentewerken. Het gebrek aan voldoende kredieten is dan ook de eerste oorzaak van kritiek.

II. Eigenlijke Stedebouw.

De rol van de eigenlijke Stedebouw beperkt zich niet bij het æsthetische. De aanlegplannen steunen veeleer op demographische, sociale en economische gegevens, op de eisen van hygiëne en veiligheid. De algemene en bijzondere plannen van aanleg moeten vooral het algemeen belang dienen, met inachtneming der particuliere belangen.

Aan 1.600 gemeenten van België is de moeilijke en soms kiese taak opgedragen, een algemeen gemeentelijk plan van aanleg op te maken. De rol van het Bestuur van Stedebouw is niet alleen suggesties te doen en raad te verstrekken bij het opmaken van algemene of bijzondere plannen van aanleg. Dit bestuur moet het publiek en de gemeentebestuurders opvoeden met degelijke richtlijnen terzake, en op die manier het opmaken van passende en degelijke aanlegplannen uitlokken. Op dit ogenblik zijn reeds 234 aanlegplannen van gemeenten of wijken wettelijk goedgekeurd en zijn er nog honderden aanlegplannen in onderzoek of voorbereiding. Daarbij zijn vele herverkevelingen verwezenlijkt dank zij de tussenkomst van het bestuur van de Stedebouw.

E — URBANISME

- I. — Confusion entre l'Urbanisme et les Travaux Communaux.
- II. — L'Urbanisme proprement dit.
- III. — Urbanisme : Législation et instructions.
- IV. — Réalisations dans le domaine de l'Urbanisme.
- V. — Travaux communaux : Législation et instructions.
- VI. — Subsidies pour les routes des administrations subordonnées.
- VII. — Ampleur des travaux à subsidier par le Département des Travaux Publics.

I. — Confusion : Urbanisme et Travaux Communaux.

En réalité, l'Administration Centrale de l'Urbanisme groupe deux services distincts : celui des travaux subsidiés des administrations subordonnées et l'Urbanisme proprement dit. La fusion de ces deux services en une Direction Générale a été motivée par le fait que la construction de nouvelles routes, l'élargissement des routes existantes, la création de plaines de jeux, d'abattoirs, etc., doivent se faire conformément aux plans d'urbanisation.

La Direction Générale de l'Urbanisme signale qu'il existe une confusion dans l'esprit du public quant à savoir en quoi consiste l'Urbanisme et que les critiques se rapportent surtout au refus des subsidies sollicités pour des travaux provinciaux ou communaux. L'absence de crédits suffisants constitue donc une première source de critiques.

II. — L'Urbanisme proprement dit.

Le rôle de l'Urbanisme proprement dit ne se borne pas au problème esthétique. Les plans d'urbanisation sont plutôt basés sur des données démographiques, sociales et économiques, sur les exigences de l'hygiène et de la sécurité. Les plans d'aménagement généraux et particuliers doivent d'abord servir l'intérêt général, tout en tenant compte des intérêts particuliers.

Seize cents communes de Belgique ont été chargées de la tâche difficile et parfois délicate d'établir un plan général d'aménagement pour leur territoire. Le rôle de l'Administration de l'Urbanisme n'est pas seulement de formuler des suggestions et de donner des conseils pour l'établissement des plans d'aménagement généraux et particuliers. Cette administration doit éduquer le public et les autorités communales en fournissant des directives judicieuses en la matière et susciter ainsi l'établissement de plans d'aménagement adéquats et judicieux. Actuellement, 23 plans d'aménagement de communes ou de quartiers ont été approuvés légalement et des centaines d'autres sont à l'examen ou en préparation. En outre, de nombreux remembrements ont été réalisés grâce à l'intervention de l'administration de l'Urbanisme.

Een bijzondere rol van Stedebouw is het opmaken van streekplannen en het nationaal plan van aanleg. Op dit gebied werden reeds grondige studies gedaan voor de streken van Gent, Brussel, Luik, Antwerpen en Charleroi en andere, maar geen enkel van deze plannen heeft tot hertoe kracht van wet. Het nationale plan is een werk van langen duur, dat de geduldige verzameling vergt van talrijke documenten. Het algemeen en overal en in alle omstandigheden toepasselijke code van stedebouwkunde is in deze enkele jaren van actieve stedebouwpolitiek ook nog niet verwezenlijkt geworden.

Het bestuur van de Stedebouw oefent ook toezicht uit op de bouwvergunningen. Deze voorgedij zal nog een tijd waargenomen worden. De cijfers bewijzen dat Stedebouw zich normaal van deze taak kwijt en geen rem is voor de wederopbouw. Van de 140.000 behandelde dossiers werden er slechts 10 t.h. afgewezen. Verder werden 90 t.h. der dossiers in 1 maand afgehandeld, terwijl slechts in uitzonderingen van de uiterste termijn van 3 maand werd gebruik gemaakt. Het Bestuur van Stedebouw merkt op, dat vertragingen vaak voorkomen in de gemeenten zelf.

Een zeer nuttig werk, dat ook tot de bevoegdheid van Stedebouw behoort, is het goedkeuren en zelfs het tot stand brengen van herverkavelingsplannen in geteisterde gebieden. Dit is een zeer delicaat werk, dat soms moeilijk door de plaatselijke overheden te verrichten is. Tot op heden werden 150 herverkavelingsplannen goedgekeurd, als volgt verdeeld over de provincies: Antwerpen 12; Brabant 22; West-Vlaanderen 12; Oost-Vlaanderen 12; Henegouwen 43; Luik 32; Limburg 2; Luxemburg 7 en Namen 8.

De diensten van Stedebouw houden verder ook toezicht over de bouwvergunningen voor de huizen, die gebouwd worden volgens de wet De Taeye. De provinciale vertakkingen van Stedebouw zijn aldus de medewerkers van het departement van Volksgezondheid en het Gezin.

Voor het aanleggen van nieuwe woonwijken verleent het Bestuur van Stedebouw ook zijn medewerking op stedebouwkundig gebied, terwijl de Algemene Directie der Wegen het technisch werk levert en zorgt voor plannen, aanbesteding en uitvoering. Voor deze werken geeft de Staat een vergoeding van 100 t.h. der kosten van bestrating, riolering (wet van 15-4-1949, genoemd Brunfautwet).

III. — Wetgeving en instructies.

1. De besluitwet van 2-12-1946 (Belgisch Staatsblad van 26-27-28 December 1946) bevat de organieke wetgeving op de Stedebouw.

De koning bepaalt welke gemeenten verplicht zijn aanlegplannen op te maken, hetzij omdat hun grondgebied werd geteisterd, hetzij omdat werken van openbaar nut dienen uitgevoerd.

2. De eerste daad, waartoe die gemeentebesturen moeten overgaan, is het aanwijzen van een ontwerper. Deze

Une des tâches particulières de l'Urbanisme consiste dans l'établissement de plans régionaux et du plan national d'aménagement. Des études approfondies ont été effectuées dans ce domaine pour les régions de Gand, Bruxelles, Liège, Anvers et Charleroi et pour d'autres encore, mais aucun de ces plans n'a, jusqu'ici, force de loi. Le plan d'aménagement est un travail de longue haleine qui nécessite la longue et patiente accumulation de nombreux documents. De même, le code général de l'urbanisme, applicable partout et en toutes circonstances, n'a pu être réalisé au cours de ces quelques années de politique d'urbanisation active.

L'administration de l'Urbanisme exerce également la police des autorisations de bâtir. Cette tutelle s'exercera pendant un certain temps encore. Les chiffres prouvent que l'Urbanisme s'acquitte normalement de cette tâche et qu'il ne freine pas la reconstruction. Sur 140.000 dossiers examinés, 10 p.c. seulement ont été refusés. D'autre part, 90 p.c. des dossiers ont fait l'objet d'une décision dans le délai d'un mois et ce n'est que dans des cas exceptionnels qu'il a été fait usage du délai extrême de 3 mois. L'Administration de l'Urbanisme fait remarquer que les retards sont souvent le fait des communes elles-mêmes.

Un travail très utile, qui relève également de la compétence de l'Urbanisme, consiste dans l'approbation et même dans l'établissement des plans de remembrement pour les régions sinistrées. C'est là un travail très délicat, qu'il est parfois difficile aux autorités locales de réaliser. Jusqu'à présent, 150 plans de remembrement ont été approuvés; ils se répartissent comme suit entre les provinces: Anvers 12; Brabant 22; Flandre Occidentale 12; Flandre Orientale 12; Hainaut 43; Liège 32; Limbourg 2; Luxembourg 7 et Namur 8.

Les services de l'Urbanisme exercent aussi la police des autorisations de bâtir relatives aux maisons bénéficiant des avantages de la loi De Taeye. Les services provinciaux de l'Urbanisme collaborent ainsi avec le Département de la Santé Publique et de la Famille.

En ce qui concerne la construction de nouveaux quartiers d'habitation, l'Administration de l'Urbanisme accorde sa collaboration dans le domaine urbanistique, tandis que la Direction Générale des Routes fournit un travail technique et s'occupe des plans, de l'adjudication et de l'exécution. Pour ces travaux, l'État octroie une indemnité équivalente à 100 p.c. du coût des travaux de voirie, égouts, etc... (loi du 15-4-1949, dite loi Brunfaut).

III. — Législation et instructions.

1. L'arrêté-loi du 2-12-46 (Moniteur Belge des 26-27-28 décembre 1946) contient la législation organique de l'Urbanisme. Le roi désigne les communes tenues d'établir des plans d'aménagement, soit parce que leur territoire a été sinistré, soit parce qu'il y a lieu d'y exécuter des travaux d'utilité publique.

2. La première mesure à prendre par les administrations communales est la désignation d'un auteur de projet.

moet door de Directeur-generaal van de Stedebouw worden aanvaard overeenkomstig art. 6 van het Regentsbesluit van 14-2-1946 (B.S. 18-3-1946). Een reglement van 15-10-1947 regelt deze aanvaarding en vermeldt de rechten en plichten van die technicus.

3. Het Bestuur van de Stedebouw heeft een model-overeenkomst opgesteld, welke door de gemeenten kan gebruikt worden bij het afsluiten van een akkoord met de stedebouwkundige.

4. De besluitwet voorziet in haar art. 4 dat toelagen kunnen verleend worden tot dekking van de kosten voor het opmaken der aanlegplannen. Het voormeld Regentsbesluit van 14-2-1946 bepaalt het normaal percentage daarvan op 60 t.h. Het wordt opgevoerd tot 100 t.h. voor de geteisterde gemeenten, welke als dusdanig worden aangemerkt bij beslissing van de Minister van Openbare Werken. Het berust op de gemeente, om dergelijke beslissing uit te lokken. De omzendbrief n° 5 van 1-10-1947 bepaalt de gronds'lagen waarop deze beslissing moet steunen. Deze percentages worden berekend op een basistarief, vastgesteld in de instructies van 14-2-1946 (B.S. 18-3-1946).

De formaliteiten, welke door de gemeenten dienen vervuld om de uitbetaling van de toelagen te bekomen, zijn vermeld in de aanschrijving n° 3 van 10-6-1946.

5. Art. 5 van de besluitwet, bepaalt dat de Minister van Openbare Werken de modaliteiten vaststelt volgens welke de aanlegplannen dienen opgemaakt. Deze modaliteiten werden bepaald in de algemene richtlijnen van 15-4-1948.

6. De aanlegplannen kunnen in bepaalde gevallen worden voorgelegd aan een adviserend organisme, de « Technische Raad van de Stedebouw », opgericht bij Regentsbesluit van 12-12-1947 (B.S. 20-12-1947).

7. Art. 18 van de besluitwet stelt de bouwvergunning verplicht in de gemeenten, welke onder stedebouwkundig regime zijn geplaatst.

De Minister heeft de macht welke hem bij dit artikel wordt toegekend, overgedragen aan de Directeur-generaal, de provinciale directeurs en commissarissen van het Bestuur van de Stedebouw, bij besluit van 17-8-1945 (B.S. 31-8-1945).

De procedure en de samenstelling van de dossiers zijn vervat in de aanschrijving van 10-12-1946 (B.S. 12-1-1947).

De bepalingen van die aanschrijving inzake de vergunningen voor bouwmaterialen zijn nochtans vervallen.

De onderrichtingen van 31-10-1949 (B.S. 23-11-1949) vestigen de aandacht van de gemeentebesturen op de termijnen, waarbinnen uitspraak dient gedaan en op de tussenkomst van hun stedebouwkundig technicus, en bepalen eveneens dat voortaan geen bouwaanvragen moeten ingediend worden voor binnenverbouwingen.

Celui-ci doit être agréé par le Directeur Général de l'Urbanisme, conformément à l'art. 6 de l'arrêté du Régent du 14-2-1946 (M.B. 18-3-1946). Un règlement du 15-10-1947 fixe les modalités de cette agréation et stipule quels sont les droits et les devoirs de ce technicien.

3. L'Administration de l'Urbanisme a rédigé une convention-type dont les communes peuvent faire usage lors de la conclusion d'une convention avec leur technicien urbaniste.

4. L'arrêté-loi prévoit, en son article 4, que des subsides pourront être accordés afin de couvrir les frais d'établissement des plans d'aménagement. L'arrêté du Régent précité, du 14-2-1946, stipule que le pourcentage normal de ce subside est de 60 p.c. Il est porté à 100 p.c. pour les communes sinistrées qui sont caractérisées comme telles par décision du Ministre des Travaux Publics. Il appartient à la commune de provoquer cette décision. La circulaire n° 5 du 1-10-1947 détermine les bases sur lesquelles elle doit s'appuyer. Les pourcentages sont calculés d'après un tarif de base fixé par les instructions du 14-2-1946 (M.B. 18-3-1946).

Les formalités que les communes doivent remplir pour obtenir la liquidation des subsides figurent dans la circulaire n° 3 du 10-6-1946.

5. L'art. 5 de l'arrêté-loi stipule que le Ministre des Travaux Publics fixe les modalités selon lesquelles les plans d'aménagement doivent être établis. Ces modalités ont été précisées dans les directives générales du 15-4-1948.

6. Dans certains cas, les plans d'aménagement peuvent être soumis à un organisme consultatif, le « Conseil Technique de l'Urbanisme », institué par arrêté du Régent en date du 12-12-1947 (M.B. 20-12-1947).

7. L'art. 18 de l'arrêté-loi prévoit l'obligation d'obtenir une autorisation de bâtir dans les communes qui ont été placées sous régime urbanistique.

Par arrêté du 17-8-1945 (M.B. 31-8-1945), le Ministre a délégué les pouvoirs qui lui sont attribués par cet article, au Directeur Général, aux directeurs provinciaux et aux commissaires de l'Administration de l'Urbanisme.

La procédure à suivre et la composition des dossiers sont indiquées dans la circulaire du 10-12-1946 (M.B. 12-1-1947).

Toutefois, les dispositions de cette circulaire relatives à l'octroi de matériaux de construction ne sont plus d'application.

Les instructions du 31-10-1949 (M.B. 23-11-1949) attirent l'attention des administrations communales sur les délais dans lesquels les décisions doivent être prises ainsi que sur l'intervention de leur technicien urbaniste, et stipulent que désormais, il n'y aura plus lieu d'introduire des demandes d'autorisation de bâtir pour des transformations intérieures.

8. In de geteisterde gemeenten worden de kosten van de onteigeningen voorzien in de aanlegplannen, ten laste van de Staat gebracht op grond van de besluitwet van 14-2-1946 (B.S. 2-3-1946).

9. Het Bestuur van de Stedebouw werd opgericht bij Regentsbesluit van 14-5-1945 (B.S. 26-5-1945). Zijn kader werd laatstelijk vastgesteld bij Regentsbesluit van 31-5-1949 (B.S. 7-10-1949) en omvat 120 ambtenaren voor het hoofdbestuur en 230 voor de buitendiensten.

(N.B. — Deze cijfers omvatten de ambtenaren die zich met de gemeentewerken bezig houden, en ze slaan op alle bevoegdheden, waarmede het Bestuur van de Stedebouw is belast.)

IV. — Verwezenlijkingen op Stedebouwkundig gebied.

De verwezenlijkingen op zuiver stedebouwkundig gebied werden, wat het aantal plannen betreft, samengebracht in tabel n° 19.

In totaal zijn voor geheel het land 9 streekplannen in behandeling. Deze plannen omvatten een hele streek, en in ieder geval verscheidene gemeenten. Nog geen enkel streekplan werd tot op heden goedgekeurd, omdat, zo heet het, niet alle gemeenten van die streken een definitief stedebouwplan bezitten.

Hier valt toch eerst op te merken, dat het logisch is eerst een surven van de streek te maken of minstens de grote lijnen vast te leggen van het streekplan.

Anders is het moeilijk, zomet onmogelijk voor de betrokken gemeenten een aanlegplan op te maken, dat in overeenstemming is of zal zijn met de plannen der aanpalende gemeenten. Iedereen zal er mee akkoord gaan, dat voor een streek als het nieuw industriegebied van Limburg, bij voorbeeld, het streekplan vooraf met de meeste zorg moet opgemaakt zijn en dat de surven met alle toekomst- eventualiteiten moet rekening houden, wil men niet binnen enkele tientallen jaren in een toestand geraken, zoals wij nu zien in bepaalde streken, dat stedebouw praktisch onmogelijk wordt door het gebrek aan vooruitzicht op dit gebied in het verleden.

Zonder voorafgaande volledige studie van het streekplan, kan men onmogelijk met volledige zekerheid juiste wenken geven aan de gemeentebesturen, die stedebouwkundig werk verrichten.

Moest er voor elke streek een stedebouwkundig ambtenaar verantwoordelijk zijn voor de surven en, onder de leiding van een centraal korps, voor het vastleggen der grote lijnen van het streekplan, dan zou de raad van de betrokken functionarissen van buitengewone betekenis zijn voor de gemeenten van die streek.

Er zou zodoende geen verloren werk verricht worden en de plannen zouden niet herhaaldelijk moeten aangepast worden, wat een grote besparing zou opleveren.

8. Dans les communes sinistrées, le coût des expropriations prévues aux plans d'aménagement est pris à charge par l'Etat en vertu de l'arrêté-loi du 14-2-1946 (M.B. 2-3-1946).

9. L'Administration de l'Urbanisme a été créée par arrêté du Régent du 14-5-1945 (M.B. 26-5-1945). Son cadre le plus récent a été fixé par arrêté du Régent du 31-5-1949 (M.B. 7-10-1949) et comprend 120 fonctionnaires pour l'administration centrale et 230 pour les services extérieurs.

(N.B. — Ces chiffres comprennent aussi les fonctionnaires qui s'occupent des travaux communaux et couvrent toutes les tâches confiées à l'administration de l'Urbanisme.)

IV. — Réalisations dans le domaine de l'Urbanisme.

Les réalisations sur le plan purement urbanistique, en ce qui concerne le nombre de plans, sont indiquées dans le tableau n° 19.

Au total, 9 plans régionaux sont à l'examen pour l'ensemble du pays. Ces plans comprennent toute une région et, chaque fois, plusieurs communes. A l'heure actuelle, aucun plan régional n'a été approuvé, du fait que toutes les communes de ces régions n'étaient pas en possession d'un plan définitif d'urbanisation.

Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de remarquer tout d'abord qu'il est logique d'établir au préalable un survey de la région ou tout au moins d'établir les grandes lignes de ce plan régional.

Sans cela, il est difficile, sinon impossible, aux communes d'établir un plan d'aménagement en harmonie avec les plans des communes limitrophes. Il est indéniable que, pour une région telle que le nouveau bassin industriel du Limbourg, par exemple, il est indispensable d'établir au préalable, avec le plus grand soin, le plan régional et que le survey devra tenir compte de toutes éventualités en ce qui concerne l'avenir, si on ne veut pas se trouver, d'ici quelques dizaines d'années, devant une situation comme il s'en présente dans certaines régions où l'urbanisation est pratiquement impossible parce que, dans le passé, on a manqué de prévoyance en ce domaine.

Sans cette étude complète et préalable du plan régional, il est impossible de faire, en toute certitude, les suggestions voulues aux administrations communales qui exécutent des travaux urbanistiques.

Si, pour chaque région, un fonctionnaire urbaniste était responsable du survey et, sous la conduite d'un corps central, de la fixation des grandes lignes du plan régional, les conseils de ce fonctionnaire revêtiraient une extrême importance pour les communes de cette région.

De cette façon, on ne travaillerait jamais en pure perte et les plans ne devraient pas être adaptés à plusieurs reprises, ce qui constituerait une grande économie.

Alles zou beter geregeld worden in ruimte en tijd.

Sommige gemeenten zouden kunnen aangewakkerd worden en andere, die te veel in eens willen verwezenlijken, wat ingetoomd, ten einde het streekplan beter tot een harmonisch geheel te laten uitgroeien.

Op 31-12-1949 waren in het hoofdbestuur van de Stedebouw 58 algemene plannen van Belgische gemeenten in behandeling.

Bovendien zijn voor 21 gemeenten de algemene plannen van aanleg goedgekeurd, met kracht van wet.

De bijzondere plannen van aanleg hebben betrekking op nieuwe wijken of bestaande wijken van gemeenten.

Van de eerste zijn er 42 in onderzoek en hebben 40 kracht van wet gekregen.

Voor de tweede categorië zijn de getallen respectievelijk 98 en 192. Er valt op te merken dat het hier gaat om belangrijke delen van gemeenten, maar dat in de twee laatste getallen ook straten of delen ervan zijn begrepen.

De laatste kolommen van tabel 19 vermelden ook het aantal voorontwerpen die bij de Stedebouw in studie genomen zijn.

De directie van Stedebouw neemt immers initiatieven, vooraleer haar een definitief plan wordt aangeboden. Zij staat de gemeenten, die zulks vragen, bij, suggereert bepaalde aanlegplannen en discussieert met de gemeenten of haar stedebouwkundige van af het ontstaan der voorontwerpen.

Het succes van de eigenlijke Stedebouw in ons land zal vooral afhangen van de gezonde principes die ten grondslag liggen aan zijn werking, en van de doeltreffende richtlijnen die zullen uitgaan van de bestaande instructies en de definitieve wetgeving ter zake, en vooral van de materiële voorbeelden die in de eerste verwezenlijkingen zullen te vinden zijn.

Stedebouw heeft een schone maar zware taak te volbrengen.

V. — Gemeentewerken : Wetgeving en Instructies.

A. 1. — Het regentsbesluit van 2 Juli 1949 (B.S. 22-23 Juli 1949) houdt organieke bepalingen inzake het verlenen van toelagen voor werken.

2. — De procedure voor het indienen van ontwerpen is vastgelegd in de aanschrijving van 5 Mei 1948 (B.S. 10-11 Mei 1948) en van 13-5-1949 (B.S. 19 Mei 1949).

Bondig geschetst is deze procedure als volgt :

a) Gemeente (of kerkfabriek, of commissie van openbare onderstand, polder of watering) ;

b) Gouverneur — Provinciale technische dienst — Gouverneur ;

c) Indien de gemeente onder stedebouwkundig regime werd geplaatst ; advies van de provinciale Directeur van de Stedebouw ;

Ainsi, tout serait mieux ordonné dans l'espace et dans le temps.

Certaines communes pourraient être stimulées et d'autres, qui voudraient réaliser trop de projets à la fois, pourraient être freinées, afin que le plan régional puisse devenir un tout harmonieux.

A la date du 31-12-1949, 58 plans généraux de communes belges étaient à l'examen à l'Administration Centrale de l'Urbanisme.

En outre, les plans généraux d'aménagement de 21 communes ont été approuvés et ont reçu force de loi.

Les plans particuliers d'aménagement se rapportent à de nouveaux quartiers ou à des quartiers existants.

Parmi les premiers, 42 sont à l'examen et 40 ont reçu force de loi.

Pour la deuxième catégorie, les chiffres sont respectivement de 98 et de 192. A remarquer qu'il s'agit ici de parties importantes de communes, mais que les deux derniers chiffres comprennent aussi des rues ou parties de rues. La dernière colonne du tableau 19 mentionne le nombre d'avant-projets qui sont à l'étude à l'Administration de l'Urbanisme.

La direction de l'Urbanisme prend d'ailleurs des initiatives avant qu'un plan définitif ne lui soit soumis. Elle aide les communes qui en font la demande, suggère des plans d'aménagement et discute avec les communes ou avec leur urbaniste l'établissement des bases de l'avant-projet.

Le succès de l'urbanisme proprement dit dans notre pays dépendra des principes sains qui sont à la base de son action et des directives efficaces qu'on tirera des instructions actuelles et de la législation définitive en la matière, mais surtout, des exemples matériels fournis par les premières réalisations.

La mission confiée à l'Urbanisme est belle, mais elle n'en est pas moins lourde.

V. — Travaux communaux : Législation et Instructions.

A. 1. — L'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (M.B. 22-23 juillet 1949) porte les dispositions organiques en matière d'octroi de subsides pour travaux.

2. — La procédure à suivre pour le dépôt des projets a été fixée par les circulaires des 5 mai 1948 (M.B. des 10-11 mai 1948) et 13-5-1949 (M.B. 19 mai 1949).

Cette procédure peut être résumée comme suit :

a) Commune (ou fabrique d'église, ou commission d'assistance publique, polder ou wateringue).

b) Gouverneur — Service technique provincial — Gouverneur.

c) Si la commune a été placée sous régime urbanistique : avis du Directeur provincial de l'Urbanisme.

d) Hoofdbestuur: Openbare Werken of Openbaar Onderwijs of Landbouw of Justitie ;

e) Hoofdbestuur van de Stedebouw.

N.B. — Er zijn geen termijnen bepaald, waarbinnen elk van die besturen het onderzoek moet eindigen.

Na goedkeuring van het ontwerp en principiële toezegging van toelage wordt het dossier rechtstreeks aan de Gouverneur en van daar naar de gemeente teruggezonden.

Het aanbestedingsdossier gaat van de gemeente naar de Gouverneur (provinciale technische Dienst) en van daar naar het Hoofdbestuur van de Stedebouw.

De vaste toezegging van toelage gaat met het dossier terug naar Gouverneur en gemeente.

3. — De toelage voor de algemene kosten wordt berekend volgens de tarieven, vermeld in de aanschrijving BW 26-10, n° 1046 dd. 30 Maart 1949 (bekendgemaakt in het bestuursmemoriaal van iedere provincie).

4. — De aanschrijving n° 47 dd. 15 Mei 1941 regelt de manier waarop de dossiers dienen samengesteld.

5. — De aanschrijving n° 1031 dd. 19 Juni 1946 en n° 1033 dd. 1 Maart 1947 regelen de wijze van betaling der toelagen (bekendgemaakt in het bestuursmemoriaal).

B. OORLOGSSCHADE.

1. — De wet van 6 Juli 1948 (B. S. 16 Juli 1948) regelt het herstel van de oorlogsschade aan de publieke goederen.

2. — Het regentsbesluit van 22 Februari 1949 (B. S. 17 Maart 1949) regelt de uitvoeringsmodaliteiten (samenstelling van de dossiers — procedure).

3. — De vergoeding omvat eveneens een forfaitaire bijdrage in de algemene kosten volgens tarief n° 1046 dd. 30 Maart 1949.

N. B. — Al deze teksten zullen binnenkort in brochurevorm worden uitgegeven door het Bestuur van de Stedebouw.

VI. — Toelagen voor wegenwerken van ondergeschikte besturen.

De tabel n° 2 geeft het aantal kilometer rijkswegen, provinciewegen, buurtwegen van groot verkeer en de gewone buurtwegen (met of zonder verhard wegdek). De subsidiëring der soorten buurtwegen vergt een speciale uitleg.

Voor de aanleg, verbetering en buitengewone herstelling van buurtwegen van groot verkeer wordt normaal een staatstoelage verleend van 60 %. De andere buurtwegen kunnen voor deze werken maar 30 % ontvangen.

Wat het gewoon onderhoud betreft, wordt 30 % toegestaan voor buurtwegen van groot verkeer en wordt voor

d) Administration centrale: Travaux Publics ou Instruction Publique ou Agriculture ou Justice.

e) Administration Centrale de l'Urbanisme.

N.B. — Aucun délai n'a été imposé à ces administrations pour terminer l'examen des dossiers.

Après approbation du projet et la promesse de principe de subside, le dossier est renvoyé directement au Gouverneur qui le transmet à la commune intéressée.

Le dossier d'adjudication est transmis par la commune au Gouverneur (service technique provincial) et par celui-ci à l'Administration Centrale de l'Urbanisme.

La promesse ferme de subsides est renvoyée, avec le dossier, au Gouverneur et à la commune.

3. — L'intervention pour frais généraux est calculée d'après les tarifs figurant à la circulaire BW 26-10, N° 1046, du 30 mars 1949 (publiée au mémorial administratif de chaque province).

4. — La circulaire n° 47, du 15 mai 1941, règle la manière dont les dossiers doivent être constitués.

5. — Les circulaires n° 1031, du 19 juin 1946 et n° 1033, du 1^{er} mars 1947, règlent le mode de paiement des subsides (publiées au mémorial administratif).

B. Dommages de guerre.

1. — La loi du 6 juillet 1948 (M.B. 16 juillet 1948) règle la réparation des dommages de guerre aux biens publics.

2. — L'arrêté du Régent du 22 février 1949 (M.B. 17 mars 1949) règle les modalités d'exécution (constitution des dossiers — procédure).

3. — Le subside comporte également une intervention forfaitaire pour les frais généraux et ce, d'après le tarif n° 1046, en date du 30 mars 1949.

N.B. — Tous ces textes paraîtront prochainement sous forme de brochure publiée par l'Administration de l'Urbanisme.

VI. — Subsidies pour des travaux de voirie d'administrations subordonnées.

Le tableau n° 2 indique le nombre de kilomètres de routes de l'Etat, de routes provinciales, de chemins vicinaux de grande communication et de chemins vicinaux ordinaires (avec ou sans revêtement dur). L'octroi de subsides pour les diverses catégories de chemins vicinaux demande quelques précisions.

Pour la construction, l'amélioration et la réfection extraordinaire de chemins vicinaux de grande communication, on accorde normalement un subside de l'Etat de 60 %. Les autres chemins vicinaux ne peuvent recevoir que 30 % pour ces travaux.

En ce qui concerne l'entretien ordinaire, un subside de 30 % est accordé pour les chemins vicinaux de grande

de andere buurtwegen geen enkele staatstoelage uitgekeerd. De buurtwegen van groot verkeer, waarvoor 60 % toelage kan bekomen worden voor verbeteringswerken, komen niet alle in aanmerking voor de toelage van 30 % voor onderhoudswerken. Wat de onderhoudstoelage betreft, zijn er dus twee soorten buurtwegen van groot verkeer. Hieronder geven wij per Provincie het aantal km. waarvoor 60 % kan bekomen worden voor verbeteringswerken, en het aantal waarvoor men aanspraak kan maken op een toelage voor onderhoudswerken.

Buurtwegen van groot verkeer	Aantal km. waarvoor 60 % toelage voor verbeteringswerken mogelijk is	Aantal km. waarvoor 30 % toelage voor onderhoud mogelijk is
Antwerpen	908	875
Brabant	2.274	1.580
West Vlaanderen	1.233	1.233
Oost Vlaanderen	750	158
Henegouwen	2.235	2.024
Luik	1.344	1.314
Limburg	532	469
Luxemburg	846	846
Namen	1.695	1.390
TOTAAL	11.817 km.	9.889 km.

Het is opvallend hoezeer het aantal buurtwegen van groot verkeer verschilt per provincie. Het blijkt ook duidelijk, dat in sommige provincies de verbetering en het onderhoud moeten verwaarloosd worden, alleen omdat de toelagen er gemiddeld kleiner zijn of voor een groot aantal buurtwegen niet bestaan. Er is geen verhouding tussen de werkelijke uitgaven der gemeenten voor haar wegen en de toelagen, waarover ze kunnen beschikken.

Dit is een gevaarlijke toestand in de algemene politiek van verbetering van ons wegennet. Deze onbillijke toestand zal kunne verholpen worden, wanneer binnenkort de herklassering der wegen doorgaat.

Provincies en gemeenten genieten verder een toelage van Provinciefonds en Gemeentefonds voor de Provinciewegen, de stadswegen, de buurtwegen van groot verkeer en de gewone buurtwegen. Hier is de toelage per soort weg in vaste verhouding tot de lengte van de weg. (Zie tabellen 20 en 21.) De lengte der wegen is uitgedrukt in hectometers of kilometers. Deze cijfers werden verstrekt door het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

VII. — Omvang der te subsidiëren werken.

Om een duidelijk inzicht te hebben omtrent de programma's van al de provincies, gemeenten, verenigingen van gemeenten, commissies van openbare onderstand, kerkfabrieken, verenigingen van polders en van wate-

communication, alors qu'aucun subside de l'Etat n'est accordé pour les autres chemins vicinaux. Les chemins vicinaux de grande communication, pour lesquels un subside de 60 % peut être accordé du chef de travaux d'amélioration, ne peuvent pas tous bénéficier du subside de 30 % pour travaux d'entretien. Quant à ce subside, il faut distinguer deux catégories de chemins vicinaux de grande communication. Nous vous donnons ci-dessous, par province, le nombre de kilomètres pour lesquels 60 % peuvent être obtenus pour travaux d'amélioration et le nombre de kilomètres pour lesquels on peut prétendre à un subside pour travaux d'entretien.

Chemins vicinaux de grande communication	Nombre de km. pour lesquels un subside de 60 % peut être obtenu pour travaux d'amélioration	Nombre de km. pour lesquels un subside de 30 % pour frais d'entretien peut être obtenu
Anvers	908	875
Brabant	2.274	1.580
Flandre Occidentale	1.233	1.233
Flandre Orientale	750	158
Hainaut	2.235	2.024
Liège	1.344	1.314
Limbourg	532	469
Luxembourg	846	846
Namur	1.695	1.390
TOTAL	11.817 km.	9.889 km.

Il est frappant de constater à quel point le nombre de chemins vicinaux diffère d'une province à l'autre. On remarque aussi que dans certaines provinces, l'amélioration et l'entretien doivent être négligés uniquement en raison du fait que les subsides y sont en moyenne réduits ou sont inexistantes pour un grand nombre de chemins vicinaux. Il y a disproportion entre les dépenses réelles que les communes consentent pour leurs routes et les subsides dont elles peuvent disposer. C'est là un état de choses dangereux pour la politique générale d'amélioration de notre réseau routier. Il pourra être remédié sous peu à cette situation injuste, lorsque le reclassement des routes aura été opéré.

La province et les communes bénéficient, d'autre part, d'un subside du Fonds provincial et du Fonds communal, destinés aux routes provinciales, aux chemins vicinaux de grande communication et aux chemins vicinaux ordinaires. Ici, le subside par catégorie de chemin est en rapport direct avec la longueur de la route. Voir tableaux n^{os} 20 et 21.

La longueur des routes est exprimée en hectomètres ou kilomètres. Ces chiffres ont été fournis par le Ministère de l'Intérieur.

VII. — Ampleur des travaux à subsidier.

Pour avoir une idée exacte des programmes de toutes les provinces, communes, groupements de provinces, commissions d'assistance publique, fabriques d'église, groupements de polders et de wateringues, concernant les

ringen, betreffende werken, waarvoor aan de Minister van Openbare Werken de toelagen zullen gevraagd worden in de eerstvolgende maanden, zou men de volgende factoren moeten kennen :

1° het bedrag der werken waarvoor de ondergeschikte besturen de plannen bijna klaar hebben en waarvan de dossiers op 31-12-1949 nog bij deze besturen berustten;

2° het bedrag der werken waarvan de projecten in onderzoek waren in de provinciale diensten op 31-12-1949 of er op dat ogenblik het bevel afwachten om naar het centraal bestuur te mogen verzonden worden voor onderzoek omtrent de vatbaarheid voor een principiële toezegging (toelating tot aanbesteden);

3° de ontwerpen op 31-12-1949 in onderzoek in de departementen te Brussel en vatbaar voor een principiële toezegging;

4° de ontwerpen, die een principiële toezegging kregen van de Minister van Openbare Werken en die in aanbesteding waren op 31-12-1949.

Voor 1° en 2° hierboven, zijn geen juiste cijfers voorhanden, maar voor geheel het land zal dit wel verscheidene milliarden vertegenwoordigen.

In sommige provinciale technische diensten berusten voor meer dan 500 miljoen dossiers die nog niet werden doorgezonden naar Brussel.

Voor 3° en 4° geven de tabellen n^{os} 13-15-16-17-18 het aantal dossiers en de raming der bedragen vatbaar voor staatstoelagen.

De vijf tabellen betreffende de volgende werken waarvoor de Minister van Openbare Werken uiteindelijk beslist, wat de toelage betreft, zijn :

Tabel n° 13 : *Departement Openbare Werken* : provinciewegen, buurtwegen, signalisatie, stedebouw, gemeentelijke gebouwen, rioleringen, woning onderwijzend personeel, aanleg elektrische netten, uitbreiding gasleidingen, enz.

Tabel n° 16 : *Departement van Openbaar Onderwijs* : verbeteren en uitrusten van gemeentescholen, onderhoud en restauratie van geklasseerde burgerlijke monumenten of gebouwen, oprichten en verbeteren van scholen die van een provinciale overheid afhangen, enz.

Tabel n° 15 : *Departement van Justitie* : bouwen, vergroten of herstellen van vrederegerechten, van justitiepaleizen, die van een provinciale overheid afhangen, van kerken en pastorijen, en van geklasseerde godsdienstmonumenten en -gebouwen (voor deze laatste doet het Ministerie van Openbaar Onderwijs ook een voorstel).

travaux pour lesquels des subsides seront demandés au Ministre des Travaux Publics dans les prochains mois, il faut connaître :

1° le montant des travaux pour lesquels les administrations subordonnées disposent de plans presque terminés et dont les dossiers se trouvaient encore au sein de ces administrations au 31-12-1949 ;

2° le montant des travaux dont les projets étaient à l'examen dans les services provinciaux à la date du 31-12-1949 ou attendaient à ce moment que soit donné l'ordre de les envoyer à l'administration centrale en vue d'examiner si la promesse de principe se justifie (autorisation de procéder à l'adjudication) ;

3° les projets à l'examen dans les départements de Bruxelles à la date du 31-12-1949 et pour lesquels des promesses de principe peuvent être accordées ;

4° les projets pour lesquels une promesse de principe a été accordée par le Ministre des Travaux Publics et qui étaient mis en adjudication à la date du 31-12-1949.

Pour le 1° et le 2° ci-dessus, les chiffres exacts font défaut, mais pour l'ensemble du pays, on peut estimer que ces postes représentent plusieurs milliards.

Dans certains services techniques provinciaux, il y a encore pour 500 millions de dossiers qui attendent d'être envoyés à Bruxelles.

Pour le 3° et le 4°, les tableaux n^{os} 13, 15, 16, 17 et 18, indiquent le nombre de dossiers et l'estimation des montants pour lesquels des subsides de l'Etat peuvent être accordés.

Les cinq tableaux relatifs aux travaux suivants au sujet desquels le Ministre des Travaux Publics décide en dernier ressort sur le subside à consentir sont :

Tableau n° 13 : *Département des Travaux Publics* : routes provinciales, chemins vicinaux, signalisation, urbanisation, bâtiments communaux, égouts, habitations personnel enseignant, établissement de réseaux électriques, extension des réseaux électriques, extension des réseaux de distribution de gaz, etc.

Tableau n° 16 : *Département de l'Instruction Publique* : Amélioration et équipement d'écoles communales, entretien et restauration de monuments ou bâtiments civils classés, construction et amélioration d'écoles dépendant d'une autorité provinciale, etc.

Tableau n° 15 : *Département de la Justice* : construction, agrandissement ou travaux de réparation de justices de paix, de palais de justice, dépendant d'une autorité provinciale, d'églises et de presbytères et de monuments et bâtiments religieux classés (pour ces derniers travaux le Ministère de l'Instruction Publique introduit également une proposition).

Tabel n° 17 : *Département van Landbouw* : verbeteringswerken aan onbevaarbare en onvlotbare waterlopen, graven van afvoerkanalen, verbeteren van de hydrologie der landbouwgronden, aanleggen of versterken van dijken. Verder : boswerken, electrificatie van afgelegen landelijke plaatsen, enz.

Tabel n° 18 : Deze tabel betreft de vergoedingen voor herstel van *oorlogsschade* aan het openbaar domein der ondergeschikte openbare besturen.

De vier eerste tabellen geven, onder de rubrieken « vatbaar voor principiële toezegging » en « vatbaar voor vaste toezegging », de bedragen van de werken, die in het hoofdbestuur in behandeling zijn of onderzocht werden, en die in aanmerking kunnen komen om in 1950 een vaste toezegging te ontvangen.

In onderstaande tabel zijn de globale sommen van deze werken samengeteld :

Bedragen der werken op 31-12-1949 Montant des travaux au 31-12-1949	In onderzoek in Stedebouw A l'examen à l'Urbanisme	Na onderzoek alleen met principiële toezegging N'ayant obtenu après l'examen qu'une promesse de principe	Totaal subsidieerbaar in 1950 Total des travaux susceptibles d'obtenir un subside en 1950	Tabel Tableau
Openbare Werken — <i>Travaux Publics</i>	1.506.397.228	134.444.627	1.700.841.855	13
Openbaar Onderwijs — <i>Instruction Publique</i>	134.671.960	42.612.654	177.284.614	16
Justitie — <i>Justice</i>	56.313.500	34.380.800	90.694.300	15
Landbouw — <i>Agriculture</i>	2.985.000	2.499.800	5.484.800	17
TOTAAL — TOTAL .	1.700.367.688	213.937.881	1.974.305.569	

Met een gemiddelde toelage van 50 % zouden werken voor een bedrag van 1.974.305.569 fr. reeds een staats-toelage vergen van ongeveer 1 milliard frank.

Op de begroting van 1950 zou dus reeds 1 milliard moeten uitgetrokken worden alleen om de werken te subsidiëren, waarvan de dossiers op 31-12-1949 in het departement in onderzoek waren, en die waarvoor toelating tot aanbesteding was gegeven.

De buitengewone begroting voor 1950 voorziet in artikel 443, voor de vier overeenstemmende posten van bovenstaande tabel, in totaal 600 miljoen betalingskredieten en 1 milliard vastleggingskredieten. Dus volstaan alleen de vastleggingskredieten voor de dossiers in onderzoek en in aanbesteding.

Zonder wijziging van de kredieten zullen dus in 1950 vanwege de ondergeschikte besturen bijna geen dossiers naar het Hoofdbestuur kunnen gezonden worden (artikel 493)) met enige kans van vaste toezegging in 1950.

Dit is een vraagstuk, dat bij de bespreking van de buitengewone begroting van naderbij zal moeten onderzocht worden.

Tableau n° 17 : *Département de l'Agriculture* : travaux d'amélioration de cours d'eau non navigables, ni flottables, creusement de canaux de dérivation, amélioration du régime hydrographique des terrains agricoles, construction et renforcement de digues. En outre : travaux forestiers, électrification d'écarts agricoles, etc.

Tableau n° 18 : Ce tableau concerne les indemnités pour réparation de *dommages de guerre* subis par le domaine public des administrations publiques subordonnées.

Les quatre premiers tableaux mentionnent, sous les rubriques « susceptibles d'obtenir une promesse de principe » et « susceptibles d'obtenir une promesse ferme », les montants des travaux qui sont à l'examen à l'administration centrale ou qui y ont été examinés et qui peuvent entrer en ligne de compte pour l'octroi d'une promesse ferme en 1950.

Le tableau ci-dessous donne les totaux des sommes globales relatives à ces travaux :

En tablant sur un subside moyen de 50 %, le montant des travaux de 1.974.305.569 exigerait une participation de l'Etat d'environ un milliard.

Le budget de 1950 devrait donc prévoir dès maintenant un milliard, uniquement pour pouvoir subsidier les travaux dont les dossiers étaient à l'examen au Département à la date du 31-12-1949, et ceux pour lesquels l'autorisation de mise en adjudication avait été accordée.

Le budget extraordinaire de 1950 prévoit à l'article 493, pour les quatre postes correspondants du tableau ci-dessus, un total de 600 millions de crédits de paiement et 1 milliard de crédits d'engagement. Seuls les crédits d'engagement sont suffisants, dès lors, pour les dossiers à l'examen et en voie d'adjudication.

A moins que les crédits ne soient modifiés, très peu de dossiers pourront être transmis à l'Administration Centrale, par les administrations subordonnées, (article 493) avec quelque chance d'obtenir une promesse ferme en 1950.

C'est là un problème qui devra être examiné de plus près lors de la discussion du budget extraordinaire.

Wat de oorlogsschade betreft aan de onroerende en roerende goederen gebruikt door openbare diensten (tabel n° 18) zijn op 31-12-1949 voor 418.990.950 fr. ontwerpen-dossiers in onderzoek op het hoofdbestuur van de Stedebouw, terwijl er voor 491.313.000 fr. werken virtueel in aanbesteding waren.

Alleen voor deze dossiers, die in totaal 910.303.950 fr. vertegenwoordigen, zal slechts 500.000.000 (artikel 533, Buitengewone Begroting van Ontvangsten en Uitgaven 1950) kunnen uitbetaald worden in 1950.

In de hier besproken vijf tabellen staan onder de rubriek « vastleggingen » de sommen die zullen uitgekeerd worden als toelage (4 eerste tabellen) of als vergoeding (laatste tabel). Deze sommen hebben betrekking op de begroting 1949 en werden op deze begroting vastgelegd. Ze komen dus niet in aanmerking voor de begroting 1950.

Tabel 11 en 12 geven de globale kredieten aan voor de Algemene Directie Stedebouw in 1950 en vorige jaren. De verdeling per provincie voor 1949 staat vermeld op de tabellen 12bis tot 18.

* * *

De begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1950 werd goedgekeurd met 8 tegen 5 stemmen.

Dit verslag werd met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,

O. VAN DEN STORME.

De Voorzitter,

C. VAN BELLE.

Pour ce qui est des dommages de guerre aux biens meubles et immeubles à l'usage des services publics (tableau n° 18), 418.990.950 fr. de projets étaient à l'examen à l'administration centrale de l'Urbanisme à la date du 31-12-1949, alors que 491.313.000 fr. de travaux étaient virtuellement en voie d'adjudication.

Pour ces dossiers, représentant un total de 910.303.950 francs, une somme de 500.000.000 fr. seulement (article 533 du Budget Extraordinaire Recettes et Dépenses 1950) pourra être liquidée en 1950.

Les cinq tableaux, dont il est question ci-dessus, indiquent, sous la rubrique « engagements », les sommes prévues pour les paiements à faire à titre de subsides (4 premiers tableaux) et à titre d'indemnité (dernier tableau). Ces sommes se rapportent au budget de 1949 et ont été engagées sur ce budget. Elles n'entrent donc pas en ligne de compte pour le budget de 1950.

Les tableaux 11 et 12 donnent les crédits globaux pour la direction générale de l'Urbanisme en 1950 et des années antérieures. La répartition par province pour 1949 figure aux tableaux n°s 12bis à 18.

* * *

Le budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1950 a été approuvé par 8 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

O. VAN DEN STORME.

Le Président,

C. VAN BELLE.

Vragen en Antwoorden



Questions et Réponses

VRAAG n° 1. — *Personeel - Bestuur van Bruggen en Wegen.*

De tabel van de onderverdeling der personeelsuitgaven, welke voortkomt op blz. 32 tot 45 van het gedr. st. n° 5-XVI, geeft globale personeelscijfers voor de Buitendiensten van het Bestuur van Bruggen en Wegen.

Ik wens kennis te krijgen van de onderverdeling voor het Bestuur der Waterwegen en het Bestuur der Wegen.

ANTWOORD :

De onderverdeling is als volgt :

QUESTION n° 1. — *Personnel - Administration des Ponts et Chaussées.*

Le tableau de décomposition de dépenses de personnel figurant aux pages 32 à 45 du document n° 5-XVI donne les chiffres globaux du personnel pour les Services extérieurs de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Je désire connaître la subdivision de l'Administration des Voies Hydrauliques et de l'Administration des Routes.

REPOSE :

La subdivision s'établit comme indiqué ci-après :

	BESTUUR DER WEGEN ADMINISTRATION DES ROUTES		BESTUUR DER WATERWEGEN ADMINISTRATION DES VOIES HYDRAULIQUES	
	Aantal Nombre	Raming Evaluation	Aantal Nombre	Raming Evaluation
Art. 3/2 — Vaste diensten — Vast personeel. — Services permanents — Agents définitifs :				
— Administratief personeel — <i>Personnel administr.</i>	316	33.406.764	333	37.254.166
— Meesterpersoneel — <i>Personnel de maîtrise .</i>	373	22.106.886	508	31.450.584
TOTAAL — TOTAL	689	55.513.650	841	68.604.750
Art. 4/2 — Vaste diensten — Tijdelijk personeel — Services permanents — Agents temporaires				
— Administratief personeel — <i>Personnel administr.</i>	161	10.864.660	253	16.355.520
— Meesterpersoneel — <i>Personnel de maîtrise .</i>	2.132	97.148.840	895	40.765.760
TOTAAL — TOTAL	2.293	108.013.500	1.148	57.121.280
ALGEMEEN TOTAAL — TOTAL GENERAL	2.982	163.527.150	1.989	125.726.030

VRAAG n° 2. — *Gebouwen - Rijkswacht.*

Zou de heer Minister mij kunnen mededelen hoeveel gendarmen gehuisvest zijn in gebouwen die aan de Staat toebehoren en hoeveel gendarmen gehuisvest zijn in gehuurde gebouwen?

Bouwt het Departement nieuwe woningen of nieuwe kazernes volgens een bepaald plan ?

ANTWOORD :

Op 31-12-1949 was de huisvesting der manschappen als volgt :

1. — **In kazernen van de Staat.**

a) Ongehuwden	1.984
b) Gehuwden, die echter beschouwd worden als ongehuwden	122
c) Gehuwden	2.207

Totaal : 4.313

QUESTION n° 2. — *Bâtiments - Gendarmerie.*

Monsieur le Ministre pourrait-il m'indiquer le nombre des gendarmes logés dans des bâtiments appartenant à l'Etat et celui des gendarmes logés dans des bâtiments pris en location ?

Le Département construit-il de nouveaux logements ou de nouvelles casernes d'après un plan déterminé ?

REPOSE :

Au 31-12-1949, le logement des hommes se répartissait comme suit :

1. — **Casernes appartenant à l'Etat.**

a) Célibataires	1.984
b) Mariés mais considérés comme célibataires	122
c) Mariés	2.207

Total : 4.313

2. — In complexen-brigadezetels en andere door de Staat gehuurde gebouwen.

a) Ongehuwden	224
b) Gehuwden, die echter als ongehuwden worden beschouwd	87
c) Gehuwden	2.216

Totaal : 2.527

3. — Gehuisvest in opgeëiste gebouwen.

a) Ongehuwden	53
b) Gehuwden	3

Totaal : 56

4. — Gehuisvest op eigen kosten 4.141

In de programma's, die voor de nieuwbouw door de Staf worden opgemaakt, wordt rekening gehouden met de organieke sterkte.

Woningen worden bij voorrang gebouwd voor de industriële brigades, in centra met dichte bevolking, ten einde de gehuwde gendarmen in de zetel van de brigade te groeperen.

VRAAG n° 3. — Gebouwen - Materialen.

Het zeer uitgebreid programma van openbare werken voor 1950 zal een zeer omvangrijke levering van materialen vereisen.

Heeft het Departement bij het opmaken van dat programma rekening gehouden met de mogelijkheden van de Belgische nijverheid, en valt er niet te vrezen dat zich prijsverhogingen zullen voordoen, indien het hoogste productiepeil wordt bereikt ?

ANTWOORD :

Bij het opmaken van het programma der in 1950 uit te voeren werken heeft het Bestuur der Gebouwen zich vooral laten leiden door de bekommernis, het land te begiftigen met constructies waarvan de verwezenlijking als volstrekt noodzakelijk werd beschouwd, er daarbij rekening mede houdend dat dit programma terzelfder tijd zoveel mogelijk tot de bestrijding van de werkloosheid moet bijdragen.

Het Bestuur der Gebouwen heeft natuurlijk acht geslagen op de mogelijkheden van het land inzake het leveren van de voor de uitvoering van die constructies nodige materialen; het is evenwel mogelijk dat, ingevolge een plotselinge toeneming van de private werken, de grens van de productiecapaciteit kan worden bereikt en eventueel worden overschreden. Maar de aandacht van de diensten zal op de toestand van de markt worden gevestigd om te vermijden, dat ineens te veel aanbestedingen van bouwwerken zouden worden uitgeschreven en de markt hierdoor zou overvoerd worden; aan de genoemde diensten zullen desnoods onderrichtingen worden gegeven, om de aanbesteding van zekere grote werken, waarvan de uitvoering minder dringend voorkomt, uit te stellen.

2. — Complexes sièges de brigade et autres immeubles loués par l'Etat.

a) Célibataires	224
b) Mariés mais considérés comme célibataires	87
c) Mariés	2.216

Total : 2.527

3. — Logés dans des immeubles réquisitionnés.

a) Célibataires	53
b) Mariés	3

Total : 56

4. — Logés à leurs frais 4.141

Les programmes élaborés par l'Etat-Major pour les constructions nouvelles tiennent compte de l'effectif organique.

On construit par priorité des logements pour les brigades industrielles, centres peuplés, de façon à grouper les gendarmes mariés au siège de la brigade.

QUESTION n° 3. — Bâtiments - Matériaux.

Le vaste programme de travaux publics pour 1950 nécessitera la fourniture de grandes quantités de matériaux.

Le Département, en établissant ce programme, a-t-il tenu compte des possibilités de l'industrie belge et ne faut-il pas craindre que des hausses se produisent si la production limitée était atteinte ?

REPONSE :

L'Administration des Bâtiments, en établissant le programme des travaux à réaliser en 1950, s'est soucié principalement de doter le pays des constructions jugées indispensables, en tenant compte du fait que ce programme doit, en même temps, contribuer dans la plus large mesure possible à la lutte contre le chômage.

L'Administration des Bâtiments a, évidemment, tenu compte des possibilités du pays dans la fourniture des matériaux nécessaires à l'exécution de ces constructions; il se peut, toutefois, que par suite d'une extension inattendue des travaux privés, la capacité de production puisse être atteinte et éventuellement dépassée. Mais l'attention des services sera attirée sur la situation du marché de façon à éviter le lancement, en bloc, d'adjudications de constructions qui risqueraient d'encombrer le marché; ces services recevront, éventuellement, des instructions en vue de retarder la mise en adjudication de certains travaux importants dont la réalisation s'avère moins urgente.

VRAAG n° 4. — Gebouwen - Vreemde materialen.

Ik verneem dat in sommige bestekken de levering van vreemde materialen, inzonderheid betreffende sanitaire artikelen, voorzien is.

In sommige gevallen zijn de bepalingen van de bestekken zo opgesteld dat enkel vreemde producten in aanmerking komen.

Beraamt het Departement geen maatregelen om de Belgische materialen te beschermen ?

ANTWOORD :

Het Bestuur eist volstrekt dat al de materialen van Belgische herkomst zijn; van dat principe mag enkel worden afgeweken wanneer een *volstrekt noodzakelijk* materiaal in het land niet kan worden gevonden, en de verwerking van dat materiaal wordt dan onderworpen aan de goedkeuring van de Commissie van advies inzake aanbestedingen.

Door de onachtzaamheid van een uitvoeringsbeambte of doordat een privaat architect het gebruik van dergelijke producten heeft voorgeschreven, is het nochtans mogelijk dat enkele toestellen van buitenlandse herkomst geplaatst werden. Maar het Bestuur der Gebouwen heeft telkens de nodige maatregelen getroffen om de herhaling van een dergelijke vergissing te voorkomen of ze te niet te doen.

VRAAG n° 5. — Gebouwen - Private architecten.

In wiens handen berust de leiding van en het toezicht over de werken, wanneer een privaat architect met het opmaken van het ontwerp van een gebouw belast is ?

ANTWOORD :

In de directie, de leiding van en het toezicht over de werken waarvan het ontwerp aan een privaat architect is toevertrouwd, wordt steeds voorzien door de ambtenaren van het Bestuur der Gebouwen, maar die architect is evenwel belast met de artistieke leiding van het werk.

VRAAG n° 6 :

Hoever staat het met de bouw der bruggen over het Albertkanaal, inzonderheid te Hasselt. Is op deze plaats een definitieve ofwel een halfvaste brug voorzien ?

De vóóroorlogse brug van Hasselt schijnt niet de breedte te hebben welke aan de omvang van het verkeer beantwoordt.

ANTWOORD :

De definitieve brug van Hasselt zal in 1950 in dienst worden gesteld. De herbouw er van is trouwens aan de gang. Onzes inziens is de breedte van de brug voldoende voor het verkeer dat er over moet. Hoe het ook zij, het is thans niet meer mogelijk het in herbouw zijnde kunstwerk te veranderen.

QUESTION n° 4. — Bâtiments - Matériaux étrangers.

Il me revient que certains cahiers de charges prévoient la fourniture de matériaux étrangers, notamment en ce qui concerne les articles sanitaires.

Dans certains cas, les clauses des cahiers des charges sont telles que seuls des produits étrangers peuvent être présentés.

Le Département compte-t-il prendre les mesures aptes à protéger les produits belges ?

REPOSE :

En principe, l'Administration des Bâtiments exige que tous les matériaux soient d'origine belge; la seule exception admise se rapporte au cas où un matériau *indispensable* ne peut être trouvé dans le pays et la mise en œuvre de ce matériau est, alors, soumise à l'agrément de la Commission consultative des adjudications.

Il est, cependant, possible que, par l'inadvertance d'un agent d'exécution, ou par le fait d'un architecte privé ayant prévu l'emploi de tels matériaux, quelques appareils de provenance étrangère aient pu être installés. Mais l'Administration des Bâtiments a, dans chaque cas, pris les mesures nécessaires pour corriger cette erreur ou pour en éviter le renouvellement.

QUESTION n° 5. — Bâtiments - Architectes privés.

Lorsqu'un architecte privé est chargé d'élaborer le projet d'un immeuble à construire, qui a la conduite et la surveillance des travaux ?

REPOSE :

La direction, la conduite et la surveillance des travaux dont l'élaboration des projets a été confiée à un architecte privé, sont, toujours, assurées par les fonctionnaires et agents de l'Administration des Bâtiments, mais c'est l'architecte privé qui est chargé de la direction artistique de l'œuvre.

QUESTION n° 6 :

Où en est la construction des ponts sur le canal Albert, notamment celui de Hasselt. Ce pont sera-t-il définitif ou semi-permanent ?

Le pont de Hasselt existant avant-guerre ne semble pas avoir une largeur en rapport avec l'importance du trafic.

REPOSE :

En 1950, le pont définitif de Hasselt sera mis en service. Il est d'ailleurs en reconstruction. Nous estimons que sa largeur est suffisante pour le trafic qui doit l'emprunter. Quoi qu'il en soit, il n'est plus possible de modifier l'ouvrage en reconstruction.

Buiten deze brug zullen dit jaar definitief worden herbouwd :

- de bovenbouw van de brug te Lixhe;
- de brug te Genk;
- de brug te Stokrooie;
- de brug te Paal;
- de brug te Grobbendonk;
- alsook de twee halfpermanente bruggen te Beringen en te Zolder.

VRAAG n^o 7 :

Het lichten van wrakken geschiedt volgens tarieven, welke voordelig zijn voor de geteisterde schippers en nadelig voor de Staat. Kan deze toestand niet worden verholpen ?

ANTWOORD :

Voor het lichten van wrakken worden aanbestedingen gehouden en de Staat kiest de voordeligste aanbieding, wanneer hijzelf de lichtingswerken moet uitvoeren. In dat geval worden de veroorzaakte kosten door de Staat op de waarde van het schip verhaald.

De eigenaar heeft evenwel het recht, afstand te doen van zijn schip, en in dat geval verhaalt de Staat enkel de waarde van het schip.

VRAAG n^o 8 :

Gans de scheepvaart in het westelijk deel van West-Vlaanderen moet door het kanaal van Plassendale. Welnu, de meeste kanalen, die daarin uitkomen, zijn praktisch niet meer bevaarbaar.

Is het niet mogelijk, ten einde de economie van die streek te doen herleven, leper door een kanaal met Roese-lare te verbinden ?

ANTWOORD :

Wegens de ontoereikende kredieten was het niet mogelijk, de werken tot het geschiktmaken van de IJzer voor schepen van 300 ton voort te zetten. Deze werken zullen worden voortgezet zodra de nodige kredieten ter beschikking van het Departement zullen gesteld zijn.

Verder heeft men meermaals de kwestie van de herbouw van het kanaal tussen leper en de Leie opgeworpen; het is aan het achtbaar lid niet onbekend dat aan die werken grote moeilijkheden verbonden zijn, die weliswaar door de moderne techniek kunnen overwonnen worden, maar zeer grote uitgaven zouden eisen. De door het herbouwen van dat kanaal veroorzaakte kosten zijn niet in verhouding met het economisch nut, dat die waterweg hebben kan.

Ik ben het er evenwel mede eens, dat het nuttig is die streek meer rechtstreeks met het waterwegennet te verbind-

Outre ce pont, on prévoit la reconstruction définitive, pendant l'année en cours :

- de la superstructure du pont de Lixhe;
- du pont de Genk;
- du pont de Stokrooie;
- du pont de Paal;
- du pont de Grobbendonk;
- ainsi que les deux ponts semi-permanents de Beringen et de Zolder.

QUESTION n^o 7 :

Le relèvement des épaves se fait suivant des tarifs avantageux pour les bateliers sinistrés et désavantageux pour l'Etat. N'est-il pas possible de porter remède à cette situation ?

REPONSE :

Le relèvement des épaves a lieu sur adjudications et l'Etat choisit l'offre qui est la plus avantageuse lorsque c'est lui qui exécute les travaux de relèvement. Dans ce cas, l'Etat récupère, sur la valeur du bateau, les frais qu'il a encourus.

Le propriétaire a néanmoins le droit de renoncer à son bateau et, dans ce cas, l'Etat ne récupère que la valeur du bateau.

QUESTION n^o 8 :

Toute la navigation de la région ouest de la Flandre occidentale doit emprunter le canal de Plassendale. Or, la plupart des canaux qui y donnent accès ne sont pratiquement plus navigables.

En vue de faire revivre l'économie de cette région, n'est-il pas possible de relier Ypres à Roulers par un canal ?

REPONSE :

L'insuffisance des crédits n'a pas permis de poursuivre les travaux d'amélioration de l'Yser pour bateaux de 300 T. Ces travaux seront poursuivis dès que les crédits nécessaires auront été mis à la disposition du Département.

On a soulevé, d'autre part, à plusieurs reprises, la question de la reconstruction du canal entre Ypres et la Lys; l'honorable membre n'ignore pas que ces travaux rencontrent de grosses difficultés, que la technique moderne permet de surmonter, mais qui se traduisent par des frais très élevés. Les dépenses nécessaires pour reconstruire ce canal ne sont pas en proportion avec l'utilité économique qu'il présente.

Je suis d'accord cependant pour dire qu'il serait intéressant de relier cette région au réseau des voies navi-

den, bv. door een kanaal van Roeselare naar Handzame, welke kwestie nader zal worden bestudeerd.

VRAAG n° 9 :

Tot mijn spijt stel ik vast dat het herbouwen van de bruggen over de IJzer, en inzonderheid van de Ieperbrug, te Veurne, niet voorzien is in de begroting voor 1950.

Waarom heeft men het voorlopig kunstwerk afgebroken, aangezien die brug toch nog niet kan worden herbouwd ?

ANTWOORD :

Het was niet mogelijk met het herbouwen van de bedoelde bruggen rekening te houden, omdat het programma van het herbouwen van bruggen in 1950 reeds te belangrijk is. Het omvat inderdaad de herbouw van 182 bruggen.

Wat de Ieperbrug betreft, was het noodzakelijk de voorlopige brug af te breken omdat zij de herbouw van de definitieve brug hinderde.

De onderbouw der definitieve brug is voltooid en de bovenbouw (dek van de draaibrug) zal binnenkort ter plaatse gemonteerd worden.

VRAAG n° 10 :

De waterwegen worden in de steden gekruist door allerhande leidingen : water, gaz, electriciteit, stoom zelfs, en telkens moet de bedding worden uitgegraven om er die leidingen in te leggen. Zou het niet mogelijk zijn tunnels te maken waarin de verschillende leidingen zouden worden geplaatst ?

ANTWOORD :

De bewuste leidingen worden over het algemeen door toedoen en op kosten van de exploitatiemaatschappij en naar gelang van de behoeften gelegd. Die maatschappijen zouden dus zeer bezwaarlijk kunnen worden verplicht, die leidingen in tunnels te groeperen.

Voorts is het niet wenselijk, bv. gas- en electriciteitsleidingen in één tunnel samen te brengen, wegens het gevaar dat daardoor zou ontstaan.

Het bouwen van die tunnels zou ten slotte grote kosten vergen (immers voor hun bouw moeten kistdammen worden gemaakt), en die kosten kunnen moeilijk ten laste van de betrokken maatschappijen worden gebracht.

VRAAG n° 11 :

Heeft de Regering in verband met de werkloosheidsbestrijding maatregelen getroffen om de werkloosheid in de metaalnijverheid te verminderen, onder meer door het bouwen van stalen bruggen ?

ANTWOORD :

Wij hebben sedert de bevrijding vastgesteld dat de bouw van stalen bruggen zeer traag verliep, en dat die

gables par une liaison plus directe, notamment par un canal de Roulers à Handzame; cette question fera l'objet d'un examen approfondi.

QUESTION n° 9 :

Je regrette de devoir constater que le budget de 1950 ne prévoit pas la reconstruction des ponts sur l'Yser et notamment le « Ieperbrug », à Furnes.

Puisqu'il est impossible de reconstruire ce pont, pourquoi a-t-on démolé l'ouvrage provisoire ?

REPONSE :

Il n'a pas été possible de prévoir la reconstruction des ponts visés, le programme de reconstruction des ponts étant très chargé pour 1950. Il comporte, en effet, la reconstruction de 182 ponts.

En ce qui concerne le « Ieperbrug », il a été nécessaire de démolir le pont provisoire parce qu'il gênait la reconstruction du pont définitif.

Pour celui-ci, l'infrastructure est achevée; quant à la superstructure (tablier du pont tournant), celle-ci sera montée incessamment sur place.

QUESTION n° 10 :

Dans les villes, les voies navigables sont coupées par diverses canalisations : eau, gaz, électricité, vapeur même; or, pour chacune d'elles, il faut creuser le plafond en vue d'y placer ces canalisations. Ne serait-il pas possible de réaliser des tunnels dans lesquels seraient groupées les différentes canalisations ?

REPONSE :

Les canalisations en question sont généralement placées à l'initiative et aux frais des sociétés exploitantes et au fur et à mesure des besoins. Il serait donc très difficile d'imposer à ces sociétés de grouper ces canalisations dans des tunnels.

D'autre part, le groupement des tuyaux à gaz et électricité dans un tunnel n'est pas souhaitable, par suite du danger que cela présenterait.

Enfin, la construction de ces tunnels serait très coûteuse (en effet leur construction doit être effectuée à l'abri de batardeaux) frais qu'il serait difficile de mettre à charge des sociétés intéressées.

QUESTION n° 11 :

Dans le programme de résorption du chômage, le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour résorber le chômage dans la métallurgie, notamment, par la construction de ponts métalliques ?

REPONSE :

Depuis la libération, nous avons constaté que la construction des ponts métalliques était en retard et que ce

vertraging tot talrijke gerechtvaardigde klachten aanleiding gaf. Dit heeft tot gevolg gehad, dat het bestuur, zoveel mogelijk, en wanneer de economie zulks gebood, de stalen bruggen door bruggen van gewapend beton heeft vervangen. Sedert enkele maanden stellen wij vast, dat de termijnen voor het bouwen van stalen bruggen fel verkort zijn en dat zich een prijsverlaging heeft voorgedaan.

Onder zulke omstandigheden voorziet het Bestuur het bouwen van verscheidene stalen bruggen. Dit zijn trouwens niet de enige stalen kunstwerken die door het Bestuur worden gebouwd. Het betreft hier namelijk sluisdeuren en kleppen van stuwten.

VRAAG n° 12 :

Welk verschil is er tussen de prijs van een betonnen en een stalen brug ?

ANTWOORD :

Dit is een vraag waarop a priori moeilijk kan worden geantwoord. Immers, wij hebben werken aanbesteed, waarbij de aannemers de keuze werd gelaten tussen een brug van gewapend beton of spanbeton en een stalen brug. Daaruit is gebleken dat in sommige gevallen de brug van gewapend beton en in andere gevallen de metalen brug het minst duur is. Op dit ogenblik stellen wij een tamelijk grote vermindering van de prijs der stalen kunstwerken vast. Het aantal stalen bruggen zal dus in verhouding waarschijnlijk groter worden.

Daarenboven, naarmate hun draagwijdte vermeerderd, worden stalen bruggen interessanter door hun kleiner dood gewicht.

VRAAG n° 13 :

De brug te Kerkhove over de Schelde zal door een half-permanente brug worden vervangen. Men moet met spijt vast stellen dat het reeds de tweede voorlopige brug is die aldaar gebouwd wordt. Het ware beter geweest onmiddellijk de nodige uitgave te doen voor het bouwen van een definitieve brug.

ANTWOORD :

Voor het bouwen van een definitieve brug is de recht-trekking van de Schelde vereist. Dit is een zeer belangrijk werk, dat tamelijk veel tijd zou in beslag nemen. Welnu, de huidige voorlopige brug is te ver versleten om ze nog langer te kunnen bewaren. Het is dus nodig ze te vervangen door een halfpermanente brug met paaljukken van gewapend beton en rijvloer van beton. Dit werk zal al niet veel meer kosten dan een noodbrug van hout, maar zal veel minder onderhoud vragen.

VRAAG n° 14 :

Sedert jaren wordt een studie gewijd aan de aanleg van een kanaal tot verbinding van de Maas, te Luik, met de

retard donnait lieu à de nombreuses réclamations justifiées. C'est pourquoi l'administration a cherché à remplacer, dans la mesure du possible, et lorsque l'économie le commandait, les ponts métalliques par des ponts en béton armé. Depuis quelques mois, nous constatons que les délais de construction de ponts métalliques sont beaucoup plus réduits et qu'une baisse des prix s'est produite.

Dans ces conditions, l'Administration prévoit la construction de plusieurs ponts en métal. Ce ne sont d'ailleurs pas les seuls ouvrages métalliques construits par l'Administration. Il s'agit notamment de portes d'écluses et de vannes de barrage.

QUESTION n° 12 :

Quelle différence y a-t-il entre le coût du pont en béton et celui du pont métallique ?

REPONSE :

C'est une question à laquelle il est difficile de répondre à priori. Nous avons, en effet, mis en adjudication des ouvrages pour lesquels les entrepreneurs avaient le choix entre un pont en béton armé ou en béton précontraint et un pont métallique. Il est apparu que, dans certains cas, le pont en béton armé revient moins cher que le pont métallique et que dans d'autres cas, c'est le contraire qui se produit. Actuellement, nous constatons une baisse assez importante sur les ouvrages métalliques. Il est donc vraisemblable que la proportion des ponts métalliques ira en s'augmentant.

Par ailleurs, plus la portée augmente, plus les ponts métalliques deviennent intéressants, étant donné que leur poids mort est plus faible.

QUESTION n° 13 :

Le pont de Kerkhove s/l'Escaut, sera remplacé par un pont semi-permanent. Il est regrettable que ce soit le 2ème pont provisoire qu'on construit à cet endroit. Il aurait mieux valu faire immédiatement la dépense nécessaire pour construire un pont définitif.

REPONSE :

La construction d'un pont définitif exigerait le redressement de l'Escaut. C'est un travail assez important et qui demanderait beaucoup de temps. Or, le pont provisoire actuel est trop vétuste pour être maintenu plus longtemps. Il est donc nécessaire de le remplacer par un pont semi-permanent qui comporte la réalisation de palées en béton armé et un platelage en béton; cet ouvrage, dont le coût n'est guère plus élevé que celui d'un pont provisoire en bois, demandera cependant un entretien plus réduit.

QUESTION n° 14 :

Depuis de nombreuses années, on étudie la construction d'un canal reliant la Meuse à Liège et à la Moselle et qui

Moesel, wat bijzonder gunstig zou zijn voor de groeven van de Ourthe. Door het doen verdwijnen van de stop te Ternaaien zouden al de producten onverhinderd Noordwaarts en Zuidwaarts naar de Moesel door Luxemburg kunnen vervoerd worden.

Het aanleggen van een kanaal is veelal oorzaak dat industriën er langs tot stand komen.

Waarom zou hetzelfde verschijnsel zich ook niet voordoen in Luxemburg, dat in dit opzicht thans ten zeerste benadeeld is ?

ANTWOORD :

Wegens het aanzienlijk programma inzake modernisering van het bestaande waterwegennet, is het niet mogelijk de verwezenlijking van dit kanaal in de nabije toekomst in overweging te nemen. Deze kwestie zal evenwel in studie worden genomen, zodra de economische omstandigheden het eisen en het Bestuur over het nodige technische personeel beschikt.

VRAAG n° 15 :

Wij stellen vast dat er in het land 6 waterloopkundige laboratoria zijn, terwijl in Nederland al de studies in eenzelfde laboratorium worden samengebracht. Zou men het in België niet tot een zelfde concentratie kunnen brengen ?

ANTWOORD :

Er is maar één laboratorium dat aan de Staat toebehoort; de andere hangen af van de verschillende Universiteiten. Het valt erg te betwijfelen dat de professoren van deze Universiteiten hun laboratorium zouden willen verlaten om hun studies in het Rijkslaboratorium te doen.

Er valt overigens op te merken dat deze laboratoria insgelijks een didactisch doel hebben, zodat ze ter beschikking van de studenten aan die Universiteiten moeten verbonden blijven.

VRAAG n° 16 :

Komt de Nederlandse regering haar verplichtingen inzake baggeren van de Zeeschelde na, zoals die volgen uit de op 5 November 1842 gesloten overeenkomst ?

ANTWOORD :

De Nederlandse Regering komt haar verplichtingen na en er heerst een uitstekende geest van samenwerking tussen de diensten van de Waterstaat en onze ingenieurs.

VRAAG n° 17 :

De Directeur-generaal der Waterwegen heeft een uitstekende uiteenzetting gegeven over de noodzakelijkheid om de belangrijke kanalen voor schepen van 1.350 ton te profileren.

In hoever beschikken wij over financiële middelen om dit programma te verwezenlijken ?

serait d'un grand profit pour les carrières de l'Ourthe. En faisant sauter le bouchon de Lanaye, tous les produits pourraient être transportés sans entraves du nord au sud, vers la Moselle, à travers le Luxembourg.

La construction d'un canal donne souvent lieu à la création d'une série d'industries le long de ses rives.

Pourquoi le même phénomène ne se produirait-il pas au Luxembourg, actuellement déshérité à ce point de vue ?

REPONSE :

L'ampleur du programme conçu en matière de modernisation du réseau des voies navigables ne permet pas d'envisager dans un proche avenir la réalisation de ce canal. Néanmoins, cette question sera mise à l'étude dès que les conditions économiques l'exigeront et que l'Administration disposera du personnel technique nécessaire à cet effet.

QUESTION n° 15 :

Nous constatons qu'il y a, dans le pays, 6 laboratoires d'hydraulique, alors qu'aux Pays-Bas toutes les études sont concentrées dans un laboratoire unique. Ne pourrait-on pas obtenir la même concentration dans notre pays ?

REPONSE :

Il n'y a qu'un seul laboratoire appartenant à l'Etat; les autres laboratoires dépendent des différentes Universités. Nous doutons fort que les professeurs de ces Universités soient disposés à les abandonner pour faire leurs études dans le laboratoire de l'Etat.

Il y a lieu de signaler d'ailleurs que ces laboratoires ont également un but didactique, de sorte qu'ils doivent rester attachés à ces Universités, à la disposition des étudiants.

QUESTION n° 16 :

Le gouvernement néerlandais remplit-il ses obligations en matière de dragages de l'Escaut maritime telles qu'elles résultent de l'accord conclu le 5 novembre 1842 ?

REPONSE :

Le Gouvernement néerlandais satisfait à ses obligations et un excellent esprit de collaboration existe entre les Services du Waterstaat néerlandais et nos ingénieurs.

QUESTION n° 17 :

Le Directeur général des Voies Hydrauliques a fait un exposé remarquable sur la nécessité de profiler les canaux importants, pour bateaux de 1.350 tonnes.

Disposons-nous des moyens financiers requis pour réaliser ce programme ?

Is het niet mogelijk de kanalen voor schepen van 600 ton te profileren in afwachting dat zulks voor 1.350 ton kan geschieden? Men zou daarbij kunstwerken voor het doorlaten van schepen van 1.350 ton kunnen bouwen?

Wij stellen namelijk vast dat de Belgische vloot, die nagenoeg 6.000 schepen telt, grotendeels bestaat uit schepen van 300 ton.

ANTWOORD :

Het profileren voor treinen van schepen van 600 ton komt ten slotte neer op een profilering voor afzonderlijke schepen van 1.350 ton.

Het Bestuur zal in tal van gevallen te werk gaan zoals door het achtbaar lid wordt gesuggereerd, d.w.z. dat het kunstwerken voor schepen van 1.350 ton bouwen zal en dat het enkel het profiel voor deze grote schepen zal verwezenlijken, wanneer de nood zich daartoe zal doen gevoelen. Dit is het geval, bv., voor de Boven-Schelde, waar 5 grote sluizen gebouwd werden voor schepen van 1.350 ton, alhoewel het rivierbed maar ten gepasten tijde zal geprofileerd en rechtgetrokken worden.

Verder wordt over het algemeen vastgesteld dat de afmetingen der schepen aan de afmetingen van de sluizen worden aangepast; wanneer men op een bepaalde waterweg een sluis met grotere afmetingen bouwt, bestaat er een neiging om de schepen in verhouding breder en langer te maken. Het is klaar dat, wanneer belangrijke en volledige netten van Belgische waterwegen voor schepen van 1.350 ton zullen geprofileerd zijn, de verhouding van schepen met zulke afmetingen zal stijgen, daar de vloot van schepen van 1.350 ton thans praktisch maar dient voor de scheepvaart op het Albertkanaal en de Rijn.

VRAAG n° 18 :

De Moervaart en de Durme hebben een profiel voor schepen van 300 ton, maar in werkelijkheid is de vervoerde tonnemaat veel geringer daar de diepgang 's zomers tot 1 m. 40 en 's winters tot 1 m. 70 daalt. Het ware nodig deze waterwegen voor schepen van 300 ton volledige lading te profileren ten einde de economie van deze zeer benadeelde streek te hulp te komen.

ANTWOORD :

Er moet naar een aanvaardbare oplossing gezocht worden, daar de toestand in de Durme het gevolg is van een verzanding onder invloed van het tij, die niet door een waterafvoer van het bovengebied gecompenseerd is.

Belangrijke baggerwerken tot een beloop van zowat 40 miljoen frank werden reeds uitgevoerd.

De kwestie van de verbetering van deze waterwegen, die insgelijks een afsluiting in de nabijheid van de monding omvat, is in studie genomen. Deze kwestie zal onder meer moeten bestudeerd worden in het waterloopkundig laboratorium te Antwerpen, om te kunnen vaststellen, welke terugslag deze afsluiting op het regime van de Schelde zal hebben.

N'est-il pas possible, en attendant de réaliser le programme de 1.350 tonnes, de profiler les canaux pour 600 tonnes, quitte à établir les ouvrages d'art en vue du passage des bateaux de 1.350 tonnes?

Nous constatons, en effet, que la plupart des quelque 6.000 bateaux que compte la flotte belge sont des bateaux de 300 tonnes.

REPOSE :

Le profilage pour trains de bateaux de 600 tonnes équivaldrait à un profilage pour bateaux isolés de 1.350 tonnes.

L'Administration procédera, dans beaucoup de cas, comme l'honorable membre le suggère, c'est-à-dire qu'elle construira les ouvrages d'art pour bateaux de 1.350 tonnes et qu'elle ne réalisera le profilage pour ces grands bateaux que lorsque la nécessité s'en fera sentir. Il en a été ainsi par exemple, pour le Haut-Escaut où 5 grandes écluses ont été construites pour bateaux de 1.350 tonnes, mais dont la cunette sera calibrée et rectifiée en temps opportun.

D'autre part on constate que généralement, les bateaux s'adaptent aux dimensions des écluses: lorsqu'on construit une écluse de dimensions plus importantes, sur une voie navigable déterminée, on a tendance à élargir et à allonger les bateaux. Il est évident que lorsque des réseaux importants et complets de voies navigables belges seront calibrés pour bateaux de 1.350 tonnes, la proportion de bateaux de ce tonnage augmentera, car actuellement les bateaux de 1.350 tonnes n'empruntent pratiquement que le canal Albert et le Rhin.

QUESTION n° 18 :

Le Moervaart et la Durme sont calibrés pour bateaux de 300 tonnes, mais, en réalité, le tonnage transporté est beaucoup plus faible, attendu que le tirant d'eau est réduit à 1 m. 40 en été et à 1 m. 70 en hiver. Il serait nécessaire de calibrer ces voies navigables pour bateaux de 300 tonnes chargés à plein, dans le but de sauver l'économie de cette région défavorisée.

REPOSE :

Une solution acceptable doit être recherchée, car la situation de la Durme est due à un envasement provoqué par la marée et qui n'est pas compensé par un débit supérieur.

Des travaux de dragage importants pour un montant de près de 40 millions de francs ont été exécutés.

La question de l'amélioration de ces voies navigables, comportant également la fermeture près de l'embouchure, est à l'étude. Cette question devra être étudiée au laboratoire hydraulique d'Anvers afin d'établir quelle serait la répercussion de cette fermeture sur le régime de l'Escaut.

VRAAG n° 19 :

Op de buitengewone begroting (artikel 479) zijn voor de waterwegen ongeveer 1.100 miljoen betalingskredieten uitgetrokken.

Hoeveel betalingen uit de begroting van 1949 komen in deze som voor ?

ANTWOORD :

De in 1949 uitgetrokken betalingskredieten zijn volkomen op dit dienstjaar aangeschreven.

In het betalingskrediet van 1.111.750.000 fr. komen evenwel voor 618.000.000 fr. oude vastleggingen voor, d. w. z. betalingskredieten voor verbintenissen welke in 1949 en vroeger werden aangegaan (2e gedeelte en volgende) en 493.750.000 fr. betalingskredieten betreffende nieuwe verplichtingen, die tot een beloop van 2 miljard 258.000.000 fr. kunnen aangegaan worden.

Het verantwoordingsprogramma van de begroting van ontvangsten en uitgaven (gedr. st. K. n° 4-XXII/1949-1950, blz. 50 en volgende) geeft voor elk artikel in de linker kolom de betalingskredieten, die betrekking hebben op de oude verplichtingen en in de rechter kolom de betalingskredieten die betrekking hebben op de nieuwe verplichtingen.

VRAAG n° 20 :

Hoever staat het met de herbouw van de bruggen te Laroche ? Er zijn twee bruggen : de stalen brug « Pont du Faubourg » en de zgn. « Pont du Gravier ». Met de werken van deze laatste werd een aanvang gemaakt, maar ze moesten worden stopgezet ingevolge het wassen van het water en er valt zeer te vrezen dat ze tegen het aanstaande toeristisch seizoen niet zullen klaar zijn.

Verder moet ook nog de brug over de Bronze herbouwd worden.

Het ware mij aangenaam te mogen vernemen, welke maatregelen werden getroffen in verband met het aanstaande toeristisch seizoen.

ANTWOORD :

De « Pont du Gravier » is aanbesteed. De aannemer is aangewezen en de werken zullen binnenkort worden aangevat. De uitvoering zal zo geschieden dat het verkeer er tijdens het toeristisch seizoen niet door gehinderd wordt. Er is overigens een noodbrug in studie genomen, om gedurende de uitvoering van de definitieve brug in het verkeer te voorzien.

Wat de metalen brug of « Pont du Faubourg » betreft, daarvoor zullen de werken eerlang aanbesteed worden.

De brug over de Bronze zal binnen korte tijd aanbesteed worden.

VRAAG n° 21 :

Hoever staat het met de overname van de buurtwegen van groot verkeer ?

QUESTION n° 19 :

Le budget extraordinaire (art. 479) prévoit pour les voies navigables un crédit de paiement d'environ 1.100 millions de francs.

A combien s'élève les paiements provenant du budget de 1949 ?

REPOSE :

Les crédits de paiement engagés en 1949 sont entièrement imputés sur cet exercice.

Le crédit de paiement de 1.111.750.000 francs comprend toutefois 618.000.000 de francs d'engagements antérieurs, c'est-à-dire des crédits de paiement pour des engagements contractés en 1949 et antérieurement (2^{me} tranche et suivantes) et 493.750.000 francs de crédits de paiement relatifs à des obligations nouvelles qui peuvent être contractées à concurrence de 2.258.000.000 de francs.

Le programme justificatif du budget des recettes et des dépenses (document de la Chambre des Représentants n° 4-XXII — 1949-1950, pages 50 et suivantes) indique, pour chaque article dans la colonne de gauche, les crédits de paiement relatifs à des engagements antérieurs et dans la colonne de droite, les crédits de paiement relatifs à des obligations nouvelles.

QUESTION n° 20 :

Où en est la reconstruction des ponts à Laroche ? Il y a deux ponts : le pont métallique ou du Faubourg et le pont du Gravier. Les travaux de ce dernier sont entamés, mais, à cause de crues ils ont dû être arrêtés et les travaux risquent de ne pas être achevés avant la saison touristique prochaine.

Il y a, en outre, le pont sur la Bronze, à reconstruire.

Je désirerais connaître les dispositions qui sont prises en vue de la prochaine saison touristique.

L'adjudication du pont du Gravier a eu lieu. L'adjudicataire est désigné et les travaux seront entamés sous peu. Ils seront poursuivis de manière à ne pas apporter d'entraves à la circulation pendant la saison touristique. Un pont provisoire est d'ailleurs à l'étude pour assurer la circulation pendant l'exécution du nouveau pont définitif.

Quant au pont métallique ou Pont du Faubourg, son adjudication aura lieu prochainement.

Le pont sur la Bronze sera également mis en adjudication à bref délai.

QUESTION n° 21 :

Où en est la question de la reprise des chemins vicinaux de grande communication ?

Is het mogelijk de datum te bepalen waarop deze overname zal plaats vinden? Een volledige uiteenzetting over deze kwestie ware zeer nuttig.

ANTWOORD :

De overname van de wegen van groot verkeer en van de provinciewegen is door het Bestuur der Wegen ingestudeerd.

Zij zal tot gevolg hebben dat nagenoeg 12.000 km. wegen van algemeen nut bij het rijkswegennet zullen worden ingelijfd.

Voor deze overname is een administratieve hervorming vereist, welke ten doel heeft de technische diensten voor het beheer der wegen te groeperen. Daartoe is evenwel de tussenkomst van de wetgever vereist om in de gemeentewet en de provinciewet de nodige aanpassingen te kunnen aanbrengen. Daarom kan thans nog niet gezegd worden wanneer de overname zal kunnen plaats vinden.

Hoe het ook zij, is het wegens de noodzakelijkheid van een secundair net in goede staat, geboden dat deze overname zodra mogelijk volgens een samenhangend plan en algemene richtlijnen zou geschieden.

Voormelde administratieve hervorming moet overigens vergezeld gaan van het opmaken van een nieuw statuut der wegen, waarbij een eind gemaakt wordt aan de verwaarloosde toestand die het gevolg is van de ingewikkeldheid der huidige wetgeving.

VRAAG n° 22 :

Het komt me voor dat de uiteenzetting, die de heer Directeur-generaal der Wegen heeft gegeven nopens de politiek welke in overweging wordt genomen voor het overnemen van de gemeente- en provinciewegen, in strijd is met de opvatting van talrijke parlementsleden over het na te streven doel. Naar hun mening zou deze overname een decentralisatie moeten beogen, d.w.z. dat uitgebreidere macht zou moeten gegeven worden aan de Gouverneurs en aan de Bestendige Deputaties, terwijl uit de gegeven uiteenzetting schijnt te blijken, dat het gezag integendeel zou geconcentreerd worden bij het Ministerie van Openbare Werken, dat alleen zou bevoegd zijn om in het beheer van de overgenomen wegen te voorzien. Wij zijn van mening dat algemene richtlijnen van het centraal gezag, dus van Openbare Werken zouden moeten uitgaan, maar dat de uitvoering aan de provinciale overheid zou moeten overgelaten worden.

ANTWOORD :

De overname door de Staat van al de wegen van openbaar belang, heeft ten doel de homogeniteit en de eenheid te verzekeren van het beheer alsmede van de opvatting en van de uitvoering der uitvoerings- en geschiktmakingswerken aan het wegennet van algemeen belang.

Het spreekt vanzelf dat het de Staatsdiensten zijn, die onder het gezag van het Hoofdbestuur der Wegen het wegennet van algemeen belang moeten beheren.

Est-il possible de préciser la date à laquelle cette reprise aura lieu? Il serait utile qu'un exposé complet sur cette question soit fait.

REPONSE :

La reprise des chemins de grande communication et des routes provinciales a été étudiée par l'Administration des Routes.

Cette opération entraînera l'intégration dans le réseau de l'Etat de quelque 12.000 km. de routes d'intérêt général.

Cette reprise implique une réforme administrative visant à concentrer les services techniques de gestion des voiries. Cette réforme demande toutefois l'intervention du législateur pour apporter à la loi communale et à la loi provinciale les aménagements nécessaires. C'est la raison pour laquelle il n'est pas encore possible de préciser actuellement quand la reprise pourra intervenir.

Quoi qu'il en soit, la nécessité d'un réseau secondaire en bon état implique que cette reprise soit effectuée dans le plus bref délai suivant un plan d'ensemble et d'après des principes directeurs généraux.

La réforme administrative précitée doit d'ailleurs être accompagnée de l'élaboration d'un nouveau statut de la voirie mettant fin à la situation inextricable résultant de la complication de la législation actuelle.

QUESTION n° 22 :

Il semble que l'exposé fait par M. le Directeur général des routes concernant la politique envisagée en vue de la reprise des routes communales et provinciales soit contraire à l'idée que de nombreux parlementaires se font sur le but à poursuivre. A leur avis, cette reprise devrait avoir en vue une décentralisation, c'est-à-dire que des pouvoirs plus étendus devraient être conférés aux Gouverneurs et aux Députations permanentes, alors que l'exposé fait semble montrer que les pouvoirs seraient, au contraire, centralisés au Ministère des Travaux publics qui serait seul compétent pour assurer la gestion des voiries reprises. Nous sommes d'avis que des directives générales devraient émaner du pouvoir central, donc des Travaux publics, mais que l'exécution devrait être laissée aux soins des autorités provinciales.

REPONSE :

La reprise par l'Etat de toutes les routes et de tous les chemins d'intérêt général a pour objet d'assurer l'homogénéité et l'unité dans la gestion ainsi que dans la conception et l'exécution des travaux d'entretien et d'aménagement du réseau routier d'intérêt général.

Il va de soi que ce sont les services de l'Etat, sous l'autorité de l'Administration Centrale des Routes, qui doivent gérer le réseau d'intérêt général.

Deze hervorming staat geenszins gelijk met een versteviging van het centraal gezag, maar wel met een uitbreiding, op provinciaal terrein, van de bevoegdheden van de diensten van het Bestuur van Bruggen en Wegen, ten einde een betere coördinatie van het beheer der wegen van algemeen belang in de provincie te bekomen.

Deze hervorming is dus verenigbaar met een zekere decentralisatie, maar deze moet plaats vinden ten bate van de provinciale diensten van het Bestuur van Bruggen en Wegen en niet ten bate van de Bestendige Deputaties, die niet doelmatig in de leiding van de technische diensten kunnen voorzien.

De voorgestelde hervorming is ingegeven door het uiterst vruchtbaar algemeen principe van de groepering en de coördinatie onder éénzelfde bestuur van de gelijkaardige technische bevoegdheden. Er moet immers voorkomen worden dat in verschillende administraties technische diensten zouden bestaan met evenwijdig lopende bevoegdheden, en aan zulke toestanden moet een eind gemaakt worden waar ze zich voordoen. Behalve dat er in de verwezenlijkingen, die tot eenzelfde technisch domein behoren, geen homogeniteit bestaat, heeft een dergelijke administratieve inrichting de veelvuldigheid van de hiërarchieën, van de ambtenaren en bijgevolg ook de middelmatigheid van de leidende kaders tot gevolg.

Het is integendeel van belang dat, zoals in sommige landen waar de hervorming met een volkomen succes werd toegepast, de technische functie tot een maximum geconcentreerd wordt in de technische korpsen welke ten dienste staan van al de Departementen van de Staat en van al de openbare besturen.

VRAAG n° 23 :

Is het in overweging genomen programma der werken opgemaakt volgens de noodwendigheden van het verkeer en werd er rekening gehouden met de uitslag van de gedane verkeerstellingen ?

ANTWOORD :

Het verkeer is een der hoofdfactoren, waarmee rekening gehouden wordt voor het geschiktmaken van het wegennet. Nochtans dient de aandacht gevestigd op de interpretatie, die aan de verkeerstelling moet gegeven worden. Sommige gans beschadigde wegen hebben geen verkeer meer wegens het feit dat ze onberijdbaar zijn, terwijl ze normaal druk zouden bereden worden

Een uiterste geval is overigens dat waar tussen twee plaatsen of twee streken geen verkeer bestaat wegens gebrek aan een wegverbinding waarvan de noodzakelijkheid daarentegen volkomen bewezen is.

Andere factoren van economische, toeristische en maatschappelijke aard komen overigens in aanmerking in het ontwerp tot herstelling van elke weg.

VRAAG n° 24 :

Ik ben van mening dat al de wegen rijwielpaden zouden moeten hebben, bijzonder in de vlakke landsgedeel-

Cette réforme ne correspond nullement à un renforcement du pouvoir central, mais à une extension, à l'échelon provincial, des attributions des services de l'Administration des Ponts et Chaussées, en vue d'une meilleure coordination de la gestion des routes d'intérêt général dans la province.

Cette réforme est donc compatible avec une certaine décentralisation, mais celle-ci doit s'opérer au profit des services provinciaux de l'Administration des Ponts et Chaussées et non au profit des députations permanentes, qui ne peuvent assurer efficacement la direction des Services techniques.

La réforme proposée s'inspire du principe général particulièrement fécond du groupement et de la coordination des attributions techniques de même nature au sein d'une seule administration. Il convient en effet d'éviter ou de mettre fin, au sein des diverses administrations, à l'existence de services techniques ayant des attributions parallèles. Outre l'absence de toute homogénéité dans des réalisations relevant du même domaine technique, une telle organisation administrative entraîne la multiplicité des hiérarchies, des fonctionnaires et par suite, la médiocrité des cadres dirigeants.

Il faut au contraire, comme dans certains pays, où la réforme a été appliquée avec succès, concentrer au maximum la fonction technique dans des corps techniques, à la disposition de tous les départements de l'Etat et de toutes les administrations publiques.

QUESTION n° 23 :

Le programme des travaux envisagés est-il établi d'après les nécessités imposées par le trafic et tient-il compte du résultat des recensements de la circulation ?

REPONSE :

Le trafic est un facteur essentiel dont il est tenu compte dans l'aménagement routier. Toutefois, il convient d'attirer l'attention sur l'interprétation à donner au recensement de la circulation. En effet, certaines routes complètement dégradées ne subissent plus de trafic en raison de leur impraticabilité, alors que normalement elles seraient empruntées par un trafic important.

Le cas limite existe d'ailleurs là où il n'y a pas de trafic entre deux localités ou deux régions par l'absence de liaison routière dont la nécessité par contre est nettement établie.

D'autres facteurs d'ordre économique, touristique et social sont d'ailleurs à prendre en considération dans le projet de réfection de chaque route.

QUESTION n° 24 :

Je suis d'avis que toutes les routes devraient être pourvues de pistes cyclables et cela surtout dans les pays

ten, zoals in de streek die ik vertegenwoordig, waar de wielrijders zeer talrijk zijn.

Ik noem onder meer de door de wielrijders gevolgde wegen van Zele naar Dendermonde en van Antwerpen naar Gent. Op deze laatste weg werd een veel bredere verharding in beton aangelegd, maar men heeft het rijwielpad afgeschaft, wat een zeer groot gevaar betekent ten aanzien van het zeer druk verkeer aldaar.

De streek ten Noorden van Oost-Vlaanderen bestaat uit zeer lage vochtige gronden, waarin geen keiwegen kunnen weerstaan. Het is volstrekt noodzakelijk ze door betonwegen te vervangen. De streek bezit ook geen goede wegen, hoewel ze over goede verkeersmiddelen met Holland zou moeten beschikken.

ANTWOORD :

Het Bestuur denkt rijwielpaden aan te leggen langs al de wegen, waar dit door het rijwielverkeer gerechtvaardigd wordt.

In principe wordt aangenomen, dat de scheiding tussen rijwiel- en autoverkeer moet verwezenlijkt worden vanaf een debiet van 500 wielrijders per dag.

In tal van gevallen was het niet mogelijk de uitvoering van de rijwielpaden met de verbreding van de rijwegen te doen samenvallen; voor het aanleggen der rijwielpaden zijn immers over het algemeen aardebaanverbredingen en onteigeningen vereist. Er kon geen sprake van zijn de herstelling der rijwegen te verdagen, en dit is de oorzaak waarom die herstelling soms plaats vond ten nadele van de rijwielpaden en van de bermen.

Ter vrijwaring van de veiligheid der wielrijders zal het Bestuur, in die gevallen, voor het rijwielverkeer een strook bestemmen, die van het overig gedeelte van de rijweg zal afgescheiden zijn door een streep, waarvan de kleur goed op de verharding uitkomt.

Het geldt hier wel te verstaan voorlopige maatregelen tot de definitieve rijwielpaden kunnen aangelegd worden. Hiermede zal een aanvang worden gemaakt, zodra wij in het bezit zullen zijn van de nodige gronden.

Wat de wegverbindingen met Holland betreft, wordt in het programma van het Wegenfonds de volledige geschiktmaking voorzien van de wegen Gent-Terneuzen en Gent-Breskens. Werken tot verbetering van de berijdbaarheid van deze wegen zullen overigens nog tijdens het huidige dienstjaar worden uitgevoerd.

VRAAG n° 25 :

Wij stellen vast dat langs sommige wegen talrijke bomen werden geveld, hetzij om de verbreding van de verharding mogelijk te maken, hetzij om rijp geworden of kwijnende bomen te doen verdwijnen. Langs zekere wegen werd met jonge beplantingen begonnen.

Ik vraag me af of dit wel oordeelkundig is en of men met latere verbredingen rekening heeft gehouden.

plats, comme dans la contrée que je représente car le nombre de cyclistes y est très grand.

Je cite notamment les routes utilisées par les cyclistes de Zele à Termonde et d'Anvers à Gand. On a établi sur cette dernière route un revêtement beaucoup plus large en béton et on a supprimé la piste cyclable, ce qui constitue un sérieux danger eu égard au trafic très important qui l'emprunte.

La contrée du nord de la Flandre orientale est constituée par des terrains très bas et humides dans lesquels les routes en pavage ne résistent pas. Il est indispensable de les remplacer par des routes en béton. Elle est aussi entièrement dépourvue de bonnes routes, alors qu'elle devrait avoir de bonnes communications avec la Hollande.

REPONSE :

L'Administration envisage d'établir des pistes cyclables sur toutes les routes où le trafic cycliste le justifie.

En principe, on admet actuellement que la séparation des trafics cycliste et automobile doit être réalisée à partir d'un débit de 500 cyclistes par jour.

Dans bien des cas il n'a pas été possible d'envisager l'exécution simultanée des pistes avec l'élargissement des chaussées; la construction des pistes cyclables exige en effet généralement l'élargissement de la plateforme et la réalisation d'expropriations. Il ne pouvait être question de différer la réparation des chaussées et c'est la raison pour laquelle celle-ci a été exécutée parfois au détriment des pistes et des accotements.

Pour sauvegarder la sécurité des cyclistes dans ces cas, l'Administration réservera, de chaque côté du revêtement, une bande destinée à la circulation des cyclistes, séparée de la partie restante de la chaussée par une bande dont la couleur tranche sur celle du revêtement.

Il s'agit là bien entendu de mesures provisoires en attendant l'achèvement des pistes définitives dont la construction sera entamée dès que nous serons en possession des terrains nécessaires.

En ce qui concerne les communications par route avec la Hollande, le programme du Fonds des Routes prévoit l'aménagement complet des routes Gand-Terneuzen et Gand-Breskens. Des travaux destinés à améliorer l'état de roulement de ces routes seront d'ailleurs exécutés au cours de l'exercice en cours.

QUESTION n° 25 :

Nous constatons le long des routes qu'on a abattu de nombreux arbres, soit pour permettre l'élargissement des revêtements soit pour faire disparaître des arbres arrivés à maturité ou dépérissants. On commence à doter certaines routes de jeunes plantations.

Je me demande si cela est judicieux et si on a tenu compte des élargissements futurs.

VRAAG n° 26 :

Naar mijn oordeel worden te veel beplantingen vernield. Overigens heeft de Commissie voor Monumenten en Landschappen zich voor het behoud der beplantingen uitgesproken en herhaaldelijk tegen het vellen er van geïntercedeerd.

Het systeem van wegfakening door middel van cataphoten is onvoldoende, bij voorbeeld bij mist of wanneer die paaltjes met sneeuw bedekt zijn.

Veiligheidshalve moeten de bomen dus als wegfakening blijven bestaan.

ANTWOORD (op de vragen n° 25 en 26) :

Bij de nieuwe beplantingen die ingevolge de verbredingen van sommige rijwegen werden aangelegd, werd met de behoeften van het toekomstig verkeer rekening gehouden voor een tijdperk van minstens 20 jaar.

Het Bestuur is van oordeel dat de bomen die voor het verbreden der wegen moesten geveld worden door nieuwe beplantingen moeten worden vervangen; deze beplantingen zijn inderdaad niet alleen een versiering maar ook een afbakening van de rijwegen, die bijzonder nuttig is in het slecht jaargetijde.

VRAAG n° 27 :

Heeft het Departement een beplantingspolitiek wat betreft de nauwe wegen waar de bomen een ernstig gevaar voor het verkeer opleveren ?

ANTWOORD :

Het Bestuur plaatst het probleem van de veiligheid van het wegverkeer op de voorgrond. De beplantingen die langs nauwe wegen een gevaar zouden zijn voor het wegverkeer, zullen niet worden behouden.

VRAAG n° 28 :

Welke maatregelen overweegt het Departement ter voorkoming van de talrijke ongevallen, die veroorzaakt worden door op de wegen stilstaande vrachtwagens ?

Zouden al de signalisatiepalen niet moeten verlaagd worden ?

ANTWOORD :

Het is juist dat door stilstaande vrachtwagens op de wegen talrijke ongevallen worden veroorzaakt. Deze toestand volgt uit de thans nog van kracht zijnde wetgeving (decreet van December 1789 en wet van Augustus 1790) waarbij aan de gemeenteoverheden het recht wordt toegekend en de plicht opgelegd om in de veiligheid op de openbare wegen te voorzien. Maar het is klaarblijkelijk dat de ontwikkeling van het verkeer een nieuwe toestand heeft geschapen waardoor het kader van het plaatselijk belang en veelal de bevoegdheid van de gemeentemachten overschreden wordt.

QUESTION n° 26 :

A mon avis, on détruit trop de plantations. D'ailleurs, la Commission des Monuments et des Sites s'est prononcée pour le maintien des plantations et a protesté à plusieurs reprises contre leur abattage.

Le système de balisage par cataphotes est insuffisant, par exemple en cas de brouillard ou lorsque la neige recouvre ces potelets.

Pour assurer la sécurité, il convient donc de maintenir les arbres aux fins de balisage.

REPOSE (aux questions n°s 25 et 26) :

Les plantations nouvelles établies à la suite des élargissements de certaines chaussées, ont été faites en tenant compte des besoins de la circulation future pour une période d'au moins 20 ans.

L'Administration estime qu'il convient de rétablir les plantations qui ont dû être abattues pour l'élargissement des routes; ces plantations constituent en effet, non seulement un ornement, mais un balisage des chaussées particulièrement utile en mauvaise saison.

QUESTION n° 27 :

Le Département a-t-il une politique de plantation le long des routes étroites où elles constituent un sérieux danger pour la circulation ?

REPOSE :

L'Administration place au premier plan le problème de la sécurité de la circulation routière. Les plantations, qui constitueraient un danger pour la circulation le long des routes étroites, ne seront pas maintenues.

QUESTION n° 28 :

Quelles sont les dispositions envisagées par le département pour obvier aux nombreux accidents causés par des camions en stationnement sur des routes ?

N'y aurait-il pas lieu de réduire la hauteur de tous les poteaux de signalisation ?

REPOSE :

Il est exact que de nombreux accidents sont causés par des camions en stationnement le long des routes. Cette situation résulte de la législation toujours en vigueur (décret de décembre 1789 et loi d'août 1790), qui attribue aux pouvoirs communaux le droit et l'obligation d'assurer la sécurité sur les voies publiques. Mais il est évident que le développement de la circulation a créé une situation nouvelle qui dépasse le cadre de l'intérêt local et souvent la compétence des pouvoirs communaux.

Het onbezonnen blijven stilstaan is een voorbeeld onder meer van de leemten in de wetgeving, die moeten verholpen worden door de verplichtingen en de verantwoordelijkheid inzake signalisatie vast te stellen.

De door het Bestuur der Wegen voorgestelde nieuwe wetgeving heeft tot doel, aan het gezag dat de weg beheert, de rechten en de plichten inzake wegsignalisatie toe te kennen. Door deze wetgeving zal een eind kunnen gemaakt worden aan de misbruiken van alle aard en zal de wegsignalisatie tevens eenvormig kunnen gemaakt worden.

VRAAG n° 29 :

Ik wijs op het gevaar dat verbonden is aan de met mazout gedreven vrachtwagens ten aanzien van hun uitlaatinrichting. Wanneer de uitlaat links geschiedt, veroorzaakt hij een wolke die de zichtbaarheid belemmert van de voertuigen die willen voorbijsteken. Geschiedt hij rechts, dan veroorzaakt hij een ware hinder voor de wielrijders.

De diensten van het leger hebben de uitlaatinrichtingen zo gewijzigd dat de uitlaat naar boven geschiedt. Dergelijk stelsel zou aan al de met mazout gedreven vrachtwagens moeten opgelegd worden.

ANTWOORD :

Het is juist dat de met mazout gedreven vrachtwagens, wegens hun uitlaat, links of rechts van het voertuig de zichtbaarheid hinderen en zo een bron van ongevallen zijn. De Commissie voor herziening van het reglement op de wegpolitie stelt voor dat de uitlaat naar boven zou gericht zijn zoals dit door sommige diensten van het leger reeds is aangenomen.

VRAAG n° 30 :

Ik zou juist willen ingelicht worden nopens de schikkingen welke door het Ministerie van Openbare werken werden getroffen, wat betreft de signalisatie in de doortochten van plaatsen. Is het waar dat de Staat de kosten te zijnen laste zou nemen ?

ANTWOORD :

Het is juist dat het Ministerie van Openbare Werken de volledige signalisatie van de Rijkswegen te zijnen laste zal nemen in de doortochten, zulks overigens op grond van de nieuwe wetgeving op de autoriteiten die bevoegd en verantwoordelijk zijn inzake wegsignalisatie.

Deze signalisatie zal insgelijks de flikkerlichten omvatten aan de kruispunten, waar zulke inrichtingen geboden zijn. Voorlopig en in afwachting van de goedkeuring van de aangekondigde nieuwe wetgeving, heeft de heer Minister van Openbare Werken besloten dergelijke lichtsignalisaties ten laste te brengen van Openbare Werken, wat de gevaarlijke kruispunten betreft. De overeenkomst, die de interventie van de Minister van Openbare Werken moet regelen, voorziet dat de werkingskosten ten laste zullen zijn van de gemeenten, op wie overigens de verantwoordelijkheid blijft berusten, welke haar door de thans van kracht zijnde wet wordt opgelegd.

Les stationnements inconsiderés nous donnent des carences auxquelles il importe de remédier, en fixant les obligations et les responsabilités en matière de signalisation.

La nouvelle législation proposée par l'Administration des Routes a pour objet d'attribuer aux pouvoirs gestionnaires de la route le droit et les charges de la signalisation routière. Cette législation permettra de faire cesser les abus de toute nature qui existent actuellement et d'assurer l'uniformité de la signalisation routière.

QUESTION n° 29 :

Je signale le danger causé par les camions actionnés au mazout, du fait de leur échappement. Lorsqu'il est à gauche, il crée un nuage empêchant la visibilité aux véhicules qui veulent dépasser. Si l'échappement est à droite, il gêne sérieusement les cyclistes.

Les Services de l'armée ont modifié les dispositifs d'échappement, de façon que celui-ci ait lieu vers le haut. Des dispositions analogues devraient être imposées à tous les camions fonctionnant au mazout.

REPONSE :

Il est exact que les camions actionnés au mazout produisent par leur échappement, soit à droite, soit à gauche du véhicule, un manque de visibilité qui est une source d'accidents. La Commission de Revision du Règlement de la Police de roulage propose que le dispositif d'échappement soit dirigé vers le haut comme certains services de l'armée l'ont déjà adopté.

QUESTION n° 30 :

Je voudrais être fixé sur les dispositions prises par le Ministère des Travaux Publics au sujet de la signalisation dans les traverses de localités. Est-il vrai que l'Etat prendrait les frais à sa charge ?

REPONSE :

Il est exact que le Ministère des Travaux Publics prendra à sa charge la signalisation complète des routes de l'Etat dans la traverse des localités, en application de la nouvelle législation sur les autorités compétentes et responsables en matière de signalisation routière.

Cette signalisation comprendra aussi les feux clignotants aux carrefours où ces dispositifs s'imposent. Provisoirement et en attendant l'intervention de la nouvelle législation annoncée, M. le Ministre des Travaux Publics a décidé de mettre à charge des Travaux Publics les signalisations de ce genre installées aux carrefours dangereux. La convention qui doit régler l'intervention du Ministre des Travaux Publics prévoit que les frais de fonctionnement sont à charge des communes qui, par ailleurs, conservent la responsabilité que la loi en vigueur leur impose.

VRAAG n° 31 :

In zijn uiteenzetting van de kwestie van ruilverkaveling, heeft de heer Bure doen uitkomen dat met de uitvoering van het daarop betrekking hebbend besluit geen ernstige moeilijkheden gepaard gaan.

Ik moet zeggen dat in de gemeente Halen zekere moeilijkheden worden aangetroffen wegens de vertraging waarmee de Commissie voor Ruilverkaveling haar advies uitbrengt.

Het Bestuur gelieve er bij die Commissie op aan te dringen om haar werkzaamheden te bespoedigen.

ANTWOORD :

Het Bestuur van de Stedebouw zal bij de bevoegde Comité's tot Aankoop aandringen om de verkavelingsoperaties te Halen te bespoedigen.

VRAAG n° 32 :

1. Zou het Bestuur van de Stedebouw zich niet eerder moeten bezighouden met het opmaken van streekplannen dan met het verlenen van bouwvergunningen en het toepassen van de wetten De Taeye en Brunfaut?

2. Wordt aan de verschillende diensten van het Bestuur een termijn opgelegd voor het overmaken van de dossiers der aanlegplannen?

ANTWOORD :

1. Alhoewel het Bestuur van de Stedebouw zich met de bouwvergunningen en de toepassing van de wetten De Taeye en Brunfaut bezighoudt, verliest het daarom geenszins de kwestie van de streekplannen en van het nationaal plan uit het oog. Het is de mening toegedaan dat deze verschillende opdrachten te zamen moeten vervuld worden. Het zou trouwens gevaarlijk zijn, streekplannen op te maken zonder ter gelegenheid van de bouwvergunningen op effectieve wijze na te gaan of de voorschriften van die plannen worden geëerbiedigd. Uit de ondervinding is gebleken, dat zelfs wanneer gemeentelijke aanlegplannen goedgekeurd worden, sommige gemeentebesturen geneigd zijn die plannen niet te eerbiedigen.

2. De provinciale directeurs van de stedebouw zijn niet gehouden binnen een bepaald tijdsbestek de ontwerpen van aanlegplannen te behandelen, die hun door de gemeenten worden overgemaakt. Ieder aanlegplan is immers een afzonderlijk geval, waarvan de studie even goed een korte tijd als verscheidene maanden kan vergen; de vereiste tijd wordt besteed aan bezoeken ter plaatse en aan het wisselen van gedachten met de plaatselijke overheden en hun stedebouwkundigen.

QUESTION n° 31 :

Dans son exposé de la question des relotissements des terres, M. Bure a fait ressortir que l'exécution de l'arrêté y relatif n'entraînerait pas de difficultés sérieuses.

Je dois cependant faire remarquer que la commune de Halen éprouve des difficultés du fait que la Commission des relotissements émet ses avis avec un certain retard.

Je prie l'Administration de vouloir bien insister auprès de la dite commission afin qu'elle accélère ses travaux.

REPOSE :

L'administration de l'Urbanisme insistera auprès des comités d'acquisition pour qu'ils activent autant que possible les opérations de lotissements à Halen.

QUESTION n° 32 :

1. Ne croyez-vous pas que l'Administration de l'urbanisme devrait s'occuper de l'établissement des plans régionaux, plutôt que de l'octroi des autorisations de bâtir et de l'application des lois De Taeye et Brunfaut?

2. Les services de l'urbanisme sont-ils tenus de respecter un délai pour la transmission des dossiers relatifs aux plans d'aménagement?

REPOSE :

1. Le fait que l'administration de l'urbanisme s'occupe de l'octroi des autorisations de bâtir et de l'application des lois De Taeye et Brunfaut ne l'empêche pas de se consacrer à la question des plans régionaux et du plan national. Elle estime que ces tâches, bien que différentes, doivent s'accomplir simultanément. D'ailleurs, il serait dangereux d'établir des plans régionaux sans vérifier, à l'occasion de l'octroi des autorisations de bâtir, si les prescriptions de ces plans sont observées par les intéressés. L'expérience a démontré qu'après approbation des plans communaux d'aménagement, certaines administrations communales avaient tendance à ne pas s'y conformer.

2. Les directeurs provinciaux de l'Urbanisme ne sont pas tenus d'examiner dans un délai déterminé les plans d'aménagement qui leur sont soumis par les communes. En effet, chacun de ces plans constitue un cas d'espèce dont l'étude peut très bien n'exiger que peu de temps comme elle peut demander plusieurs mois; le temps nécessaire est consacré aux visites sur place et aux échanges de vue avec les autorités locales et leurs urbanistes.

(57)

[N° 203]

Tabellen

Tableaux

RIJKSWEGEN — SOORTEN WEGBEKLEDING. — ROUTES DE L'ETAT. — NATURE DES REVETEMENTS

TABEL
TABLEAU 1

(Lengten in km. — Longueurs en km.)

	Antwerpen Anvers	Brabant Brabant	West-Vlaand. Flandre Occident.	Oost-Vlaand. Flandre Orientale	Henegouwen Hainaut	Luik Liège	Limburg Limbourg	Luxemburg Luxembourg	Namen	Autosnel- wegen Auto- routes	Totaal Totaux	Procenten En %
A) Wegen zonder fundering — Chaussées sans fondation	322	239	538	526	190	58	137	10	97	—	2.118	23,2%
B) Wegen met fundering — Chaussées avec fondation	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1) Straatsteenbekleding — Chaussées pavées	133	292	198	179	253	270	102	43	145	3	1.618	17,7%
2) Betonwegen — Chaussées en béton	165	136	159	152	141	68	56	3	65	28	973	10,7%
3) Wegen met zwarte verharding (tarmac, asphaltbeton, bestrijkmiddelen — Chaussées à revêtements noirs (tarmac, béton asphaltique, revêtements, enduits)	149	81	165	13	264	1.030	563	1.153	979	1	4.398	48,2%
Diversen — Divers	8	8	6	—	4	—	—	—	—	—	—	0,2%
Totale lengte B — Longueur totale B	447	517	528	344	662	1.368	721	1.200	1.189	—	7.007	—
A + B	769	756	1.066	870	852	1.426	858	1.210	1.286	32	9.125	—
% van A totaal — % de A total	15,2	11,3	25,4	24,8	9	2,7	4,7	0,5	4,6	—	—	—
% van B total — % de B total	6,4	7,4	7,5	4,9	9,4	19,5	10,3	17,1	17	—	—	—

(60)

TABEL
TABLEAU 2

LENGTE IN KILOMETERS DER RIJKS- PROVINCIË- EN GEMEENTEWEGEN
LONGUEUR EN KM. DES ROUTES DE L'ETAT, DES PROVINCES ET DES COMMUNES

PROVINCIE — PROVINCES	Staatswegen — Routes de l'Etat	Provinciewegen — Routes provinciales	Buurtwegen van groot verkeer (1) — Chemins vici- naux de grande communication (1)	Gewone buurtwegen van minstens 3 m. kruinbreedte (Stadswegen inbegrepen) — Chemins vicinaux ayant au moins 3 m. de largeur en couronne, y compris la voirie urbaine	
				verhard — avec revêtement	niet verhard — sans revêtement
Antwerpen — <i>Anvers</i>	769	196	908	1.637	4.783
Brabant — <i>Brabant</i>	756	355	2.274	3.480	5.034
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occ.</i>	1.066	188	1.233	4.173	2.267
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orient.</i>	870	217	750	4.252	4.435
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	852	314	2.235	5.174	2.964
Luik — <i>Liège</i>	1.426	48	1.344	4.220	4.030
Limburg — <i>Limbourg</i>	858	—	532	1.172	6.047
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	1.210	149	846	4.535	4.834
Namen — <i>Namur</i>	1.286	103	1.695	3.207	4.109
Autosnelwegen — <i>Autoroutes</i>	32	—	—	—	—
TOTAAL — <i>TOTAL</i>	9.125	1.570	11.817	31.850	38.503

(1) Vatbaar voor 60 % toelage voor verbeteringswerken.

(1) Susceptibles d'obtenir un subside de 60 % pour travaux d'amélioration.

(61)

N° 203

1949 – 1950

Carte des largeurs théorique des routes de l'état
Kaart van theoretische breedten der staatsbanen

1 plan

TABEL
TABLEAU 4KREDIETEN BESTEED AAN HET ONDERHOUD, DE HERSTELLING EN DE VERBETERING VAN HET
WEGENNETCREDITS CONSACRES A L'ENTRETIEN, A LA RESTAURATION ET A L'AMELIORATION
DU RESEAU ROUTIER

RIJKSWEGEN Uitgaven in fr. — ROUTES DE L'ETAT Dépenses en fr.	WERKELIJKE UITGAVEN — DEPENSES REELLES				BEGROTINGS 1950 BUDGET	
	1938	1947	1948	1949	Betalings- krediet — Crédit de paiement	Vastleggings- krediet — Crédit d'engagement
Gewone begroting — <i>Budget ordinaire</i>	79.200.000	265.400.000	350.400.000	338.648.666	421.400.000	421.400.000
Herst. oorlogsschade — <i>Répar. domm. de guerre</i>	—	206.700.000	91.450.000	171.464.268	490.000.000	609.000.000
Beleggingen — <i>Investissements</i>	305.000.000 (1)	222.100.000	132.255.600	403.825.232	1.380.000.000	2.376.600.000
Beleggingen Marshall-hulp — <i>Investiss. aide Marshall</i>	—	—	—	468.742.032		
TOTALEN — <i>TOTAUX</i>	384.200.000	694.200.000	574.075.600	1.382.680.198	2.291.400.000	3.407.000.000
Subsidies 30 % v. prov. en gemeentewegen — <i>Subsides 30 % aux routes prov. et communales</i>	6.000.000	—	25.000.000	50.000.000	60.000.000	60.000.000

(1) Met inbegrip van 140 miljoen voor het Wegenfonds.

Het is interessant de kredieten die vóór de oorlog (1938) voor dat doel waren aangewend, te vergelijken met die welke sedert de bevrijding worden besteed. Deze vergelijking toont een achteruitgang aan voor 1947 en 1948, een flinke verbetering voor 1949 dank zij het Marshall-plan, en een belangrijk herstel voor 1950, dat, naar wij verhopend, het begin zal betekenen van een zeer bedrijvige periode van modernisering van ons wegennet.

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

Il est intéressant de comparer les crédits qui étaient consacrés à cet objet avant la guerre (1938) à ceux consacrés depuis la libération. Cette comparaison montre un fléchissement en 1947 et 1948, une sérieuse amélioration en 1949, grâce au plan Marshall et un redressement considérable en 1950, qui marquera, espérons-le, le début d'une période très active de modernisation de notre réseau routier.

RIJKSWEGEN. — ROUTES DE L'ETAT

Begroting 1949. — Budget 1949.

Verdeling per provincie der vastgelegde kredieten. — Répartition par province des crédits engagés.

WEGEN — ROUTES	Gewone — Ordinaire	Buitengewone — Extraordinaire	Oorlogsschade — Dommages de guerre
A) Voorziene kredieten — <i>Crédits prévus</i> .	344.900.000	514.250.000	171.650.000
B) Toegestane kredieten — <i>Crédits accordés</i> :			
Antwerpen — <i>Anvers</i>	30.933.965	31.500.000	26.300.000
Brabant — <i>Brabant</i>	15.930.949	101.300.000	12.250.000
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i> .	21.596.911	24.600.000	28.500.000
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i> . .	29.943.863	154.500.000	8.500.000
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	63.755.534	64.700.000	12.300.000
Luik — <i>Liège</i>	34.774.393	59.500.000	24.100.000
Limburg — <i>Limbourg</i>	28.889.104	16.110.000	16.200.000
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	66.589.104	22.200.000	22.250.000
Namen — <i>Namur</i>	40.989.922	27.000.000	19.250.000
Totalen vastgelegde kredieten — <i>Totaux crédits engagés</i>	333.403.745	501.410.000	169.650.000

(64)

N° 203

1949 – 1950

**Carte des voies navigables Belges
Kaart der Belgische scheepsvaartwegen**

1 plan

TABEL
TABLEAU 7KREDIETEN BESTEED AAN HET ONDERHOUD, DE HERSTELLING EN DE VERBETERING
VAN DE WATERWEGEN, HAVENS, ENZ.CREDITS AFFECTES A L'ENTRETIEN, LA REPARATION ET L'AMELIORATION DES COURS D'EAU,
DES PORTS, ETC.

WATERWEGEN, HAVENS, ENZ. UITGAVEN IN FRANKEN — COURS D'EAUX, PORTS, ETC. DEPENSES EN FRANCS	WERKELIJKE UITGAVEN — DEPENSES REELLES				BEGROTINGEN 1950 BUDGETS 1950	
	1938	1947	1948	1949	Betalingen — Paiements	Nieuwe verplichtingen — Obligations nouvelles
Gewone begroting — <i>Budget ordinaire</i>	72.600.000	223.500.000	306.275.000	336.657.000	383.000.000 (art. 28-5/6)	383.000.000
Herstel oorlogsschade — <i>Réparation dommages de guerre</i>	—	566.950.000	414.562.570	390.419.500	591.150.000 (art. 526/530)	755.650.000
Nieuwe beleggingen — <i>In- vestissements nouveaux</i>	333.520.000 (1)	803.350.000	511.802.930	1.102.090.450 (2)	2.113.850.000 (art. 478/486)	4.832.550.000
TOTALEN — TOTAUX	406.120.000	1.593.800.000	1.232.640.500	1.829.166.950	3.088.000.000	5.971.200.000

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

(2) Inbegrepen de Marshall-Hulp.

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

(2) Y compris le Plan Marshall.

WATERWEGEN - BEGROTING 1949 — VOIES HYDRAULIQUES - BUDGET 1949
Verdeling per provincie der vastgelegde kredieten. — Répartition par provinces des crédits engagés.

WATERWEGEN — VOIES HYDRAULIQUES	Nieuwe beleggingen (Marshall plan inbegr.) — Immobilisation nouvelles (Plan Marshall compris)	Herstel van oorlogsschade — Restauration de dommages de guerre	Onderhoud. (Gewone begroting) — Entretien (Budget ordinaire)
Kredieten voorzien op begroting, + amendement + feuilleton. Crédits prévus au budget, + amendement + feuilleton.	593.500.000	510.796.000 (1)	337.384.000
Vastgelegde kredieten per provincie — Crédits engagés répartis par province :			
Antwerpen — Anvers	19.820.358	82.772.153	122.415.801
Brabant — Brabant	16.515.772	17.963.516	6.337.963
West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	41.253.617	142.608.061	130.283.240
Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale	69.800.853	58.570.904	28.590.914
Henegouwen — Hainaut	153.978.000	14.121.784	27.689.982
Luik — Liège	141.067.905	24.896.698	8.520.336
Limburg — Limbourg	6.055.618	16.500.802	2.842.165
Luxemburg — Luxembourg	—	—	—
Namen — Namur	7.000.000	3.462.737	8.334.987
Niet verdeelde vastgelegde kredieten — Crédits engagés non répartis	46.738.300 (3)	799.621	2.063.460
Totaal der vastgelegde kredieten op 31-12-1949 — Total des crédits engagés au 31-12-1949	502.230.423	361.696.276	337.078.848

(1) Met inbegrip van 225.000.000 fr. betalingskredieten voor de havens (art. 508).

(2) Met inbegrip van 76.417.161 fr. voor de havens (art. 508).

(3) Met inbegrip van 46.556.000 fr. voor het aankopen van onroerende goederen.

(1) Y compris 225.000.000 fr. de crédits de paiement pour les ports (art. 508).

(2) Y compris 76.417.161 fr. pour les ports (art. 508).

(3) Y compris 46.556.000 fr. pour les acquisitions de biens immeubles.

(64)

[N° 203]

TABEL
TABLEAU 9

**KREDIETEN BESTEED VOOR HET ONDERHOUD, DE HERSTELLING EN VERBETERING
VAN DE RIJKSGEBOUWEN**

*CREDITS AFFECTES AUX TRAVAUX D'ENTRETIEN, DE REPARATION ET D'AMELIORATION DES
BATIMENTS DE L'ETAT*

GEBOUWEN Uitgaven in franken — BATIMENTS Dépenses en francs	WERKELIJKE UITGAVEN — <i>DEPENSES REELLES</i>				BEGROTINGEN 1950 — <i>BUDGETS 1950</i>	
	1938	1947	1948	1949	Betalingen — <i>Paievements</i>	Nieuwe verplichtingen — <i>Obligations nouvelles</i>
Gewone begroting — <i>Bud- get ordinaire</i>	17.290.000	92.000.000	182.000.000	163.775.650	182.000.000 30.000.000 (1)	182.000.000 30.000.000
Herstel oorlogsschade — <i>Réparation dommages de guerre</i>	—	169.137.889	69.993.185	68.349.400	(art. 28-3/4) 183.400.000 (art.531/532)	164.400.000
Nieuwe beleggingen — <i>In- vestissements nouveaux</i> .	37.100.000	312.575.000	682.058.638	564.087.000 (2)	1.689.612.000 (art.487/492)	1.676.012.000
TOTALEN — <i>TOTAUX</i>	54.390.000	573.712.889	934.051.823	796.212.050	2.085.012.000	2.052.412.000

(1) Een krediet van 23.000.000 fr. voor onderhoudswerken der gebouwen gebruikt door administratieve diensten is voorzien in hoofdstuk I, art. 12 (uitgaven voor algemene administratie).

(2) Inbegrepen de Marshall-hulp.

(1) Un crédit de 23.000.000 fr. pour travaux d'entretien des bâtiments occupés par les services administratifs figure au chapitre I, art. 12 (dépenses d'administration générale).

(2) Y compris le Plan Marshall.

(68)

TABEL
TABLEAU 10

GEBOUWEN. — BATIMENTS.

BEGROTING 1949. — BUDGET 1949.

Verdeling per provincie der vastgelegde kredieten. — — Répartition par provinces des crédits engagés.

GEBOUWEN — BATIMENTS	Gewone begroting — Budget ordinaire	Buitengewone begroting — Budget extraordinaire	Oorlogsschade — Dommages de guerre	Fonds der schoolgebouwen — Fonds des constr. scolaires	TOTAAL — TOTAL
Toegestane kredieten . . . Crédit alloué	172.000.000	301.950.000	80.500.000	500.000.000	1.054.450.000
Brabant — <i>Brabant</i> . . .	83.313.951	139.439.239	32.246.688	106.333.390	361.333.268
Antwerpen — <i>Anvers</i> . . .	8.603.000	14.268.795	426.855	28.273.170	51.571.820
O.-Vlaand. — <i>Fl. Orient.</i>	13.303.094	27.519.813	5.359.050	77.292.930	123.474.887
W.-Vlaand. — <i>Fl. Occid.</i>	7.281.388	21.280.333	9.762.540	59.045.000	97.369.261
Henegouwen — <i>Hainaut</i> .	14.661.580	32.311.977	9.680.770	34.687.520	91.341.847
Namen — <i>Namur</i>	14.190.000	21.563.200	3.200.035	19.579.450	58.532.685
Luik — <i>Liège</i>	17.160.000	14.698.730	5.986.390	18.843.020	56.688.140
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	2.428.704	3.939.856	403.820	26.143.400	32.915.780
Limburg — <i>Limbourg</i> . .	2.830.559	5.950.000	1.435.000	24.547.050	34.762.609
Vastgelegde kredieten op 31-12-1949 Crédits engagés au 31-12-49	163.772.276	280.971.943	68.501.148	394.744.930	907.990.297

STEDEBOUW — URBANISME

STEDEBOUW — URBANISME	WERKELIJK VASTGELEGDE UITGAVEN (in millioenen) <i>DEPENSES REELLEMENT ENGAGEES</i> (en millions de francs)			BEGROTING 1950 (in millioenen) <i>BUDGET 1950</i> (en millions de fr.)		
	1938 gemeente- werken <i>Travaux communaux</i>	1947	1948	1949	Betalings- kredieten <i>Crédits de paiement</i>	Vastleggings- kredieten <i>Crédits d'engagement</i>
Gewone begroting Budget ordinaire						
Onderhoud provinciewegen en buurt- wegen van groot verkeer — <i>Entre- tien des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande com- munication</i>		50	50	50	60 (art. 25)	—
Buitengewone begroting Budget extraordinaire						
1. Toelagen voor werken (Rgb. 6-7- 1949) — <i>Subsides pour travaux</i> (A.R. 6-7-1949)	—	667 (1)	401	1.043	600 (art. 493)	1.000 (art. 493)
2. Toelagen voor plannen (Rgb. 14-2- 1946) — <i>Subsides pour plans</i> (A.R. 14-2-1946)	—	0,150	0,5	2,5	10,1 (art. 494)	—
3. Onteigeningen (B.W. 14-2-1946) — <i>Expropriations</i> (A.L. 14-2-1946)	—	14,5	42,5	88,6	150 (art. 495)	—
4. Huizen voor mijnwerkers en geteis- terden — <i>Maisons pour ouvriers mineurs et sinistrés</i>	—	—	100	85	50 (art. 497)	—
5. Brunfautwet (15-4-1949) — <i>Loi</i> <i>Brunfaut</i> (15-4-1949)	—	—	—	40	150 (art. 500)	250
6. Oorlogsschade (wet 6-7-1948) — <i>Dommages de guerre</i> (loi du 6-7- 1948)	—	509	677	605	500 (art. 533)	3.000 (vanaf 1947) (à partir de 1947)

(1) Volksgezondheid inbegrepen.

(1) Y compris la Santé publique.

HOOFDBESTUUR VAN DE STEDEBOUW. — ADMINISTRATION DE L'URBANISME
 Begroting van uitgaven 1949. — Budget des dépenses pour l'exercice 1949.

Artikel — Article	BEGROTING — BUDGET	Krediet — Crédit	Vastleg- gingen — Engage- ments	Opmerkingen — Observations
21.10	Oorspronkelijke begroting — <i>Budget original</i> . . .	50	50	Detail per provincie. <i>Détail par province.</i> Tabel 14 — <i>Tableau 14.</i> Detail per provincie.
476	Oorspronkelijke begroting — <i>Budget original</i> . . . Feuilleton van bijkredieten — <i>Feuilleton des crédits supplémentaires</i> Totaal toegelaten vastleggingen : 790 M. — <i>Total des engagements autorisés : 790 M.</i> Bijkrediet — <i>Crédit supplémentaire</i> : 1° Min. van Openbare Werken 150 M. (vastleggingen mogelijk tot totaal bedrag van 790 M.). <i>Min. des Travaux Publics 150 M. (engagements possibles pour total de 790 M.).</i> 2° Min. van Openbaar Onderwijs 50 M. (vastleggingen mogelijk tot totaal bedrag van 175 M.). <i>Min. de l'Instruction publique 50 M. (engagements possibles pour total de 175 M.).</i>	625 200	788M.	<i>Détail par province.</i> Tabel 13 — <i>Tableau 13</i> 1 ^o blad — <i>1^{re} feuille.</i>
477 480	Oorspronkelijke begroting — <i>Budget original</i> . . . Oorspronkelijke begroting — <i>Budget original</i> . . . Feuilleton van bijkredieten — <i>Feuilleton des crédits supplémentaires</i> Bijkrediet 20 M. — <i>Crédit supplémentaire 20 M.</i>	6 65 20	2,5 85	Detail per provincie. <i>Détail par province.</i> Tabel 12bis <i>Tableau 12bis</i>
509	Oorspronkelijke begroting — <i>Budget original</i> . . . Feuilleton van bijkredieten — <i>Feuilleton des crédits supplémentaires</i> Totaal toegelaten vastleggingen — <i>Total des engagements autorisés : 2.200.</i> Bijkrediet — <i>Crédit supplémentaire</i> : Verhoging vastleggingskrediet — <i>Augmentation crédit d'engagement : 200 M.</i> Verhoging betalingskrediet — <i>Augmentation crédit de paiement : 200.</i>	2000 200	605	Detail per provincie. <i>Détail par province.</i> Tabel 18 — <i>Tableau 18</i>
522	Oorspronkelijke begroting — <i>Budget original</i> . . . Feuilleton van bijkredieten — <i>Feuilleton des crédits supplémentaires</i> Vermindering — <i>Diminution : 30 M.</i>	50 30	20	Detail per provincie. <i>Détail par province.</i>
522bis	Oorspronkelijke begroting — <i>Budget original</i> . . . (Nieuw — <i>Nouveau</i>) : 20 M..	20	20	Tabel 14 — <i>Tableau 14</i>
523	Oorspronkelijke begroting — <i>Budget original</i> . . .	20	19	Detail per provincie. <i>Détail par province.</i> Tabel 17 — <i>Tableau 17</i>

TABEL
TABLEAU 12 bis

STEDEBOUW — URBANISME

Toelagen voor goedkope woningen, ten behoeve van geteisterde en mijnwerkers,
voor aanleg van wegen in sommige wijken, enz.

Subsides pour la construction d'habitations à bon marché au profit des sinistrés et des mineurs, pour l'aménagement de la voirie dans certains quartiers, etc.

Art. 480	DIENSTJAAR EXERCICE	1949
Antwerpen — <i>Anvers</i>		701.000,—
Brabant — <i>Brabant</i>		—
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>		51.000,—
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i> .		—
Henegouwen — <i>Hainaut</i>		39.916.375,—
Luik — <i>Liège</i>		22.805.638,—
Limburg — <i>Limbourg</i>		17.608.065,—
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>		2.640.000,—
Namen — <i>Namur</i>		1.226.249,—
TOTAAL — TOTAL		84.948.327,—

Opmaken van streekplannen. — *Elaboration des plans régionaux.*

XVI	Art. 477	DIENSTJAAR EXERCICE	1949
Antwerpen — <i>Anvers</i>			756.070,15
Brabant — <i>Brabant</i>			33.053,30
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>			609.997,39
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale.</i>			282.336,30
Henegouwen — <i>Hainaut</i>			—
Luik — <i>Liège</i>			732,46
Limburg — <i>Limbourg</i>			310.873,12
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>			215.307,96
Namen — <i>Namur</i>			370.725,35
TOTAAL — TOTAL			2.500.000,—

Toelagen. — Subsidies.

TOESTAND OP 31-12-1949 DER VERBETERINGSWERKEN AAN OPENBAAR DOMEIN
DER ONDERGESCHIKTE OPENBARE BESTUREN
(DEPARTEMENT : OPENBARE WERKEN)

SITUATION AU 31-12-1949 DES TRAVAUX D'AMELIORATION AU DOMAINE PUBLIC DES
ADMINISTRATIONS PUBLIQUES SUBORDONNEES
(DEPARTEMENT : TRAVAUX PUBLICS)

PROVINCIE — PROVINCES	Ontwerpen in onderzoek en vatbaar voor principiële toezeggingen — <i>Projets à l'examen et susceptibles d'obtenir une promesse de principe</i>		Principiële toezeggingen vatbaar voor vaste toezeggingen — <i>Promesses de principe susceptibles de bénéficier d'une promesse ferme</i>		Aanbesteding verzonden zonder vaste toezegging — <i>Adjudication expédiée sans promesse ferme</i>	
	Getal <i>Nombre</i>	Raming der werken <i>Estimation des trav.</i>	Getal <i>Nombre</i>	Bedrag der werken <i>Montant des travaux</i>	Getal <i>Nombre</i>	Bedrag der werken <i>Montant des travaux</i>
Antwerpen — <i>Anvers</i>	75	180.356.000	4	6.376.811	—	—
Brabant — <i>Brabant</i>	99	328.562.700	14	21.171.850	—	—
W.-Vlaanderen — <i>Fl. Occ.</i>	96	300.359.840	7	6.366.200	—	—
O.-Vlaanderen — <i>Fl. Or.</i>	71	155.721.780	20	24.612.400	—	—
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	86	237.417.390	15	33.962.000	2	8.984.600
Limburg — <i>Limbourg</i>	56	124.630.266	4	10.003.066	—	—
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	30	29.780.404	9	15.630.000	1	5.400.000
Luik — <i>Liège</i>	96	168.310.505	10	6.802.200	1	1.749.000
Namen — <i>Namur</i>	56	63.258.343	12	9.520.100	—	—
	665	1.566.397.228	95	134.444.627	4	16.133.600

VASTLEGGINGEN (Vaste toezegging van toelagen). —
ENGAGEMENT (*Promesses fermes de subsides*)

Antwerpen — <i>Anvers</i>	64.874.851,—
Brabant — <i>Brabant</i>	179.886.565,—
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	89.759.079,—
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i> .	60.440.298,—
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	188.703.786,—
Limburg — <i>Limbourg</i>	38.512.240,—
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	38.463.828,—
Luik — <i>Liège</i>	58.425.975,—
Namen — <i>Namur</i>	68.873.804,—

787.940.426,—

(73)

TABEL
TABLEAU 14

NIEUWE WERKEN : DÉPARTEMENT OPENBARE WERKEN
TRAVAUX NOUVEAUX : DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

Vaste toezegging van toelage van 1-1-49 tot 31-12-49

Promesses fermes de subsides faites du 1-1-1949 au 31-12-1949

PROVINCIES — PROVINCES	Art. 522 (1) 20 mill.	Art. 522bis (2) 20 mill.	Art. 21.10 (3) 50 mill.
Antwerpen — <i>Anvers</i> . . .	—	—	4.879.603
Brabant — <i>Brabant</i> . . .	—	9.660.000	8.678.360
W.-Vlaand. — <i>Flandre Occ.</i>	7.601.000	1.607.164	5.156.767
Oost-Vlaand. — <i>Flandre Or.</i>	3.500.000	7.500.000	2.415.931
Limburg — <i>Limbourg</i> . . .	5.413.000	—	2.380.667
Henegouwen — <i>Hainaut</i> . .	450.000	142.570	8.370.964
Luxemburg — <i>Luxembourg</i> .	—	—	3.326.655
Luik — <i>Liège</i>	1.992.880	155.345	6.799.866
Namen — <i>Namur</i>	1.000.000	925.000	7.211.748
TOTALEN — TOTAUX	19.956.880	19.990.079	49.220.561

(1) Uitrusting van nieuwe arbeiderswijken (alleen wegen en riolen).

(2) Uitrusting van nieuwe arbeiderswijken (wegen, gas, electriciteit, riolen).

(3) Gewoon onderhoud van provinciewegen en buurtwegen van groot verkeer.

(1) Equipement de nouveaux quartiers ouvriers (voirie).

(2) Equipement de nouveaux quartiers ouvriers (voirie, gaz, électricité).

(3) Entretien ordinaire des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communication.

Toelagen — Subsidies

**TOESTAND OP 31-12-1949 DER VERBETERINGSWERKEN AAN OPENBAAR DOMEIN
DER ONDERGESCHIKTE OPENBARE BESTUREN (DEPARTEMENT JUSTITIE)**

*SITUATION AU 31-12-1949 DES TRAVAUX D'AMELIORATION AU DOMAINE PUBLIC DES
ADMINISTRATIONS PUBLIQUES SUBORDONNEES (DEPARTEMENT DE LA JUSTICE)*

PROVINCIE — PROVINCES	Ontwerpen in onderzoek en vatbaar voor principiële toezeggingen <i>Projets à l'examen et pouvant obtenir une promesse de principe</i>		Principiële toezeggingen vatbaar voor vaste toezeggingen <i>Promesses de principe susceptibles de bénéficier d'une promesse ferme</i>		Aanbesteding verzonden zonder vaste toezegging <i>Adjudication expédiée sans promesse ferme</i>	
	Getal <i>Nombre</i>	Raming der werken <i>Estimation des trav.</i>	Getal <i>Nombre</i>	Bedrag der werken <i>Montant des travaux</i>	Getal <i>Nombre</i>	Bedrag der werken <i>Montant des travaux</i>
Antwerpen — <i>Anvers</i>	6	2.652.900	2	582.800		
Brabant — <i>Brabant</i>	16	7.876.700	16	12.108.200	2	176.600
W.-Vlaanderen — <i>Fl. occ.</i>	12	17.312.100	5	9.086.100		
O.-Vlaanderen — <i>Fl. or.</i>	16	15.846.400	11	1.859.250	1	99.000
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	16	9.333.500	11	2.280.900		
Limburg — <i>Limbourg</i>	4	779.400	3	1.400.300	1	44.500
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	4	649.200	8	2.239.100		
Luik — <i>Liège</i>	6	563.300	12	2.691.000		
Namen — <i>Namur</i>	15	1.300.000	13	2.133.200		
	95	56.313.500	81	34.380.800	4	316.100

**NIEUWE WERKEN — DEPARTEMENT JUSTITIE. —
TRAVAUX NOUVEAUX — DEPARTEMENT DE LA JUSTICE**

Vaste toezeggingen van 1-1-1949 tot 31-12-1949 (bedrag der toelagen).
Promesses fermes faites du 1-1-1949 au 31-12-1949 (Montant des subsides).

Antwerpen — <i>Anvers</i>	1.468.960,—
Brabant — <i>Brabant</i>	17.370.920,—
West-Vlaanderen — <i>Flandre occidentale</i>	2.012.090,—
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre orientale</i>	5.858.432,—
Limburg — <i>Limbourg</i>	784.722,—
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	4.683.088,—
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	473.628,—
Luik — <i>Liège</i>	1.937.610,—
Namen — <i>Namur</i>	1.410.550,—

TOTAAL — TOTAL 36.000.000,—

Toelagen — Subsidies

TOESTAND OP 31-12-1949 DER VERBETERINGSWERKEN AAN OPENBAAR DOMEIN
DER ONDERGESCHIKTE OPENBARE BESTUREN (Departement : Openbaar Onderwijs).SITUATION AU 31-12-1949 DES TRAVAUX D'AMELIORATION AU DOMAINE PUBLIC DES
POUVOIRS PUBLICS SUBORDONNES (Département de l'Instruction publique)

PROVINCIE — PROVINCES	Ontwerpen in onderzoek en vatbaar voor principiële toezeggingen — <i>Projets à l'examen et susceptibles d'obtenir une promesse de principe</i>		Principiële toezeggingen vatbaar voor vaste toezeggingen — <i>Promesses de principe susceptibles de bénéficier d'une promesse ferme</i>		Aanbesteding verzonden zonder vaste toezegging — <i>Adjudication expédiée sans promesse ferme</i>	
	Getal <i>Nombre</i>	Raming der werken <i>Estimation de trav.</i>	Getal <i>Nombre</i>	Bedrag der werken <i>Montant des travaux</i>	Getal <i>Nombre</i>	Bedrag der werken <i>Montant des travaux</i>
Antwerpen — Anvers	23	20.688.400	7	7.598.150 *	1	16.219.000
Brabant — Brabant	32	21.171.800	6	7.422.357	2	622.600
W.-Vlaanderen — Fl. occ.	16	10.537.200	7	10.916.363	1	551.200
O.-Vlaanderen — Fl. or.	37	16.879.400	12	4.656.884	—	—
Henegouwen — Hainaut	35	23.661.900	5	1.909.000	2	360.000
Limburg — Limbourg	15	9.111.800	4	2.762.400	—	—
Luxemburg — Luxembourg	18	5.011.700	1	882.300	—	—
Luik — Liège	53	17.898.660	6	5.712.900	—	—
Namen — Namur	38	9.711.100	5	752.300	—	—
	267	134.671.960	53	42.612.654	6	17.752.800

NIEUWE WERKEN — DEPARTEMENT OPENBAAR ONDERWIJS

Vaste toezeggingen van 1-1-1949 tot 31-12-1949 (toelagen).

TRAVAUX NOUVEAUX — DEPARTEMENT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE

Promesses fermes faites du 1-1-1949 au 31-12-1949 (subsidies).

Antwerpen — Anvers	7.068.628,—
Brabant — Brabant	66.302.596,—
West-Vlaanderen — Flandre occidentale	12.903.647,—
Oost-Vlaanderen — Flandre orientale	10.872.165,—
Limburg — Limbourg	7.101.000,—
Henegouwen — Hainaut	19.825.441,—
Luxemburg — Luxembourg	4.720.845,—
Luik — Liège	25.553.866,—
Namen — Namur	18.765.886,—

TOTAAL — TOTAL 173.114.064,—

Toelagen. — *Subsides.*TOESTAND OP 31-12-1949 DER VERBETERINGSWERKEN AAN HET OPENBAAR DOMEIN
DER ONDERGESCHIKTE OPENBARE BESTUREN (DEPARTEMENT LANDBOUW)SITUATION AU 31-12-1949 DES TRAVAUX D'AMELIORATION AU DOMAINE PUBLIC DES
POUVOIRS SUBORDONNES (DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE)

PROVINCIE — PROVINCES	Ontwerpen in onderzoek en vatbaar voor principiële toezeggingen. <i>Projets à l'examen et susceptibles d'obtenir une promesse de principe.</i>		Principiële toezeggingen vatbaar voor vaste toezeggingen. <i>Promesses de principe susceptibles de bénéficier d'une promesse ferme.</i>	
	Getal Nombre	Raming der werken Montant des travaux	Getal Nombre	Bedrag der werken Estimation des travaux
Antwerpen — <i>Anvers</i>			1	36.200
Brabant — <i>Brabant</i>	3	1.176.400		
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occ.</i>				
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orient.</i>			2	44.000
Henegouwen — <i>Hainaut</i>				
Limburg — <i>Limbourg</i>	2	964.800	7	829.500
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>			12	838.000
Luik — <i>Liège</i>	1	533.800	6	736.400
Namen — <i>Namur</i>	1	310.000	2	15.700
TOTALEN - TOTAUX	7	2.985.000	30	2.499.800

NIEUWE WERKEN — DEPARTEMENT LANDBOUW
TRAVAUX NOUVEAUX — DEPARTEMENT DE L'AGRICULTUREVaste toezegging en van 1-1-1949 tot 31-12-1949 — *Promesses fermes faites du 1-1-1949 au 31-12-1949.*

PROVINCIE — PROVINCES	ART. 476/4 (1)	ART. 523 (2)
Antwerpen — <i>Anvers</i>	4.299.330	970.869
Brabant — <i>Brabant</i>	8.771.522	836.035
West-Vlaanderen — <i>Flandre occidentale</i>	1.720.844	12.977.086
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre orientale</i>	1.318.574	2.093.070
Limburg — <i>Limbourg</i>	1.020.830	170.953
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	4.260.322	70.942
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	4.062.853	291.261
Luik — <i>Liège</i>	2.857.641	134.998
Namen — <i>Namur</i>	1.249.360	1.421.514
TOTALEN - TOTAUX	29.561.276	18.966.728

(1) Electrificatie van afgelegen landelijke wijken, bebossingswerken en werken aan onbevaarbare waterlopen : 30.000.000 fr.

(2) Bijkrediet voor electrificatie van afgelegen landelijke wijken : 20.000.000 fr.

(1) Electrification des écarts, travaux de reboisement et d'amélioration aux cours d'eau non navigable : 30.000.000 fr.

(2) Crédit supplémentaire pour l'électrification des écarts : 20.000.000 de francs.

OORLOGSSCHADE.— DOMMAGES DE GUERRE

TOESTAND OP 31-12-1949 DER HERSTELLINGSWERKEN VAN OORLOGSSCHADE

AAN OPENBAAR DOMEIN DER ONDERGESCHIKTE OPENBARE BESTUREN

SITUATION AU 31-12-1949 DES TRAVAUX DE REPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

AU DOMAINE PUBLIC DES POUVOIRS SUBORDONNES

PROVINCIEFN — PROVINCES	Ontwerpen in onderzoek en vatbaar voor principiële toezeggingen — <i>Projets à l'examen et susceptibles d'obtenir une promesse de principe.</i>		Principiële toezeggingen vatbaar voor vaste toezeggingen. — <i>Promesses de principe susceptibles de bénéficier d'un promesse ferme.</i>	
	Getal Nombre	Raming der werken <i>Estimation des travaux</i>	Getal Nombre	Bedrag der werken <i>Montant des travaux</i>
Antwerpen — <i>Anvers</i>	231	132.175.000	287	164.720.000
Brabant — <i>Brabant</i>	145	41.099.850	62	45.266.550
W.-Vlaand. — <i>Flandre Oc.</i>	162	57.004.000	128	63.560.200
O.-Vlaand. — <i>Flandre Or.</i>	139	25.006.900	101	26.670.000
Hegenouwen — <i>Hainaut</i>	76	30.099.900	58	35.200.100
Limburg — <i>Limbourg</i>	40	13.481.150	32	12.200.100
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	54	38.522.250	91	42.432.200
Luik — <i>Liège</i>	158	65.010.070	181	86.128.400
Namen — <i>Namur</i>	51	15.591.830	49	15.135.450
	1.056	418.990.950	989	491.313.000

Oorlogsschade — Art. 509 — Vaste toezeggingen van 1-1-1949 tot 31-12-1949.

Dommages de guerre — Art. 509 — Promesses fermes du 1-1-1949 au 31-12-1949.

PROVINCIEFN — PROVINCES	BEDRAGEN · VERGOEDINGEN — MONTANTS INDEMNITES
Antwerpen — <i>Anvers</i>	145.157.507
Brabant — <i>Brabant</i>	80.864.701
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	112.954.721
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i>	18.629.130
Limburg — <i>Limbourg</i>	5.580.218
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	49.393.540
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	65.032.004
Luik — <i>Liège</i>	100.555.827
Namen — <i>Namur</i>	27.335.500
TOTALEN — TOTAUX	605.503.148

STEDEBOUWKUNDIGE PLANNEN — STAND OP 31-1-1950

TABEL
TABLEAU 19

PLANS D'URBANISATION — SITUATION AU 31-1-1950

PROVINCIES — PROVINCES	STREEK PLANNEN PLANS REGIONAUX		ALGEMENE PLANNEN PLANS GENERAUX		BIJZONDERE PLANNEN — PLANS PARTICULIERS				VOORONTWERPEN — AVANT-PROJETS			
	In onder- zoek A l'examen	Goed- gekeurd Approu- vés	In onder- zoek A l'examen	Goed- gekeurd Approu- vés	Nieuwe wijken Nouveaux quartiers		Bestaande wijken Quartiers existants		Geteisterde gemeenten (1) Communes sinistrées		Niet geteisterde gemeenten Communes non sinistrées	
					In onderzoek A l'examen	Goedgekeurd Approuvés	In onderzoek A l'examen	Goedgekeurd Approuvés	Alg. plannen Plans génér.	Bijz. plannen Plans part.	Alg. plannen Plans génér.	Bijz. plannen Plans part.
Antwerpen — Anvers	2	—	8	6	3	5	28	18	2	43	16	38
Brabant	—	—	3	2	2	8	—	24	3	20	19	52
W.-Vlaand. — Flandre Occ.	2	—	7	2	7	7	17	13	1	12	19	43
Kust — Région côtière	1	—	2	1	4	3	6	6	4	15	3	12
O.-Vlaand. — Flandre Or.	2	—	—	4	1	2	1	19	1	9	7	27
Henegouwen — Hainaut	—	—	11	1	17	4	19	26	8	2	155	47
Luik — Liège	—	—	3	1	3	4	7	41	6	8	9	11
Limburg — Limbourg	2	—	20	—	4	1	12	5	1	2	10	24
Luxemburg — Luxembourg	—	—	—	—	—	—	—	16	6	27	2	4
Namen — Namur	—	—	4	4	1	6	8	24	1	5	18	19
	9	—	58	21	42	40	98	192	33	143	258	277

(1) Als geteisterde gemeente wordt beschouwd, de gemeente waar minstens 10 % schade is vastgesteld, zoals vereist is bij rondschrijven n° 5.

(1) Est réputée commune sinistrée conformément à la circulaire n° 5, toute commune ayant subi au moins 10 % de dégâts.

GEMEENTEFONDS. — FONDS DES COMMUNES.

	ANTWERPEN ANVERS		BRABANT BRABANT		WEST-VLAANDEREN FLANDRE OCCIDENTALE	
	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants
Stadswegen — <i>Voirie urbaine</i>	37.105	38.503.000	73.813	76.594.820	27.334	28.364.118
Buurtwegen van groot verkeer — <i>Chemins vicinaux de grande communication</i> . .	5.033	3.917.230	13.045	10.152.371	8.341	6.491.188
Gewone buurtwegen — <i>Chemins vicinaux ordinaires</i> .	50.011	12.973.814	87.193	22.619.539	69.523	18.035.602

	OOST-VLAANDEREN FLANDRE ORIENTALE		HENEGOUWEN HAINAUT		LUIK LIEGE	
	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants
Stadswegen — <i>Voirie urbaine</i>	56.659	58.793.992	80.375	83.404.055	48.690	50.524.745
Buurtwegen van groot verkeer — <i>Chemins vicinaux de grande communication</i> . .	4.200	3.268.682	11.357	8.838.413	8.923	6.944.652
Gewone buurtwegen — <i>Chemins vicinaux ordinaires</i> .	74.158	19.238.010	86.716	22.495.796	81.734	21.203.370

	LIMBURG LIMBOURG		LUXEMBURG LUXEMBOURG		NAMEN NAMUR	
	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants
Stadswegen — <i>Voirie urbaine</i>	26.131	27.115.793	18.651	19.354.230	27.228	28.254.124
Buurtwegen van groot verkeer — <i>Chemins vicinaux de grande communication</i> . .	3.904	3.038.577	6.954	5.412.003	13.120	10.211.000
Gewone buurtwegen — <i>Chemins vicinaux ordinaires</i> .	68.575	17.789.673	105.051	27.252.248	74.046	19.208.955

PROVINCIEFONDS. — FONDS DES PROVINCES.

	ANTWERPEN ANVERS		BRABANT BRABANT		WEST-VLAANDEREN FLANDRE OCCIDENTALE	
	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants
Provinciewegen — <i>Routes provinciales</i>	202	6.005.626	355	10.554.443	188	5.589.296
Buurtwegen van groot verkeer — <i>Chemins vicinaux de grande communication</i> . .	931	751.458	2.391	1.929.900	1.233	995.218
Gewone buurtwegen — <i>Chemins vicinaux ordinaires</i> .	7.566	6.106.912	8.479	6.843.842	6.952	5.611.320
	OOST-VLAANDEREN FLANDRE ORIENTALE		HENEGOUWEN HAINAUT		LUIK LIEGE	
	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants
Provinciewegen — <i>Routes provinciales</i>	219	6.511.051	315	9.365.210	47	1.397.350
Buurtwegen van groot verkeer — <i>Chemins vicinaux de grande communication</i> . .	445	359.183	2.359	1.904.071	1.344	1.084.312
Gewone buurtwegen — <i>Chemins vicinaux ordinaires</i> .	8.872	7.161.052	7.651	6.175.519	7.836	6.324.843
	LIMBURG LIMBOURG		LUXEMBURG LUXEMBOURG		NAMEN NAMUR	
	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants	Hm.	Sommen — Montants
Provinciewegen — <i>Routes provinciales</i>	—	—	149	4.429.893	103	3.062.275
Buurtwegen van groot verkeer — <i>Chemins vicinaux de grande communication</i> . .	751	606.172	840	678.007	1.657	1.337.450
Gewone buurtwegen — <i>Chemins vicinaux ordinaires</i> .	7.073	5.708.985	12.004	9.689.052	7.405	5.976.960

DAGGEMIDDELDE VAN HET AANTAL GECONTROLEERDE WERKLOZEN
MOYENNE JOURNALIERE DU NOMBRE DE CHOMEURS CONTROLES

Week van 5 tot 11-3-1950 — Semaine du 5 au 11-3-1950

Gewestelijk Bureau Bureaux Régionaux	Volledige werklozen Chômeurs complets				Gedeeltelijk en toevallig werklozen Chômeurs partiels et accidentels				TOTAAL — TOTAL			
	Mannen Hommes	Vrouwen Femmes	Totaal Total		Mannen Hommes	Vrouwen Femmes	Totaal Total		Mannen Hommes	Vrouwen Femmes	Totaal Total	
Antwerpen	25.860	9.467	35.327		7.268	791	8.059		33.128	10.258	43.386	
Mechelen	6.524	1.903	8.427		1.403	766	2.169		7.927	2.669	10.596	
Turnhout	8.997	1.788	10.785		1.201	426	1.627		10.198	2.214	12.412	
ANTWERPEN	41.381	13.158	54.539		9.872	1.983	11.855		31.253	15.141	66.394	
Bruxelles	18.836	8.438	27.274		1.990	959	2.949		20.826	9.397	30.223	
Leuven	7.247	1.622	8.869		748	278	1.026		7.995	1.900	9.895	
Nivelles	1.801	452	2.253		426	106	532		2.227	558	2.785	
BRABANT	27.804	10.512	38.396		3.164	1.343	4.507		31.048	11.855	42.903	
Brugge	5.660	1.293	6.953		391	129	520		6.051	1.422	7.473	
Kortrijk	3.086	826	3.914		915	462	1.377		4.001	1.290	5.291	
Mouscron	1.788	580	2.368		733	547	1.280		2.521	1.127	3.648	
Oostende	8.619	2.440	11.059		742	157	899		9.361	2.597	11.958	
Roeselare	6.806	894	7.700		2.268	924	3.192		9.074	1.818	10.892	
WEST-VLAANDEREN	25.959	6.035	31.994		5.049	2.219	7.268		31.008	8.254	39.262	
Aalst	7.451	1.987	9.438		1.253	992	2.245		8.704	2.979	11.683	
Gent	13.458	2.666	16.124		2.377	971	3.348		15.835	3.637	19.472	
St-Niklaas	9.792	2.592	12.384		1.566	807	2.373		11.358	3.399	14.757	
OOST-VLAANDEREN	30.701	7.245	37.946		5.196	2.770	7.966		35.897	10.015	45.912	
Charleroi	3.742	1.445	5.187		1.689	445	2.134		5.431	1.890	7.321	
La Louvière	3.552	554	4.106		2.202	332	2.534		5.754	886	6.640	
Mons	2.580	853	3.433		2.626	663	3.289		5.206	1.516	6.722	
Tournai	4.011	1.025	5.036		1.084	634	1.718		5.095	1.659	6.754	
HAINAUT	13.885	3.877	17.762		7.601	2.074	9.675		21.486	5.951	27.437	
Huy	1.318	330	1.648		291	63	354		1.609	393	2.002	
Liège	3.598	1.321	4.919		1.505	591	2.096		5.103	1.912	7.015	
Verviers	950	392	1.342		827	411	1.238		1.777	803	2.580	
LIEGE	5.866	2.043	7.909		2.623	1.065	3.688		8.469	3.108	11.597	
Hasselt	3.477	686	4.163		377	68	445		3.854	754	4.608	
Tongeren	1.470	151	1.621		241	28	269		1.711	179	1.890	
LIMBURG	4.947	837	5.784		618	96	714		5.565	933	6.498	
Arlon (LUXEMBOURG)	898	88	986		517	44	561		1.415	132	1.547	
Namur (NAMUR)	2.329	842	3.171		1.078	275	1.353		3.407	1.117	4.524	
TOTAAL — TOTAL	153.850	44.637	198.487		35.718	11.869	47.587		189.568	56.506	246.074	
Vorige week — Sem. précéd.	158.172	44.707	202.879		40.833	12.411	53.244		199.005	57.118	256.123	

VERDELING DER KREDIETEN DER BUITENGEWONE BEGROTING VOOR 1950
REPARTITION DES CREDITS DU BUDGET EXTRAORDINAIRE DE 1950

PROVINCIE — PROVINCE	WEGEN — ROUTES		WATERWEGEN — VOIES NAVIGABLES	
	Kredieten — Crédits	Werkkrachten vermoedelijk rechtstreeks te werk te stellen. Nombre présumé d'ouvriers qui pourront être directement mis au trav.	Kredieten — Crédits	Werkkrachten rechtstreeks te werk te stellen. Nombre d'ouvriers qui seront directement mis au travail.
Brabant — <i>Brabant</i>	173.750.000	870	61.100.000	300
Antwerpen — <i>Anvers</i>	93.750.000	470	635.750.000	3.200
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Or.</i>	286.150.000	1.400	413.840.000	2.070
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occ.</i>	175.400.000	880	278.600.000	1.400
Limburg — <i>Limbourg</i>	73.500.000	370	60.125.000	300
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	160.000.000	800	588.350.000	2.950
Namen — <i>Namur</i>	93.100.000	460	24.600.000	120
Luik — <i>Liège</i>	231.050.000	1.150	374.850.000	1.900
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	131.800.000	610	5.350.000	30
Onverdeeld — <i>Non réparti</i>	451.500.000	800	—	—
TOTAAL — TOTAL	1.870.000.000	7.810	2.442.656.000	12.270

VERDELING DER KREDIETEN DER BUITENGEWONE BEGROTING VOOR 1950
REPARTITION DES CREDITS DU BUDGET EXTRAORDINAIRE DE 1950

PROVINCIE — PROVINCE	GEBOUWEN — BATIMENTS		STEDEBOUW — URBANISME	
	Kredieten — Crédits	Werkkrachten rechtstreeks te werk te stellen. Nombre d'ouvriers qui seront directement mis au travail.	Kredieten — Crédits	Werkkrachten rechtstreeks te werk te stellen. Nombre d'ouvriers qui seront directement mis au travail.
Brabant — <i>Brabant</i>	610.897.000	3.050	—	—
Antwerpen — <i>Anvers</i>	194.300.000	970	—	—
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Or.</i>	327.475.000	1.640	—	—
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occ.</i>	157.960.000	740	—	—
Limburg — <i>Limbourg</i>	105.460.000	520	—	—
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	225.035.000	1.130	—	—
Namen — <i>Namur</i>	117.360.000	580	—	—
Luik — <i>Liège</i>	171.230.000	850	—	—
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	53.795.000	270	—	—
Onverdeeld — <i>Non réparti</i>	127.500.000	630	1.100.000.000	8.500
TOTAAL — TOTAL	2.091.012.000	10.380	1.100.000.000	8.500

(83)

[N° 203]

TABEL
TABLEAU 25SAMENVATTING VAN DE VERDELING DER KREDIETEN VAN DE BUITENGEWONE BEGROTING
VOOR 1950

RECAPITULATION DE LA REPARTITION DES CREDITS DU BUDGET EXTRAORDINAIRE DE 1950

PROVINCIE — PROVINCE	Kredieten — Crédits	Vermoedelijk te werk te stellen werkkrachten — rechtstreeks aan de werken verbonden. <i>Nombre présumé d'ouvriers à met- tre au travail — affectés directe- ment aux travaux.</i>
Brabant — <i>Brabant</i>	845.747.000	4.220
Antwerpen — <i>Anvers</i>	923.800.000	4.640
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i>	1.027.465.000	5.110
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	611.960.000	3.020
Limburg — <i>Limbourg</i>	239.085.000	1.190
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	973.385.000	4.880
Namen — <i>Namur</i>	235.060.000	1.160
Luik — <i>Liège</i>	777.130.000	3.900
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	180.945.000	910
Onverdeeld — <i>Non réparti</i>	1.679.000.000	9.930
TOTAAL — <i>TOTAL</i>	7.503.577.000	38.960

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur, chargée d'examiner le projet de loi contenant le Budget du Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur pour l'exercice 1950 (1).

NOTE ADDITIONNELLE
du Comte d'Aspremont Lynden, Rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les événements de notre politique intérieure ont retardé la discussion du budget des Affaires étrangères. Le rapport fait au nom de votre commission n'est donc plus complet, puisque depuis son dépôt, des faits nouveaux et importants ont attiré votre attention.

Votre Commission s'est réunie deux fois depuis les dernières élections pour examiner le Plan Schuman et la situation créée par la guerre de Corée. Elle a estimé utile de prier son rapporteur de faire une note sur cette double matière. C'est l'objet du présent travail.

Nous nous empressons de signaler que celui-ci n'a pas été discuté en commission. Il n'a donc été ni approuvé, ni improuvé. Il a simplement pour but d'éclairer le Sénat d'une manière sommaire sur les deux problèmes précités.

Plan Schuman.

Il est certainement prématuré de parler d'un « Plan Schuman ». Le Ministre français des Affaires étrangères n'a jamais rédigé, ni proposé aux nations de l'Europe occidentale un ensemble de mesures précises destinées à coordonner les économies nationales. Aussi nous paraît-il utile de limiter les espoirs que ce plan a fait naître inconsidérément. Nous serions heureux de pouvoir dire que l'initiative Schuman a été une tentative de réaliser le dessein exprimé dans le texte du Pacte à Cinq. Incontestablement, les signataires de celui-ci désiraient faire de l'Europe Occidentale une entité économique. Si le Plan dont il est question pouvait un jour réaliser cet objet nous pourrions nous déclarer très satisfaits. Il est d'ailleurs possible que, par la force des circonstances, l'examen de l'idée Schuman aboutisse à une tentative plus large, mais nous pensons que cet objectif dépasse de beaucoup la conception première de son auteur.

(1) Document du Sénat, n° 204, session de 1949-1950.

Verslag uit naam van de Commissie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de Begroting van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel voor het dienstjaar 1950 (1).

AANVULLENDE NOTA
van Graaf d'Aspremont Lynden, Verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De gebeurtenissen betreffende onze binnenlandse politiek hebben de behandeling van de begroting van Buitenlandse Zaken doen uitstellen. Het uit naam van uw Commissie opgemaakt verslag is dus niet meer volledig, vermits, sedert de indiening ervan, nieuwe en belangrijke feiten uw aandacht getrokken hebben.

Uw Commissie is sedert de jongste verkiezingen tweemaal bijeengekomen om het Plan Schuman en de door de oorlog in Korea geschapen toestand te onderzoeken. Zij heeft het nuttig geoordeeld haar verslaggever te verzoeken een nota over deze tweevoudige aangelegenheid te maken. Dit is het voorwerp van het onderhavig werk.

Wij haasten ons er op te wijzen dat dit werk in de Commissie niet besproken werd. Het werd dus niet goed- noch afgekeurd. Het heeft eenvoudig tot doel de Senaat in kort bestek over de twee voormelde vraagstukken voor te lichten.

Plan Schuman.

Het is zeker voorbarig over een « Plan Schuman » te spreken. De Franse Minister van Buitenlandse Zaken heeft nooit een geheel van nauwkeurige maatregelen opgemaakt, noch aan de landen van West-Europa voorgesteld, die bestemd zijn om het bedrijfsleven van die landen te ordenen. Het blijkt ons dan ook van nut de op onbezonnen wijze door dit plan gewekte hoop te beperken. Wij zouden ons gelukkig achten te mogen zeggen dat het Schuman-initiatief een poging geweest is om het in de tekst van het Vijf-landenverdrag uitgedrukte voornemen te verwezenlijken. Het kan niet betwist worden dat de ondertekenaars van dit verdrag verlangden van West-Europa een economische eenheid te maken. Mocht het plan waarvan sprake eenmaal dit doel bereiken, dan zouden wij ons zeer tevreden mogen verklaren. Het is trouwens mogelijk dat, onder de drang der omstandigheden, het onderzoek van de Schuman-gedachte tot een meer omvattende poging leidt, maar wij denken dat dit oogmerk het aanvankelijk opzet van de auteur ver te buiten gaat.

(1) Gedr. Stuk van de Senaat, n° 204, zitting 1949-1950.

En réalité l'origine du Plan se trouve dans une conférence de presse du 9 mai 1950 au cours de laquelle M. Schuman, alors président du Conseil, préconisa la mise en commun des ressources minières et métallurgiques de la France et de l'Allemagne. Il s'agissait là d'une convention limitée à deux pays et à deux industries. Fatalement, ce projet touchait à l'intégration économique de l'Allemagne dans l'Europe, à l'organisation d'un marché qui permettrait à la France, rééquipée par des investissements Marshall, d'écouler les produits d'industries planifiées.

On envisagea d'englober dans la conception primitive la Belgique, la Hollande et le Grand-Duché de Luxembourg. Petit à petit, le Plan tend donc à sortir de son cadre trop étiqué du début pour épouser les contours plus larges du problème européen.

La suppression des droits de douane et des contingents, ainsi que la liberté rendue aux prix, sont un des buts qu'il faut poursuivre. Mais on ne peut y arriver sans bouleverser gravement les différentes économies des pays de l'Europe Occidentale.

Pour éviter ces inconvénients, il faut entreprendre certaines modernisations, notamment celles de nos charbonnages. Il faut unifier la législation sociale et les salaires de manière à éviter les différences dans le prix de revient.

Tout cela suppose une autorité supérieure qui s'imposera aux pays intéressés. On semble d'accord pour assurer un droit d'appel auprès d'une instance supérieure constituée par des délégués des gouvernements.

Bref, l'idée Schuman est intéressante, mais elle nécessite une mise au point pour devenir un véritable Plan. Elle constitue une tentative intelligente qui intéresse la Belgique et qui aboutira, espérons-le, à une meilleure coordination des forces économiques de l'Europe.

L'affaire coréenne.

Après la capitulation du Japon, en 1945, la Corée, par suite de nombreuses tractations dont l'énumération serait superflue, fut partagée en deux zones d'occupation dont la ligne de démarcation suivait le 38° degré parallèle.

Cette occupation devait être provisoire en attendant que le peuple coréen pût s'organiser en vue de l'unification politique du pays.

Bien entendu, il se passa là-bas ce qui s'est passé plus près de nous. Les Soviétiques exercèrent leur « tutelle amicale » en transformant les régions qui leur étaient confiées en une « démocratie populaire », disposant d'une armée bien équipée, capable de servir les intérêts de Moscou par personne interposée. Tout cela s'accompagna d'une « épuration » dont le type nous est à présent bien connu.

De leur côté, les États-Unis s'évertuèrent à soutenir et à favoriser dans leur zone, un gouvernement de démocratie modérée. Ils ne prirent pas la précaution

In feite ligt de oorsprong van het Plan in een persconferentie van 9 Mei 1950, waarin de h. Schuman, toenmaals Raadsvoorzitter, aanpreef de steenkool- en ijzerertsminnen van Frankrijk en Duitsland gemeenschappelijk in bedrijf te nemen. Het betrof hier een overeenkomst tussen slechts twee landen en voor twee bedrijven. Dit ontwerp raakte noodzakelijkerwijs aan de economische opgang van Duitsland in Europa, aan het organiseren van een markt, waarop deze twee landen, en vooral Frankrijk, na opnieuw te zijn uitgerust met behulp van Marshall-gelden, de producten van genormaliseerde industrieën zouden kunnen afzetten.

België, Nederland en het Groothertogdom Luxemburg moesten oorspronkelijk in het plan opgenomen worden. Het Plan geraakte stilaan los uit het aanvankelijk al te enge kader, om zich aan te passen aan de ruimere gegevens van het Europese vraagstuk.

Het opheffen van douanerechten en contingenten alsmede het vrijgeven van de prijzen zijn een van de gestelde doeleinden. Maar dit kan niet bereikt worden, zonder het verschillend economisch bestel van de West-Europese landen geheel te veranderen.

Ter voorkoming van deze bezwaren, moeten sommige bedrijven, vooral onze steenkolenminnen, gemoderniseerd worden. Er moet eenheid komen in de sociale wetgeving en de lonen, zodat afwijkingen in de kostprijzen vermeden worden.

Dit alles veronderstelt een hoger gezag dat de betrokken landen overkoepelt. Er schijnt overeenstemming te bestaan om te voorzien in een recht van beroep bij een hogere instantie, samengesteld uit gedelegeerden van de regeringen.

Kortom, het denkbeeld van Schuman is interessant, maar dient nog wat nader uitgewerkt te worden, om een echt Plan te worden. Het is een verstandige poging, die voor België van belang is, en die, naar wij hopen, zal leiden tot een betere ordening van de economische krachten in Europa.

De zaak Korea.

Na de capitulatie van Japan in 1945, werd Korea, ingevolge de menigvuldige onderhandelingen, die wij hier niet behoeven op te noemen, in twee bezettingszones verdeeld, waarvan de scheidingslijn langs de 38° parallel liep.

Deze bezetting zou tijdelijk zijn in afwachting dat het Koreaanse volk zich kon voorbereiden op de politieke eenmaking van het land.

Natuurlijk gebeurde ginder wat dichter bij ons ook gebeurd is. De Sovjets oefenden hun « vriendschappelijke voogdij » uit door de hun toevertrouwde gebieden te veranderen in een « volksdemocratie », die beschikte over een goed uitgerust leger, hetwelk de belangen van Moscou door een tussenpersoon kon dienen. Dat alles ging gepaard met een « zuivering », waarvan het type ons nu zeer goed bekend is.

Hunnerzijds poogden de Verenigde Staten in hun zone een gematigd democratisch bewind te ondersteunen en te bevorderen. Zij zorgden echter niet voor

d'organiser celle-ci au point de vue militaire. Ils ne procédèrent pas à une épuration en sens contraire, ce qui permit à la cinquième colonne communiste de travailler là-bas comme elle travaille en Europe. Reconnaissions que ce gouvernement fut loin d'être un modèle. Mais la question est de savoir s'il y avait moyen de faire mieux.

Les Russes évacuèrent la Corée du Nord, après avoir mis leur dispositif bien en place. Les Américains évacuèrent leur zone, sans avoir pris des précautions du même genre. Espérons que cette expérience sera fertile en enseignements !

Le 25 juin dernier, l'armée du Nord franchissait le 38^e parallèle. Le fait fut constaté par une Commission de l'O. N. U. qui se trouvait sur place, et, bien entendu, on affirma que l'agression fut commise par la Corée du Sud. On connaît le reste. Les Américains s'organisent tardivement non sans succès d'ailleurs en vue d'éviter la conquête de toute la péninsule. Dès à présent, on note que derrière les lignes américaines, la 5^e colonne travaille activement en faisant appel au nationalisme militaire de la population coréenne.

On sait la position prise par beaucoup de gouvernements, membres de l'O. N. U. On sait aussi celle qu'a prise le Gouvernement belge. Notre souci d'objectivité nous oblige de dire qu'un membre de votre Commission objectera que le Pacte Atlantique n'obligeait nullement la Belgique à prendre parti dans cette querelle.

Après quelques minutes de discussion au sein de la commission, l'échange de vues s'orienta immédiatement vers les conséquences que pouvait avoir ce grave incident au point de vue de la paix du monde.

On ne peut éviter d'être frappé par l'analogie de la situation en Extrême-Orient avec le problème de sécurité européenne. En Europe aussi il y a une ligne de démarcation. A l'Est et à l'Ouest de celle-ci, il y a aussi des zones d'occupation. Les pays de l'Est ont eux aussi été organisés militairement au point même que l'armée polonaise est commandée par un maréchal soviétique. Là aussi des « épurations » successives nettoient le terrain de toutes les libertés et de toutes les personnalités permettant une opposition. Là aussi on entretient et on développe une poussée nationaliste vers l'unité allemande. Du côté Ouest, la propagande communiste n'est point entravée.

L'Européen occidental se demande si, au cas où la ligne de démarcation était franchie un jour, il serait défendu plus rapidement et plus efficacement que le Coréen du Sud.

Quels sont les résultats tangibles des conférences militaires tenues pour organiser la défense de l'Europe Occidentale, dans le cadre du Pacte de l'Atlantique Nord ? Il nous paraît, que la Haute Assemblée doit se préoccuper de ce problème, sans perdre un instant. Le Gouvernement se doit de rassurer le Parlement par des déclarations et des mesures appropriées.

Le Rapporteur,
Comte C. d'ASPREMONT LYNDEN.

een passende militaire organisatie. Zij deden geen zuivering in tegenovergestelde zin, zodat de communistische vijfde kolonne daar even goed kon werken als hier in Europa. Wij geven gaarne toe, dat bedoeld bewind op verre na geen model was. Maar de vraag was of er iets beters kon gedaan worden.

De Russen ontruimden Noord-Korea, nadat ze eerst hun voorzorgsmaatregelen getroffen hadden. De Amerikanen ontruimden hun zone, maar zonder dergelijke maatregelen te nemen. Laten wij hopen, dat dit een leerrijke les zal wezen !

Op 25 Juni II. trok het Noord-Koreaanse leger de 38^e parallel over. Dit werd vastgesteld door de U. N. O.-Commissie ter plaatse; vanzelfsprekend werd beweerd dat de agressie van Zuid-Korea uitging. Men kent het vervolg. De Amerikanen treffen laattijdig maatregelen, trouwens niet zonder succes, om de verovering van gans het schiereiland te vermijden. Nu reeds merkt men dat de vijfde kolonne achter de Amerikaanse linies actief optreedt en een beroep doet op het militair nationalisme der Koreaanse bevolking.

Men kent de houding van vele regeringen, die tot de U. N. O. behoren. Men kent ook die der Belgische regering. Om zakelijk te blijven moeten wij zeggen dat een commissielid opwierp dat het Atlantisch pact België geenszins verplicht zich in die twist te mengen.

Na een paar minuten bespreking in de Commissie, werd al dadelijk van gedachten gewisseld over de mogelijke gevolgen van dit ernstig incident voor de wereldvrede.

Men kan niet nalaten oog te hebben voor de gelijke trekken van de toestand in het Verre Oosten en van het vraagstuk der Europese veiligheid. Ook in Europa bestaat een demarcatieline. Ten Oosten en ten Westen hiervan liggen ook bezettingszones. Ook de landen van het Oosten werden militair ingericht, zover zelfs dat het Pools leger onder het bevel van een Sovjetmaarschalk is geplaatst. Daar ook worden door achtereenvolgende « zuiveringen » alle vrijheden en persoonlijkheden die verzet mogelijk kunnen maken uit de weg geruimd. Daar ook wordt een nationalistische strekking naar Duitse eenheid onderhouden en uitgebreid. Van Westelijke zijde wordt de communistische propaganda niet belemmerd.

De West-Europeaan vraagt zich af of hij, wanneer de demarcatieline overschreden mocht worden, sneller en doelmatiger zou verdedigd worden dan de Zuid-Koreaan.

Wat zijn de tastbare resultaten van de militaire conferenties tot regeling van de verdediging van West-Europa, in het bestek van het Noord-Atlantisch Verdrag ? Wij menen dat de Hoge Vergadering zich zonder enig verwijl met dit vraagstuk moet bezighouden. De Regering behoort het Parlement gerust te stellen met geschikte verklaringen en maatregelen.

De Verslaggever,
Graaf C. d'ASPREMONT LYNDEN.