

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

11 MARS 1948.

PROJET DE LOI

contenant le budget du Ministère des Travaux Publics
pour l'exercice 1948.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA
COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS (1),
PAR M. de JONGHE d'ARDOYE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné le budget des Travaux publics en séance du 11 février. Ce budget a été adopté à l'unanimité des membres présents moins une voix et une abstention.

Dès le début de l'examen du budget, il s'est révélé extrêmement difficile de dissocier d'une manière complète la discussion des budgets ordinaire et extraordinaire.

Le budget ordinaire prévoyant les dépenses d'administration et celles relatives aux travaux d'amélioration et d'entretien du domaine de l'Etat; le budget extraordinaire prévoyant les sommes à mettre à la disposition du Département des Travaux publics pour les restaurations et réfections, ainsi que pour les investissements nouveaux, ces deux budgets tendent au même but et ont en réalité le même objet : améliorer et moderniser le domaine de l'Etat, perfection-

(1) Composition de la Commission : M. Brunfaut, président; MM. Couplet, de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Leclère, Moriau, Oblin, Stubbe, Vanden Berghe (A.), Verhoven. — De Kinder, Demottelle, Diriken, Duchesne, Juste, Rommlée, Schevenels, Van Eynde. — Borreimans, Burnelle. — Lahaye, Leleux.

Voir :

4-B — Titre XXII : Budget.

11 MAART 1948.

WETSONTWERP

houdende de
begroting van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1948.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER de JONGHE d'ARDOYE.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie heeft de begroting van Openbare Werken besproken in haar vergadering van 11 Februari. Deze begroting werd door de aanwezige leden eenparig, op één stem en één onthouding na, aangenomen.

Van de aanvang van de bespreking der begroting af, bleek het uiterst moeilijk de behandeling van de gewone en van de buitengewone begroting volledig te scheiden.

Daar de gewone begroting de bestuurskosten en deze betreffende de verbeterings- en onderhoudswerken van het Staatsdomein voorziet en de buitengewone begroting de sommen die ter beschikking van het Departement van Openbare Werken moeten worden gesteld voor herstellings- en verbeteringswerken, alsmede voor de nieuwe beleggingen, strekken die twee begrotingen tot hetzelfde doel en hebben in werkelijkheid hetzelfde voorwerp : het Staatsdomein

(1) Samenstelling van de Commissie : de heer Brunfaut, voorzitter; de heren Couplet, de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Leclère, Moriau, Oblin, Stubbe, Vanden Berghe (A.), Verhoven. — De Kinder, Demottelle, Diriken, Duchesne, Juste, Rommlée, Schevenels, Van Eynde. — Borreimans, Burnelle. — Lahaye, Leleux.

Zie :

4-B — Titel XXII : Begroting.

H.

ner et reconstruire l'équipement économique mis à la disposition de la communauté. Seul le mode de réalisation est envisagé sous des aspects différents.

Il est dès lors inévitable, que le présent rapport, reflétant les discussions de votre Commission déborde quelque peu du cadre du budget ordinaire sur l'extraordinaire.

Ne serait-il pas souhaitable à l'avenir que l'examen des deux budgets fût l'objet d'une même discussion ? En tous cas, votre Commission demande expressément que l'examen du budget extraordinaire des Travaux publics soit de la compétence de votre Commission des Travaux publics, et ne soit plus réservé à l'examen de la Commission des Finances, comme il en fut pour l'exercice 1947.

Cette procédure est d'ailleurs prévue par le règlement de la Chambre, qui s'exprime comme suit en son article 91, 4° :

« En outre, la Commission spéciale pour l'examen du budget du Ministère de la Défense Nationale et la Commission spéciale pour l'examen du budget du Ministère des Travaux publics, seront saisies respectivement des dispositions et crédits figurant au budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires, soit pour des charges et services d'ordre militaire, soit pour des charges et services concernant les Travaux publics.

» Elles feront connaître leur avis aussitôt que possible à la Commission spéciale chargée de l'examen du budget des Recettes et Dépenses extraordinaires. Cet avis sera inséré au rapport de cette dernière commission. »

Votre Commission s'est intéressée au montant des sommes prévues en dépense au budget.

Sur un montant total de 1,408,060,500 francs, les dépenses d'administration interviennent pour 529,614,500 francs contre 443,430,855 francs pour l'exercice 1947.

Les dépenses pour travaux d'entretien sont prévues pour 863,675,000 francs contre 672,000,000 de francs en 1947.

Mais c'est surtout la politique générale suivie par le Département des Travaux publics qui a retenu l'attention de votre Commission et fait l'objet d'un examen particulier.

Les différents sujets traités peuvent être résumés sous les rubriques suivantes :

- 1° Administration de l'urbanisme;
- 2° Voirie et circulation routière;
- 3° Diverses questions d'intérêt général.

verbeteren en moderniseren, de economische uitrusting die ter beschikking van de gemeenschap wordt gesteld, verbeteren en wederopbouwen. Alleen de wijze van verwezenlijking wordt van verschillende standpunten uit beschouwd.

Het is dan ook onvermijdelijk dat dit verslag, dat de bespreking van uw Commissie weergeeft, enigszins het kader van de gewone begroting te buiten gaat en ook de buitengewone begroting behandelt.

Zou het niet wenselijk zijn, dat de behandeling van de twee begrotingen voortaan het voorwerp van éénzelfde bespreking zou uitmaken ? Uw Commissie vraagt in ieder geval uitdrukkelijk, dat de behandeling van de buitengewone begroting van Openbare Werken onder de bevoegdheid van uw Commissie voor de Openbare Werken zou vallen en niet meer zou voorbehouden worden aan de Commissie voor de Financiën, zoals dit het geval was voor het dienstjaar 1947.

Die procedure wordt overigens voorzien door het regement van de Kamer waarvan artikel 91, 4° luidt als volgt :

« Daarenboven, zullen de bijzondere Commissie voor het onderzoek der begroting van het Ministerie van Landsverdediging en de bijzondere Commissie voor het onderzoek der begroting van het Ministerie van Openbare Werken, respectievelijk kennis nemen van de bepalingen en kredieten voorkomende op de begroting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven, hetzij voor lasten en diensten van militaire aard, hetzij voor lasten en diensten in verband met de openbare werken.

» Zij zullen, zodra mogelijk, hun advies mededelen aan de bijzondere Commissie belast met het onderzoek van de begroting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven. Dit advies wordt opgenomen in het verslag van deze laatste Commissie. »

Uw Commissie heeft belangstelling aan de dag gelegd voor de voor de uitgaven in de begroting voorziene sommen.

Op een globaal bedrag van 1,408,060,500 frank, komen de bestuursuitgaven tussen voor 529,614,500 frank tegenover 443,430,855 frank voor het dienstjaar 1947.

De voorziene uitgaven voor onderhoudswerken bedragen 863,675,000 frank tegenover 672,000,000 frank in 1947.

Het is echter vooral de algemene politiek die door het Departement van Openbare Werken werd gevolgd, die de aandacht van uw Commissie heeft gaande gemaakt en het voorwerp uitmaakte van een bijzonder onderzoek.

De verschillende behandelde onderwerpen kunnen onder volgende rubrieken worden samengevat :

1. Bestuur van de Stedebouw;
2. Wegen en wegverkeer;
3. Diverse kwesties van algemeen belang.

1. URBANISME.

En attendant qu'une législation définitive soit adoptée par les Chambres, l'instrument légal en matière d'urbanisme est l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 remplaçant l'arrêté des Secrétaires généraux du 12 septembre 1940.

I. — Plans d'aménagement.

a) PLANS PARTICULIERS.

Seules les communes sinistrées du Royaume, nominalement désignées par arrêté royal, sont actuellement dans l'obligation de dresser leurs plans d'aménagement. Ces plans, suivant une procédure déterminée, sont soumis à l'approbation du Roi.

Il est parfois fait reproche à l'Administration de l'Urbanisme du retard apporté à statuer sur les plans particuliers soumis par les communes. Il semble toutefois que la cause principale du retard dans l'approbation des plans particuliers résulte du fait que de nombreuses communes hésitent à faire le premier pas, c'est-à-dire à adopter leurs propres plans.

Les communes désignent librement leur urbaniste et ont pour tâche de presser celui-ci de terminer au plus tôt les projets nécessaires. Lorsque le projet est terminé le conseil communal statue. Mais, c'est ici souvent que commencent les difficultés, car, une fois le projet adopté, il est soumis à enquête publique entraînant fatalement des observations de la part des administrés. Comme le conseil communal doit statuer à nouveau sur ces observations, les difficultés recommencent.

Mais lorsque le conseil communal a pris sa décision définitive, le délai qui s'écoule entre cette décision et la parution au *Moniteur* de l'arrêté statuant sur le plan est de l'ordre de deux mois.

A l'heure actuelle, 51 plans d'aménagement généraux et particuliers ont déjà été approuvés par le Régent.

b) PLANS RÉGIONAUX.

L'article 11 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 sur l'urbanisation permet au Roi de décider l'établissement de plans régionaux d'aménagement et confie au Ministre des Travaux Publics le soin de les dresser. Semblables décisions n'ont pas encore été prises parce que leur application aurait pour conséquence d'enlever aux communes intéressées le droit de faire leurs plans d'aménagement. Ce serait là porter une atteinte trop sensible à l'autonomie communale. Mais cela ne signifie nullement que l'Administration de l'Urbanisme se désintéresse des plans régionaux.

1. STEDEBOUW.

In afwachting dat een definitieve wetgeving door de Kamers wordt aangenomen, is het huidige wettelijk instrument in zake stedenbouw de besluitwet van 2 December 1946, dat het besluit van de Secretarissen-Generaal van 12 September 1940 vervangt.

I. — Stedenbouwplans.

a) BIJZONDERE PLANS.

Alleen de geïsoleerde gemeenten van het Rijk die met name bij koninklijk besluit worden aangewezen, zijn thans verplicht hun stedenbouwplans op te maken. Die plans worden volgens een vastgestelde procedure aan de goedkeuring van de Koning onderworpen.

Men maakt soms aan het Bestuur van de Stedenbouw een verwijt van de vertraging in zake het nemen van beslissingen over de door de gemeenten voorgelegde bijzondere plans. Het blijkt, nochtans, dat de bijzondere oorzaak van die vertraging in de goedkeuring van de bijzondere plans moet gezocht worden in het feit, dat veel gemeenten aarzelen om de eerste stap te zetten, nl. om hun eigen plans aan te nemen.

Het staat de gemeenten vrij hun stedenbouwkundige aan te wijzen, en zij hebben tot taak bij deze aan te dringen de nodige ontwerpen zo spoedig mogelijk te beëindigen. Wanneer het ontwerp beëindigd is, beslist de gemeenteraad. Maar hier beginnen dikwijls de moeilijkheden, want, wanneer het ontwerp aangenomen is, wordt het aan een openbaar onderzoek onderworpen wat onvermijdelijk opmerkingen vanwege de onderhorigen ten gevolge heeft. En daar de gemeenteraad opnieuw over die opmerkingen moet beslissen, herbeginnen de moeilijkheden.

Maar wanneer de gemeenteraad zijn eindbeslissing heeft genomen, verloopt er nog een termijn van twee maanden tussen die beslissing en de bekendmaking in het *Staatsblad* van het besluit waarbij uitspraak wordt gedaan over het plan.

Op dit ogenblik werden reeds 51 algemene en bijzondere stedenbouwplans door de Regent goedgekeurd.

b) GEWESTELIJKE PLANS.

Artikel 11 van de besluitwet van 2 December 1946 betreffende de stedenbouw, laat aan de Koning toe het opmaken van gewestelijke stedenbouwplans te bevelen en vertrouwt het opmaken er van toe aan de Minister van Openbare Werken. Dergelijke beslissingen werden nog niet genomen omdat dit ten gevolge zou hebben aan de gemeenten het recht te ontnemen hun stedenbouwplans op te maken. Dit zou een te ernstige inbreuk zijn op de gemeentelijke zelfstandigheid. Dit betekent geenszins, dat het Bestuur van de Stedenbouw geen belang meer stelt in de gewestelijke plans.

En fait, il y en a plusieurs à l'étude et, sans leur donner une valeur égale, l'Administration veille à ce que les plans dressés par les communes cadrent bien avec les données des plans régionaux. Les contacts directs que les Administrations provinciales de l'Urbanisme ont avec les communes à propos de l'élaboration des plans assurent l'harmonie indispensable entre le plan régional et le plan communal.

Il existe des études régionales pour les agglomérations liégeoise, gantoise, carolorégienne et namuroise. D'autres régions sont également à l'étude à des degrés d'avancement différents.

Le rôle de l'Administration provinciale de l'Urbanisme est de promouvoir l'idée de l'urbanisme dans les communes. Cela nécessite de très nombreux contacts avec les administrateurs communaux et souvent aussi l'assistance aux séances des conseils communaux. Cette mission de propagande et d'information doit être menée d'une façon constante par des fonctionnaires connaissant bien la région.

Le rôle de l'Administration centrale dans ce domaine est de veiller à la coordination des efforts des services provinciaux et à l'établissement d'une jurisprudence uniforme.

II. — Autorisation de bâtir.

En vertu des lois et règlements en vigueur c'est la commune qui délivre les autorisations de bâtir. Toutefois lorsque la commune est placée sous le régime urbanistique (arrêté-loi du 2 décembre 1946) et avant que le plan d'aménagement particulier ne soit approuvé par arrêté royal, le dossier de demande de bâtir, en 3 exemplaires (dossier A) doit être transmis au Directeur provincial de l'Urbanisme; un autre dossier constitué en 2 exemplaires (dossier B) doit être transmis au Directeur provincial des Dommages de guerre qui examinera la demande du point de vue des disponibilités en matériaux et main-d'œuvre. La commune ne pourra donner l'autorisation de bâtir qu'après avoir reçu un avis favorable de ces deux Directions provinciales.

Cette procédure compliquée, exigeant la constitution des dossiers en 5 exemplaires, est-elle encore justifiée ?

Dans beaucoup de centres importants les matériaux sont disponibles en grande quantité et la main-d'œuvre si non abondante est tout au moins suffisante pour l'exécution des travaux envisagés. Dès lors, pourquoi ne pas supprimer l'obligation de constituer un dossier B et réduire ainsi à 3 le nombre des exemplaires requis ?

A cet égard et en attendant la simplification envisagée ci-dessus par la suppression du dossier B, M. le Ministre nous a annoncé qu'un accord est en voie de

In feite, liggen er verschillende ter studie en, zonder hun een wettelijke waarde toe te kennen, waakt het Bestuur er voor, dat de door de gemeenten opgemaakte plans overeenkomen met de gegevens van de gewestelijke plans. De rechtstreekse voeling die het Provinciaal Bestuur van de Stedebouw met de gemeenten onderhoudt met het oog op het opmaken van de plans, verzekert de onontbeerlijke overeenstemming tussen het gewestelijk en het gemeentelijk plan.

Er bestaan gewestelijke studies voor de agglomeraties van Luik, Gent, Charleroi en Namen. De bestudering van het vraagstuk voor andere gewesten is eveneens aangevat en min of meer gevorderd.

De rol van het Provinciaal Bestuur van de Stedebouw is, de gedachte van de stedebouw in de gemeenten te bevorderen. Dit vereist talrijke contactnemingen met de gemeentebestuurders en zelfs het bijwonen van de vergaderingen van de gemeenteraden. Die taak van propaganda en voorlichting is van bestendige aard en moet vervuld worden door een ambtenaar die de streek goed kent.

De taak van het Hoofdbestuur bestaat er in de pogingen van de provinciale diensten samen te ordenen en een eenvormige rechtspraak vast te leggen.

II. — Bouwvergunning.

Krachtens de bestaande wetten en reglementen is het de gemeente die de bouwvergunningen aflevert. Wanneer, evenwel, de gemeente onder het regime van de stedebouw is geplaatst (besluitwet van 2 December 1946) en het bijzonder stedebouwplan nog niet bij koninklijk besluit is goedgekeurd, moet de bundel met de aanvraag tot bouwvergunning in 3 exemplaren (dossier A) overgemaakt worden aan de provinciale directeur van de Stedebouw; een ander bundel, in duplo opgemaakt (dossier B), moet overgemaakt worden aan de Provinciale Directeur voor de Oorlogsschade die de aanvraag zal onderzoeken van het standpunt uit van de beschikbare materialen en werkkrachten. De gemeente mag de bouwvergunning slechts afleveren na gunstig advies van die twee provinciale directies.

Is die ingewikkelde procedure welke het opmaken van de dossiers in 5 exemplaren vereist, gerechtvaardigd ?

In veel belangrijke centra zijn de materialen in grote hoeveelheden beschikbaar en de werkkrachten, zoniet overvloedig, dan toch voldoende om de uitvoering van bedoelde werken te verzekeren. Waarom dan de verplichting het dossier B op te maken niet afschaffen, en aldus het aantal vereiste exemplaren tot op 3 terugbrengen ?

In dit verband en in afwachting van de hierboven voorgestelde vereenvoudiging door de afschaffing van het dossier B, heeft de Minister aangekondigd,

conclusion entre les départements des Travaux publics et de la Reconstruction. En vertu de cet accord l'autorisation d'utilisation de matériaux serait délivrée désormais par l'Administration de l'urbanisme sur le vu du dossier A. Le Ministère de la Reconstruction continuerait à donner les directives qu'il jugerait indispensables en matière d'utilisation de matériaux et de main-d'œuvre, mais ces directives seraient exécutées par l'Administration de l'urbanisme. Ainsi les autorisations ne devraient plus émaner de deux départements différents.

Mais, quoi qu'il en soit, l'Administration a déjà fourni un travail considérable puisqu'à l'heure actuelle, 60,000 autorisations de bâtir ont été délivrées.

III. — Expropriations et servitudes urbanistiques.

a) EXPROPRIATION.

Dans le cas où la commune impose à un particulier le respect d'un plan général d'alignement, la commune est tenue, en vertu de la Constitution, de payer ce qu'elle exproprie s'il y a reculement.

S'il y a avancement, la question est réglée par l'article 53 de la loi du 16 septembre 1907, qui s'exprime ainsi :

« Au cas où, pour les alignements arrêtés, un propriétaire pourrait recevoir la faculté de s'avancer sur la voie publique, il sera tenu de payer la valeur du terrain qui lui est cédé. Dans la fixation de cette valeur, les experts auront égard à ce que le plus ou le moins de profondeur du terrain cédé, la nature de la propriété, le reculement du reste du terrain bâti ou non bâti loin de la nouvelle voie peuvent ajouter ou diminuer de valeur relative pour le propriétaire.

» Au cas où le propriétaire ne voudrait point acquérir, l'administration publique est autorisée à le déposséder de l'ensemble de sa propriété, en lui payant la valeur telle qu'elle était avant l'ouverture des travaux. »

L'Administration n'a rien innové dans ce domaine; elle se borne à veiller à ce que les communes respectent les prescriptions légales.

b) SERVITUDES URBANISTIQUES.

Les servitudes urbanistiques consistant, notamment, dans l'emploi de matériaux déterminés ne sont pas choses nouvelles. Déjà avant la législation sur l'urbanisme actuellement en vigueur, les autorités communales compétentes pouvaient, dans l'octroi des autorisations de bâtir, prescrire des conditions tendant à assurer aux bâtiments nouveaux le caractère esthétique qu'elles jugeaient nécessaire.

dat de departementen van Openbare Werken en van Wederopbouw op het punt staan een overeenkomst te sluiten. Krachtens die overeenkomst zou de toelating tot het gebruik van materialen voortaan worden afgeleverd door het Bestuur van de Stedebouw, op voorlegging van het dossier A. De Minister van Wederopbouw zou verder de door hem noodzakelijk geachte richtlijnen geven in zake het gebruik van de materialen en van de werkkrachten, maar de uitvoering er van zou worden verzekerd door het Bestuur van de Stedebouw. Aldus zouden de bouwvergunningen niet meer van twee verschillende departementen moeten uitgaan.

Wat er ook van weze, het Bestuur heeft reeds een belangrijk werk gepresteerd, vermits tot nog toe 60,000 bouwvergunningen werden afgeleverd.

III. — Onteigeningen en erfdiensbaarheden in zake stedebouw.

a) ONTEIGENING.

Wanneer de gemeente een particulier verplicht een algemeen rooiplan te eerbiedigen, is zij krachtens de Grondwet verplicht, indien er binnen de rooilijn moet gebouwd, te betalen wat zij onteigent.

Indien er vooruitschuiving is, wordt de kwestie geregeld door artikel 53 van de wet van 16 September 1907, dat luidt als volgt :

« Ingeval, voor de vastgestelde rooilijnen, de eigenaar het recht verkrijgt vooruit te schuiven op de openbare weg, is hij gehouden de tegenwaarde van de hem afgestane grond te betalen. Bij de vaststelling van die waarde houden de deskundigen rekening met het feit in hoever de min of meer grote diepte van de afgestane grond, de aard van het eigendom, de achteruitbrenging ver van de nieuwe weg de betrekkelijke waarde voor de eigenaar kunnen verhogen of verminderen.

» Ingeval de eigenaar niet tot de aankoop wil overgaan, is het Openbaar Bestuur gemachtigd hem uit geheel zijn eigendom te ontzetten, mits hem de waarde te betalen zoals deze was vóór het begin van de oorlog. »

Het Bestuur heeft op dat gebied niets nieuws ingevoerd. Het beperkt er zich toe er voor te waken, dat de gemeenten de wettelijke voorschriften eerbiedigen.

b) ERFDIENSTBAARHEDEN IN ZAKE STEDEBOUW.

De erfdiensbaarheden in zake stedebouw die inzonderheid bestaan in het gebruik van bepaalde materialen, zijn niets nieuws. Reeds vóór de huidige wetgeving betreffende de stedebouw van kracht was, konden de bevoegde gemeenteoverheden, bij het verlenen van de bouwvergunning, voorwaarden stellen er toe strekkend aan de nieuwe gebouwen het esthetisch karakter te verzekeren dat zij noodzakelijk achtten.

Tout le monde est d'accord pour reconnaître que le progrès moderne et le souci d'esthétique et d'hygiène s'opposent à ce que perdure l'anarchie que nous avons connue en matière de bâtisse.

Nous concevons fort bien que l'esthétique et l'hygiène aient leurs exigences, réglées et déterminées par le plan d'aménagement et le règlement sur la bâtisse. Mais il ne faut pas se le cacher, les prescriptions établies sont de nature, par leurs multiples exigences tendant à la bonne ordonnance de nos cités, à peser considérablement sur le coût de la construction. Tel alignement nouveau empêchera le sinistré de reconstruire sur les fondations encore existantes de son immeuble détruit, ce qui obligera à des fondations nouvelles; telle prescription exige la pierre de taille, telle autre une couverture en ardoise, telle autre une construction à deux étages, telle autre une loggia ou un balcon.

Il est inutile d'insister sur l'incidence de ces prescriptions à l'égard du coût de la bâtisse déjà si élevé.

Le « zoning » organisé par le plan d'aménagement communal peut prévoir, entre autres, un quartier industriel, un quartier résidentiel ou une zone non *aedificandi*.

Prenons le cas d'un particulier ayant acheté un terrain à bâtir avant que n'ait été élaboré le plan d'aménagement. Survient alors la décision du conseil communal : le plan décide la création d'une zone non *aedificandi* dans le quartier où est situé le terrain qui par cette décision redevient un simple terrain de culture. Le propriétaire aura perdu les 9/10^e de son avoir sans pouvoir prétendre à la moindre indemnité. Il n'est pas exproprié; seule est réglementée la manière dont il jouira de son bien.

On comprendra aisément par ces exemples que, si le conseil communal peut, par voie de réglementation, établir des prescriptions et créer des servitudes en matière de bâtisse, ce pouvoir l'autorise à en arriver éventuellement à déposséder presque complètement et même à ruiner certains petits propriétaires.

L'intérêt général, l'hygiène et l'esthétique ont leurs exigences qui feront l'objet des prescriptions réglementaires; mais les conseils communaux et les auteurs de projets veilleront à ce que cette réglementation ne soit ni tracassière, ni vexatoire, mais au contraire apparaisse à tous réaliste, raisonnable et inspirée par le souci du bien commun, limite de la restriction à la liberté individuelle.

Iedereen is het eens om te erkennen, dat de moderne vooruitgang en de zorg voor de esthetiek en de hygiëne zich verzetten tegen het voortduren van de anarchie die wij in zake bouwen hebben gekend.

Wij begrijpen heel goed, dat de eisen van de esthetiek en de hygiëne geregeld en bepaald worden door het stedenbouwplan en de verordening op het bouwwerk. Maar men mag zich niet ontveinzen, dat de voorschriften, door hun veelvuldige eisen met het oog op de goede inrichting van onze steden, aanmerkelijk de bouwpijs verzwaren. Deze nieuwe rooilijn zal de geteisterde beletten weder op te bouwen op de nog hestaande grondvesten van zijn vernield onroerend goed, wat hem zal verplichten nieuwe grondvesten aan te leggen; een ander voorschrift vereist het gebruik van hardsteen, of een leibedekking, of het bouwen met twee verdiepingen, een andere nog een erker of een balkon.

Het is overbodig verder te wijzen op de weerslag van die voorschriften op de reeds zo hoge bouwkosten.

De door het plan van aanleg van de gemeente voorziene « zoning », kan o.a. een nijverheids- en een woonwijk, of een zone non *aedificandi* voorzien.

Nemen wij het geval van een particulier die een bouwgrond heeft gekocht vóór het opmaken van het stedenbouwplan. Komt dan de beslissing van de Gemeenteraad : het plan voorziet een zone non *aedificandi* in de wijk waar het perceel is gelegen, dat door die beslissing weer eenvoudig landbouwgrond wordt. De eigenaar zal de 9/10^e van zijn bezit verloren hebben zonder dat op hij de minste vergoeding aanspraak kan maken. Hij wordt niet onteigend; alleen de wijze waarop hij van zijn goed mag genieten, wordt gereguleerd.

Door die voorbeelden begrijpt men gemakkelijk dat, zo de Gemeenteraad door reglementering voorschriften en erfdienstbaarheden in zake bouwen kan invoeren, het gebruik maken van die macht ook kan leiden tot de volledige buitenbezitstelling en zelfs tot de ondergang van sommige kleine eigenaars.

Het algemeen nut, de hygiëne en de esthetiek stellen, ongetwijfeld, hun eisen die het voorwerp zullen uitmaken van reglementaire voorschriften; maar de gemeenteraden en de opstellers van de ontwerpen moeten er voor waken dat die reglementering geen plagerij of krenking wordt, maar integendeel aan allen voorkomt als realistisch, redelijk en ingegeven door de zorg voor het algemeen welzijn, grens van de beperking van de individuele vrijheid.

2. VOIRIE ET CIRCULATION ROUTIÈRE.

I. — Programme de l'Administration.

1. LE RÉSEAU ROUTIER. — Le réseau routier du pays se subdivise en deux grandes classes : d'une part la grande voirie et, d'autre part, la voirie vicinale.

La grande voirie est gérée soit par l'Etat, soit par les provinces dans leurs ressorts respectifs.

Dans l'état administratif actuel du pays, le Gouvernement peut agir directement sur la gestion des routes de l'Etat et indirectement par voie de subside sur la voirie provinciale et communale. Dans ce dernier cas, l'initiative des travaux n'appartient pas au Gouvernement, mais aux administrations subordonnées.

Un projet de loi déposé sur le bureau des Chambres permettra le reclassement dans la voirie de l'Etat des parties de routes communales et provinciales d'intérêt général.

En ce qui concerne la gestion même des routes de l'Etat, le Gouvernement se trouve confronté avec le problème constant depuis plusieurs décades, qui se trouve posé par l'intensité croissante de la circulation automobile.

L'Administration évolue vers une adaptation continue du réseau routier actuel aux nécessités sans cesse croissantes des besoins.

Le Gouvernement doit faire face au retard apporté par la guerre aux travaux d'amélioration entamés avant guerre, à la réparation des destructions qu'elle a causées et aux besoins nouveaux issus du développement récent de la circulation automobile.

Le temps perdu ne se rattrape pas et les capitaux investis dans les ouvrages détruits encore moins.

Le Gouvernement et le pays entier se trouvent devant une tâche ardue, nécessitant des sacrifices obérant lourdement le budget.

Les projets de budgets ordinaire et extraordinaire, soumis à la législature, reflètent cette tendance; les crédits affectés aux routes de l'Etat sont en augmentation par rapport à l'année antérieure.

Les règles qui jusqu'à présent ont inspiré son action sont les suivantes :

- 1° Réparation des dommages de guerre;
- 2° Continuation — mais avec des crédits très limités — de la politique d'avant guerre comportant :
 - a) La continuation de travaux commencés depuis de nombreuses années — afin de donner aux sommes engagées un rendement immédiat;
 - b) Modernisation des routes les plus fréquentées suivant des normes s'inspirant de celles appliquées lors de la réalisation des travaux des anciens fonds

2. WEGEN EN WEGVERKEER.

I. — Programma van de Administratie.

1. HET WEGENNET. — 's Lands wegennet is onderverdeeld in twee grote klassen : enerzijds, de grote wegen en, anderzijds, de buurtwegen.

De grote wegen worden beheerd hetzij door de Staat, hetzij door de provinciën in hun respectieve ambtsgebieden.

In de huidige bestuurlijke toestand van het land, kan de Regering rechtstreeks optreden in zake het beheer van de Staatswegen en onrechtstreeks door middel van toelagen in zake de gemeente- en provinciale wegen. In het laatste geval, behoort het initiatief tot het uitvoeren van de werken niet aan de Regering, maar aan de ondergeschikte besturen.

Een wetsontwerp dat bij het bureau van de Kamers werd ingediend, zal toelaten de gedeelten van algemeen belang van de gemeente- en provinciale wegen weer in de Staatswegen op te nemen.

Wat het beheer zelf van de Staatswegen betreft, staat de Regering tegenover het vraagstuk dat sedert verscheidene decennia bestaat en dat zich stelt ingevolge de toename van het autoverkeer.

De Administratie streeft naar een voortdurende aanpassing van het huidig wegennet aan de steeds stijgende behoeften.

De Regering moet het hoofd bieden aan de vertraging die door de oorlog werd teweeggebracht aan de vóór de oorlog aangevatte verbeteringswerken, aan het herstel van de vernielingen die er door werden veroorzaakt en aan de nieuwe behoeften die zijn ontstaan uit de jongste uitbreiding van het autoverkeer.

De verloren tijd kan niet worden ingehaald en de in de vernielde werken belegde kapitalen nog minder.

De Regering en het gehele land staan voor een zware taak die offers eist die zwaar op de begroting drukken.

De ontwerpen van gewone en van buitengewone begroting die aan de wetgevende macht worden voorgelegd weerspiegelen deze neiging. De voor de Staatswegen, bestemde kredieten zijn vergeleken bij het vorige jaar gestegen.

De regelen die de actie van het Departement tot dusver hebben geleid zijn als volgt :

- 1° Herstel van de oorlogsschade;
- 2° Voortzetting — maar met zeer beperkte kredieten — van de vóóroorlogse politiek die o.m. omvat :
 - a) Voortzetting van de sedert talrijke jaren aangevalde werken, ten einde aan de vastgelegde sommen een onmiddellijk rendement te geven;
 - b) Modernisatie van de meest gebruikte wegen, volgens normen die ingegeven zijn door deze die worden toegepast bij de uitvoering van de werken

des routes et appliquant les dimensions de base fixées par le Conseil des Ponts et Chaussées pour les largeurs de chaussées, pistes et assiettes, tant sur les routes que sur les ouvrages d'art;

c) Accentuation et modernisation de la signalisation;

d) Recherche de revêtements économiques et rapides d'exécution; modernisation de l'outillage des régions.

Dans le domaine des études, en fait de routes nouvelles, il n'est question pour l'instant que de la création d'un grand circuit routier s'étendant dans les provinces sud du pays, de l'Est à l'Ouest.

2. POLICE ROUTIÈRE. — Politique du Gouvernement.

A côté des actions de police exercées par les autres autorités compétentes, l'Administration des Routes, par le truchement de ses cantonniers et fonctionnaires, continue à exercer comme par le passé la police de la route.

S'il s'agit de la circulation routière, elle tend à rétablir la Police spéciale de la Route, de l'Office de la Circulation routière, dans l'esprit de ce qui existait avant guerre et tout particulièrement par des actions préventives et éducatives.

Des pourparlers avec les Départements de la Défense Nationale (Gendarmerie) et de l'Intérieur sont en cours. Cette police est toutefois assurée pour le moment par la gendarmerie elle-même, mais dans un sens uniquement répressif.

Le contrôle des camions et autobus incombe au Département des Communications (Office des Transports par Routes).

3. SIGNALISATION. — La Direction générale des Routes a repris les travaux de réparation et de modernisation de la signalisation de toute la grande voirie de l'Etat suivant les principes du cadre de la route.

Elle multiplie, dans le cadre de sa mission, les signaux qui sont de nature à augmenter la sécurité de la circulation et à donner aux usagers les indications de direction qui leur sont indispensables.

Ces travaux sont en bonne voie d'achèvement. Elle se préoccupe de la mise au point de la réglementation de la signalisation des passages à niveau.

Pour la voirie autre que la grande voirie de l'Etat, les administrations subordonnées seront tenues, pour bénéficier des subsides, de compléter leurs projets par la signalisation adéquate.

II. — Directives générales.

Depuis la libération du territoire, le souci principal de l'Administration a donc consisté à cicatiser les plaies de la guerre, et l'on peut constater actuellement que le réseau routier est, dans son ensemble, remis dans la situation existant avant la guerre.

der oude wegegrondslagen en met aanwending van de basisafmetingen die door de Raad van Bruggen en Wegen worden vastgesteld voor de breedten der steenwegen, paden en aardebanen, zowel voor de wegen als voor de kunstwerken;

c) Versterking en modernisatie van de verkeersseinen;

d) Opzoeken van economische en snel aanlegbare wegbedekkingen; modernisatie van de uitrusting der regioën.

Op het gebied van de studiën in zake nieuwe wegen, is er vooralsnog alleen sprake van het aanleggen van een groot wegennet dat zich in de zuidelijke provinciën van het land van het Oosten naar het Westen zou uitstrekken.

2. WEGPOLITIE. — Politiek van de Regering.

Naast de politieactie, die door de andere bevoegde overheden wordt uitgeoefend, neemt het Bestuur van de Wegen, door toedoen van zijn kantonniers en ambtenaren, zoals in het verleden, de wegpolitie waar.

Wat het wegverkeer betreft, streeft die politiek er naar, de Bijzondere Wegpolitie, van de Dienst van het Wegverkeer, opnieuw op te richten, in de geest van hetgeen vóór de oorlog bestond en meer in het bijzonder door preventieve en opvoedende maatregelen.

Onderhandelingen zijn aan de gang met de Departementen van Landsverdediging (Rijkswacht) en Binnenlandse Zaken. Die politie wordt thans echter door de Rijkswacht zelf verzekerd, doch alleen in betugelende zin.

Het toezicht op de vrachtwagens en autobussen behoort tot het Departement van Verkeerswezen (Dienst van het vervoer per as).

3. SEINWEZEN. — De Algemene Directie van de Wegen heeft opnieuw de werken tot herstellen en modernisatie van het seinwezen van alle grote Staatswegen aangevat, volgens de beginselen van het wegenkader.

Zij vermenigvuldigt, binnen de perken van haar opdracht, de seinen die geschikt zijn om de veiligheid van het verkeer te verhogen en aan de gebruikers de onontbeerlijke richtingsaanwijzingen te verstrekken.

Die werken zijn haast beëindigd. Het Bestuur houdt zich bezig met de regeling van het seinwezen der overwegen.

Voor de overige wegen, met uitzondering van de grote Staatswegen, zullen de ondergeschikte besturen, om de toelagen te genieten, gehouden zijn hun ontwerpen met de gepaste signalisatie aan te vullen.

II. — Algemene richtlijnen.

Sedert de bevrijding van het grondgebied, was het Bestuur, in de eerste plaats, er om bezorgd de door de oorlog geslagen wonden te helen, en thans kan worden vastgesteld, dat het wegennet in zijn geheel in de vóóroorlogse toestand werd hersteld.

Cette situation est cependant encore insuffisante car le réseau routier ne répond plus aux nécessités de notre vie économique. Nos grandes artères même, pour ne citer que Bruxelles-Namur, Bruxelles-Liège, Bruxelles-Gand, Bruxelles-Ninove, Bruxelles-Anvers, sont insuffisantes pour le trafic qu'elles ont à supporter et dont on peut, dès à présent, prévoir le développement à brève échéance.

A cet égard, votre Commission a estimé quelque peu trop optimiste la considération suivante incluse dans l'exposé du budget : « En fait, malgré toutes les critiques, le réseau routier actuel de grande voirie de Belgique est dans un état magnifique et soutient favorablement la comparaison avec les réseaux routiers des autres pays. Mais il faut l'entretenir très largement ».

Il ne s'agit certes pas de s'engager dans des programmes spectaculaires et inspirés par la mégalo-manie : La construction d'auto-routes à double chaussée doit être réservée à des situations exceptionnelles. Mais la modernisation de notre réseau routier doit comporter la suppression des passages à niveau et le contournement des agglomérations et des villes de manière à accélérer le trafic tout en diminuant l'engorgement des cités, et augmenter la sécurité.

Le revêtement de beaucoup de nos routes est également défectueux. Un membre de la Commission attirera l'attention du Département tout spécialement sur l'état des routes de la province de Hainaut : malgré les industries multiples qui y sont établies les routes y sont trop étroites, tortueuses et en mauvais état à cause de la mobilité du sol. Il signala particulièrement le cas de la route Hal-Bruxelles. Se rejoignent à Hal les routes Mons-Bruxelles et Tournai-Bruxelles. A partir de Hal jusqu'à Bruxelles, les nombreux véhicules et trams encombrant la chaussée au sein d'agglomérations à population très dense; les risques d'accident sont permanents et ce commissaire demande qu'on passe le plus rapidement possible à l'exécution des plans d'un dédoublement de cette route. Ce même commissaire signale également que nos meilleurs produits en pavés et concassés, les porphyres, sont expédiés à l'étranger et ne sont plus disponibles pour les travaux à exécuter en Belgique.

Nous n'ignorons pas que l'Etat doit faire face à des dépenses fort élevées, mais la route belge ne doit pas rester l'éternelle sacrifiée. Un programme de modernisation s'impose d'urgence : le revêtement en béton, beaucoup plus économique que le pavé, doit remplacer celui-ci partout où les conditions le permettent; l'élargissement ou le dédoublement permettront de remédier à l'étroitesse des principales artères, enfin la suppression des passages à niveau et le contournement des villes assureront la sécurité et la rapidité indispensables de la circulation routière.

Die toestand is echter nog onbevredigend, want het wegennet beantwoordt niet meer aan de vereisten van ons economisch leven. Zelfs onze grote wegen, om alleen Brussel-Namen, Brussel-Luik, Brussel-Gent, Brussel-Ninove en Brussel-Antwerpen te vermelden, zijn ontoereikend voor het verkeer dat zij moeten verwerken en waarvan men van nu af de spoedige uitbreiding kan voorzien.

In dit opzicht, achte uw Commissie volgende overweging die vervat is in de toelichting op de begroting wat al te optimistisch : « Niettegenstaande al de kritiek is het huidige net der grote wegen in België feitelijk in prachtige staat en kan het gunstig met de wegennetten der andere landen worden vergeleken. Maar het moet zeer ruim worden onderhouden ».

Voorzeker mag men er niet aan denken, spectaculaire programma's uit te werken die door grootheidswaan zijn worden ingegeven. De aanleg van autowegen met dubbele baan moet slechts geschieden in buitengewone omstandigheden. Maar de modernisatie van ons wegennet moet de afschaffing van de overwegen behelzen en de omleiding langs agglomeraties en steden, zodat het verkeer wordt versneld en tevens de verstopping der steden verminderd en de veiligheid vermeerderd.

Het dek van veel van onze banen is ook gebrekkig. Een lid van de Commissie vestigde bijzonder de aandacht van het Departement op de toestand van de wegen in de provincie Henegouwen : ondanks de menigvuldige aldaar gevestigde nijverheden, zijn de banen er te eng, te bochtig en in slechte staat ten gevolge van de beweegbaarheid van de grond. Hij wees vooral op de toestand van de baan Halle-Brussel. Te Halle vervoegen zich de banen Bergen-Brussel en Doornik-Brussel. Van Halle af tot Brussel, belemmeren talrijke voertuigen en trams de steenweg in zeer dicht bevolkte agglomeraties waar steeds gevaar voor ongevallen bestaat, en dit Commissielid vraagt dat zo snel mogelijk zou worden overgegaan tot de uitwerking van de splitsingsplannen van die baan. Hetzelfde lid van de Commissie wijst er insgelijks op, dat onze beste producten voor straatstenen en gebroken steenslag, namelijk het porfier, naar het buitenland worden verzonden en niet meer beschikbaar zijn voor de in België uit te voeren werken.

Wij weten wel, dat de Staat het hoofd moet bieden aan zeer zware uitgaven, maar de Belgische baan moet niet het eeuwige slachtoffer zijn. Een modernisatie-programma is dringend nodig : het betondek, dat veel goedkoper is dan het plaveisel, moet dit laatste vervangen overal waar dit mogelijk is; de verbreding of de splitsing zullen het mogelijk maken, de engheid van de hoofdverkeerswegen te verhelpen; ten slotte, zullen de afschaffing van overwegen en de omleiding der steden de veiligheid en de onontbeerlijke snelheid van het wegverkeer verzekeren.

3. DIVERSES QUESTIONS.

Un membre de la Commission s'intéressant spécialement à la batellerie fluviale observe que l'O.R.N.I. est une institution reprise en 1944 du régime organisé en 1940 par les Secrétaires généraux. Il demande que la question fasse l'objet d'une loi et soit soumise au Parlement.

L'Honorable Ministre répond qu'à sa connaissance aucun grief n'a été formulé par les intéressés dont la réglementation actuelle protège les intérêts. Il promet d'examiner le problème et de le soumettre au Parlement.

Un autre membre de la Commission observe que bien souvent le délai de trois mois, imparti aux administrations compétentes pour se prononcer sur l'acceptation d'une soumission introduite par un entrepreneur, n'est pas respecté. Ce délai de trois mois révolu, le soumissionnaire a le droit de se désister s'il le désire. Cette situation entraîne des difficultés et contestations entre parties en cause qui pourraient être évitées si les délais étaient toujours respectés. Ce membre insiste afin qu'à l'avenir les lenteurs administratives ne mettent plus obstacle au bon fonctionnement de nos institutions.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

Ch. DE JONGHE D'ARDOYE.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

3. DIVERSE AANGELEGENHEDEN.

Een lid van de Commissie, die vooral belang stelt in de binnenvaart, merkt op dat de R.C.B.S. een instelling is die in 1944 werd overgenomen uit de regeling die, in 1940, door de Secretarissen-Generaal werd ingevoerd. Hij vraagt, dat die kwestie het voorwerp zou uitmaken van een wet en aan het Parlement zou worden voorgelegd.

De heer Minister heeft geantwoord, dat bij zijn weten geen enkele grief werd aangevoerd door de personen wier belangen door de huidige reglementering worden beschermd. Hij beloofde het vraagstuk te onderzoeken en het aan het Parlement voor te leggen.

Een ander lid van de Commissie wees er op, dat zeer dikwijls de termijn van drie maanden, opgelegd aan de bevoegde besturen om zich uit te spreken over de aanvaarding van een door een aannemer ingediende inschrijving, niet wordt nageleefd. Na verloop van die termijn van drie maanden, heeft de inschrijver het recht te verzaken, indien hij dit wenst. Die toestand heeft moeilijkheden en betwistingen onder partijen ten gevolge, terwijl deze zouden kunnen worden voorkomen indien de termijnen steeds werden nageleefd. Dit lid dringt aan opdat de administratieve vertragingen in de toekomst geen hinderpaal meer zouden zijn voor de goede werking van onze instellingen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

Ch. DE JONGHE D'ARDOYE.

De Voorzitter,

J. BRUNFAUT.

**QUESTIONS POSÉES PAR QUELQUES COMMISSAIRES
AU COURS DE LA DISCUSSION DU BUDGET.**

QUESTION.

I. — Etant données les difficultés de la circulation automobile sur la route n° 10; n'est-il pas possible d'envisager le contournement de la commune d'Assche ?

RÉPONSE.

La progression normale de la modernisation de la route n° 10 entreprise vers 1928 par la suppression du passage à niveau de Berchem-Sainte-Agathe, l'élargissement du viaduc à Zellick devait se poursuivre par le contournement d'Assche, supprimant le passage à niveau et la traversée difficile de la commune où la route sinueuse et étroite est encombrée d'une voie de tram.

L'avant-projet de ce contournement par le Nord établi vers 1933 ne reçut pas l'accueil favorable de la Commission. Par la suite, la construction de l'autoroute Bruxelles-Ostende amena l'Administration à différer les études.

A l'heure actuelle la commune d'Assche qui désire élaborer un plan d'urbanisation vient tout récemment de faire connaître que ses préférences vont à un contournement par le Sud aboutissant à la sortie vers Gand d'Assche-ter-Heide.

L'Administration qui a reçu de la commune certaines indications au sujet de la cession gratuite des terrains d'assiette va examiner ce projet.

QUESTION.

II. — Comment l'Administration justifie-t-elle les changements de projets, notamment à Neryssche et à Tamise, et après avoir déjà réalisé certaines expropriations et même certains travaux ?

RÉPONSE.

a) *Pont de Tamise.*

Le pont de chemin de fer de Tamise ayant été détruit lors de la dernière guerre, l'Administration a estimé qu'il serait préférable et certainement beaucoup plus économique de profiter de cette reconstruction pour le rendre accessible à la circulation routière.

Le projet initial de construction d'un pont à 800 mètres en amont de Tamise devient inutile. Seule une rampe d'accès avait été réalisée.

**VRAGEN GESTELD DOOR ENIGE LEDEN
BIJ DE BESPREKING VAN DE BEGROTING.**

VRAAG.

I. — In verband met de moeilijkheden van het autoverkeer op baan n° 10, is het niet mogelijk de omleiding langs de gemeente Assche te voorzien ?

ANTWOORD.

De normale voortzetting van de modernisatie van baan n° 10, omstreeks 1928 aangevat door de afschaffing van de overweg te Sinte-Agatha-Berchem, de verbreding van het viaduct te Zellick, moest voortgaan met de omleiding van Assche met afschaffing van de overweg en de moeilijke doortocht van de gemeente waar de bochtige en smalle baan door een tramlijn wordt belemmerd.

Het voorontwerp van die omleiding langs het Noorden, opgemaakt omstreeks 1933, werd door de Commissie niet gunstig onthaald. Later was het aanleggen van de autobaan Brussel-Oostende oorzaak, dat het Bestuur de studies verdaagde.

Nu de gemeente Assche een urbanisatieplan wenst op te maken, heeft zij onlangs medegedeeld, dat haar voorkeur gaat naar een omleiding langs het Zuiden die in de richting Gent, te Assche-ter-Heide zou uitkomen.

Het Bestuur, dat van de gemeente enkele aanduidingen heeft bekomen nopens de kosteloze afstand van de aanleggronden, zal dit ontwerp onderzoeken.

VRAAG.

II. — Hoe rechtvaardigt het Bestuur de veranderingen van ontwerpen, inzonderheid te Neerijssche en te Temse, nadat reeds sommige onteigeningen en zelfs enkele werken werden uitgevoerd ?

ANTWOORD.

a) *Brug te Temse.*

Daar de spoorwegbrug te Temse tijdens de jongste oorlog werd vernield, heeft het Bestuur geoordeeld dat het wenselijker zou zijn en voorzeker geldelijk voordeliger, van die wederopbouw gebruik te maken om ze toegankelijk te maken tot het wegverkeer.

Het oorspronkelijk ontwerp van het bouwen van een brug, op 800 meter stroomopwaarts Temse, wordt overbodig. Alleen een oprit werd reeds aangelegd.

b) *Overissche. — Contournement.*

Avant-guerre, a été élaboré un projet de détournement de la route n° 4 vers la gauche (direction Bruxelles-Namur).

La grosse difficulté rencontrée était le passage de la rivière l'Yssehe où un ouvrage très étendu aurait dû être construit pour préserver l'aspect de la vallée.

Après-guerre, des études de dédoublement de la route n° 4 ont laissé apparaître qu'un autre tracé intéressant une plus grande longueur serait préférable. Les études comparatives sont en cours.

*
**

En tout cas, des arrêts dans la réalisation de projets à peine entamés avant guerre — ne sont en ordre principal dus qu'au manque de crédits et à la nécessité de les revoir en tenant compte des contingences nées de l'évolution des conditions de circulation.

QUESTION.

III. — N'y a-t-il pas lieu de réaliser la prolongation et la remise en état de la route Anvers-Contich, qui s'avère actuellement inutilisable par manque d'entretien ?

RÉPONSE.

Cette route n'est pas de grande voirie de l'Etat, qui n'a conséquemment aucune charge d'entretien.

La reprise de cette artère et sa continuation jusqu'à la route n° 1 ont fait jadis l'objet d'études qui n'ont pas provoqué de décision favorable.

DISCUSSION DES ARTICLES DU BUDGET.**QUESTION.**

I. — Article 10-3°.

Pourquoi le budget de 1948 prévoit-il une dépense de 1 million contre 400,000 francs en 1947 ? D'où provient cette différence ?

RÉPONSE.

Lorsque les prévisions budgétaires pour l'année 1947 furent établies, c'était vers août 1946, un nombre restreint de fonctionnaires seulement utilisaient leur automobile personnelle pour les déplacements de service. A cette époque, l'indemnité kilométrique accordée par les dispositions en vigueur était de

b) *Overijssche-Omleiding.*

Vóór de oorlog werd een ontwerp opgemaakt tot omleiding van de baan n° 4 naar links (richting Brussel-Namen).

De grote moeilijkheid die zich voordeed, was de doortocht van de rivier de Yssehe, waar een zeer uitgestrekt werk moest worden opgetrokken om het uitzicht van het dal te vrijwaren.

Na de oorlog hebben studies in verband met de splitsing van de baan n° 4 doen uitschijnen dat een ander tracé, gaande over een grotere lengte, verkieslijker zou zijn. Vergelijkende studies zijn aan de gang.

*
**

In elk geval is het stilleggen van de uitwerking van nauwelijks vóór de oorlog aangevangen ontwerpen in hoofdzaak slechts te wijten aan een gebrek aan kredieten en aan de noodzakelijkheid ze te herzien, met inachtneming van de omstandigheden ontstaan uit de ontwikkeling van het verkeer.

VRAAG.

III. — Is het nodig de verlenging en het weder in orde brengen van de baan Antwerpen-Kontich door te voeren, daar zij thans onbruikbaar lijkt te zijn bij gebrek aan onderhoud ?

ANTWOORD.

Die baan behoort niet tot de grote Rijkswegen, zodat de Staat geen onderhoudslast moet dragen.

De overname van die verkeersweg en zijn verlenging tot aan de baan n° 1 hebben vroeger het voorwerp uitgemaakt van studies die geen gunstige beslissing hebben medegebracht.

BESPREKING VAN DE ARTIKELN DER BEGROTING.**VRAAG.**

I. — Artikel 10-3°.

Waarom wordt op de begroting voor 1948 een uitgave van 1 miljoen voorzien tegenover 400,000 frank in 1947 ? Hoe verklaart men dit verschil ?

ANTWOORD.

Bij het opmaken van de ramingen voor het jaar 1947, hetzij omstreeks Augustus 1946, gebruikte slechts een beperkt aantal ambtenaars hun eigen wagen voor de dienstverplaatsingen. Te dien tijde bedroeg de door de toenmalige onderrichtingen voorziene kilometervergoeding fr. 0.72 voor de afstan-

fr. 0.72 pour les distances parcourues en motocyclette et de fr. 1.95 pour celles effectuées en automobile. Tenant compte de ces éléments, une somme de 400,000 francs fut estimée suffisante pour couvrir les dépenses de l'espèce pendant l'année 1947.

Par arrêté du Régent du 9 mars 1947, le Ministre du Budget, reconnaissant que l'utilisation dans l'intérêt du service de véhicules automobiles, propriété personnelle des intéressés, moyennant indemnisation était moins onéreuse pour le Trésor que l'utilisation de véhicules propriété de l'Etat, porta à fr. 1.25 l'indemnité kilométrique pour l'usage d'une motocyclette et à fr. 3.70 celle pour l'emploi d'une automobile personnelle.

Les facilités nouvelles, octroyées pour l'obtention d'une voiture et les possibilités plus favorables du marché, ainsi que le taux plus rémunérateur de la nouvelle indemnité kilométrique, inciteront de nombreux fonctionnaires à faire l'acquisition d'une automobile au moyen de leurs propres deniers, étant donné que ce taux permettait, tout en réservant les intérêts au Trésor, de couvrir les frais qu'entraînerait pour eux l'utilisation d'une automobile.

Actuellement, 35 fonctionnaires sont autorisés à utiliser leur automobile pour les besoins du service. Si l'on fixe à 12,000 le nombre minimum de kilomètres à parcourir par an par chacun d'eux, la dépense qu'entraîneront ces déplacements peut être évaluée à :

$$35 \times 12,000 \times 3.70 = 1,554,000 \text{ francs.}$$

A cette somme il y a lieu d'ajouter 275,000 francs, représentant le montant présumé des sommes à liquider, en 1948, pour l'indemnisation des déplacements en motocyclette, soit au total 1,829,000 francs.

Les chiffres ci-dessus démontrent à suffisance que le crédit alloué d'un million est très inférieur aux besoins. Le Département sera obligé de réduire de moitié le nombre de kilomètres que ses fonctionnaires seront autorisés à parcourir si le crédit prévu ne peut être majoré. Cette obligation aura pour conséquence de détruire toute l'économie de la mesure préconisée par les arrêtés du Régent du 9 mars 1947 et de nuire à la bonne marche des services.

QUESTION.

II. — Article 16-1°.

Quelle est la ventilation de cette dépense ?

RÉPONSE.

S'il s'agit d'une ventilation entre genres de travaux, il importe de remarquer que les travaux d'entretien sont, en fait, imprévisibles en détail au moment de l'élaboration du budget. Ils sont même,

den afgelegd per motorrijwiel, en fr. 1.95 voor die afgelegd per auto. Steunend op die gegevens, werd een bedrag van 400,000 frank toereikend geoordeeld om dergelijke uitgaven tijdens het jaar 1947 te dekken.

Bij besluit van de Regent dd. 9 Maart 1947, genomen op initiatief van de Minister van Begroting, die van oordeel was dat het gebruik in dienst van autorijtuigen, toebehorend aan belanghebbenden, mits toekenning van een vergoeding, aan de Schatkist minder kostte dan het gebruik van voertuigen die eigendom zijn van de Staat, werd de kilometervergoeding voor het gebruik van een motorrijwiel gebracht op fr. 1.25 en die voor het gebruik van een eigen autowagen op fr. 3.70.

De grotere faciliteiten om een wagen te kunnen bekomen en de gunstiger voorwaarden alsook het voordeliger bedrag van de nieuwe kilometervergoeding hebben tal van ambtenaars er toe aangespoord om met eigen geldmiddelen een autowagen te kopen; daar het bedrag van die vergoeding hun de mogelijkheid bood, mits vrijwaring van de belangen van de Schatkist, de uit het gebruik van een autowagen voortvloeiende kosten te dekken.

Thans zijn 35 ambtenaars gemachtigd hun eigen auto voor hun dienstdoeligheden te bezigen. Zo men het jaarlijks door ieder van hen af te leggen aantal kilometer op minimum 12,000 bepaalt, dan kan de uit die verplaatsingen voortspruitende uitgave worden geraamd op :

$$35 \times 12,000 \times 3.70 = 1,554,000 \text{ frank.}$$

Aan die som moet 275,000 frank worden toegevoegd, zijnde het vermoedelijk bedrag van de in 1948 uit te keren sommen voor de vergoeding van de verplaatsingen per moto, hetzij te zamen 1,829,000 frank.

Uit de hoger vermelde cijfers blijkt voldoende, dat het uitgetrokken krediet veel minder bedraagt dan nodig zal zijn. Het Departement zal het aantal kilometer die door zijn ambtenaars mogen worden afgelegd met de helft moeten verminderen indien het voorzien krediet niet kan worden verhoogd. Die verplichting zal ten gevolge hebben, al de vooruitzichten van de door het Regentsbesluit van 9 Maart 1947 genomen maatregel teniet te doen en de goede gang van de diensten te schaden.

VRAAG.

II. — Artikel 16-1°.

Hoe wordt die uitgave ingedeeld ?

ANTWOORD.

Indien het gaat over een schifting onder soorten van werken, dan moet worden aangestipt, dat de onderhoudswerken in feite niet tot in de bijzonderheden kunnen worden voorzien bij het opmaken van

en ordre principal, fonction des crédits accordés et doivent dans certains cas parer à des nécessités immédiates résultant de calamités (crues, sécheresse, dégel, etc.).

Les baux d'entretien et autres entreprises comportent des prévisions pour tous les genres de travaux routiers, en liaison, pour chaque province, avec la composition intrinsèque du réseau routier et la nature de la circulation qu'il supporte.

A l'heure actuelle les services sont déjà appelés à fournir des propositions de cahiers des charges qui dépassent la moitié du crédit prévu.

QUESTION.

III. — Article 16-2.

Le crédit prévu pour 1948 est de 50 millions, alors que le crédit de 1947 était de 65 millions. Pourquoi cette différence ?

RÉPONSE.

La politique du département est de réduire le montant des sommes dépensées en régies et procéder par voie d'adjudication. Il s'ensuit que ce poste du budget a été réduit de 20 millions reportés sur l'article 16, 1°, qui par ailleurs avait déjà été augmenté et porté à 300 millions contre 200 millions en 1947.

En fait, les dépenses de 1947 pour les régies sont de l'ordre de 45 millions.

Le crédit de 50 millions laisse donc sur 1947 une marge de 5 millions qui sera certainement suffisante, en raison de ce que les régies n'ont pas épuisé les ressources en matériaux et carburants provenant des adjudications de 1947.

QUESTION.

IV. — Article 16-6.

Un membre demande la répartition d'une somme de 75 millions prévue pour les dragages.

RÉPONSE.

Cette somme se répartit de la manière suivante : environ 40 millions pour Zeebruge et 35 millions pour les autres ports.

de begroting. In hoofdzaak zijn zij zelfs afhankelijk van de toegekende kredieten en moeten zij in bepaalde gevallen dienen om het hoofd te bieden aan onmiddellijke noodwendigheden voortvloeiend uit rampen (wassen van het water, droogte, dooi, enz.).

De onderhoudsovereenkomsten en andere ondernemingen behelzen ramingen voor alle soorten werken in verband, voor ieder provincie, met de innerlijke samenstelling van het wegennet en de aard van het verkeer dat er op plaats heeft.

Op dit ogenblik zijn de diensten er reeds toe gekomen voorstellen van bestekken te doen die de helft van het voorziene krediet overschrijden.

VRAAG.

III. — Artikel 16-2.

Het voor 1948 voorziene krediet bedraagt 50 miljoen, ofschoon het krediet voor 1947 65 miljoen beliep. Waarom die vermindering ?

ANTWOORD.

Het ligt in de politiek van het Departement, het bedrag van de voor regiewerken uitgegeven sommen te verminderen en over te gaan tot aanbestedingen. Daardoor was het mogelijk die post van de begroting met 20 miljoen te verminderen en dit bedrag over te brengen op artikel 16-1°, dat overigens reeds werd verhoogd en gebracht op 300 miljoen tegenover 200 miljoen in 1947.

In feite, bedragen de uitgaven van 1947 voor regiewerken 45 miljoen.

Het krediet van 50 miljoen laat dus op 1947 een marge over van 5 miljoen, die voorzeker toereikend zal zijn wegens het feit, dat de regies niet alle middelen (materiaal en brandstof) hebben opgebruikt die voortkomen van de aanbestedingen van 1947.

VRAAG.

IV. — Artikel 16-6.

Een lid vraagt de indeling van een bedrag van 75 miljoen, voorzien voor baggerwerken.

ANTWOORD.

Die som wordt ingedeeld als volgt : ongeveer 40 miljoen voor Zeebrugge en 35 miljoen voor de andere havens.