

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1946

SÉANCE DU 6 AOUT 1946.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner les Projets de loi contenant les Budgets du Ministère des Travaux Publics pour les exercices 1945 et 1946.

(Voir les nos 4-XI (session de 1944-45), 4-XI (session de 1945-46), 63, 64, 79 (session extraordinaire de 1946) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 16, 21, 22 et 29 mai 1946; le n° 34 (session extraordinaire 1946) du Sénat.)

Présents : MM. VAN BELLE, président-rapporteur; BERNARD (Rod.), CLERCX, CRAPS, DECOENE, Mme DEGEER-ADÈRE, MM. DE NAUW, DERBAIX, DE SMET (P.), HANS, LEURQUIN, KINET, OHN, VAN DEN STORME, VAN BUGGENHOUT, VAN KERCKHOVEN, VAN PETEGHEM et WIJN.

SOMMAIRE.

1. — Le budget de 1945 :
 - a) L'activité de la Direction générale des routes;
 - b) L'activité de la Direction générale des voies hydrauliques;
 - c) L'activité de la Direction générale des bâtiments.
2. — Utilisation des crédits. — Observations.
3. — Les crédits comparés de 1945 et de 1946.
4. — L'auto-route de Bruxelles-Ostende.
5. — La signalisation.
6. — Les ponts et les digues du canal Albert.
7. — L'équilibre linguistique.
8. — La sécurité des routes.
9. — Les visites de la Commission.
10. — Examen des amendements déposés au Sénat.
11. — Observations des membres de la Commission.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget de 1945.

Le budget de 1945 comportait deux articles, le premier contenant les dépenses ordinaires et exceptionnelles, soit respectivement : 690,556,125 francs et 21,760,000 francs.

L'article 2 prévoyait des dépenses résultant de la guerre pour une somme de 3,058,228,520 francs.

Comment les crédits prévus ont-ils été utilisés ?

Voyons les rapports des différentes directions du Département.

L'ACTIVITÉ DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES ROUTES.

Dans ce rapport, nous relevons les renseignements suivants :

La Direction disposait, pour l'année 1945, des crédits suivants :

Entretien des routes de l'Etat	fr. 133,000,000
Réparation de dommages de guerre	70,000,000
Réfection de routes	10,000,000
Construction de routes, ponts nouveaux, contournements des villes, suppression de passages à niveau, etc.	58,000,000
Auto-routes	24,000,000
Expropriations	30,000,000

Il n'est guère possible d'indiquer, comme on l'a fait les années précédentes, les quantités de revêtements neufs réalisés en 1945 sur nos routes, parce que les travaux de réparation et de réfection ont, en règle presque générale, fait l'objet de contrats sans devis ni métrés, les quantités étant imprévisibles au moment de la mise à exécution.

Ce qu'on peut dire, c'est qu'il n'a été mis en œuvre que fort peu de pavés neufs, et qu'on n'a guère établi de chaussées neuves en béton de ciment; le béton asphaltique n'a reçu aucune application.

En dehors des affaires courantes, la Direction a été spécialement concentrée sur les objets que voici :

1^o En général, les chaussées de la grande voirie de l'Etat avaient convenablement résisté aux efforts destructeurs du charroi militaire aussi bien en 1944 qu'en 1940.

Cependant, les gelées d'hiver 1944-1945, furent suivies, en février 1945, d'une période brusque de dégel, qui coïncida avec la contre-offensive américaine dans les Ardennes belges et avec les mouvements des troupes anglaises vers la Rhénanie.

Pour assurer le succès de leur entreprise, nos alliés durent renoncer à observer les restrictions de circulation qu'ils avaient eux-mêmes décrétées pour le dégel; leur charroi extrêmement lourd, rapide et nombreux, circulant sans répit sur des chaussées amollies par le dégel jusque sous leurs fondations, eut tôt fait de bouleverser les revêtements et leur assiette, rendant en peu de jours impraticables de nombreux kilomètres de routes.

Il faut avoir vu ces routes pour pouvoir se faire une idée de leur état. On peut estimer à plus de 2,000 kilomètres le développement des chaussées de l'Etat démolies de la sorte, tant dans la région limoneuse du pays (sud d'Anvers et du Limbourg, est du Brabant, nord de Namur et ouest de Liège) que dans les Ardennes proprement dites. La grande tâche de la Direction des routes a été de réparer aussi rapidement que possible ces dégâts, afin de permettre le trafic militaire et aussi le ravitaillement par route de la population civile.

Pour les routes d'intérêts militaires, la dépense a été prise en charge par l'O.M.A.; pour les autres, ce sont les crédits réguliers du Département qui supportent les frais. Mais tous ces travaux ont été étudiés, adjugés, contrôlés par la Direction générale des routes et ses services en province. A la date actuelle, le travail n'est pas terminé; il reste encore de mauvaises sections dans les cercles rédimés et dans les régions de Waremme, Hannut, Huy, Namur; la dépense totale engagée jusqu'à présent dépasse 245,000,000 de francs et l'on prévoit qu'elle excédera largement 300,000,000 de francs.

2° La Direction générale des routes a dans ses attributions la gestion de quelque 1,360 ponts de 2 mètres et plus d'ouverture. Sur ce total, 455 ouvrages ont été détruits ou sérieusement endommagés au cours de la guerre, y compris les 53 ponts détruits pendant l'offensive des Ardennes. La Direction générale des routes a continué l'effort entrepris dès la libération pour rétablir la circulation routière par la construction de ponts provisoires ou semi-permanents au cours de l'été 1945; elle a pu faire mettre en service de nombreux ouvrages de l'espèce, parmi lesquels on peut signaler les ponts de l'Ourthe à Noisieux et Deulin, ceux de la Lesse à Villers-sur-Lesse, celui sur la Lhomme à Rochefort, celui sur la Meuse à Andenne, ceux de la Semois à Alle, Membre, Tintigny et Conques (Herbeumont), les ponts de l'Ourthe à Laroche, le pont de Ville-au-Bois, les ponts de Dudzele, de Leeskens, Adinkerke, Furnes, Courtrai, etc. D'autres ponts sont en voie d'achèvement, notamment le pont sur la Meuse à Hastière, les ponts d'Ostende, celui de La Buissière sur la Sambre, et il ne restera que bien peu d'endroits où le passage ne sera pas encore assuré sous peu.

.
.

5° Nos services ont eu à étudier les nombreuses et importantes questions se rattachant à la reconstruction des villes sinistrées ou liées à l'urbanisation de ces villes. Ils se sont occupés notamment des projets intéressant Tournai, Charleroi, Courtrai, Rochefort, Laroche, Houffalize, Namur, Dinant, Malines, Nivelles, etc., en étroite collaboration avec la Direction générale des voies navigables, les services communaux, ceux des travaux communaux et de l'urbanisme et avec la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

6° Ils n'ont pas négligé, d'autre part, la préparation des projets de travaux repris aux programmes des routes : reconstruction de ponts, contournement de villes, suppression de passages à niveau, construction de certaines routes nouvelles, continuation de l'auto-route Bruxelles-Ostende, tout au moins entre Ostende et la région gantoise.

A ce point de vue, on prépare les projets pour les passages à niveau de Courtrai (Zandstraat), de Froyennes, de Marcinelle (Hauchies), d'Arlon (route de Neufchâteau), pour l'établissement d'une deuxième chaussée sur la nouvelle avenue de la Gare à Bruges et sur le contournement de Diest, pour la création

du boulevard de la Grande-Ceinture à Anderlecht, ainsi que les projets pour la construction des grands ponts sur la Meuse à Liège (pont des Arches, pont Maghin, pont de Frognée) et à Ombret, etc.

On prépare en ce moment même la restauration de la signalisation routière, qui a beaucoup souffert sur les routes de l'Etat.

.
.

Ce bref aperçu de l'activité des services et de la Direction générale des routes ne suffirait pas à éclairer l'opinion publique, si l'on n'y ajoutait pas quelques mots concernant les difficultés rencontrées par ces services dans l'accomplissement de leur tâche. Il faut signaler tout d'abord la pénurie des matériaux (acier, bois, pierraille, ciment, charbon, essence, goudron et asphalte, etc.) qui a sévi aussi bien pour les travaux de l'Etat que pour ceux des particuliers et qui a entraîné des contingentements désastreux pour la réalisation des entreprises.

Manque aussi de moyens de transport : camions, wagons de chemins de fer; s'il y a eu une amélioration considérable dans ce domaine au cours de l'été, la situation est cependant loin d'être redevenue normale.

Manque de courant électrique dans certaines régions de l'est du pays, appauvrissement de la main-d'œuvre dû en partie à l'appel fait à nos ouvriers par les alliés et en pays étranger, à des conditions plus avantageuses.

Signalons spécialement que la mise en retard des réfections de routes dans les zones affectées par l'offensive des Ardennes est due en partie au fait que ce n'est qu'à la fin avril 1945 que nos services ont pu avoir accès à ces régions.

Tous ces obstacles ont dû être vaincus, malgré l'insuffisance numérique manifeste du personnel technique, éprouvé à l'extrême par les décès, les mises à la retraite, les mesures d'épuration et la carence du recrutement au cours des années d'occupation et depuis la libération. Vu l'extrême réduction des crédits pour nos propositions budgétaires, il ne sera pas possible, en 1946, d'exécuter sur nos routes d'importants travaux de réfection, de construction, de suppression de passages à niveau, etc.; on envisage cependant la réfection d'une partie de la route de Bruxelles à Charleroi et de celle de Charleroi à Mons, la construction d'un boulevard sur l'ancien lit remblayé de la Sambre à Charleroi et la suppression des passages à niveau de la rue des Sables, à Courtrai, et des Hauchies (Marcinelle), sur la route Charleroi-Couvin.

En dehors de ces quelques travaux, il faudra se limiter à assurer l'entretien courant des routes et à reconstruire un petit nombre de ponts détruits au cours de la guerre.

Il est entendu que les entreprises en cours actuellement pourront être continuées et qu'on adjugera encore les travaux de réparation aux routes de l'est du pays.

Enfin, grâce à certains suppléments de crédits alloués en fin d'année pour l'exercice 1945, la Direction des routes a pu reprendre l'exécution d'importants travaux adjugés pendant l'occupation et statés par ordre de l'occupant.

L'ACTIVITÉ DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES VOIES HYDRAULIQUES AU COURS DE L'ANNÉE 1945.

Pour 1945, elle disposait des crédits suivants :

- a) 175,000,000 de francs pour l'entretien des voies navigables;
- b) 20,000,000 de francs pour l'entretien des ports à la côte;
- c) 680,000,000 de francs pour la réparation des dégâts causés par la guerre;
- d) 360,000,000 de francs au budget extraordinaire pour le financement des travaux d'amélioration en cours ou à mettre en adjudication.

Ces crédits ont été entièrement utilisés.

Parmi les grosses entreprises qui furent adjugées en 1945, nous mentionnerons :

MEUSE : Démolition des supports du pont Orban, à Liège; reconstruction des culées et travaux d'endiguement entre le pont des Vennes et le pont Orban : 28,000,000 de francs.

Normalisation aux abords du bassin du commerce, à Jemeppe : 36,400,000 francs.

SAMBRE : Achèvement des travaux de normalisation en aval du nouveau barrage éclusé de Namur et reconstruction du pont de l'Evêché : 55,000,000 de francs.

LYS : Reconstruction de l'écluse et du barrage de Vive-Saint-Eloi : 30,000,000 de francs.

CANAL ALBERT : Réfection et consolidation des écluses de Genk, Hasselt, Diepenbeek et Oolen; chaque entreprise s'élevant entre 25 et 28 millions de francs.

PORTS : Les travaux de remise en état des ports d'Ostende et de Zeebrugge ont été poussés très activement. La réfection du Môle de Zeebrugge sera terminée prochainement.

L'Administration a mis en train les travaux de dragages de ces deux ports. Etant donnée la destruction d'une grande partie du matériel de dragage appartenant à la firme avec laquelle l'Etat avait un contrat, l'Administration a envoyé une mission au Danemark pour chercher du matériel de dragage pouvant être utilisé dans nos ports. À la suite de cette mission, l'Administration a conclu un contrat avec une firme danoise, pour la location de son matériel et celui-ci est mis à la disposition de la firme belge.

Il reste un certain nombre d'épaves à enlever.

Les travaux qui étaient en cours ont été poursuivis normalement.

L'ACTIVITÉ DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES BATIMENTS PENDANT L'ANNÉE 1945.

I. — TRAVAUX d'amélioration, réfection et entretien des bâtiments civils et militaires. Il a été dépensé à cet effet près de 74,000,000 de francs. Parmi ces travaux, une mention spéciale revient à ceux ayant pour objet la mise en état des centres d'internement, laquelle a absorbé plus de 15,000,000 de francs.

II. — DÉPENSES résultant des dommages causés par la guerre au domaine de l'Etat.

Ces dépenses s'élèvent à un peu moins de 124,000,000 de francs. Il a fallu d'urgence solliciter un supplément de crédit.

De très nombreux travaux ont été exécutés à cet effet aux bâtiments civils et militaires. Parmi les plus importants, il faut citer : le Palais de Justice de Bruxelles, la caserne du Luchtbal à Anvers, les nombreuses entreprises exécutées à Anvers et à Liège pour réparer les dégâts des bombes VI (plus de 90 entreprises aux seuls bâtiments universitaires à Liège), la caserne de l'armée à Bastogne, les nombreux travaux aux casernes de gendarmerie (dont en premier lieu la caserne de l'avenue de la Couronne, à Bruxelles), l'Ecole normale, rue des Rivageois, à Liège, les Athénées de Liège et de Verviers, etc., etc.

Installation du service de mécanographie pour la partie wallonne du pays, boulevard d'Avroy, à Liège : 3,000,000 de francs.

V. — TRAVAUX EXÉCUTÉS POUR LE COMPTE DE L'O.M.A. (Office d'Aide Mutuelle). — L'ensemble de ces travaux a été très important. D'après un relevé effectué, leur montant s'élève à environ 185,000,000 de francs pour les entreprises spéciales et à environ 35,000,000 de francs pour les travaux d'entretien ordinaires.

Il a été exécuté pour compte de l'O.M.A. à fin 1945, des travaux pour une somme de 417,000,000 de francs.

Utilisation des crédits. — Observations.

Les notes que nous venons de reproduire ont été publiées dans *Les Annales des Travaux Publics* (février 1946), par les soins du Département. Les réponses de M. le Ministre aux questions que nous lui avons posées ne concordent pas toujours avec ces notes et le Sénat entendra sans doute avec intérêt les compléments d'information que voudra bien lui donner M. le Ministre.

Afin de nous rendre compte de l'utilisation des crédits demandés pour les dépenses résultant de la guerre, nous avons prié le Département de nous donner pour chacun des articles, à côté de la somme inscrite, le montant de celle qui a été réellement dépensée ou engagée. La question que nous avons posée à ce sujet portait sur les articles 40/1, 40/2, 40/3, 41, 42, 48 et 49.

Voici un résumé des renseignements que nous avons obtenus :

Article 40/1. — Routes.

Somme inscrite au projet de budget	.	.	.	.	.	fr.	75,000,000
Somme engagée	.	.	.	.	.	.	70,988,000

L'utilisation de ce crédit se répartit comme suit (entreprises de plus de 100,000 francs) :

Province d'Anvers	fr. 2,915,950
Province de Brabant	8,344,450
Province de Flandre Occidentale	9,037,300
Province de Flandre Orientale	6,783,900
Province de Hainaut	9,457,450
Province de Limbourg	144,000
Province de Luxembourg	8,439,850
Province de Liège	3,934,400
Province de Namur	12,455,800
Total	fr. 61,513,100

Entreprises de moins de 100,000 francs : 9,474,900 francs, réparties sur tout le pays. Au total : 70,988,000 francs.

Le crédit demandé pour 1946 se monte à 146,000,000 de francs.

Les travaux les plus importants qui ont été effectués ou qui sont en cours, au moyen du crédit de 1945, sont (par province) :

ANVERS :

Reconstruction du pont provisoire sur le canal Meuse-Escaut à Geel-ten-Aart : 1,877,500 francs. — Reconstruction : pont à Klein-Willebroeck : 655,000 francs. — Pont sur la Marck, route Hoogstraeten-Turnhout : 2,915,950 francs.

BRABANT :

Routes du Brabant; dommages de guerre : 762,950 francs. — Collateur chaussée de Vilvorde : 550,000 francs. — Réfection égouts et chaussée de Vilvorde : 1,250,000 francs. — Route n° 1, avenue de Schaerbeek-Vilvorde, pavages : 780,300 francs. — Pont sur la Laa, à Tombeek : 907,000 francs. — Pont sur la Senne, à Droogenbosch : 1,730,000 francs. — Pont du Christ, à Wavre : 1,260,000 francs. — Pont de la porte de Ninove, à Bruxelles : 239,000 fr. — Pont de Tubize : 500,000 francs.

FLANDRE OCCIDENTALE :

Réparation route de l'Etat à Courtrai : 562,200 francs. — Construction de deux ponts provisoires au croisement des routes de Maldegem-Knokke et les canaux de Selzaete à Schipdonck : 917,000 francs. — Pont de l'avant-port à Ostende : 427,000 francs. — Pont d'Adinkerke, dans la route de l'Etat Furnes-La Panne : 386,000 francs. — Pont endommagé à Olsene : 368,700 francs. — Enlèvement de fortifications sur routes de l'Etat à Zeebrugge : 292,200 francs. — Réparations dommages de guerre, routes de Ostende à Breedene : 485,000 fr. — Pavement en mosaïques sur la nouvelle route entre la station de Bruges et l'avenue de la Toison d'Or, à Bruges : 4,500,000 francs.

FLANDRE ORIENTALE :

Pont sur la Dendre à Ninove (tablier) : 204,500 francs. — Déblaiement et réparation du pont sur le canal de dérivation de la Lys à Meerendré : 420,000 fr. — Pont provisoire à Balgerhoeke : 657,200 francs. — Pont provisoire à Water-

vliet et Stroobrugge : 1,183,600 francs. — Pont provisoire à Maldegem : 1,000,000 de francs. — Pont de Nevele, sur le canal de dérivation de la Lys : 874,000 francs. — Pierres de taille pour le pont de Balgerhoeke : 454,200 francs. — Pont sur la Dendre à Grammont : 329,600 francs. — Reconstruction du Waalbrug sur la Caelle : 349,000 francs.

HAINAUT :

Route Mons-Beaumont; remise en état du pont provisoire sur la Sambre à Solre-sur-Sambre : 600,000 francs. — Tablier du pont semi-permanent sur la Sambre à Châtelet et Châtelineau : 1,570,000 francs. — Remise en état définitif du pont fixe sur le canal du Centre à Nimy : 1,450,000 francs. — Platelage du pont provisoire à l'écluse de Charleroi : 326,400 francs. — Route Ragnies-Erquelines, pont provisoire sur la Sambre à Buissière : 479,500 francs. — Pont de Loup sur la Sambre à Farciennes : 4,188,000 francs.

LIMBOURG :

Reconstruction à Alken, route n° 19 : 144,000 francs.

LUXEMBOURG :

Pont provisoire sur l'Ourthe à Laroche : 1,803,300 francs. — Pont provisoire à Vieille-Forges : 200,000 francs. — Restauration du mur de soutènement à Laroche : 1,035,000 francs. — Déblaiement du pont métallique sur l'Ourthe à Laroche : 377,000 francs. — Pont provisoire franchissant la Semois à Conques : 1,294,000 francs. — Pont sur la Salm à Grand-Halleux : 475,000 francs. — Pont d'Almache : 250,800 francs. — Pont provisoire sur la Lesse à Chauly, route Martelange-Philippeville : 300,300 francs. — Pont provisoire à Ville-du-Bois : 897,000 francs. — Pont de Bonnerue à Moiricy : 415,000 francs. — Pont sur la Lhomme à Rochefort : 857,000 francs.

LIÈGE :

Pont semi-permanent sur la Vesdre à Dolhain : 211,000 francs. — Réparation des routes bombardées : 250,000 francs. — Pont des Grosses-Battes à Angleur : 2,940,000 francs.

NAMUR :

Réfection des pavages de la ville de Namur : 336,600 francs. — Pont provisoire sur la Meuse à Dinant : 1,600,000 francs. — Déblaiement du pont de Gendron-Celles sur la Lesse : 370,000 francs. — Pont provisoire sur la Lhomme à Grupont : 210,000 francs. — Pont provisoire sur la Lhomme à Forrières : 200,000 francs. — Pont provisoire sur la Semois à Membre : 260,000 francs. — Pont de Noiseux : 250,000 francs. — Déblaiement du pont de Mariembourg à Couvin : 350,000 francs. — Pont d'Andenne : 210,000 francs. — Pont provisoire sur la Meuse à Lustin : 1,935,000 francs. — Réparation de deux ponts à Villers-sur-Lesse : 785,000 francs. — Pont à Aile : 311,200 francs. — Pont d'Hastière : 2,000,000 de francs. — Poutrelles Grey pour construction de ponts : 1,000,000 de francs.

Article 40/2. — Bâtiments. — Répartition du crédit.

ANVERS. — Total des engagements : 21,347,900 francs.

Citons parmi les travaux les plus importants : Ecole de cavalerie : 3,607,000 fr. — Caserne du Luchtbal : 5,625,600 francs. — Bâtiment des Postes à Anvers; réparations : 818,800 francs. — Caserne du génie 8-9, Anvers : 1,859,300 francs. Bâtiment de l'Enregistrement et des Domaines à Berchem : 224,000 francs. — Idem à Malines : 145,500 francs. — Maison des aliénés à Geel : 489,400 francs. — Centre d'internement d'Hemixem : 248,500 francs. — Grand parc militaire, Anvers : 653,200 francs. — Bâtiment militaire, rue Sanderus, Anvers : 298,000 francs. — Vitres pour bâtiment de la province d'Anvers : 1,061,500 francs. — Réparations de toitures à Wortel : 769,000 francs. — Caserne 11-12, Anvers; réparations : 273,800 francs. — Camp de Brasschaet; réparations bâtiment militaire 46 et 56 : 426,600 francs. — Ecole pénitentiaire de Hoogstraeten : 424,000 francs. — Mol : Institut de rééducation : 333,600 francs. — Colonie de Wortel; réparations : 582,800 francs. — Colonie de Merxplas, bienfaisance; réparations : 1,034,500 francs. — Caserne de Hoogboom; réparations : 365,700 francs.

BRABANT. — Total des engagements : 23,514,400 francs.

Principaux travaux : Gendarmerie de la Couronne, Ixelles : 13,594,300 francs. — Palais de Justice, Bruxelles : 3,304,200 francs. — Ministère des Finances; remise en état du centre téléphonique, rue de la Loi : 789,000 francs. — Bureau des postes, rue Lenoir, Bruxelles : 550,000 francs. — Prison centrale de Louvain : 2,422,500 francs. — Athénée de Tirlemont : 240,000 francs.

FLANDRE OCCIDENTALE. — Total des engagements : 3,525,800 francs.

Travaux les plus importants : Zeebrugge; bâtiment de pilotage : 460,000 fr. — Courtrai, école moyenne et athénée : 571,400 francs. — Dépôt de munitions de Zevelgem; placement de vitres : 602,400 francs. — Ostende : réfection des bureaux des Ponts et Chaussées : 419,400 francs. — Caserne Général Mahieu; réparations : 375,000 francs; réparations des ateliers de la Marine : 184,600 fr.

FLANDRE ORIENTALE. — Total des engagements : 1,864,500 francs.

Parmi les travaux les plus importants, citons : Gand, Université : 220,000 fr. — Gand, Gouvernement provincial : 348,900 francs. — Saint-Nicolas, caserne Weyler : 590,300 francs. — Caserne de Beveren-Waes : 227,800 francs.

HAINAUT. — Total des engagements : 2,151,400 francs.

Travaux les plus importants : Tournai, caserne Saint-Jean : 658,400 francs. — Tournai, bâtiment des Postes : 424,000 francs. — Stockage des matériaux, à Mons : 220,300 francs. — Thuin, caserne de gendarmerie : 393,600 francs.

LUXEMBOURG. — Total des engagements : 6,896,800 francs.

Les dépenses les plus importantes ont été affectées à : Bastogne, caserne militaire : 1,500,000 francs. — Bastogne, caserne de gendarmerie : 376,800 fr. — Gendarmerie de Vaux-Chavannes : 293,000 francs. — Vielsalm, bâtiment militaire : 1,447,900 francs. — E. E. E. Saint-Hubert, toitures : 577,900 francs. — Gendarmerie de Manhay : 408,800 francs. — Caserne de Rencheux : 300,000 francs. — Athénée de Bouillon : 389,300 francs.

LIÈGE. — Total des engagements : 12,675,615 francs.

Les grosses dépenses ont été affectées à : Université de Liège : 7,544,050 fr. — Athénée de Chênée : 583,800 francs. — Baraquements Athénée et Ecole normale de Liège : 463,700 francs. — Ecole normale de Liège : 678,565 francs. — Achat verre coulé pour bâtiments : 429,250 francs. — Contingent verre pour la province : 1,582,050 francs. — Achat verre clair pour bâtiments : 5,092,300 francs. — Liège, bâtiment des Archives : 789,400 francs. — Hôpital de Bavière, vitrages : 216,500 francs.

NAMUR. — Total des engagements : 3,391,900 francs.

Travaux importants : Caserne de Flawinne : 343,400 francs. — Achat de matériaux (verre, ciment) : 730,000 francs. — Caserne Terre-Neuve, Namur : 1,057,500 francs. — Vedrin, dépôt militaire : 242,900 francs. — Namur, établissement d'éducation à Saint-Servais : 314,600 francs.

Récapitulation par province. — Article 40/2.

Province d'Anvers	fr. 21,347,900
Province de Brabant	23,514,400
Province de Flandre Occidentale	3,525,800
Province de Flandre Orientale	1,864,500
Province de Limbourg	néant
Province de Hainaut	2,151,400
Province de Liège	18,654,715
Province de Luxembourg	6,896,800
Province de Namur	3,391,900

Total . . . fr. 81,347,415

Entreprises de moins de 100,000 francs 45,206,585

Total des engagements . . . fr. 126,554,000

Le crédit demandé pour 1945 était de 128,000,000 de francs.

Le crédit demandé pour 1946 est de 91,000,000 de francs.

Article 40/3. — Voies hydrauliques. — Répartition du crédit.

Province d'ANVERS. — Total des engagements : 75,320,350 francs.

Service de l'Escaut maritime : enlevé pont flottant du canal au sucre, à Anvers : 2,420,000 francs. — Culées du pont sur l'Escaut à Termonde : 7,571,900 francs. — Grande-Nèthe, pont d'Itegem : 932,900 francs. — Pont provisoire de Schoonaerde : 670,700 francs. — Moervaart, culées du pont de Kalve : 916,250 francs. — Idem, pont de Wachtebeke : 527,100 francs. — Idem, pont de Moerbeke-Damme : 630,000 francs. — Idem, pont métallique de Overleide : 605,000 francs. — Idem, ponts de Kalve et Moerbeke-Damme : 660,000 et 605,000 francs. — Dérivation de la Dyle à Malines; reconstruction de trois ponts : 2,231,900 francs. — Renflouement croiseur allemand échoué dans l'Escaut : 1,000,000 de francs.

Canal Albert, Anvers :

Ponts de Wynegem, Massenhoven et Grobbendonck : 1,500,000 francs. — Pont de Geel-Stelen : 1,250,000 francs. — Ecluse de Qwadmechelen (n° 4) : 6,687,900 francs. — Idem : 2,491,000 francs. — Pont provisoire de Mol-Donck : 800,000 francs. — Canal de Turhout, chemin de halage : 1,230,000 francs. — Ponts à Ekeren et Wilmarsdonck : 996,900 francs. — Pont à Eindhout : 1,000,000 de francs. — Pont provisoire de Massenhoven : 1,396,000 francs. — Pont, porte de Berendrecht : 1,138,900 francs. — Pont provisoire à Dessel : 965,300 francs. — Canal de Hérenthals-Oolen, déblaiement : 6,125,500 francs. — Meuse mitoyenne, remise en état talus à Stockem : 833,500 francs. — Ecluse mitoyenne à Oolen : 1,000,000 de francs. — Pont n° 39 à Meerhout-Veedyck : 3,686,900 fr. — Réparation écluse de Hasselt : 1,323,100 francs. — Ponts provisoires de Sint-Huybrechts, Lille, Neerpelt, Lommel : 1,738,300 francs. — Trois ponts métalliques sur le canal Bocholt-Hérenthals : 853,800 francs. — Ecluses à Genck : 1,950,000 francs.

BRABANT :

Canaux houillers. — Total des engagements : 18,517,800 francs.

Canal de Charleroi, murs de quai à Anderlecht : 1,000,000 de francs. — Canal de Louvain, pont tournant à Battel : 1,800,000 francs. — Equipement mécanique de ce pont : 850,000 francs. — Réparations aux installations portuaires à Bruxelles : 3,077,800 francs. — Canal maritime de Bruxelles; remise en état des berges : 1,000,000 de francs. — Kapellen-op-den-Bosch, reconstruction de murs de quai : 8,040,000 francs. — Canal de Louvain-Dyle, reconstruction du pont-levis à Boortmeerbeek : 2,000,000 de francs.

FLANDRE OCCIDENTALE. — Total des engagements : 368,437,950 francs.

Port de Zeebrugge, tous travaux : 232,101,600 francs. — La reconstruction du môle seule intervient dans cette somme pour 184,000,000 francs. — Port de Nieuport : 2,445,800 francs. — Blankenberghe : 1,453,000 francs. — Bruges, reconstruction du pont sur le Dampoortsluis : 1,750,000 francs. — Port d'Ostende, tous travaux : 94,976,850 francs. — Reconstruction du pont à Dudzele : 1,200,000 francs. — Déblaiement des obstacles sur la digue entre Knokke et Duinbergen : 3,047,500 francs. — Reconstruction brise-lames à Knokke : 2,054,600 francs. — Bruges, reconstruction du pont métallique de Sainte-Catherine : 1,812,600 francs. — Pont de Dudzele, maisons pontières : 700,000 fr. — Equipement du môle, cinq grues : 18,755,000 francs.

FLANDRE ORIENTALE. — Total des engagements : 42,521,040 francs.

Pont provisoire à Adegem : 1,047,000 francs. — Pont de Zomergem : 647,300 francs. — Pont pour piétons à Selzaete : 2,659,600 francs. — Pont à Mariakerke, Lovendegem, Bellem, Moerbrugge et Steenbrugge : 1,347,240 francs. — Ponts métalliques à Selzaete : 808,300 francs. — Déblaiement et réparation écluse de Deinze : 3,337,100 francs. — Construction deux ponts à Ramscappelle et Oostkerke : 2,422,300 francs. — Dérivation de la Lys, construction d'un syphon : 2,246,000 francs. — Canal de Gand-Terneuzen, renflouement de bateaux sombrés : 1,768,000 francs. — Idem, reconstruction écluse Schipdonck : 1,360,000 fr. — Fournitures de bois pour construction de ponts provisoires : 2,100,000 francs. — Démolition du barrage à Balgerhoucke : 2 500,000 francs. — Pont-route

provisoire à Landegem : 1,487,000 francs. — Reconstruction du pont tournant, bassin Sas-Ostende : 3,440,000 francs. — Pont Daelmen à Zomergem : 950,000 fr. — Réparation de digues à Courtrai (Lys) : 3,800,000 francs. — Renouvellement du tablier en bois du pont d'Avelgem : 1,350,000 francs. — Montage pont métallique à Harelbeke : 1,250,000 francs.

SERVICE SPÉCIAL DU BORINAGE. — Total des engagements : 4,969,200 fr.

Pont fixe à Roucourt : 1,037,400 francs. — Déblaiement et reconstruction du pont des Boulevards à Tournai : 748,500 francs. — Construction de murs de quai au Pont à Pont à Tournai : 3,183,300 francs.

SERVICE SPÉCIAL DU CANAL ALBERT ET CANAUX DU LIMBOURG.

Pont provisoire de Vroenhoven : 5,340,000 francs. — Travaux de déblaiement à Hasselt : 3,370,000 francs. — Reconstruction du pont provisoire à Mol-Sluis-Gompel, Olmen et Quaadmehelen-Veldhoven : 3,307,800 francs. — Réparation du pont provisoire de Neerhaeren, Raikem et Boorseme : 800,000 fr. — Canal Dessel-Quaadmehelen et canal vers Beverloo; réparation aux ponts : 1,240,000 francs. — Canal Albert, déblaiement aux ponts : 2,470,000 fr. — Reconstruction du pont provisoire à Briegden : 2,511,000 francs. — Construction d'un pont temporaire à Tournebride : 2,500,000 + 2,790,000 francs. — Batardeaux à Hasselt : 1,560,000 francs. — Construction d'un pont à Vroenhoven : 8,000,000 de francs. — Dragages à Eygenbilsen et Hasselt : 1,000,000 de francs. — Pont provisoire de Lanklaar : 3,632,000 francs. — Pont provisoire, fournitures pour les tabliers du pont : 2,100,000 francs. — Parachèvements, déblaiements des ponts démolis à Hasselt : 3,190,000 francs. — Pont provisoire à Dilsen, Maeseik-Solt, Tongerlo et Beek : 1,800,000 francs. — Etablissements Ducs d'Albe à Canne et Veldwezelt : 1,325,700 francs. — Pont provisoire à Quaadmehelen et Zwartenhoek : 1,768,700 francs. — Consolidation du pont provisoire à Maeseik : 616,000 francs. — Construction de ponts (tabliers métalliques) : 2,000,000 de francs. — Reconstruction partielle du pont pour piétons à Kuringen : 527,700 francs. — Canal Albert, déblaiement du pont provisoire : 906,600 francs. — Construction d'un pont provisoire à Kuringen : 1,470,600 francs.

MEUSE LIÉGEOISE :

Fourniture de poutrelles Grey pour construction de ponts : 5,200,000 francs. — Office de Navigation, travaux pour compte de l'Etat : 10,000,000 de francs. — Remise en état des installations des écluses et barrages de la Meuse : 1,025,000 francs. — Reconstruction du pont de Seraing : 2,562,900 francs. — Canal Albert, montage pont de Marexhe : 1,564,300 francs. — Démontage du pont-rails à Monsin : 950,000 francs. — Reconstruction de murs de quai près de la Société anonyme Electricité du Pays de Liège, à Sclessin : 2,642,200 francs. — Déblaiement du pont de Coronmeuse : 1,635,800 francs. — Reconstruction de supports, pont d'Engis : 564,000 francs. — Remise en état de murs de quai à Renory : 9,466,300 francs. — Meëllons de grès, pont de Hermalle-sur-Huy : 550,000 francs. — Déblaiement du via-luc de Renory : 3,540,000 fr. — Reconstruction de la partie métallique du pont semi-permanent à Seraing : 570,500 francs. — Remise en état de murs de quai, pont Val-Saint-Lambert : 7,690,000 francs. — Reconstruction des piles du pont de Monsin à Liège : 1,521,200 francs. — Reconstruction du tablier du pont provisoire d'Argenteau : 568,600 francs. — Barrage Monsin : 510,900 francs. — Réparation du trottoir surmontant les murs d'eau à Liège : 598,500 francs.

SERVICE DE LA SAMBRE :

Déblaiement de la Sambre au pont-route de Mornimont : 860,000 francs.

SERVICE DE LA MEUSE NAMUROISE :

Reconstruction de murs de quai, port Bon Dieu à Namur : 4,771,500 francs.
— Déblaiement du pont d'Andenne : 4,512,000 + 694,000 francs. — Cintres sur la voûte du pont d'Andenne : 548,000 francs. — Déblaiement et reconstruction de ponts : 550,000 francs. — Réfection de la passe gauche du barrage Maizeret : 764,700 francs. — Déblaiement du pont d'Andenne : 1,000,000 de francs.

Article 40/3. — Récapitulation par services.

Service spécial Escaut-Maritime	fr. 19,320,750
Service spécial canal Albert et canaux province d'Anvers	55,999,600
Canaux houillers	18,517,800
Service de la côte	368,437,950
Bassin fluvial de l'Escaut, 1 ^{re} Direction	34,672,740
Bassin fluvial de l'Escaut, 2 ^e Direction	11,780,100
Service spécial du Borinage	1,037,400
Service spécial canal Albert et canaux du Limbourg	54,227,300
Meuse liégeoise	51,160,200
Service de la Sambre	660,000
Service de la Meuse namuroise	12,840,200
Total	fr. 628,654,040
Entreprises de moins de 500,000 francs	48,556,960
Total des engagements	fr. 677,211,000
Crédit demandé pour 1945.	fr. 687,000,000
Crédit demandé pour 1946.	300,000,000

Récapitulation par province.

Province d'Anvers	fr. 75,320,350
Province de Brabant	18,517,800
Province de Flandre Occidentale	368,437,950
Province de Flandre Orientale	42,521,040
Province de Limbourg	54,227,300
Province de Hainaut	4,969,200
Province de Liège	51,160,200
Province de Luxembourg	néant
Province de Namur.	13,500,200
Total	fr. 628,654,040
Entreprises de moins de 500,000 francs	48,556,960
Total des sommes engagées	fr. 677,211,000
Montant du crédit pour 1945	fr. 687,000,000
Montant du crédit pour 1946	300,000,000

Article 41. — Administrations subordonnées.**TRAVAUX :**

Réparation du matériel de sauvetage à Zeebrugge : 75,000 francs. — Canal Louvain-Dyle, maisons pontières : 400,000 francs. — Ostende, réparations au hangar communal : 1,250,000 francs. — Construction de la minque d'Ostende: 5,500,000 francs. — Ville d'Anvers, réparations au port : 64,000,000 de francs. — Ville de Gand, réparations au port : 20,555,000 francs.

Travaux divers : 5,120,000 francs.

Total des engagements : 97,400,000 francs.

Crédit demandé pour 1945 : 100,000,000 de francs.

Crédit demandé pour 1946 : 100,000,000 de francs.

Article 42. — Dépenses résultant des travaux prescrits par les forces expéditionnaires alliées (O. M. A.).**TRAVAUX. — VOIRIE COMMUNALE ET PROVINCIALE :**

Réparation des dégâts dûs au dégel, chemin communal n° 111, à Meise fr.	134,000
Waanrode. — Réparation des dégâts dûs au trafic militaire, chemin communal n° 244	181,300
Spa. — Réparation des dégradations au chemin vicinal n° 106	252,300
Wavre-Notre-Dame. — Réparation des dégâts dûs au dégel, routes nos 40, 43 et 187	101,600
Balen-Neet. — Idem, routes nos 333 et 334	110,400
Namêche. — Idem, routes nos 1, 2, 3 et 4	541,800
Francorchamps. — Réparation route n° 106	131,800
Arbrefontaine. — Réparation route n° 68	214,500
Waismes. — Réparation route n° 1	1,128,900
Lavacherie. — Réparation des dégâts dûs au dégel, chemin communal n° 107	126,600
Lavacherie. — Réparation des dégâts dûs au dégel, chemin communal n° 4	216,000
Réparation des dégâts dûs au dégel, routes de grande communication nos 1 et 12	187,400
Calloo. — Réparation route par suite du trafic militaire	112,500
Hamme. — Dégâts dûs au dégel, routes communales nos 7, 9, 12 et 13	173,000
Réparation des dégâts dûs au dégel, route communale n° 151	125,900
Recht et Crombaph. — Réparation route par suite du trafic militaire	923,500
Bazel et Rupelmonde. — Idem, routes communales nos 8 et 1.	249,600
Meldert. — Réparation par suite du trafic militaire, routes communales nos 1 et 5	348,820
Réparation idem routes nos 251/1, 245/2 et 131/10	142,200
Beveren-Waes. — Idem, routes communales nos 26, 4 et 9	290,700

SERVICE DES ROUTES. — PROVINCE DE BRABANT :

Réparation des dégâts dûs au dégel, 4 ^e et 7 ^e lots fr.	407,700
---	---------

SERVICE DES ROUTES. — FLANDRE OCCIDENTALE :

Réparation de la route militaire n° 66, Turnhout-Lichtervelde et Thielt-Aerschot fr.	310,200
--	---------

SERVICE DES ROUTES. — FLANDRE ORIENTALE :

Réparation des dégâts dûs au dégel et au trafic militaire, routes 8 ^e et 2 ^e lots fr.	1,600,200
Routes Bruxelles-Ostende et Tilbourg-Lille, idem	112,400

SERVICE DES ROUTES. — PROVINCE DE HAINAUT :

Réfection de la chaussée section Presles-Châtelet fr.	138,300
Route n° 8, section Ath-Leuze : construction d'empierrement.	139,200

SERVICE DES ROUTES. — PROVINCE DE LUXEMBOURG :

Réfection des dégâts dûs au dégel et au trafic militaire, route n° 34, section Bastogne-Longchamps fr.	2,224,600
Idem, routes nos 26, 28, section frontière française, à Menuchet.	508,000

SERVICE DES ROUTES. — PROVINCE DE LIÈGE :

Travaux d'entretien et service d'hiver, 9 ^e section fr.	625,000
Réparation des dégâts dûs au dégel et au trafic militaire, route n° 15, section Chênée-Aywaille	1,490,900
Travaux de réfection, route n° 40, section Braives-Moche . .	700,000

SERVICE DES ROUTES. — PROVINCE DE NAMUR :

Réparation des dégâts route n° 36, Ciney-Dinant fr.	161,000
Idem, route n° 38, section Pessoux-Méan	3,747,000
Idem, route n° 22	1,135,900
Idem, route n° 36, section Ciney-Dinant	962,000
Route n° 5, Charleroi-Rocroy	1,946,700
Réparations dégâts dûs au dégel, 4 ^e district	1,577,500
Idem, routes nos 17, 36 et 47	762,400
Idem, route n° 21	900,000
Idem, route n° 51, Namur—Bois-de-Villers	344,900
Réparation routes nos 4 et 21, Namur-Ernage et Sauvenière-Fleurus	3,431,900

Récapitulation.

Voirie communale et provinciale	fr.	6,312,520
Service des routes. — Province de Brabant		407,700
Service des routes. — Province de Flandre Occidentale		310,200
Service des routes. — Province de Flandre Orientale		1,712,600
Service des routes. — Province de Hainaut		277,500
Service des routes. — Province de Luxembourg		2,732,600
Service des routes. — Province de Liège		2,815,900
Service des routes. — Province de Namur		14,969,300

Total . . . fr. 29,537,320

Entreprises de moins de 100,000 francs 8,862,680

Total des engagements . . . fr. 38,400,000

Crédit de 1945 fr. 60,000,000

Crédit de 1946 néant

Remarque : L'article 42, primitivement fixé à 60 millions, avait été porté à 300 millions de francs; il est relatif aux travaux effectués à la demande des Forces expéditionnaires alliées et non susceptibles d'être pris en charge par l'O.M.A. (Office d'Aide Mutuelle).

Cet organisme a néanmoins financé d'importants travaux de l'espèce, dont il a contesté ensuite devoir supporter la dépense, se réservant de demander le remboursement des paiements effectués. Le supplément de crédit de 240 millions a été prévu pour permettre éventuellement ce remboursement. Mais la question étant toujours en suspens, le supplément de crédit de 240 millions n'est pas repris au tableau ci-dessus.

Article 48. — Direction générale des travaux communaux.

Construction de pavillons et réparations sommaires aux habitations sinistrées :

Province d'Anvers	fr.	150,540,000
Province de Brabant		15,615,000
Province de Flandre Occidentale		22,243,000
Province de Flandre Orientale		36,721,000
Province de Hainaut		38,556,000
Province de Limbourg		10,495,000
Province de Luxembourg		433,010,000
Province de Liège		463,300,000
Province de Namur		4,811,000

Total . . . fr. 1,175,285,000

Service des pavillons. — Travaux exécutés directement par l'Etat fr. 96,541,000

Aucune répartition par province n'a été établie pour ce crédit.

Crédit réservé aux variations de prix des matériaux, etc. . 7,174,000

Total des engagements . . . fr. 1,279,000,000

Montant du crédit demandé pour 1945 fr. 1,300,000,000
 Pour 1946, ce poste a été transféré au Ministère de la Reconstruction.

Article 49. — Construction de baraquements pour domaine public et travaux de déblaiement (terrains privés).

Répartition par province.

Province d'Anvers	fr. 101,468,000
Province de Brabant	41,205,000
Province de Flandre Occidentale	16,804,000
Province de Flandre Orientale	11,100,000
Province de Hainaut	27,228,000
Province de Limbourg	2,355,000
Province de Luxembourg	250,300,000
Province de Liège	202,540,000
Province de Namur	2,000,000
Total	fr. 665,000,000

Montant du crédit pour 1945 fr. 665,000,000

Montant du crédit demandé pour 1946 550,000,000

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES ARTICLES 40/1, 40/2, 40/3, 41, 42, 48 et 49.

PROVINCE D'ANVERS :

Article 40/1. — Routes	fr. 2,915,950
Article 40/2. — Bâtiments	21,347,900
Article 40/3. — Voies hydrauliques	75,320,350
Article 41. — Administrations subordonnées	64,000,000
Article 42. — Voirie communale et provinciale	
Article 48. — Construction de pavillons	150,540,000
Article 49. — Baraquements pour domaine public et travaux de déblaiement (terrains privés)	101,468,000
Total des engagements	fr. 415,592,200

PROVINCE DE BRABANT :

Article 40/1. — Routes	fr. 8,344,450
Article 40/2. — Bâtiments	23,514,400
Article 40/3. — Voies hydrauliques	18,517,800
Article 41. — Administrations subordonnées	400,000
Article 42. — Voirie communale et provinciale	407,700
Article 48. — Constructions de pavillons	15,615,000
Article 49. — Baraquements pour domaine public, etc.	41,205,000
Total des engagements	fr. 108,004,350

PROVINCE DE FLANDRE OCCIDENTALE :

Article 40/1. — Routes	fr. 9,037,300
Article 40/2. — Bâtiments	3,525,800
Article 40/3. — Voies hydrauliques	368,437,950
Article 41. — Administrations subordonnées	5,500,000
Article 42. — Voirie communale et provinciale	310,200
Article 48. — Constructions de pavillons	22,243,000
Article 49. — Baraquements, etc.	16,804,000
Total des engagements	fr. 427,108,250

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE :

Article 40/1. — Routes	fr. 6,783,900
Article 40/2. — Bâtiments	1,864,500
Article 40/3. — Voies hydrauliques	43,269,540
Article 41. — Administrations subordonnées	20,555,000
Article 42. — Voirie communale et provinciale	1,721,000
Article 48. — Construction de pavillons	36,721,000
Article 49. — Baraquements, etc.	11,100,000
Total des engagements	fr. 122,006,540

PROVINCE DE HAINAUT :

Article 40/1. — Routes	fr. 9,457,450
Article 40/2. — Bâtiments	2,151,400
Article 40/3. — Voies hydrauliques	4,969,200
Article 41. — Administrations subordonnées	—
Article 42. — Voirie communale et provinciale	277,500
Article 48. — Construction de pavillons	38,556,000
Article 49. — Baraquements, etc.	27,228,000
Total des engagements	fr. 82,639,550

PROVINCE DE LIÈGE :

Article 40/1. — Routes	fr. 3,934,400
Article 40/2. — Bâtiments	18,654,715
Article 40/3. — Voies hydrauliques	51,160,200
Article 41. — Administrations subordonnées	—
Article 42. — Voirie communale et provinciale	2,815,900
Article 48. — Construction de pavillons	463,300,000
Article 49. — Baraquements, etc.	202,540,000
Total des engagements	fr. 742,605,215

PROVINCE DE LUXEMBOURG :

Article 40/1. — Routes	fr.	8,439,850
Article 40/2. — Bâtiments		6,890,800
Article 40/3. — Voies hydrauliques		—
Article 41. — Administrations subordonnées		—
Article 42. — Voirie communale et provinciale		2,732,600
Article 48. — Construction de pavillons		433,010,000
Article 49. — Baraquements, etc.		260,300,000
Total des engagements		fr. 711,373,250

PROVINCE DE LIMBOURG :

Article 40/1. — Routes	fr.	144,000
Article 40/2. — Bâtiments		—
Article 40/3. — Voies hydrauliques		54,227,300
Article 41. — Administrations subordonnées		—
Article 42. — Voirie communale et provinciale		—
Article 48. — Construction de pavillons		10,495,000
Article 49. — Baraquements, etc.		2,355,000
Total des engagements		fr. 67,221,300

PROVINCE DE NAMUR :

Article 40/1. — Routes	fr.	12,455,800
Article 40/2. — Bâtiments		3,391,900
Article 40/3. — Voies hydrauliques		13,500,200
Article 41. — Administrations subordonnées		—
Article 42. — Voirie communale et provinciale		14,969,300
Article 48. — Construction de pavillons		4,811,000
Article 49. — Baraquements, etc.		2,000,000
Total des engagements		fr. 51,128,200

Les répartitions données ci-dessus ne le sont qu'à titre indicatif; il est, en effet, des sommes importantes qui ne peuvent être réparties par province. C'est le cas notamment pour la somme de 96,541,000 francs, dépensée par le service des pavillons exécutés par l'Etat; pour celle de 7,174,000 francs, crédits réservés aux fluctuations de prix.

Il en est de même pour les petites entreprises, dont des sommes très importantes ne sont pas réparties, soit pour les routes : 9,474,900 francs; pour les bâtiments : 45,206,585 francs; pour les voies hydrauliques : 48,556,960 francs, et pour la voirie communale et provinciale : 8,862,680 francs.

Les renseignements donnés ci-dessus permettront aux membres de la Haute-Assemblée de se rendre compte de la tâche immense accomplie par le Département des Travaux Publics dans l'ensemble du pays, pendant l'année 1945.

Les crédits comparés de 1945 et de 1946.

Les dépenses ordinaires pour 1945 étaient estimées à 690,556,125 francs. En 1946, elles sont de 1,013,250,225 francs, soit une augmentation de 322,694,100 francs. La revision des barèmes constitue la cause principale de cette augmentation.

Les dépenses exceptionnelles pour 1945 étaient estimées à 21,760,000 francs. Pour 1946, elles sont de 25,210,000 francs, soit une augmentation de 3,450,000 francs. De cette augmentation, 2 millions vont à l'Exposition de l'Urbanisme et le surplus à l'achat de mobiliers et de matériel pour la gendarmerie.

Les dépenses résultant de la guerre (dépenses réellement engagées), à charge du Ministère des Travaux Publics pour 1945, ont été de 2,972,582,900 francs; pour 1946, elles sont estimées à 1,213,000,000 de francs, soit en moins : 1,759,582,900 francs.

Les plus importants crédits pour dommages de guerre, qui sont en diminution, sont les suivants :

Bâtiments : 1945 : 128 millions; 1946 : 91 millions; en moins : 35 millions.

Voies hydrauliques : 1945 : 687 millions; 1946 : 300 millions; en moins : 387 millions.

Dommages de guerre, provinces et communes : 1945 : 665 millions; 1946 : 550 millions; en moins : 115 millions.

Le crédit de 1,300,000,000 de francs pour sinistrés a été transféré au Ministère de la Reconstruction.

Celui pour les routes est augmenté de 71 millions et celui pour les administrations subordonnées n'est pas modifié.

Si nous ajoutons au crédit prévu pour 1946, soit 1,213,000,000 de francs, celui de 1,300,000,000 de francs transféré au Ministère de la Reconstruction, nous avons un total de 2,513,000,000 de francs, soit une diminution sur les dépenses engagées en 1945 de 459,582,900 francs, somme de laquelle il faut déduire 71 millions, représentant l'augmentation du crédit pour les routes; nous trouvons ainsi une diminution réelle de 388,582,900 francs.

Les besoins du pays en matière de travaux publics sont immenses; ils devront être répartis sur de nombreux exercices. Il est cependant indispensable que le Département ne perde pas de vue que les réparations dues aux dommages de guerre doivent avoir la priorité sur toutes les autres considérations.

L'auto-route de Bruxelles-Ostende.

Il est incontestable que la première préoccupation du Département et des pouvoirs publics doit être de réparer en *tout premier lieu* les dégâts de la guerre aux biens publics et privés et de consacrer les sommes les plus importantes à la construction de maisons préfabriquées, à la restauration des habitations, à la réfection des routes endommagées par faits de guerre, à la restauration de nos ports côtiers et intérieurs, etc., plutôt qu'à des travaux somptuaires ou dont l'urgence n'est pas démontrée.

Notre attention a été attirée sur la note suivante, parue dans le « Rapport sur l'activité de la Direction générale des routes pendant l'année 1945 », où il est dit :

« On prépare les projets de continuation de l'auto-route Bruxelles-Ostende, tout au moins entre Ostende et la région gantoise. »

Et nous avons posé la question suivante à M. le Ministre :

« Monsieur le Ministre voudrait-il nous dire :

» 1^o ce qu'a coûté à ce jour l'établissement de cette auto-route;

» 2^o les prévisions de dépenses pour la réalisation complète du projet;

3^o les prévisions de dépenses pour la réalisation de la partie destinée à relier Ostende à la région gantoise;

» 4^o s'il n'estime pas que la réalisation de ce projet ne pourra être envisagée : 1^o qu'après que tous les sinistrés auront retrouvé une habitation et auront été indemnisés des pertes et dommages subis; 2^o qu'après que tous les dommages de guerre auront été réparés aux immeubles et biens de l'Etat et particulièrement aux locaux de l'Université de Liège, et qu'après que tous les ponts et les routes auront été reconstruits ou réfectionnés totalement. »

M. le Ministre nous a fait parvenir la réponse suivante :

« 1^o Les travaux exécutés jusqu'à présent à l'auto-route Bruxelles-Ostende donnent lieu aux dépenses ci-après :

» a) Expropriations : 39 millions de francs;

» b) Travaux : 158 millions de francs.

» Total : 197 millions de francs.

» 2^o La réalisation complète de l'auto-route exigerait une dépense complémentaire de 1,200,000,000 de francs.

» 3^o Pour achever complètement la section Ostende-Gand, la dépense est estimée à environ 360 millions de francs.

» 4^o C'est en tenant compte de la situation actuelle qu'il a été décidé qu'aucun crédit ne sera porté au budget de 1946 pour les travaux nouveaux de l'auto-route Bruxelles-Ostende. »

Nous sommes heureux de constater notre accord avec M. le Ministre, afin d'ajourner indéfiniment tous les travaux qui ne sont pas urgents et de voir l'Etat consacrer tous les crédits dont il peut ou pourra disposer pour remettre en premier lieu le pays *tout entier* dans une situation normale, tant au point de vue des routes à réfectionner que des bâtiments à restaurer, ainsi que des ports et réparation de tous les dommages de guerre, sans oublier la chose la plus importante et la plus urgente : régler la situation des sinistrés.

Le pays ne comprendrait pas qu'il n'en fut pas ainsi et l'annonce de travaux non indispensables en ce moment provoquerait un sentiment de révolte chez tous les sacrifiés de la guerre.

Il faudra plusieurs années avant de pouvoir envisager l'exécution de travaux du genre des auto-routes.

La signalisation.

Dans son rapport pour l'année 1945, la Direction générale des routes dit : « On prépare en ce moment même la restauration de la signalisation routière qui a beaucoup souffert sur les routes de l'Etat. » Chacun sait que notre signalisation était très défectueuse, notamment dans les Ardennes.

Nous avons posé la question suivante :

« Monsieur le Ministre voudrait-il nous faire connaître quels sont les projets de son Département pour établir une signalisation parfaite *dans tout le pays* ? »

» Pourrait-il nous dire s'il envisage des réalisations à bref délai et nous communiquer le programme de son Département pour chacune des deux régions du pays ? »

» Pourrait-il aussi nous dire si un plan de réalisation générale a été établi et quelle est la durée prévue pour qu'enfin notre pays ait une signalisation complète et moderne ? »

M. le Ministre nous a répondu :

» Des instructions sont données pour établir des panneaux de préavis à tous les carrefours des routes de l'Etat dans tout le pays.

» L'Administration s'occupe de doter les virages de balises à verres réfléchissants.

» Les adjudications ont eu lieu déjà et certains services disposant de régies exécutent eux-mêmes cette décision.

» Un nouveau signal annonçant la proximité des ponts mobiles a été adopté.

» Les panneaux « triangle renversé » annonçant que la priorité de passage est réservée à la route transversale seront multipliés et la route principale sera dotée d'un signal nouveau indiquant que l'usager de cette route a la priorité au carrefour.

» Un signal annonçant la fin de la limitation de vitesse à la sortie des agglomérations sera institué.

» Le travail de restauration ou de remplacement de tous les signaux de danger, de direction, endommagés ou disparus, est en cours.

» Les traversées de routes par des voies de trams vicinaux seront signalées à l'aide de panneaux « trams » à verres réfléchissants, ou, dans certains cas, de verres rouges.

» Cet ensemble de mesures sera pris progressivement, en tenant compte que certains matériaux font encore défaut.

» Il concerne évidemment l'ensemble du pays, mais ne comprend pas les routes provinciales et communales, dont le Ministre des Travaux Publics n'a pas la gestion.

» Cependant, un projet de loi est actuellement à l'étude au Département pour lui permettre d'intervenir, au besoin d'office, dans les cas où une signalisation impérieusement nécessaire est négligée par le pouvoir compétent, ou encore dans le cas où les signaux placés ne répondent pas aux stipulations générales. »

Nous devons remercier M. le Ministre pour cette réponse vraiment complète, qui satisfera certainement les usagers de la route. Nous devons cependant faire remarquer que nous préfererions pour la signalisation provinciale et

communale, que ce soient les provinces qui aient à assurer l'établissement de cette signalisation sur toute l'étendue de leur territoire. Le système de s'adresser aux communes créera de nombreuses difficultés et dans maints endroits la signalisation sera inexistante comme par le passé.

Cependant, si notre pays veut que le tourisme s'y développe, il faut que les visiteurs y trouvent toutes les facilités désirables et il est incontestable que la signalisation joue un très grand rôle dans ce domaine.

Nous prions M. le Ministre de bien vouloir étudier le problème sous cet angle.

Les ponts et les digues du canal Albert.

Dans le rapport sur le budget des Travaux Publics pour 1940, nous signalions l'émotion ressentie par les membres de la Commission des Travaux Publics à la suite des nombreux accidents qui se sont produits en 1939 et début de 1940, aux digues du canal Albert et à de nombreux ponts qui le franchissent.

Nous demandions que le Parlement soit tenu au courant du résultat des enquêtes menées à ce sujet, que les responsabilités soient nettement établies et que les sanctions soient prises envers les responsables, quels qu'ils soient.

Dans le rapport sur l'activité de la Direction générale des voies hydrauliques pour 1945, il est dit, à propos du canal Albert :

« Réfection et consolidation des écluses de Genk, Hasselt, Diepenbeek et Oolen, *chaque entreprise s'élevant entre 25 et 28 millions*, sommes dépensées en 1945. »

Nous avons rappelé ces faits à M. le Ministre et lui avons demandé s'il voudrait nous dire :

1° S'il est en mesure de répondre à la demande formulée en 1940 par la Commission des Travaux Publics du Sénat, au sujet des responsabilités encourues pour les accidents ci-dessus rappelés;

2° Si les sommes dépensées pour les écluses de Genk, Hasselt, Diepenbeek et Oolen, au total plus de 100 MILLIONS DE FRANCS, ont permis de rétablir une situation solide et permanente à ces ouvrages et si elles sont en relation avec les accidents de 1939 et 1940;

3° Quelles sont les sommes que son Département estime nécessaires pour que *tous les travaux* du canal Albert donnent toutes garanties de sécurité pour l'avenir;

4° S'il n'estime pas devoir constituer lui-même une commission d'enquête à propos des travaux du canal Albert, cette solution lui permettant d'y introduire des membres des deux Chambres législatives et des techniciens éprouvés ?

M. le Ministre nous a répondu :

« L'accident survenu à une des digues du canal Albert a fait l'objet d'une enquête de la part d'une commission qui fut instituée à cette fin et qui avait déposé son rapport sur le Bureau de la Chambre des Représentants peu de jours avant que la guerre n'éclatât en Belgique.

» D'autre part, les accidents survenus aux ponts soudés ont fait l'objet d'enquêtes judiciaires et autres qui ne sont pas terminées à ce jour.

» Enfin, les dégâts causés aux écluses du canal Albert, qui ont souffert lors des événements de 1940 et lors de la retraite allemande, ne pouvaient être estimés exactement lorsque les écluses étaient encore en eau.

» Il ne peut être répondu d'une façon précise au 3^o de la question relativement aux sommes estimées nécessaires par le Département pour que les travaux du canal Albert donnent toute garantie de sécurité pour l'avenir.

» Ces renseignements pourront être donnés dans quelques semaines, lorsque l'examen, actuellement en cours, des dégâts subis par les écluses sera plus avancé.

» M. Brunfaut, membre de la Chambre des Représentants, a introduit une proposition tendant à instituer une enquête parlementaire sur les accidents survenus au cours de l'établissement du canal Albert.

» Cette proposition a été prise en considération par la Chambre.

» D'autre part, dès mon arrivée au Département, j'ai manifesté l'intention de faire toute la lumière sur cette question.

» A la date du 25 mai, j'ai pris la décision de confier au Conseil des Ponts et Chaussées, le soin de mener une enquête d'ensemble relative au canal Albert.

» Bien entendu, le Conseil des Ponts et Chaussées pourra faire appel, s'il le juge nécessaire, à des compétences choisies dans l'Administration ou en dehors de l'Administration, à titre de conseil.

» Cette enquête, menée objectivement avec la volonté de faire la lumière sur cette question, d'établir toutes les responsabilités avec le seul souci de la vérité, constituera une solution de dignité.

» Dans ce sens et quelles qu'en soient les conclusions, elle ne pourra que rehausser le prestige du corps des Ponts et Chaussées et être la source pour celui-ci d'enseignements fructueux.

» Elle constituera un avis qui sera soumis à l'appréciation de la Commission parlementaire.

» Le Conseil des Ponts et Chaussées s'est réuni une première fois à ce propos. Néanmoins, à son avis, avant de pouvoir fixer un délai précis à cette enquête, il faudra attendre les nominations aux fonctions générales des Ponts et Chaussées, nominations imminentes et qui renouvelleront une grande partie du Conseil.

» Je puis cependant estimer à environ six mois ce délai. »

De cette réponse du Ministre, nous croyons pouvoir conclure qu'il accepte la constitution d'une commission parlementaire d'enquête (Chambre et Sénat) et que nous connaîtrons prochainement les conclusions qui seront apportées.

Nous faisons crédit en cette matière à M. le Ministre pour éclairer la Haute-Assemblée et pour prendre les mesures qui s'imposeront, afin d'éviter le renouvellement de faits aussi graves.

L'équilibre linguistique.

Nous avons posé à M. le Ministre la question suivante :

« La loi du 28 juin 1932 sur l'emploi des langues en matière administrative, stipule en son article 9, paragraphe 4 : « Pour les administrations centrales de l'Etat, il sera observé *un juste équilibre* dans le nombre d'emplois réservés aux candidats de chaque groupe linguistique. »

» Monsieur le Ministre voudrait-il nous dire :

» 1^o Combien de fonctionnaires sont inscrits au rôle français d'une part et au rôle flamand, d'autre part, *pour chaque cadre prévu* :

» a) à l'Administration centrale;

» b) au service d'exécution;

» c) au service intérieur ?

» 2° Combien de fonctionnaires sont inscrits au rôle français et fonctionnent dans la région flamande; combien de fonctionnaires sont inscrits au rôle flamand et fonctionnent dans la région wallonne ?

» Monsieur le Ministre voudrait-il nous dire quelles sont les mesures prises par son Département pour que le *juste équilibre* prévu par la loi soit respecté et appliqué intégralement ? »

M. le Ministre nous a répondu :

« Au total, à l'Administration centrale, nous avons 38 fonctionnaires du rôle flamand et 56 du rôle français. Au service d'exécution, 130 du rôle français et 122 du rôle flamand.

» Je ne manquerai pas personnellement de tenir la main à ce que l'équilibre linguistique soit réalisé et plus particulièrement en ce qui concerne les fonctions générales.

» Les propositions de nominations que je retiens actuellement tiennent rigoureusement compte de ce facteur.

» En ce qui concerne la deuxième partie de votre première question, deux fonctionnaires inscrits au rôle flamand fonctionnent dans la région wallonne. Il s'agit de M. 't Jampens, H., ingénieur principal, chef de service au groupe de district de Marche, et de M. De Clercq, J., ingénieur principal, chargé de la direction du service de la Vesdre. Aucun fonctionnaire du rôle français ne fonctionne dans la région flamande. »

Précisant la situation *dans les cadres supérieurs*, M. le Ministre nous a fait parvenir à notre demande, le complément de réponse suivant :

Ministère des Travaux Publics.

Rôle linguistique. — Situation actuelle dans les grades supérieurs.

GRADE	CADRE	EFFECTIF	
		Rôle français	Rôle néerlandais
I. — ADMINISTRATION CENTRALE.			
Secrétaire général	I	—	I
Directeur général	6	2	2
Inspecteur général	5	I	5
Ingénieur en chef-Directeur	II	2 2 f. f.	6 5 f. f.
Ingénieur et Ingénieur principal	15	5	4
Directeur au Service technique.	2	I	I
Ingénieur au Service technique	6	3	3
Directeur	12	7	3
Sous-Directeur	9	2	—
Chef de bureau	21	9	4
Contrôleur principal-Chef de l'Inspection sociale .	I	I	—
Secrétaire d'Administration	2	I	—
Chef traducteur	I	—	I
Directeur des Services techniques (Urbanisme). .	I	—	I
Directeur des Services administratifs (Urbanisme).	I	—	I
2 ^o SERVICES EXTÉRIEURS.			
Administrateur-Inspecteur général des Services ma- ritimes d'Anvers	I	—	I f. f.
Ingénieur en chef-Directeur	21	5 5 f. f.	6 6 f. f. (*)
Ingénieur principal et Ingénieur	65	20	24 (**)
Chef de bureau principal et Chef de bureau . . .	31	3	6
Chef de bureau principal, dessinateur et Chef de bureau dessinateur	22	8	5

(*) Un ingénieur en chef f. f. exerce dans la région wallonne.

(**) Un ingénieur exerce dans la région wallonne.

Ces derniers renseignements sont loin de correspondre avec les premiers donnés à votre rapporteur; le total des fonctionnaires est en réalité de 234 au lieu de 346; le rôle français compte 77 fonctionnaires au lieu de 186 et le rôle flamand 85 au lieu de 160. Il résulte de ces chiffres qu'un nombre très important de postes supérieurs sont vacants et qu'il y a lieu de profiter de la circonstance pour établir *l'équilibre linguistique intégralement*.

M. le Ministre a bien voulu nous informer que la revision des cadres et les promotions qui vont en résulter tiendront compte de la nécessité de respecter la loi linguistique et d'établir l'égalité la plus complète dans les cadres de son Département.

M. le Ministre a encore bien voulu nous faire parvenir le complément d'information suivant :

» Suite à la discussion que nous avons eue ce jour, je vous confirme ce qui suit :

» Pour chacune des Directions générales des voies hydrauliques, des routes, des bâtiments, de l'urbanisme, j'ai proposé et obtenu que le nouveau cadre prévoie deux inspecteurs généraux. Ainsi, dans chaque Direction générale, il y aura un inspecteur général de chaque rôle.

» D'autre part, j'ai retenu des propositions de nomination pour les fonctions générales du Département, qui donneront la composition linguistique suivante :

» Secrétaire général, déjà en fonctions rôle flamand.

» Directeur d'administration des Affaires générales (proposition de nomination) rôle français.

» *Direction générale des voies hydrauliques* (proposition de nomination) :

» Directeur général rôle français.

» Un Inspecteur général rôle flamand.

» Un Inspecteur général rôle français.

» *Direction générale des routes* (proposition de nomination) :

» Directeur général rôle flamand.

» Un Inspecteur général rôle français.

» Un Inspecteur général (déjà en fonctions) rôle flamand.

» *Direction générale des bâtiments* (proposition de nomination) :

» Directeur général rôle flamand.

» Un Inspecteur général rôle flamand.

» Un Inspecteur général rôle français.

» *Direction générale de l'urbanisme* (déjà en fonctions) :

» Directeur général rôle français.

» Un Inspecteur général rôle flamand.

» Reste à nommer un Inspecteur général du rôle français.

» Ainsi, lorsque ces propositions de nomination qui sont toutes actuellement soumises, sauf la dernière, à la signature du Régent, seront signées, il y aura parmi les fonctionnaires généraux :

» sept du rôle français,

» sept du rôle flamand,

ce qui établira un complet équilibre linguistique.

» Il restera encore une fonction générale à déterminer, c'est celle de l'Office d'Electricité et d'Electromécanique, dont le titulaire actuel sera mis à la pension à la fin du mois de juillet et pour laquelle il n'y a pas encore de candidature retenue et dont on ne sait donc pas prévoir de quel rôle linguistique sera ce fonctionnaire. »

Les membres du Sénat enregistreront certainement avec la plus vive satisfaction l'esprit de justice qui anime M. le Ministre et le féliciteront, s'il réalise son projet, d'apporter l'apaisement auprès des fonctionnaires de son Département qui bénéficieront de son bon esprit de compréhension.

Dans le même ordre d'idées, nous avons encore posé la question suivante à M. le Ministre :

« A) Comment sont composés, du point de vue linguistique, les jurys d'examen chargés de faire subir les épreuves aux candidats qui désirent entrer à son Département en qualité de fonctionnaires ?

» Voudrait-il nous dire s'il y a un jury spécialement désigné pour chaque groupe linguistique et si les membres de ces jurys sont choisis uniquement dans le groupe linguistique auquel le candidat désire être rattaché ?

» B) Voudrait-il nous donner la composition du jury qui a fonctionné en 1946, pour chaque groupe linguistique, et nous dire si l'esprit de la loi du 28 juin 1932 a bien été respecté dans les deux groupes linguistiques ?

» C) Dans la négative, nous dire les mesures qu'il compte prendre pour qu'un juste équilibre soit établi et pour que toute idée de favoritisme linguistique puisse être écartée ? »

M. le Ministre nous a fait savoir qu'il transmettait notre question au Secrétariat permanent du recrutement et celui-ci nous a fait parvenir la réponse suivante :

« Les candidats désireux d'entrer au Département des Travaux Publics choisissent la langue de leurs épreuves et, partant, le rôle linguistique sur lequel ils veulent éventuellement être classés.

» D'après le choix, ils sont examinés par un jury dont les membres ont la connaissance du français ou par un jury dont les membres ont celle du néerlandais.

» Chacun des deux jurys se compose de fonctionnaires et de professeurs (art. 39, 42 et 43 du statut des agents de l'Etat).

» Le secrétaire permanent au recrutement, lequel est bilingue, préside de droit les deux jurys et se sert, dans l'un, du français, dans l'autre, du néerlandais.

» Ses assesseurs-fonctionnaires sont proposés par le Département et agréés par l'Office de recrutement, ceux ayant une culture française pour faire partie du jury de langue française, ceux ayant une culture néerlandaise pour être membres de l'autre jury.

» Quant aux assesseurs-professeurs, ils sont, pour chaque jury, choisis directement par le secrétaire permanent au recrutement, qui décide d'après la langue de leur enseignement.

» Il arrive que, tant des fonctionnaires que des professeurs, ont une connaissance approfondie aussi bien de l'une que de l'autre langue.

» Ils sont accueillis avec empressement à la fois dans l'un et l'autre jury, car l'intervention, de part et d'autre, du même examinateur, a l'avantage de mieux faire apprécier deux séries de candidats d'après une commune mesure.

» Les quatre arrêtés ci-joints montrent quelle a été la composition des jurys qui ont terminé ou commencé leurs opérations d'examen en 1946. Deux d'entre-eux n'ont formé que des jurys français, les emplois vacants à attribuer ne relevant que du rôle français.

» L'esprit de la loi du 6 juin 1932 a été scrupuleusement respecté dans les deux espèces de jurys : le secrétaire permanent au recrutement, qui les a présidés, s'en porte garant. Aucun favoritisme d'ordre linguistique ne serait d'ailleurs possible, attendu que le programme des examens indique, pour chaque rôle linguistique, le nombre des emplois à conférer. Il s'ensuit qu'il ne servirait à rien de défavoriser un candidat wallon ou un candidat flamand, puisque son échec n'augmenterait pas les possibilités ou les chances d'admission des candidats parlant l'autre langue. L'insuccès d'un candidat wallon ne peut profiter qu'à un autre candidat wallon, l'insuccès d'un candidat flamand qu'à un autre candidat flamand. »

M. le Secrétaire permanent au recrutement joint à sa réponse la composition des jurys d'examens pour 1946. Nous ne la publierons pas, nous bornant à constater qu'il y a de nombreux membres du jury français qui sont des fonctionnaires ou des professeurs flamands. Nous ne voulons pas mettre en doute leur bonne foi ni leur compétence, car là n'est pas la question que nous avons à examiner.

Il y a une loi linguistique qui doit être appliquée et respectée et nous constatons qu'elle ne l'est pas. Il faut remédier à cette situation. *La loi doit être appliquée intégralement.*

Les considérations de M. le Secrétaire permanent n'ont absolument aucune valeur du point de vue de la loi. Si sa thèse était admise, il ne devrait y avoir qu'un seul jury, puisque ce serait certainement la meilleure façon d'avoir comme il le dit : « l'avantage de mieux faire apprécier de part et d'autre, deux séries de candidats par le même examinateur, donc d'après une commune mesure. »

Je ne puis admettre non plus *que ce soit une commune mesure*. En effet, chacun examine les problèmes suivant ses conceptions, qui souvent sont différentes d'une région linguistique à une autre et, conséquemment, les appréciations sont différentes.

Votre rapporteur pense qu'il y a lieu pour le Comité permanent de constituer les jurys d'examens de membres relevant uniquement de la région linguistique des candidats.

Malgré l'argument que c'est un autre candidat de la région linguistique qui pourrait bénéficier d'une mesure de faveur éventuelle, il pense qu'il vaut mieux, dans l'intérêt de tous et pour éviter les suspicions, de s'en tenir à la stricte observance de la loi, qui veut que les candidats soient examinés par des jurys de leur région linguistique.

La sécurité des routes.

Comme lors de ses précédents rapports, votre rapporteur aurait voulu entretenir le Sénat du problème de la sécurité des routes.

Malheureusement, ce rapport déjà trop long en raison des graves questions qui ont dû être examinées, l'oblige à donner, sans les commenter, les desiderata de la Ligue pour la sécurité des routes.

« 1. La Ligue demande la prise effective en considération dans les programmes de travaux (travaux nouveaux et restauration) de voirie et de ponts, des besoins de la circulation pédestre, comme de la sécurité. Elle se traduira, notamment, par l'établissement *de trottoirs ou accotements surélevés*, conçus aux largeurs voulues pour que les piétons puissent circuler et se croiser commodément, et par l'érection dans les chaussées larges et les carrefours, *de refuges*, réduisant les risques de la traversée.

» Il serait fort à souhaiter aussi que les voies pédestres d'évitement vinssent, aux alentours des villes et dans les régions touristiques, supprimer l'obligation pour les piétons de suivre des grand'routes trop dangereuses.

» Les trottoirs des villes devraient, d'autre part, être débarrassés le plus vite possible des poteaux ou édicules qui les encombrent et étranglent l'aire utilisable. Les poteaux de signalisation pourraient maintes fois être remplacés par des dispositifs attachés aux maisons.

» 2. *La réforme de la réglementation*, établie sous l'influence de tendances pratiquement exclusive, à favoriser la vitesse, la réglementation, est loin d'assurer la sécurité et ne tient aucun compte des besoins des piétons. Il serait entre autre souhaitable : a) de réduire fortement la vitesse des véhicules. Les excès de vitesse sont à l'origine de l'insécurité et des inconvénients extrêmes pour les piétons; b) d'affirmer et d'organiser le droit de *traversée* des chaussées de manière que celle-ci ne soit pas plus dangereuse que l'inévitable. C'est le cas de réitérer aussi la notion du caractère très différent de la chaussée comparativement au trottoir ou à l'accotement : tandis que la chaussée *est ininterrompue*, conduit partout sans qu'il soit besoin de la quitter, bref, remplit intégralement la mission de la route, le trottoir s'arrête à tous les coins de rue, est constamment coupé, ne permet pas de faire une course sans traverser, c'est-à-dire emprunter la chaussée à tout moment. La situation n'est donc nullement équivalente entre le conducteur, qui dispose de la chaussée, et le piéton, à qui il n'est laissé qu'un accessoire, limité et interrompu, de la chaussée. Il est donc primordial que la traversée du piéton par la chaussée soit corroborée par des obligations de prudence et de ralentissement chez le conducteur de véhicule, sinon le piéton serait de fait privé de la possibilité de circuler.

» 3. Nous souhaiterions enfin voir instituer l'assurance obligatoire des véhicules contre les accidents qu'ils produisent sur la route.

» Mais nous signalons l'importance capitale, dans un régime d'assurance, d'une équitable définition de la responsabilité. La vitesse est à l'origine du danger et elle doit être un fondement de la responsabilité. Autrement, il y a risque que les responsabilités soient déplacées et que les piétons, par l'effet de la trop unilatérale réglementation en vigueur, soient traités en auteurs d'accidents dont ils ne sont que les victimes. »

Ajoutons un simple vœu à ceux de la Ligue : C'est que l'éducation de la population se fasse partout, car il y a en notre pays beaucoup de manque de fair-play vis-à-vis les uns des autres. Le respect des droits de chacun améliorera certainement la situation et l'éducation devrait commencer à l'école dans ce domaine, comme dans d'autres.

Les visites de la Commission.

Reprenant la coutume d'avant-guerre de visiter certaines régions du pays pour se rendre compte de l'avancement et de l'exécution des travaux y entrepris, ainsi que des demandes et des nécessités de travaux qui s'imposent, votre Commission a, au cours de cette année, effectué deux visites.

La première a été consacrée à la visite de certains travaux à Liège et dans les Ardennes.

La visite des bâtiments de l'Université de Liège a plongé tous les membres de votre Commission dans la plus grande consternation en présence des dégâts immenses subis par cet important établissement de l'Etat et surtout en constatant la lenteur avec laquelle les travaux avancent.

Touchés de plein fouet *par vingt-deux bombes*, les bâtiments universitaires ont encore souffert des engins explosés dans les abords immédiats. On s'y promène sur les tas de ferrailles. Tous les laboratoires ont été endommagés. Dans les locaux de la Faculté des sciences, une bombe est tombée sans exploser; les Allemands, qui avaient installés des batteries de D.C.A. sur les toits, la firent sauter sans aucune précaution. Le bâtiment du génie civil n'est plus qu'une ruine. Des charpentes nues, des plafonds dont il ne reste que les poutrelles, des débris de fenêtres, de portes, de murailles, sont les choses que l'on rencontre encore partout, dix-huit mois après la libération, dans un établissement qui doit recevoir une jeunesse studieuse. Des locaux sans vitres, sans chauffage, sans mobilier, ni aucun des accessoires nécessaires à l'enseignement supérieur qui doit s'y donner, tels sont les outils que l'Etat donne à un de ses établissements les plus renommés et les plus connus dans le monde, pour la supériorité de son enseignement.

Voulant connaître les raisons de cette situation regrettable, nous avons posé la question suivante à M. le Ministre :

« Si nous sommes bien informés, les travaux exécutés à l'Université de Liège et ceux restant à mettre en adjudication se montent :

» A) Travaux terminés ou en cours d'exécution . . . fr.	10,735,772
» B) Propositions en adjudications	6,989,882
» C) Propositions en cours d'élaboration	10,920,000
» D) Propositions à suivre	3,600,000
» Total . . . fr.	32,245,654

» Monsieur le Ministre reconnaît certainement l'urgence qu'il y a de mettre notre établissement universitaire en mesure d'assurer l'enseignement complet et requis par les nombreux étudiants qui suivent les cours à cet établissement de renommée mondiale.

» Voudrait-il avoir l'obligeance de nous dire s'il compte inscrire les crédits nécessaires pour terminer *tous les travaux* au cours des années 1946 et, si besoin en est, en 1947, au plus tard ? »

L'honorable Ministre nous a répondu en ces termes :

« La dépense totale à faire pour les travaux de restauration des bâtiments universitaires de Val-Benoit est de l'ordre de 75 millions.

» Les prévisions budgétaires sont telles qu'un total de réparations d'environ 31 millions pourra être exécuté cette année.

» Il restera donc des restaurations pour un total de 44 millions à effectuer par la suite et on peut espérer que la situation économique générale et les prévisions budgétaires seront telles que ces restaurations pourront être exécutées l'année prochaine.

» Je m'efforcerai de réaliser le maximum dans ce domaine, car je considère que la remise en état des bâtiments du Val-Benoît revêt un caractère général tel qu'elle mérite une priorité. »

Nous remercions très vivement M. le Ministre de l'assurance qu'il nous donne que la priorité sera accordée pour la restauration des bâtiments de l'Université de Liège. Tous les amis de la science et du bon renom de notre pays en seront très heureux.

Notre Université aura malgré tout été privée de l'utilisation de ses installations pendant de très nombreuses années et le préjudice subi aura été incalculable. Nous soulignons avec la plus vive satisfaction que cette situation prendra bientôt fin.

Il importe, selon nous, qu'avant de parler d'entreprises nouvelles et de la construction d'autostrades, que les plaies de la guerre soient complètement fermées et que notre population puisse bénéficier de l'enseignement intégral d'un établissement qui a fait dans le passé la gloire et la renommée de la Wallonie et du pays entier.

Nous sommes particulièrement heureux de constater notre communion de pensée avec M. le Ministre sur l'importance et l'urgence qu'il y a de donner rapide satisfaction aux administrateurs de cet établissement.

La Commission a attiré l'attention de MM. les fonctionnaires sur l'urgence qu'il y avait à réparer les routes de l'Etat, qui sont dans un état déplorable dans toute la région liégeoise. Le quai de Rome et la route de Liège à Flémalle ont surtout retenu l'attention des membres de la Commission.

La réfection du mur de quai détérioré par une bombe, doit coûter environ 9 millions; il est question de répartir cette somme sur plusieurs exercices, ce qui est vraiment inadmissible, étant donné les dangers d'inondations que la brèche qui s'y trouve constitue pour la ville de Liège.

L'article 42 du budget de 1946, comportant une somme de 100 millions de francs, peut supporter la dépense prévue et, à son défaut, l'article 46, comportant un crédit de 550 millions, pourrait le faire. Nous insistons très vivement pour que ce travail indiscutablement urgent et relevant des dommages de guerre, soit effectué sans plus aucun retard.

Les membres de votre Commission ont ensuite entendu un exposé complet sur la question des ponts de Liège. M. Goerikx, Directeur général des Ponts et Chaussées, a exposé le plan général de l'Administration pour la reconstruction des ponts. Suivant ce plan, les ponts de Liège seraient tous reconstruits pour 1951. C'est certes là un délai très long, d'autant plus qu'il faut noter que plusieurs ponts provisoires devront subsister de nombreuses années, mais il faut tenir compte du manque de main-d'œuvre, de la rareté des matériaux et de la nécessité de répartir les charges sur un certain nombre d'exercices. Notons aussi que la construction d'un pont sur la Meuse à Liège, coûte entre 50 et 60 millions, qu'un pont provisoire coûte environ 10 millions et les membres de la Haute-Assemblée auront une petite idée des difficultés que rencontre l'Administration pour satisfaire aux demandes qui lui sont adressées.

Les membres de la Commission ont été reçus au Palais provincial par M. le gouverneur de la province de Liège et par M. le Bourgmestre de la ville de Liège. Tous deux ont exprimé les desiderata de la population et insisté vivement pour que la reconstruction des ponts soit poursuivie sans retard, car les communications entre les deux rives de la Meuse sont particulièrement malaisées. Après bientôt deux ans de libération, aucun pont n'est reconstruit dans la région liégeoise, à population très dense, et dont toute la région industrielle est dans une situation particulièrement préjudiciable à l'exercice de l'industrie et du commerce.

La Commission a ensuite visité les travaux exécutés au pont des Grosses-Battes, puis s'est dirigée vers la vallée de l'Ourthe, où elle a examiné la position du futur pont d'Esneux, celle du pont de Chanxhe et les travaux d'amélioration des routes et notamment l'élargissement de la route à hauteur des rochers de Sainte-Anne.

Elle a poursuivi sa visite en se dirigeant vers Laroche, où les difficultés de reconstruction sont particulièrement difficiles, en raison des alignements nouveaux à donner à la voirie, en tenant compte des désirs exprimés par la Commission de l'Urbanisme et de ceux des habitants, désireux de retrouver leur situation ancienne.

La Commission a aussi visité les centres de Houffalize, Saint-Vith et Malmédy et a pu constater l'importance des dommages y causés par la guerre.

Mais la Commission avait surtout pour mission de se rendre compte de l'état des routes, qui furent presque totalement détruites pendant les hostilités. Plus de 220 kilomètres de routes sont à reconstruire, rien que dans ce secteur. Des progrès sérieux sont déjà réalisés malgré le coût élevé des travaux. Sait-on qu'un kilomètre de route coûte 1 *million de francs* (200 francs le mètre carré) ? Le Département espère que les prix pourront être ramenés à 125 francs le mètre carré. Les membres ont pu se rendre compte des difficultés énormes rencontrées par le service des Ponts et Chaussées, car le recrutement de la main-d'œuvre est particulièrement difficile dans les Ardennes, l'acheminement des matériaux y est plus difficile encore et des retards sont provoqués constamment par suite de ces éléments.

Les efforts de l'Administration des Ponts et Chaussées doivent se poursuivre sans répit et son mérite est d'autant plus grand que les difficultés paraissent parfois insurmontables.

Il faut cependant que ces efforts ne se relâchent pas, car de la rapidité de l'exécution des travaux dépend la renaissance de toute la région touristique de la vallée de l'Ourthe, dont les sacrifices ont été immenses par suite de la guerre.

Les membres de votre Commission espèrent que tout sera fait pour que les revendications légitimes de la population soient satisfaites.

La deuxième visite de la Commission a été consacrée à la ville de *Termonde et aux ports de mer*.

A Termonde, il nous a été donné de voir une situation vraiment lamentable, due au vieux canal dénommé « Vestje et Ramelaarsbeek ». La ville a, depuis de nombreuses années, dressé des projets d'amélioration prévoyant le comblement de la partie du canal qui inonde constamment un des quartiers les plus populeux. A ce jour, aucun accord n'est intervenu, alors que cependant il existe dans cette partie de la ville *un danger permanent d'épidémie*.

Les membres de votre Commission sont unanimes pour demander au *Département d'examiner d'urgence* les projets déposés et d'y apporter une solution qui permette d'écarter définitivement les dangers d'inondation et d'épidémies qui règnent à l'état latent dans cette ville. De très nombreuses habitations ouvrières sont constamment inondées et leur occupation menace sérieusement la santé des occupants.

Nous y insistons, il y a grande urgence de porter remède à cette situation.

En passant à Furnes, les membres de votre Commission ont été saisis d'une demande de l'Administration communale de voir réfectionner le Palais de justice. La toiture n'est pas encore réparée et l'eau coule à travers les plafonds, menaçant gravement de détérioration les dossiers rassemblés dans l'immeuble.

Les membres de votre Commission ont ensuite visité une station de pompage sur la Durme et se sont dirigés vers Ostende, où ils ont visité les installations portuaires.

Inutile de dire que les dégâts y sont très considérables et qu'il faudra un effort de plusieurs années pour remettre le tout dans l'état où il se trouvait avant la guerre.

Mais si les dégâts sont très considérables, nous devons dire que les efforts de reconstruction le sont aussi et qu'il y a lieu de féliciter le Département pour les efforts accomplis dans la mise en état du port.

Cet effort, nous avons pu le constater aussi bien à *Nieuport* et *Zeebrugge* qu'à *Ostende*. A Nieuport, l'autorité communale demande que son port de pêche soit remis en état d'exploitation par la reconstruction d'un mur de quai, dont le coût de reconstruction doit être d'environ 80 millions de francs. Cette demande nous a paru légitime et raisonnable.

Certes, partout on demande que les travaux de réfection soient accélérés. Chacun voudrait retrouver tout de suite sa situation d'avant-guerre et cela est tout à fait légitime.

Mais il faut que chacun se rende compte que, pour le moment, il ne peut être question que de courir au plus pressé. Il faut du temps pour réaliser la réparation totale des dommages de guerre.

Le manque de main-d'œuvre, la rareté des matériaux de construction, le manque de moyens de transport rapides et enfin les difficultés de financement des travaux, sont autant d'obstacles à surmonter.

C'est pourquoi chacun doit se rendre compte de l'impossibilité de satisfaire à tous les désirs à la fois et de la nécessité de ne pas entamer de nouvelles entreprises et surtout ne pas vouloir réaliser des autostrades très coûteux avant que le pays soit entièrement remis en état de travailler comme par le passé.

Examen des amendements déposés au Sénat.

Notre collègue M. Harmegnies avait déposé un amendement tendant à augmenter de 150 millions le crédit pour les routes en 1946 (subsides aux pouvoirs subordonnés).

Après examen, M. Harmegnies a retiré son amendement et l'a représenté au budget extraordinaire.

M. Missiaen a déposé deux amendements à l'article 24, littera 3 (bâtiments). Le premier, de 50 millions, pour couvrir les frais d'entretien des bâtiments des institutions d'enseignement moyen de l'Etat, et le second, de 250 millions,

pour la construction de locaux pour l'enseignement moyen de l'Etat et travaux extraordinaires aux écoles moyennes et aux athénées de l'Etat. Ces deux amendements sont déposés en vue de permettre l'application de la loi du 17 juin 1937, dite « loi Vanderpoorten ».

Après un bref examen, la Commission a décidé, vu l'importance des sommes demandées et M. le Ministre n'ayant pas donné son avis, de laisser la discussion venir devant le Sénat, sans prendre position elle-même. Le second amendement de M. Missiaen pourra vraisemblablement être mieux à sa place au budget extraordinaire.

Après avoir examiné les articles du budget de 1945 et de celui de 1946, la Commission a procédé au vote sur les dits projets.

Ils ont été adoptés par 10 voix contre 8.

Le présent rapport a ensuite été adopté à l'unanimité.

Le Président-Rapporteur,
CH. VAN BELLE.

ANNEXE

Observations des membres de la Commission.

AUTO-ROUTES. — Un membre demande s'il ne serait pas possible de créer un fonds spécial pour la réalisation des auto-routes, comme il a été fait pour les grands travaux.

Un autre membre demande que le tronçon de l'auto-route Bruxelles-Ostende qui est achevé, soit relié à des routes ordinaires, afin que les usagers puissent l'utiliser.

REGROUPEMENT DES ROUTES. — Plusieurs membres demandent que les routes dites « chemins de grande communication » soient reprises par l'Etat ; ils estiment que toutes les routes qui relient une commune à une autre, ainsi que les routes provinciales, devraient être reprises par l'Etat.

URBANISME. — Un membre fait remarquer que le Service de l'Urbanisme empêche les communes de travailler en renvoyant les dossiers de nombreuses fois aux communes et en les empêchant ainsi de réaliser leurs projets.

SIGNALISATION. — Plusieurs membres appuient sur le manque de signalisation des routes et insistent pour qu'une politique générale soit instaurée dans ce domaine par l'Etat, pour que la signalisation soit uniforme et parfaite, aussi bien pour toutes les routes des provinces et communes que pour celles de l'Etat.

PONTS. — Un membre demande que des mesures soient prises pour supprimer le péage sur certains ponts.

MATÉRIAUX. — Un membre demande si le Département n'envisage pas l'utilisation plus intensive des pavés.

ASSURANCE OBLIGATOIRE DES AUTOMOBILISTES CONTRE LES ACCIDENTS. — Plusieurs membres demandent que le projet de loi sur cet objet soit réétudié et mis au point.

TERMONDE. — Plusieurs membres insistent pour qu'une solution urgente soit apportée à la question traitée dans le rapport.

BELGISCHE SENAAT

—
BUITENGEWONE ZITTING 1946.

—
VERGADERING VAN 6 AUGUSTUS 1946.
—

Verslag uit naam van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van de Wetsontwerpen houdende de Begrotingen van het Ministerie van Openbare Werken voor de dienstjaren 1945 en 1946.

(Zie n^{rs} 4-XI (zitting 1944-45), 4-XI (1945-46), 63, 64, 79 (buitengewone zitting 1946) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 16, 21, 22 en 29 Mei 1946; n^o 34 (buitengewone zitting 1946) van den Senaat.)

Aanwezig : de heeren VAN BELLE, voorzitter-verslaggever; BERNARD (Rod.), CLERCX, CRAPS, DECOENE, Mevr. DEGEER-ADÈRE, de heeren DE NAUW, DERBAIX, DE SMET (P.), HANS, LEURQUIN, KINET, OHN, VAN DEN STORME, VAN BUGGENHOUT, VAN KERCKHOVEN, VAN PETEGHEM en WIJN.

INHOUD.

1. De begroting van 1945 :
 - a) De bedrijvigheid van de Algemeene Directie der wegen;
 - b) De bedrijvigheid van de Algemeene Directie der waterwegen;
 - c) De bedrijvigheid van de Algemeene Directie der gebouwen.
2. Aanwending van de kredieten. — Opmerkingen.
3. De vergeleken kredieten van 1945 en 1946.
4. De autoweg Brussel-Oostende.
5. De signalisatie.
6. — De bruggen en dijken van het Albertkanaal.
7. — Het evenwicht op taalgebied.
8. — De veiligheid der wegen.
9. — De bezoeken der Commissie van Openbare Werken van den Senaat.
10. — Onderzoek van de in den Senaat ingediende amendementen.
11. — Opmerkingen van de leden der Commissie.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De begrooting van 1945.

De begrooting van 1945 behelsde twee artikelen, het eerste houdende de gewone uitgaven en de uitzonderingsuitgaven zijnde, respectief, 690,556,125 fr. en 21,760,000 frank.

Artikel 2 voorzag uitgaven voortvloeiende uit den oorlog voor een som van 3,058,228,520 frank.

Hoe werden de voorziene kredieten aangewend?

Laten wij de verslagen der verschillende directies van het Departement onderzoeken.

DE BEDRIJVGHEID VAN DE ALGEMEENE DIRECTIE DER WEGEN

In dit verslag vinden wij de volgende inlichtingen :

De Directie beschikte, voor het jaar 1945, over de volgende kredieten :

Onderhoud der Staatswegen	fr. 133,000,000
Herstel van oorlogsschade.	70,000,000
Herstel van wegen	10,000,000
Bouwen van wegen, nieuwe bruggen, omleidingen rond de steden, afschaffing van overwegen, enz.	58,000,000
Autowegen	24,000,000
Onteigeningen	30,000,000

Het is niet mogelijk, zooals de vorige jaren, op te geven de hoeveelheden nieuwe bedekkingen die in 1945 werden uitgevoerd, omdat de herstellingswerken bijna doorgaans het voorwerp zijn geweest van overeenkomsten zonder bestekken noch opmetingen, terwijl de hoeveelheden op het oogenblik van de tenuitvoerlegging niet konden worden voorzien.

Wat men kan zeggen is, dat er slechts zeer weinig nieuwe straatsteenen werden verwerkt en dat er bijna geen nieuwe steenwegen in cementbeton werden aangelegd; asphaltbeton werd volstrekt niet gebezigd.

Buiten de loopende zaken, heeft de Directie vooral haar aandacht geconcentreerd op de volgende punten :

1^o In het algemeen, de steenwegen van de groote Staatswegenis hebben behoorlijk weerstaan aan den vernielenden invloed van de militaire voertuigen, zoowel in 1944 als in 1940.

Nochtans werd de wintervorst 1944-1945 in Februari 1945 gevolgd door een plotselinge dooiperiode, die samenviel met het Amerikaansche tegenoffensief in de Belgische Ardennen en met de bewegingen der Engelsche troepen naar Rijnland.

Ten einde het welslagen van hun onderneming te verzekeren, moesten onze geallieerden er van afzien de verkeersbeperkingen na te leven, die zij zelf hadden uitgevaardigd met het oog op den dooi; hun uiverst zware, vlugge en talrijke voertuigen, die zonder verpoozen reden over steenwegen die door den dooi werden wak gemaakt tot onder hun onderbouw, woelde weldra het wegdek en de onderlaag om en aldus werden talrijke kilometers wegen in enkele dagen onbruikbaar gemaakt.

Men moet deze wegen hebben gezien om zich een beeld te kunnen vormen van hun toestand. Men mag het aantal kilometers Staatswegen die aldus werden vernield op meer dan 2,000 schatten, zoowel in de kleistreek van het land (Zuiden van Antwerpen en van Limburg, Oosten van Brabant, Noorden van Namen en Westen van Luik), als in de eigenlijke Ardennen. De groote taak van de Directie der wegen heeft er in bestaan deze schade zoo spoedig mogelijk te herstellen, ten einde het militair verkeer alsmede de bevoorrading van de burgerlijke bevolking over de wegen mogelijk te maken.

Voor de wegen van militair belang werd de uitgave ten laste genomen door den Dienst voor Onderlinge Hulpverlening; voor de overige worden de lasten gedekt door middel van de regelmatige kredieten van het Departement. Maar al deze werken werden bestudeerd, aanbesteed en gecontroleerd door de Algemeene Directie van de wegen en door haar diensten in de provincie. Op dit oogenblik is het werk niet voltooid; er blijven nog slechte vakken in de genaaste kantons en in de streken van Borgworm, Hannut, Hoei, Namen; de globale uitgave die tot nog toe werd gedaan overtreft 245 miljoen frank, en men voorziet dat zij de 300 miljoen ruimschoots zal overschrijden.

2^o De Algemeene Directie van de wegen heeft in haar bevoegdheid het beheer van zoowat 1,360 bruggen van 2 meter en meer wijdte. Op dit totaal werden 455 werken vernield of ernstig beschadigd tijdens den oorlog, met inbegrip van de 53 bruggen vernield tijdens het offensief in de Ardennen. De Algemeene Directie der wegen heeft de inspanning voortgezet die zij vanaf de bevrijding had ondernomen, om het wegverkeer te herstellen door het bouwen van voorloopige of half vaste bruggen, in den loop van den Zomer 1945; zij heeft talrijke werken van dien aard in dienst kunnen doen stellen, waaronder kunnen worden vermeld de bruggen over de Ourthe, te Noiseux en te Deulin, deze over de Lesse te Villers-sur-Lesse, deze over de Lhomme te Rochefort, deze over de Maas te Andenne, deze over de Semois te Alle, Membre, Tintigny en Conques (Herbeumont), de bruggen over de Ourthe te Laroche, de brug van Ville-au-Bois, de bruggen van Dudzele, Leeskens, Adinkerke, Veurne, Kortrijk, enz. Andere bruggen gaan hun voltooiing tegemoet, onder meer de brug over de Maas te Hastière, de bruggen van Oostende, deze van Buissière over de Samber en er zullen slechts weinig plaatsen overblijven waar de overgang binnenkort nog niet zal verzekerd zijn.

.
.

5^o Onze diensten hadden de talrijke en belangrijke vraagstukken te onderzoeken die verband houden met den wederopbouw der geteisterde steden of met de urbanisatie van die steden. Zij hebben zich nl. bezig gehouden met de ontwerpen betreffende Doornik, Charleroi, Kortrijk, Rochefort, Laroche, Houffalize, Namen, Dinant, Mechelen, Nijvel, enz, in nauwe samenwerking met de Algemeene Directie der bevaarbare waterwegen, de gemeentelijke diensten, de diensten der gemeentewerken, den dienst voor stedenbouw, alsmede met de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

6^o Aan den anderen kant, hebben zij niet de voorbereiding verwaarloosd van de ontwerpen van werken voorzien op de programma's van de wegen : wederopbouw van bruggen, omleidingen rond de steden, afschaffing van overwegen, bouwen van sommige nieuwe wegen, voortzetting van den autoweg Brussel-Oostende, althans tusschen Oostende en de streek van Gent.

In dit opzicht houdt men zich bezig met de voorbereiding der ontwerpen voor de overwegen te Kortrijk (Zandstraat), Froyennes, Marcinelle (Hauchies), Aarlen (weg van Neufchâteau), voor het aanleggen van een tweeden steenweg op de nieuwe Stationslaan te Brugge en op de omleiding te Diest, voor het aanleggen van de groote ringlaan te Anderlecht, alsmede de ontwerpen voor het bouwen van de groote bruggen over de Maas te Luik (Pont des Arches, Pont Maghin, Pont de Fragnée) en te Ombret, enz.

Op dit oogenblik houdt men zich bezig met de voorbereiding van het herstel der wegsignalisatie, die veel heeft geleden op de Staatswegen.

.
.

Dit kort overzicht van de bedrijvigheid der diensten en der Algemeene Directie van de wegen, zou niet volstaan om de openbare meening voor te lichten indien men er niet enkele woorden aan toevoegde betreffende de moeilijkheden door deze diensten ontmoet in het volbrengen van hun taak. Er dient in de eerste plaats gewezen op de schaarschte aan materialen (staal, hout, steenslag, cement, kolen, benzine, teer en asphalt, enz), die zich heeft doen gevoelen zoowel voor de werken van den Staat als voor de werken van de particulieren, en die heeft aanleiding gegeven tot contingentteeringen die noodlottig waren voor het voltooien van de ondernemingen.

Gebrek eveneens aan vervoermiddelen : vrachtwagens, spoorwegwagons, enz.; hoewel er zich op dit gebied in den loop van den Zomer een merkelijke verbetering heeft doen gevoelen, is de toestand echter nog op verre na niet normaal.

Gebrek aan electrischen stroom in sommige streken van het Oosten van het land, verarming van de werkkrachten, gedeeltelijk te wijten aan het beroep op onze arbeiders gedaan door de geallieerden en door het buitenland tegen voordeelijker voorwaarden.

Wijzen wij er bijzonder op dat de vertraging in het herstel van wegen in de streken getroffen door het offensief van de Ardennen, gedeeltelijk te wijten is aan het feit dat onze diensten pas einde April 1945 toegang tot deze streken konden verkrijgen.

Al deze hinderpalen moesten worden overwonnen, ondanks de klaarblijkende numerieke ontoereikendheid van het technisch personeel dat ten eerste werd getroffen door overlijdens, oppensioenstellingen, epuratiemaatregelen, en het gemis van aanwerving tijdens de bezettingsjaren en sedert de bevrijding. Gezien de uiterste inkrimping der kredieten voor onze begrootingsvoorstellen, zal het in 1946 niet mogelijk zijn op onze wegen belangrijke werken van herstel, bouw, afschaffing van overwegen, enz. uit te voeren; men overweegt evenwel het herstel van een gedeelte van den weg Brussel-Charleroi en van den weg Charleroi-Bergen, het aanleggen van een laan over de gedempte gewezen bedding van de Samber te Charleroi en de afschaffing van de overwegen van de Zandstraat te Kortrijk, en van de rue des Hauchies (Marcinelle) op den weg Charleroi-Couvin.

Buiten deze enkele werken, zal men zich er toe moeten beperken het loopende onderhoud te verzekeren van de wegen en een klein aantal bruggen, tijdens den oorlog vernield, weder op te bouwen.

Het is wel verstaan, dat de thans aan den gang zijnde aannemingen zullen kunnen worden voortgezet, en dat de werken van herstel der wegen in het Oosten van het land nog in aanbesteding zullen worden gegeven.

Ten slotte, dank zij sommige aanvullende kredieten toegestaan op het einde van het jaar voor het dienstjaar 1945, heeft de Directie van de wegen opnieuw de uitvoering kunnen aanvatten van belangrijke werken die tijdens de bezetting werden aanbesteed en stopgezet op bevel van den bezetter.

DE BEDRIJFVIGHEID VAN DE ALGEMEENE DIRECTIE DER WATERWEGEN IN DEN LOOP VAN HET JAAR 1945.

Voor 1945, beschikte deze Algemeene Directie over de volgende kredieten :

- a) 175,000,000 frank voor het onderhoud der bevaarbare waterwegen;
- b) 20,000,000 frank voor het herstel der schade veroorzaakt door den oorlog;
- b) 20,000,000 frank voor het onderhoud der havens aan de kust;
- c) 680,000,000 frank voor het herstel der schade veroorzaakt door den oorlog;
- d) 360,000,000 frank op de buitengewone begrooting voor de financiering der verbeteringswerken die aan den gang zijn of in aanbesteding dienen gegeven.

Deze kredieten werden volledig benuttigd.

Onder de groote aannemingen die in 1945 werden aanbesteed, vermelden wij :

MAAS : Afbraak der draagstukken van de Pont Orban te Luik, wederopbouw der bruggenhoofden en indijkingswerken tusschen de Pont des Vennes en de Pont Orban : 28,000,000 frank.

Normaliseering aan de omgeving van het « Bassin du Commerce » te Jemeppe : 36,400,000 frank.

SAMBER : Voltooiing der normaliseeringswerken stroomafwaarts den nieuwen stuwdam met sluis te Namen en wederopbouw van de « Pont de l'Evêché » : 55,000,000 frank.

LEIE : Wederopbouw van de sluis en van de afdamming te Sint-Eloois-Vijve : 30,000,000 frank.

ALBERTKANAAL : Herstel en versteviging der sluizen te Genk, Hasselt, Diepenbeek en Oolen; iedere aanneming bedraagt tusschen 25 en 28 miljoen frank.

HAVENS : De werken van het terug in staat stellen der havens van Oostende en Zeebrugge werden zeer actief doorgedreven. Het herstel van het havenhoofd te Zeebrugge zal eerlang voltooid zijn.

Het Bestuur heeft een aanvang doen maken met de baggerwerken in deze beide havens. Daar een groot gedeelte van het baggermateriaal van de firma waarmede de Staat een contract had, vernield was geworden, heeft het Bestuur een zending naar Denemarken gestuurd om er baggermaterieel te zoeken dat in onze havens kan gebruikt worden. Ingevolge deze zending heeft het Bestuur een contract gesloten met een Deensche firma voor het huren van haar materieel, en dit laatste werd ter beschikking van de Belgische firma gesteld.

Er dienen nog een zeker aantal wrakken weggeruimd.

De werken die aan gang waren, werden normaal voortgezet.

BEDRIJVGHEID VAN DE ALGEMEENE DIRECTIE DER GEBOUWEN GEDURENDE HET JAAR 1945.

I. — Verbeterings-, herstellings- en onderhoudswerken der burgerlijke en militaire gebouwen. Hiervoor werd bijna 74,000,000 frank uitgegeven. Onder deze werken dienen speciaal vermeld diegene strekkende tot het in goeden staat brengen van de interneeringscentra, hetgeen meer dan 15,000,000 frank heeft vereischt.

II. — UITGAVEN voortvloeiende uit door oorlogsfeiten aan het Staatsdomein berokkende schade.

Deze uitgaven bedragen iets minder dan 124,000,000 frank. Een bijkrediet is dringend moeten aangevraagd worden.

Zeër talrijke werken werden tot dit doel aan de burgerlijke en militaire gebouwen uitgevoerd. Onder de voornaamste wezen vermeld : het Paleis van Justitie te Brussel, de kazerne van den Luchtbal te Antwerpen, tal van ondernemingen uitgevoerd te Antwerpen en te Luik om de schade der V-bommen te herstellen (meer dan 90 ondernemingen alleen aan de universiteitsgebouwen te Luik), de legerkazerne te Bastenaken, tal van werken aan de Rijkswachtkazernes (waarvan, op de eerste plaats, de kazerne van de Kroonlaan te Brussel), de Normaalschool, rue des Rivageois, te Luik, de Athenæa te Luik en te Verviers, enz., enz.

Inrichting van een mecanografischen dienst voor het Waalsch landsgedeelte, boulevard d'Avroy, te Luik : 3,000,000 frank.

V. — WERKEN UITGEVOERD VOOR REKENING VAN O.M.A. (Dienst voor Onderlinge Hulpverlening). — Het geheel van deze werken was zeer aanzienlijk. Volgens een opgave die werd gemaakt beloopt het bedrag ervan ongeveer 185,000,000 frank voor de speciale ondernemingen, en ongeveer 35,000,000 frank voor de gewone onderhoudswerken.

Einde 1945 waren er, voor rekening van O.M.A., werken uitgevoerd voor een som van 417,000,000 frank.

Aanwending van de kredieten. — Opmerkingen.

De hierboven opgenomen nota's werden door de zorgen van het Departement gepubliceerd in de *Annales des Travaux publics* (Februari 1946). De antwoorden van den heer Minister op de vragen die wij hem gesteld hebben, stemmen niet altijd met deze nota's overeen, en de Senaat zal ongetwijfeld met belangstelling luisteren naar de aanvullende inlichtingen die de heer Minister hem zal willen verstrekken.

Ten einde een inzicht te bekomen in het gebruik der kredieten aangevraagd voor de uit den oorlog voortvloeiende uitgaven, hebben wij het Departement verzocht ons voor elk artikel, naast de ingeschreven som, het werkelijk uitgegeven of betaalbaar gesteld bedrag te willen opgeven. De vraag, die wij hieromtrent gesteld hadden, had betrekking op de artikelen 40/1, 40/2, 40/3, 41, 42, 48 en 49.

Hier volgt een samenvatting van de gegevens die wij ontvangen hebben :

Artikel 40 /1. — Wegen.

Som op de begrooting	fr. 75,000,000
Vastgelegde som	70,988,000

De aanwending van dat krediet is verdeeld als volgt (aannemingen boven 100,000 frank) :

Provincie Antwerpen	fr. 2,915,950
Provincie Brabant	8,344,450
Provincie West-Vlaanderen	9,037,300
Provincie Oost-Vlaanderen	6,783,900
Provincie Henegouwen	9,457,450
Provincie Limburg	144,000
Provincie Luxemburg	8,439,850
Provincie Luik	3,934,400
Provincie Namen	12,455,800
Totaal	fr. 61,513,100

Aannemingen beneden 100,000 frank : 9,474,900 frank, verdeeld over het geheele land. In totaal : 70,988,000 frank.

Het voor 1946 gevraagde krediet bedraagt 146,000,000 frank.

De belangrijkste werken die uitgevoerd of aan den gang zijn met behulp van het krediet voor 1945, zijn (per provincie) :

ANTWERPEN :

Wederopbouw noodbrug over het Maas-Scheldekanaal te Geel-ten-Aart : 1,877,500 frank. — Wederopbouw : brug te Klein-Willebroek : 655,000 frank. — Brug over de Marck, weg Hoogstraten-Turnhout : 2,915,950 frank.

BRABANT :

Wegen in Brabant : oorlogsschade : 762,950 frank. — Afvoersloot, steenweg op Vilvoorde : 550,000 frank. — Herstelling riolen en steenweg op Vilvoorde : 1,250,000 frank. — Weg n^r 1, laan Schaarbeek-Vilvoorde, bestrating : 780,300 frank. — Brug over de Laa te Tombeek : 907,000 frank. — Brug over de Zenne te Drogenbosch : 1,730,000 frank. — Pont du Christ te Waver : 1,260,000 frank. Brug aan de Ninoofse poort te Brussel : 239,000 frank. — Brug te Tweebeek : 500,000 frank.

WEST-VLAANDEREN :

Herstel Rijksweg te Kortrijk : 562,200 frank. — Bouw van twee noodbruggen kruising wegen Maldegem-Knokke en kanalen van Zelzate tot Schipdonk : 917,000 frank. — Brug voorhaven te Oostende : 427,000 frank. — Brug te Adinkerke in den Rijksweg Veurne-De Panne : 386,000 frank. — Beschadigde brug te Olsene : 368,700 frank. — Opruiming van versterkingswerken op de Rijkswegen te Zeebrugge : 292,200 frank. — Herstel oorlogsschade, wegen van Oostende naar Breedene : 485,000 frank. — Mozaïekbestrating van den nieuwen weg tusschen het station te Brugge en de Gulden Vlieslaan te Brugge : 4 miljoen 500,000 frank.

OOST-VLAANDEREN :

Brug over den Dender te Ninove (dekplaat) : 204,500 frank. — Opruiming en herstelling brug over het afleidingskanaal van de Leie te Merendree : 420,000 frank. — Noodbrug te Balgerhoeke : 657,200 frank. — Noodbrug te Watervliet en Stroobrugge : 1,183,600 frank. — Noodbrug te Maldegem : 1,000,000 frank. — Brug te Nevele over het afleidingskanaal van de Leie : 874,000 frank. — Arduin voor de brug te Balgerhoeke : 454,200 frank. — Brug over den Dender te Geeraardsbergen : 329,600 frank. — Herbouw van de Waalbrug over de Caelle : 349,000 frank.

HENEGOUWEN :

Weg Mons-Beaumont ; herstel noodbrug over de Samber te Solre-sur-Sambre : 600,000 frank. — Dekplaat half vaste brug over de Samber te Châtelet en Châtelineau : 1,570,000 frank. — Definitieve herstelling van de vaste brug over het Centrumkanaal te Nimy : 1,450,000 frank. — Beplating noodbrug aan de sluis te Charleroi : 326,400 frank. — Weg Ragnies-Erquelines, noodbrug over de Samber te Buissière : 479,500 frank. — Pont de Loup over de Samber te Farciennes : 4,188,000 frank.

LIMBURG :

Wederopbouw te Alken, weg n^r 19 : 144,000 frank.

LUXEMBURG :

Noodbrug over de Ourthe te Laroche : 1,803,300 frank. — Noodbrug te Vieille-Forges : 200,000 frank. — Wederopbouw steunmuur te Laroche : 1,035,000 frank. — Opruiming metalen brug over de Ourthe te Laroche : 377,000 frank. — Noodbrug over de Semois à Conques : 1,294,000 frank. — Brug over de Salm te Grand-Halleux : 475,000 frank. — Pont d'Almache : 250,800 frank. — Noodbrug over de Lesse te Chauly, weg Martelange-Philippeville : 300,300 frank. — Noodbrug te Ville-du-Bois : 897,000 frank. — Pont de Bonnerue te Moiricy : 415,000 frank. — Brug over de Lhomme te Rochefort : 857,000 frank.

LUIK :

Half vaste brug over de Vesder te Dolhain : 211,000 frank. — Herstelling gebombardeerde wegen : 250,000 frank. — Pont des Grosses-Battes te Angleur : 2,940,000 frank.

NAMEN :

Herstelling van de bestrating te Namen : 336,600 frank. — Noodbrug over de Maas te Dinant : 1,600,000 frank. — Opruiming brug te Gendron-Celles over de Lesse : 370,000 frank. — Noodbrug over de Lhomme te Grupont : 210,000 frank. — Noodbrug over de Lhomme te Forrières : 200,000 frank. — Noodbrug over de Semois te Membre : 260,000 frank. — Brug te Noiseux : 250,000 frank. — Opruiming brug van Mariembourg te Couvin : 350,000 frank. — Brug van Andenne : 1,210,000 frank. — Noodbrug over de Maas te Lustin : 1,935,000 fr. — Herstelling van twee bruggen te Villers-sur-Lesse : 785,000 frank. — Brug te Alle : 311,200 frank. — Brug te Hastière : 2,000,000 frank. — Grey-balken voor bruggenbouw : 1,000,000 frank.

Artikel 40 /2. — Gebouwen. — Verdeeling van het krediet.

ANTWERPEN. — Totaal van de vastgelegde sommen : 21,347,900 frank.

Onder de belangrijkste werken vermelden wij : Cavallerieschool : 3,607,000 fr. — Kazerne Luchtbal : 5,625,600 frank. — Postgebouw te Antwerpen, herstelling : 818,800 frank. — Kazerne van de Genie 8-9, Antwerpen : 1,859,300 frank. — Gebouw registratie en domeinen te Berchem : 224,000 frank. — Idem te Mechelen : 145,500 frank. — Krankzinnigengesticht te Geel : 489,400 frank. — Interneeringscentrum te Hemiksem : 248,500 frank. — Groot militair park te Antwerpen : 653,200 frank. — Militair gebouw, Sanderusstraat, Antwerpen : 298,000 frank. — Ruiten voor gebouw provincie Antwerpen : 1,061,500 frank. — Herstelling daken te Wortel : 769,000 frank. — Kazerne 11-12, Antwerpen, herstellingen : 273,800 frank. — Kamp te Brasschaat, herstelling militair gebouw 46 en 56 : 426,600 frank. — Boetstraffelijke school te Hoogstraten : 424,000 frank. — Mol, wederopvoedingsinstituut : 333,600 frank. — Kolonie te Wortel, herstellingen : 582,800 frank. — Kolonie te Merksplas, weldadigheid, herstellingen : 1,034,050 frank. — Kazerne te Hoogboom, herstellingen : 365,700 frank.

BRABANT. — Totaal van de vastgelegde bedragen : 23,514,500 frank.

Voornaamste werken : Rijkswacht, Kroonlaan, Elsene : 13,594,300 frank. — Justitiepaleis Brussel : 3,304,200 frank. — Ministerie van Financiën, herstelling telefooncentrale Wetstraat : 789,000 frank. — Postkantoor, Lenoirstraat, Brussel : 550,000 frank. — Centrale gevangenis Leuven : 2,422,500 frank. — Atheneum te Tienen : 240,000 frank.

WEST-VLAANDEREN. — Totaal van de vastgelegde bedragen : 3,525,800 fr.

Voornaamste werken : Zeebrugge, loodsgebouw : 460,000 frank. — Kortrijk : Middelbare school en Atheneum : 571,400 frank. — Munitieopslagplaats te Zevelgem, inzetten van ruiten : 602,400 frank. — Oostende, herstelling kantoren Bruggen en Wegen : 419,400 frank. — Kazerne Generaal Mahieu, herstelling : 375,000 frank. — Herstelling werkplaatsen van het Zeewezen : 184,600 frank.

OOST-VLAANDEREN. — Totaal der vastgelegde bedragen : 1,864,000 frank.

Onder de voornaamste werken vermelden wij : Gent, Universiteit : 220,000 fr. — Gent, Provinciaal Gouvernementsgebouw : 348,900 frank. — Sint-Niklaas : Kazerne Weyler : 590,300 frank. — Kazerne te Beveren-Waas : 227,800 frank.

HENEGOUWEN. — Totaal vastgelegde bedragen : 2,151,400 frank.

Voornaamste werken : Doornik, Sint-Janskazerne : 658,400 frank. — Doornik, postgebouw : 424,000 frank. — Opslag materialen te Bergen : 220,300 frank. — Thuin, Rijkswachtkazerne : 393,600 frank.

LUXEMBURG. — Totaal vastgelegde bedragen : 6,896,800 frank.

De voornaamste uitgaven werden besteed voor : Bastenaken, militaire kazerne : 1,500,000 frank. — Bastenaken, Rijkswachtkazerne : 376,800 frank. — Rijkswacht te Vaux-Chavannes : 293,000 frank. — Vielsalm, militair gebouw : 1,447,900 frank. — E.E.E. Saint-Hubert, dakwerken : 577,900 frank. — Rijkswacht te Manhay : 408,800 frank. — Kazerne te Rencheux : 300,000 frank. — Atheneum te Bouillon : 389,300 frank.

LUIK. — Totaal vastgelegde bedragen : 12,675,615 frank.

De groote uitgaven werden besteed voor : Universiteit Luik : 7,544,050 frank. — Atheneum te Chênée : 583,800 frank. — Barakken Atheneum en normaalschool te Luik : 463,700 frank. — Normalschool te Luik : 678,565 frank. — Aankoop gegoten glas voor gebouwen : 429,250 frank. — Contingent glas voor de provincie : 1,582,050 frank. — Aankoop helder glas voor gebouwen : 5 miljoen 92,300 frank. — Luik, archiefgebouw : 789,400 frank. — Hôpital de Bavière, ruiten : 216,500 frank.

NAMEN. — Totaal vastgelegde bedragen : 3,391,900 frank.

Belangrijke werken : Kazerne te Flawinnes : 343,400 frank. — Aankoop materiaal (glas, cement) : 730,000 frank. — Kazerne Terre-Neuve, Namen : 1,057,500 frank. — Vedrin, militair depot : 242,900 frank. — Namen, Opvoedingsgesticht te Saint-Servais : 314,600 frank.

Samenvatting per provincie. — Artikel 40/2.

Provincie Antwerpen	fr. 21,347,900
Provincie Brabant	23,514,400
Provincie West-Vlaanderen	3,525,800
Provincie Oost-Vlaanderen	1,864,500
Provincie Limburg	niets
Provincie Henegouwen.	2,151,400
Provincie Luik	18,654,715
Provincie Luxemburg	6,896,800
Provincie Namen	3,391,900

Totaal. . . fr. 81,347,415

Aannemingen beneden 100,000 frank 45,206,585

Totaal vastleggingen. . fr. 126,554,000

Gevraagd krediet voor 1945 bedroeg 128,000,000 frank.

Gevraagd krediet voor 1946 bedroeg 91,000,000 frank.

Artikel 403 3. — Waterwegen. — Verdeeling van het krediet.

Provincie ANTWERPEN. — Totaal der vastgelegde bedragen : 75,320,350 fr.

Dienst der Zeeschelde : drijvende brug Suikerrui, te Antwerpen, weggenomen : 2,420,000 frank. — Landhoofden Scheldebrug te Dendermonde : 7,571,900 frank. — Groote-Nethe, brug te Itegem : 932,900 frank. — Noodbrug te Schoonaarde : 670,700 frank. — Moervaart, landhoofden van de brug te Kalve : 916,250 frank. — Idem, brug te Wachtebeke : 527,100 frank. — Idem, brug te Moerbeke-Damme : 630,000 frank. — Idem, ijzeren brug te Overleide : 605,000 frank. — Idem, brug te Kalve en Moerbeke-Damme : 660,000 en 605,000 frank. — Afleiding van de Dijle te Mechelen, herbouw van drie bruggen : 2,231,900 frank. — Lichting van een Duitschen kruiser gezonken in de Schelde : 1,000,000 frank.

Albertkanaal Antwerpen :

Brug te Wijnegem, Massenhoven en Grobbendonk : 1,500,000 frank. — Brug te Geel-Stelen : 1,250,000 frank. — Sluis te Kwaadmechelen (n^r 4) : 6,687,900 fr. — Idem : 2,491,000 frank. — Noodbrug te Mol-Donk : 800,000 frank. — Turnhoutsch kanaal, jaagpad : 1,230,000 frank. — Brug te Eekeren en Wilmarsdonck : 996,900 frank. — Brug te Eindhout : 1,000,000 frank. — Noodbrug te Massenhoven : 1,396,000 frank. — Brug Berendrechtsche poort : 1,138,900 frank. — Noodbrug te Dessel : 965,300 frank. — Kanaal Herenthals-Oolen, opruiming : 6,125,500 frank. — Middenloop Maas, herstelling talut te Stockem : 833,500 fr. — Gemeene sluis te Oolen : 1,000,000 frank. — Brug n^r 39, te Meerhout, Veedyck : 3,686,900 frank. — Herstelling sluis te Hasselt : 1,323,100 frank. — Noodbrug Sint-Huybrechts-Lille, Neerpelt, Lommel : 1,738,300 frank. — Drie metalen bruggen kanaal Bocholt-Herentals : 853,800 frank. — Sluizen te Genk : 1,950,000 frank.

BRABANT :

Kolenafvoerkanalen. — Totaal vastleggingen : 18,517,800 frank.

Kanaal Charleroi, kaaimuren te Anderlecht : 1,000,000 frank. — Kanaal Leuven, draaibrug te Battel : 1,800,000 frank. — Mechanische uitrusting van die brug : 850,000 frank. — Herstelling haveninstallaties te Brussel : 3,077,800 fr. — Zeekanaal te Brussel, herstel van oevers : 1,000,000 frank. — Kapellen-op-den-Bosch, herbouw kaaimuren : 8,040,000 frank. — Kanaal Leuven-Dijle, herbouw hefbrug te Boortmeerbeek : 2,000,000 frank.

WEST-VLAANDEREN. — Totaal vastleggingen : 368,437,950 frank.

Haven te Zeebrugge, alle werken : 232,101,600 frank. — De herbouw van het havenhoofd alleen bedraagt in deze som : 184,000,000 frank. — Haven te Nieuwpoort : 2,445,800 frank. — Blankenberge : 453,000 frank. — Brugge, herbouw brug over de Dampoortsluis : 1,750,000 frank. — Haven te Oostende, alle werken : 94,976,850 frank. — Herbouw brug te Dudzele : 1,200,000 frank. — Opruiming van hindernissen op den dijk tusschen Knokke en Duinbergen : 3,047,500 frank. — Herbouw van golfbrekers te Knokke : 2,054,600 frank. — Brugge, herbouw metalen brug van Sinte-Katerina : 1,812,600 frank. — Brug te Dudzele, bruggenhuizen : 700,000 frank. — Uitrusting van den havendam met 5 kranen : 18,755,000 frank.

OOST-VLAANDEREN. — Totaal vastleggingen : 42,521,040 frank.

Noodbrug te Adegem : 1,047,000 frank. — Brug te Zomergem : 647,300 frank. — Voetgangersbrug te Zelzate : 2,659,600 frank. — Brug te Mariakerke, Lovendegem, Bellem, Moerbrugge en Steenbrugge : 1,347,240 frank. — Metalen brug te Zelzate : 808,300 frank. — Opruiming en herstelling sluis te Deinze : 3,337,100 frank. — Bouw van twee bruggen te Ramskapelle en Oostkerke : 2,422,300 frank. — Afleiding van de Leie, bouw van een siphon : 2,246,000 frank. — Kanaal Gent-Terneuzen, berging van gezonken schepen : 1,768,000 frank. — Idem, herbouw sluis Schipdonk : 1,360,000 frank. — Houtlevering voor bouw van noodbruggen : 2,100,000 frank. — Afbraak van versperring te Balgerhoeke : 2,500,000 frank. — Nood-wegbrug te Landegem : 1,487,000 frank. — Herbouw

draaibrug, kom sas-Oostende : 3,440,000 frank. — Brug Daelmen te Zomergem : 950,000 frank. — Herstelling dijken te Kortrijk (Leie) : 3,800,000 frank. — Hernieuwing dekplaat van hout, brug te Avelgem : 1,350,000 frank. — Monteerling metalen brug te Harelbeke : 1,250,000 frank.

BIJZONDERE DIENST VAN DE BORINAGE. — Totaal vastleggingen : 4,969,200 frank.

Vaste brug te Roucourt : 1,037,400 frank. — Opruiming en herbouw Pont des Boulevards te Doornik : 748,500 frank. — Bouw kaaimuur aan de Pont à Pont te Doornik : 3,183,300 frank.

BIJZONDERE DIENST VAN HET ALBERTKANAAL EN LIMBURGSCH KANALEN.

Noodbrug te Vroenhoven : 5,340,000 frank. — Opruimingswerken te Hasselt : 3,370,000 frank. — Herbouw van noodbrug te Mol-Sluis-Gompel, Olmen en Kwaadmechelen-Veldhoven : 3,307,800 frank. — Herstelling noodbrug te Neerharen, Raikem en Boorseme : 800,000 frank. — Kanaal Desschel-Kwaadmechelen en kanaal naar Beverloo, herstelling bruggen : 1,240,000 frank. — Albertkanaal, opruiming aan bruggen : 2,470,000 frank. — Herbouw noodbrug te Briegden : 2,511,000 frank. — Bouw van tijdelijke brug te Tournebride : 2,500,000 + 2,790,000 frank. — Dammen te Hasselt : 1,560,000 frank. — Bouw van een brug te Vroenhoven : 8,000,000 frank. — Baggerwerken te Eigenbilzen en Hasselt : 1,000,000 frank. — Noodbrug te Lanklaar : 3,632,000 frank. — Noodbrug levering dekplaten brug : 2,100,000 frank. — Beëindiging opruiming verwoeste bruggen te Hasselt : 3,190,900 frank. — Noodbrug te Bilzen, Maaseik, Solt, Tongerlo en Beek : 1,800,000 frank. — Dukdalven te Canne en Veldwezelt : 325,700 frank. — Noodbrug te Kwaadmechelen en Zwartenhoek : 1,768,700 frank. — Versterking noodbrug te Maaseik : 616,000 frank. — Bruggenbouw (metalen dekplaten) : 2,000,000 frank. — Gedeeltelijke herbouw voetgangersbrug te Kuringen : 527,700 frank. — Albertkanaal, opruiming noodbrug : 906,600 frank. — Bouw noodbrug te Kuringen : 1,470,600 frank.

LUIKERMAAS :

Levering Grey-balken voor bruggenbouw : 5,200,000 frank. — Scheepvaartdienst, werken voor rekening van den Staat : 10,000,000 frank. — Herstelling van sluizen en dammen aan de Maas : 1,025,000 frank. — Herbouw brug te Seraing : 2,562,900 frank. — Albertkanaal, monteerling brug te Marexhe : 1,564,300 frank. — Afbraak spoorbrug te Monsin : 950,000 frank. — Herbouw kaaimuren bij S.A. Electricité du Pays de Liège, te Sclessin : 2,642,200 frank. — Opruiming brug te Coronmeuse : 1,635,800 frank. — Herbouw dragers, brug te Engis : 564,000 frank. — Herstelling kaaimuren te Renory : 9,466,300 frank. — Grèsbreuksteen brug te Hermalle-sur-Huy : 550,000 frank. — Opruiming viaduct te Renory : 3,540,000 frank. — Herbouw metalen gedeelte van de half-vaste brug te Seraing : 570,000 frank. — Herstelling kaaimuren, brug Val-Saint-Lambert : 7,690,000 frank. — Herbouw pijlers, brug van Monsin te Luik : 1,521,200 frank. — Herbouw dekplaat noodbrug te Argenteau : 568,600 frank. — Dam Monsin : 510,900 frank. — Herstelling voetpaden boven watermuren te Luik : 598,500 frank.

DIENST VAN DE SAMBER :

Opruiming Samber aan de wegbrug te Mornimont : 860,000 frank.

DIENST VAN DE NAMERMAAS :

Herbouw kaaimeuren, haven Bon Dieu, te Namen : 4,771,500 frank. — Opruiming pont d'Andenne : 4,512,000 + 694,000 frank. — Gewelfsbogen pont d'Andenne : 548,000 frank. — Opruiming en herbouw bruggen : 550,000 frank. — Herstelling van de linkervaargeul in den dam Maizeret : 764,700 frank. — Opruiming brug Andenne : 1,000,000 frank.

Artikel 40/3. — Samenvatting per dienst.

Bijzondere dienst Zeeschelde	fr. 19,320,750
Bijzondere dienst Albertkanaal en kanalen provincie Antwerpen .	55,999,600
Kolenafvoerkanalen	18,517,800
Kustdienst	368,437,950
Stroombekken van de Schelde, 1 ^e Directie	34,672,740
Stroombekken van de Schelde, 2 ^e Directie	11,780,100
Bijzondere dienst van de Borinage	1,037,400
Bijzondere dienst Albertkanaal en Limburgsche kanalen . .	54,227,300
Luiker Maas	51,160,200
Dienst van de Samber	660,000
Dienst van de Maas te Namen	12,840,200

Totaal. . . fr. 628,654,040

Aannemingen van minder dan 500,000 frank 48,556,960

Totaal der verbintenissen . . . fr. 677,211,000

Krediet gevraagd voor 1945 687,000,000

Krediet gevraagd voor 1946 300,000,000

Samenvatting per provincie.

Provincie Antwerpen	fr. 75,320,350
Provincie Brabant	18,517,800
Provincie West-Vlaanderen	368,437,950
Provincie Oost-Vlaanderen	42,521,040
Provincie Limburg	54,227,300
Provincie Henegouwen	4,969,200
Provincie Luik	51,160,200
Provincie Luxemburg	niets
Provincie Namen	13,500,200

Totaal. . fr. 628,654,040

Aannemingen van minder dan 500,000 frank 48,556,960

Totaal der vastgestelde sommen. . fr. 677,211,000

Bedrag van het krediet voor 1945 687,000,000

Bedrag van het krediet voor 1946 300,000,000

Artikel 41. — Ondergeschikte besturen.

WERKEN :

Herstel reddingsmaterieel Zeebrugge : 75,000 frank. — Kanaal Leuven-Dijle, bruggehuizen : 400,000 frank. — Oostende, herstel gemeentelijke opslagplaats : 1,250,000 frank. — Wederopbouw vischmijn Oostende : 5,500,000 frank. — Stad Antwerpen, herstelling van de haven : 64,000,000 frank. — Stad Gent, herstelling van de haven : 20,555,000 frank.

Verschillende werken : 5,120,000 frank.

Totaal der verbintenissen : 97,400,000 frank.

Krediet gevraagd voor 1945 : 100,000,000 frank.

Krediet gevraagd voor 1946 : 100,000,000 frank.

Artikel 42. — Uitgaven voortvloeiende uit de werken voorgeschreven door de geallieerde expeditiestrijdkrachten (O. M. A.).

WERKEN. — GEMEENTE- EN PROVINCIEWEGEN :

Herstel, schade veroorzaakt door dooi, gemeenteweg n ^r 111, te Meisse	134,000
Waanrode. — Herstel schade veroorzaakt door militair verkeer, gemeenteweg n ^r 244.	181,300
Spa. — Herstel schade buurtweg n ^r 106	252,300
O.L.V.-Waver. — Herstel schade veroorzaakt door dooi, wegen n ^{rs} 40, 43 en 187	101,600
Balen-Neet. — Idem, wegen n ^{rs} 333 en 334	110,400
Namèche. — Idem, wegen n ^{rs} 1, 2, 3 en 4.	541,800
Francorchamps. — Herstel weg n ^r 106	131,800
Arbrefontaine. — Herstel weg n ^r 68.	214,500
Waismes. — Herstel weg n ^r 1	1,128,900
Lavacherie. — Herstel schade veroorzaakt door dooi aan gemeenteweg n ^r 107	126,600
Lavacherie. — Herstel schade veroorzaakt door dooi aan gemeenteweg n ^r 4	216,000
Herstel schade veroorzaakt door dooi aan de groote verkeerswegen n ^{rs} 1 en 12	187,400
Calloo. — Herstel weg, tengevolge van militair verkeer . . .	112,500
Hamme. — Schade veroorzaakt door dooi aan de gemeentewegen n ^{rs} 7, 9, 12 en 13.	173,000
Herstel schade dooi gemeenteweg n ^r 151	125,900
Recht en Crombach. — Herstel weg tengevolge militair verkeer.	923,500
Bazel en Rupelmonde. — Idem, gemeentewegen n ^{rs} 8 en 1 . .	249,600
Meldert. — Herstel wegens militair verkeer, gemeentewegen n ^{rs} 1 en 5	348,820
Idem, wegen n ^{rs} 251/1, 245/2 en 131/10.	142,200
Beveren-Waas. — Idem, gemeentewegen n ^{rs} 26, 4 en 9 . . .	290,700

DIENST DER WEGEN. — PROVINCIE BRABANT :

Herstel schade wegens dooi, 4 ^e en 7 ^e lot.	fr.	407,700
---	-----	---------

DIENST DER WEGEN. — WEST-VLAANDEREN :

Herstel militaire weg n ^r 66, Torhout, Lichtervelde en Tielt-Aarschot		310,200
--	--	---------

DIENST DER WEGEN. — OOST-VLAANDEREN :

Herstel schade wegens dooi en militair verkeer, wegen 8 en 2 ^e lot .		1,600,200
---	--	-----------

Wegen Brussel-Oostende en Tilburg-Rijssel, idem		112,400
---	--	---------

DIENST DER WEGEN. — HENEGOUWEN :

Herstel steenweg, vak Presles-Châtelet		138,300
--	--	---------

Weg n ^r 8, vak Aat-Leuze, bestrating.		139,200
--	--	---------

DIENST DER WEGEN. — PROVINCIE LUXEMBURG :

Herstel schade wegens dooi en militair verkeer, weg n ^r 34, vak Bastenaken-Longchamps.		2,224,600
---	--	-----------

Idem, weg n ^r 26/28, vak Fransche grens naar Menuchet		508,000
--	--	---------

DIENST DER WEGEN. — PROVINCIE LUIK :

Onderhoudswerken en winterdienst, 9 ^e vak	fr.	625,000
--	-----	---------

Herstel schade wegens dooi en militair verkeer, weg n ^r 15, vak Chénée-Aywaille		1,490,900
--	--	-----------

Herstellingswerken, weg n ^r 40, vak Braives-Moche.		700,000
---	--	---------

DIENST DER WEGEN. — PROVINCIE NAMEN :

Herstel schade, weg n ^r 36, Ciney-Dinant		161,000
---	--	---------

Idem, weg n ^r 38, vak Pessoux-Méan		3,747,000
---	--	-----------

Idem, weg n ^r 22		1,135,900
---------------------------------------	--	-----------

Idem, weg n ^r 36, vak Ciney-Dinant		962,000
---	--	---------

Weg n ^r 5, Charleroi-Rocroy		1,946,700
--	--	-----------

Herstel schade wegens dooi, 4 ^e district.		1,577,500
--	--	-----------

Idem, wegen n ^{rs} 17, 36 en 47		762,400
--	--	---------

Idem, weg n ^r 21		900,000
---------------------------------------	--	---------

Idem, weg n ^r 51, Namen-Bois-de-Villers		344,900
--	--	---------

Herstel wegen n ^{rs} 4 en 21, Namen-Ernage en Sauvenière-Fleurus.		3,431,900
--	--	-----------

Samenvatting.

Gemeente en provinciewegen	fr.	6,312,520
Dienst der wegen. — Provincie Brabant		407,700
Dienst der wegen. — Provincie West-Vlaanderen		310200,
Dienst der wegen. — Provincie Oost-Vlaanderen		1,712,600
Dienst der wegen. — Provincie Henegouwen		277,500
Dienst der wegen. — Provincie Luxemburg		2,732,600
Dienst der wegen. — Provincie Luik		2,815,900
Dienst der wegen. — Provincie Namen		14,969,300

Totaal. . . fr. 29,537,320

Aannemingen van minder dan 100,000 frank 8,862,680

Totaal der verbintenissen. . . fr. 38,400,000

Krediet van 1945 60,000,000
Krediet van 1946 niets

Opmerking : Artikel 42, dat aanvankelijk werd vastgesteld op 60 millioen, werd opgevoerd tot 300 millioen. Het heeft betrekking op de werken uitgevoerd op verzoek van de geallieerde expeditiestrijdkrachten en die niet kunnen worden ten laste genomen door den Dienst voor Onderlinge-Hulpverlening (O.M.A.).

Deze instelling heeft niettemin belangrijke werken van dien aard gefinancierd, maar later heeft zij betwist de uitgave te moeten dragen, terwijl zij zich het recht voorbehield om terugbetaling der gedane betaling te verzoeken.

Het aanvullend krediet van 240 millioen werd voorzien ten einde eventueel deze terugbetaling toe te laten. Maar daar het vraagstuk steeds hangende is, wordt het aanvullend krediet van 240 millioen niet overgenomen op bovenstaande tabel.

Artikel 48. — Algemeene Directie der gemeentewegen.

Bouwen van paviljoenen en summiere herstellingen aan de geteisterde woningen :

Provincie Antwerpen	fr.	150,540,000
Provincie Brabant		15,615,000
Provincie West-Vlaanderen		22,243,000
Provincie Oost-Vlaanderen		36,721,000
Provincie Henegouwen		38,556,000
Provincie Limburg		10,495,000
Provincie Luxemburg		433,010,000
Provincie Luik		463,300,000
Provincie Namen		4,811,000

Totaal. . . fr. 1,175,285,000

Dienst der Paviljoenen. — Werken rechtstreeks uitgevoerd door den Staat fr. 96,541,000
Geen enkele verdeling per provincie werd opgemaakt voor dit krediet.

Krediet voorbehouden voor de schommelingen der prijzen van de materialen, enz. 7,174,000

Totaal der verbintenissen. . . fr. 1,279,000,000

Bedrag van het voor 1945 aangevraagde krediet . . . fr. 1,300,000,000
 Voor 1946, werd deze post overgedragen naar het Ministerie van Wederop-
 bouw.

**Artikel 49. — Bouwen van barakken voor openbaar domein en opruimingswerken
 (private terreinen). — Verdeeling per provincie.**

Verdeeling per provincie.

Provincie Antwerpen	fr. 101,468,000
Provincie Brabant	41,205,000
Provincie West-Vlaanderen	16,804,000
Provincie Oost-Vlaanderen	11,100,000
Provincie Henegouwen.	27,228,000
Provincie Limburg	2,355,000
Provincie Luxemburg	250,300,000
Provincie Luik	202,540,000
Provincie Namen	2,000,000

Totaal. . . fr. 665,000,000

Bedrag van het krediet voor 1945 . . . fr. 665,000,000
 Bedrag van het krediet voor 1946 aangevraagd. . . 550,000,000

**ALGEMEENE SAMENVATTING ARTIKELEN 40/1, 40/2, 40/3, 41, 42,
 48 en 49.**

PROVINCIE ANTWERPEN :

Artikel 40/1. — Wegen.	fr. 2,915,950
Artikel 40/2. — Gebouwen	21,347,900
Artikel 40/3. — Waterwegen	75,320,350
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen	64,000,000
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen	150,540,000
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen	150,540,000
Artikel 49. — Barakken voor openbaar domein en opruimings- werken (private terreinen)	101,468,000

Totaal de verbintenissen. . . fr. 415,592,200

PROVINCIE BRABANT :

Artikel 40/1.	fr. 8,344,450
Artikel 40/2. — Gebouwen	23,514,400
Artikel 40/3. — Waterwegen	18,517,800
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen	400,000
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen.	407,700
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen	15,615,000
Artikel 49. — Barakken voor openbaar domein, enz.	41,205,000

Totaal der verbintenissen. . . fr. 108,004,350

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN :

Artikel 40/1. — Wegen	fr. 9,037,300
Artikel 40/2. — Gebouwen	3,525,800
Artikel 40/3. — Waterwegen	368,437,950
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen	5,500,000
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen	310,200
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen	22,243,000
Artikel 49. — Barakken, enz.	16,804,000
Totaal der verbintenissen.	fr. 427,108,250

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN :

Artikel 40/1. — Wegen.	fr. 6,783,900
Artikel 40/2. — Gebouwen	1,864,500
Artikel 40/3. — Waterwegen	43,269,540
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen	20,555,000
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen	1,721,000
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen	36,721,000
Artikel 49. — Barakken, enz..	11,100,000
Totaal der verbintenissen.	fr. 122,006,540

PROVINCIE HENEGOUWEN :

Artikel 40/1. — Wegen.	fr. 9,457,450
Artikel 40/2. — Gebouwen	2,151,400
Artikel 40/3. — Waterwegen	4,969,400
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen	—
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen	277,500
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen	38,556,000
Artikel 49. — Barakken, enz..	27,228,000
Totaal der verbintenissen.	fr. 82.639,550

PROVINCIE LUIK :

Artikel 40/1. — Wegen.	fr. 3,934,400
Artikel 40/2. — Gebouwen	18,654,715
Artikel 40/3. — Waterwegen	51,160,200
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen	—
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen	2,815,900
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen	463,300,000
Artikel 49. — Barakken, enz..	202,540,000
Totaal der verbintenissen.	fr. 742,605,215

PROVINCIE LUXEMBURG :

Artikel 40/1. — Wegen.	fr.	8,439,850
Artikel 40/2. — Gebouwen		6,890,800
Artikel 40/3. — Waterwegen		—
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen		—
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen		2,732,600
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen		433.010.000
Artikel 49. — Barakken, enz..		260,300,000
Totaal der verbintenissen.		fr. 711,373,250

PROVINCIE LIMBURG :

Artikel 40/1. — Wegen.	fr.	144,000
Artikel 40/2. — Gebouwen		—
Artikel 40/3. — Waterwegen		54,227,300
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen		—
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen		—
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen		10,495,000
Artikel 49. — Barakken, enz..		2,355.000
Totaal der verbintenissen.		fr. 67.221,300

PROVINCIE NAMEN :

Artikel 40/1. — Wegen.	fr.	12,455,800
Artikel 40/2. — Gebouwen		3,391.900
Artikel 40/3. — Waterwegen		13,500,200
Artikel 41. — Ondergeschikte besturen		—
Artikel 42. — Gemeente- en provinciewegen		14,969,300
Artikel 48. — Bouwen van paviljoenen		4,811,000
Artikel 49. — Barakken, enz..		2,000,000
Totaal der verbintenissen.		fr. 51,128,200

Bovenstaande verdeelingen zijn slechts een aanwijzing; er zijn immers belangrijke sommen die niet per provincie kunnen worden verdeeld. Dit is onder meer het geval voor de som van 96,541,000 frank uitgegeven door den Dienst der Paviljoenen uitgevoerd door den Staat; voor de som van 7,174,000 frank, kredieten voorbehouden voor de prijschommelingen. Hetzelfde geldt voor de kleine aannemingen waarvan zeer belangrijke sommen niet zijn verdeeld, hetzij voor de wegen : 9,474,900 frank; voor de gebouwen : 45,206,585 frank; voor de waterwegen : 48,556,960 frank, en voor de gemeente- en provinciewegen : 8,862,680 frank.

Bovenstaande inlichtingen zullen aan de leden van de Hooge Vergadering toelaten zich rekenschap te geven van de reusachtige taak vervuld door het Departement van Openbare Werken over heel het land, tijdens het jaar 1945.

De vergeleken kredieten van 1945 en 1946.

De gewone uitgaven voor 1945 waren geraamd op 690,556,125 frank; in 1946 bedragen zij 1,013,250,225 frank, zegge een verhooging met 322,694,100 frank. De herziening van de weddeschalen is de bijzonderste oorzaak van deze verhooging.

De uitzonderingsuitgaven voor 1945 werden geraamd op 21,760,000 frank; voor 1946 bedragen zij 25,210,000 frank, zegge een verhooging met 3,450,000 fr. Van deze verhooging gaan 2 miljoen naar de Tentoonstelling van het Urbanisme en het overige naar den aankoop van mobilair en van materieel voor de Rijks-wacht.

De uitgaven voortvloeiende uit den oorlog (werkelijk vastgelegde uitgaven), ten laste van het Ministerie van Openbare Werken, voor 1945, bedroegen 2,972,582,900 frank; voor 1946 worden zij geraamd op 1,213,000,000 frank, zegge een vermindering met 1,759,582,900 frank.

De belangrijkste kredieten voor oorlogsschade, die verminderd zijn, bedragen als volgt :

Gebouwen : 1945 : 128 miljoen; 1946 : 91 miljoen; vermindering : 35 miljoen.

Waterwegen : 1945 : 687 miljoen; 1946 : 300 miljoen; vermindering : 387 miljoen.

Oorlogsschade, Provinciën en gemeenten : 1945 : 665 miljoen; 1946 : 550 miljoen; vermindering : 115 miljoen.

Het krediet van 1,300,000,000 frank voor de geteisterden, is overgedragen naar het Ministerie van Wederopbouw.

Dat voor de wegen is vermeerderd met 71 miljoen en dat voor de ongeschikte besturen is niet gewijzigd.

Bij toevoeging van het naar het Ministerie van Wederopbouw overgedragen krediet van 1,300,000,000 frank, aan het krediet voor 1946, zijnde : 1,213,000,000 frank, krijgen wij een totaal van 2,513,000,000 frank, dit is een vermindering, tegenover de vastgelegde uitgaven in 1945, met 459,582,900 frank, van welke som moet worden afgetrokken : 71 miljoen als verhooging van het krediet voor de wegen; aldus vinden wij een werkelijke vermindering met 388,582,900 frank.

De behoeften van het land inzake openbare werken zijn onmetelijk; zij zullen over vele dienstjaren moeten verdeeld worden. Het Departement mag echter in geen geval uit het oog verliezen dat de herstellingen wegens oorlogsschade, den voorrang moeten hebben boven alle andere beschouwingen.

De autobaan Brussel-Oostende.

Ontegensprekelijk dient de eerste bekommring van het Departement en van de openbare machten te bestaan in het herstellen, op de *allereerste plaats*, van de oorlogsschade aan het openbaar domein en aan de private eigendommen, en de aanzienlijkste sommen te besteden aan de constructie van geprefabriceerde huizen, het herstel van de woningen en van de door oorlogsfeiten beschadigde wegen, van onze kust- en binnenhavens, enz., eerder dan aan luxe-werken, of werken waarvan het dringend karakter niet bewezen is.

Onze aandacht werd gevestigd op navolgende nota, verschenen in het « Verslag over de bedrijvigheid van de Algemeene Directie der Wegen tijdens het jaar 1945 » en waarin gezegd wordt :

« *Ontwerpen worden voorbereid tot voortzetting van de autobaan Brussel-Oostende, op zijn minst tusschen Oostende en de streek rond Gent.* »

En wij hebben den heer Minister volgende vraag gesteld :

« Zou de heer Minister ons willen zeggen :

- » 1^o wat het aanleggen van deze autobaan tot op heden gekost heeft ;
- » 2^o de voorziene uitgaven voor de volledige verwezenlijking van het ontwerp ;
- » 3^o de voorziene uitgaven voor de verwezenlijking van het gedeelte bestemd als verbinding tusschen Oostende en de streek rond Gent ;
- » 4^o of hij niet oordeelt dat de uitvoering van dit ontwerp slechts zal kunnen overwogen worden : 1^o nadat al de gesinistreerden opnieuw een woning zullen gevonden hebben en voor de geleden verliezen en schade zullen vergoed zijn ; 2^o nadat al de oorlogsschade zal hersteld zijn aan de gebouwen en goederen van den Staat en in het bijzonder aan de lokalen van de Universiteit te Luik, en nadat al de bruggen en de wegen door nieuwe zullen vervangen of volledig hersteld zijn. »

De heer Minister liet ons volgend antwoord geworden :

« 1^o De werken die tot dusverre, aan de autobaan Brussel-Oostende uitgevoerd zijn, geven aanleiding tot navermelde uitgaven :

- » a) Onteigeningen : 39 miljoen frank ;
- » b) Werken : 158 miljoen frank ;
- » Totaal : 197 miljoen frank.

» 2^o De volledige verwezenlijking van de autobaan zou een aanvullende uitgave van 1,200,000,000 vergen.

» 3^o Voor het volledig afwerken van de sectie Oostende-Gent, worden de uitgaven geraamd op ongeveer 360,000,000 frank.

» 4^o Juist omdat er rekening is gehouden met den huidige toestand, zal er op de begroting voor 1946 geen enkel krediet worden uitgetrokken voor de nieuwe werken van de autobaan Brussel-Oostende. »

Het verheugt ons te bemerken dat wij akkoord zijn met den heer Minister, om alle niet dringende werken voor een onbepaalden tijd uit te stellen en om te wenschen dat de Staat al de kredieten, waarover hij kan of zal kunnen beschikken, zou besteden om op de eerste plaats het *gansche* land terug in een normalen toestand te brengen, wat betreft zoowel de wegen als de gebouwen, die dienen hersteld, zoomede de havens en het herstel van alle oorlogsschade, zonder het voornaamste en dringendste : de regeling van den toestand der gesinistreerden, te vergeten.

Het land zou niet begrijpen indien men anders zou te werk gaan, en het aankondigen van niet-noodzakelijke werken zou een gevoel van opstand doen ontstaan bij al de geslachtofferden van den oorlog.

Er zullen nog verscheidene jaren moeten verlopen alvorens men kan denken aan het uitvoeren van werken zooals de autobanen.

De signalisatie.

In haar verslag over het dienstjaar 1945, zegt de Algemeene Directie der Wegen : « Men bereidt op dit oogenblik zelf de herstelling voor van de weg-signalisatie, die veel geleden heeft op de Rijksbanen ». Elkeen weet dat onze signalisatie zeer gebrekkig was, vooral in de Ardennen.

Wij hebben de volgende vraag gesteld :

« Zou de Heer Minister ons willen mededeelen welke de plannen zijn van zijn Departement voor het aanbrengen van een volmaakte signalisatie *in het gansche land* ? »

» Zou hij ons kunnen zeggen of hij verwezenlijking verwacht op korten termijn en ons het programma van zijn Departement voor elk van de twee landstreken overmaken ? »

» Zou hij ons kunnen zeggen of er een algemeen plan is opgemaakt en hoe lang de verwezenlijking zal duren, opdat het land eindelijk eens een volledige en moderne signalisatie zou bezitten ? »

De heer Minister heeft ons geantwoord :

« Er zijn instructies gegeven om in het geheele land waarschuwborden te plaatsen aan alle kruisingen van de Rijkswegen.

» De Administratie is bezig aan de bochten bakens met reflecteerend glas te ontwerpen.

» De aanbestedingen hebben reeds plaats gehad en sommige diensten, die over regieën beschikken, voeren zelf die beslissing uit.

» Een nieuw signaal ter aankondiging van de nabijheid van beweegbare bruggen is ingevoerd. De borden « omgekeerde driehoek » die aankondigen dat de verkeersvoorrang gereserveerd is voor den zijweg zullen vermenigvuldigd worden en de hoofdweg zal een nieuw signaal krijgen om den gebruiker van dien weg voorrang te geven bij de kruising.

» Er zal een signaal worden ingevoerd dat de snelheidsbeperking bij den uitgang van de agglomeraties aankondigt.

» De herstelling of vervanging van alle beschadigde of verdwenen gevaar- en richtingsborden is aan den gang.

» Waar de wegen gekruist worden door tramlijnen, zullen borden « tram » met reflecteerend glas of, in sommige gevallen, met rood glas komen.

» Deze maatregelen zullen geleidelijk getroffen worden met inachtneming van het feit dat sommige materialen nog ontbreken.

» Zij gelden natuurlijk voor het geheele land, behalve voor de provincie- en gemeentewegen, die niet onder het beheer staan van den Minister van Openbare Werken.

» Een ontwerp van wet is thans evenwel in studie genomen op het Departement, waarbij dit in staat gesteld wordt om desnoods van ambtswege op te treden, waar een signalisatie dwingend noodzakelijk is, verwaarloosd is door de bevoegde macht, of ook ingeval de geplaatste signalen niet overeenstemmen met de algemeene voorschriften. »

Wij hebben den heer Minister te bedanken voor dat waarlijk zeer volledig antwoord, dat den weggebruiker zeker zal voldoen. Wij moeten echter opmerken dat wij voor de provinciale en gemeentelijke signalisatie liever hadden

gezien, dat de provinciën moeten zorgen voor het aanbrengen van die signalisatie op het geheele grondgebied. Als men zich daarvoor tot de gemeente wendt, zullen daar veel moeilijkheden uit ontstaan en zal op vele plaatsen de signalisatie ontbreken zooals in het verleden.

Evenwel, als ons land wil dat het toerisme zich ontwikkelt, dan moeten de bezoekers alle gemak kunnen vinden; het is onbetwistbaar dat de signalisatie op dat gebied een groote rol speelt.

Wij verzoeken den heer Minister het vraagstuk uit dezen gezichtshoek te willen bestudeeren.

De bruggen en dijken van het Albertkanaal.

In het verslag over de begroting van Openbare Werken voor 1940 hebben wij gewezen op de ontroering, die de leden van de Commissie van Openbare Werken gevoeld hebben naar aanleiding van de talrijke ongevallen, die zich in 1939 en begin 1940 hebben voorgedaan aan de dijken van het Albertkanaal en aan vele bruggen, die er overheen leiden.

Wij vroegen toenmaals dat het Parlement op de hoogte zou gehouden worden van de uitkomst der ingestelde onderzoeken, dat de verantwoordelijkheden duidelijk zouden vastgesteld worden en dat de vereischte sancties zouden getroffen worden tegenover de verantwoordelijken, wie zij ook mochten wezen.

In het verslag over de bedrijvigheid van de Algemeene Directie der waterwegen in 1945 wordt gezegd in verband met het Albertkanaal :

« Herstelling en versterking van de sluizen te Genk, Hasselt, Diepenbeek en Oolen; *iedere onderneming bedraagt 25 tot 28 millioen*, welke sommen in 1945 werden uitgegeven. »

Wij hebben den heer Minister aan deze feiten herinnerd en hebben hem gevraagd ons te zeggen :

1^o Of hij in staat was te antwoorden op de vraag, die de Commissie van Openbare Werken van den Senaat in 1940 gesteld heeft omtrent de verantwoordelijkheid voor de bovenvermelde ongevallen;

2^o Of de uitgegeven sommen voor de sluizen te Genk, Hasselt, Diepenbeek en Oolen, te zamen meer dan HONDERD MILLIOEN FRANK, het mogelijk gemaakt hebben deze werken opnieuw in een degelijken en blijvenden toestand te brengen en of ze in verhouding zijn tot de ongevallen van 1939 en 1940;

3^o Welke sommen het Departement noodig acht, opdat *alle werken* aan het Albertkanaal voor de toekomst den noodigen waarborg inzake veiligheid opleveren;

4^o Of hij niet denkt zelf een commissie van onderzoek te moeten instellen over de werken aan het Albertkanaal, welke oplossing hem in staat zou stellen er leden van beide Wetgevende Kamers en beproefde technici in te brengen?

De heer Minister heeft ons geantwoord :

« Het ongeval aan een van de dijken van het Albertkanaal is onderzocht door een commissie, die daartoe werd ingesteld en die haar verslag heeft ingediend bij het bureau van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, kort voordat de oorlog in België losbrak.

» Verder zijn de ongevallen aan de gelaschte bruggen onderzocht door het gerecht en andere lichamen, welke onderzoeken op heden nog niet beeindigd zijn.

» Ten slotte kon de schade aan de sluizen van het Albertkanaal, die geleden hebben bij de gebeurtenissen in 1940 en bij den terugtocht van de Duitschers, niet juist geschat worden toen de sluizen nog onder water stonden.

» Er kan niet met juistheid geantwoord worden op het derde punt van de vraag betreffende de sommen, welke het Departement noodig acht opdat de werken aan het Albertkanaal voor de toekomst alle veiligheid zouden opleveren.

» Deze gegevens zullen binnen enkele weken verstrekt worden, wanneer het aan den gang zijnde onderzoek naar de schade aan de sluizen verder zal gevorderd zijn.

» De heer Brunfaut, lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, heeft een voorstel ingediend tot instelling van een parlementair onderzoek over de ongevallen die zich hebben voorgedaan tijdens het aanleggen van het Albertkanaal.

» Dit voorstel is door de Kamer in overweging genomen.

» Verder heb ik, zoodra ik op het Departement ben gekomen, het voornemen te kennen gegeven om deze zaak volkomen op te helderen.

» Op 25 Mei heb ik beslist, aan den Raad van Bruggen en Wegen de zorg te vertrouwen om een algemeen onderzoek in te stellen nopens het Albertkanaal.

» De Raad van Bruggen en Wegen zal desnoods natuurlijk de medewerking kunnen inroepen van deskundigen uit het Bestuur of daarbuiten, en deze als raadgevers aanstellen.

» Dat onderzoek zal objectief gedaan worden met den vasten wil om licht in deze zaak te brengen, de verantwoordelijkheid vast te stellen, met het eenig doel de waarheid te kennen, opdat een waardige oplossing zou gevonden worden.

» Wat er ook de conclusies zullen van zijn, dat onderzoek zal het aanzien van het korps van Bruggen en Wegen verhoogen en voor dat korps een bron zijn van vruchtbare inlichtingen.

» Het zal een advies vormen, hetwelk ter beoordeeling aan de parlementaire commissie zal worden voorgelegd.

» De Raad van Bruggen en Wegen is hiervoor al eens vergaderd. Naar zijn meening zal voor de vaststelling van een bepaalden termijn voor dat onderzoek moeten gewacht worden op de benoemingen in de algemeene functies van Bruggen en Wegen, welke benoemingen binnen zeer kort zullen plaats hebben en waardoor een groot gedeelte van den Raad zal vernieuwd worden.

» Ik kan dien termijn evenwel op ongeveer zes maanden ramen. »

Uit dit antwoord van den Minister meenen wij te mogen besluiten, dat hij het eens is met de instelling van een parlementaire onderzoekscommissie (Kamer en Senaat) en dat wij binnen kort de conclusies daarvan zullen kennen.

» Wij vertrouwen, dat de heer Minister de Hooge Vergadering zal voorlichten en dat hij de noodige maatregelen zal treffen om te vermijden dat zulke ernstige feiten zich nog zouden voordoen.

Het evenwicht op taalgebied.

Wij hebben aan den Minister de volgende vraag gesteld :

« De wet van 28 Juni 1932 op het gebruik der talen in bestuurszaken bepaalt in haar artikel 9, paragraaf 4 : « dat er voor de hoofdbesturen van den Staat *een billijk evenwicht* zou worden in acht genomen in het aantal betrekkingen voorbehouden aan de kandidaten van iedere taalgroep. »

» De Minister gelieve ons mede te deelen :

» 1^o Hoeveel ambtenaren zijn ingeschreven op de Fransche rol eensdeels en op de Nederlandsche rol anderdeels, *voor ieder voorzien kader* :

» a) bij het Hoofdbestuur;

» b) bij den uitvoeringsdienst;

» c) bij den inwendigen dienst ?

» 2^o Hoeveel ambtenaren zijn ingeschreven op de Fransche rol terwijl zij zijn aangesteld in het Vlaamsche landsgedeelte en hoeveel ambtenaren zijn ingeschreven op de Nederlandsche rol terwijl zij werkzaam zijn in het Waalsche landsgedeelte ?

» De Minister gelieve ons mede te deelen welke maatregelen door zijn Departement werden getroffen opdat het *billijk evenwicht* voorzien door de wet worde geëerbiedigd en integraal toegepast. »

De Minister heeft ons geantwoord als volgt :

« In totaal zijn er bij het Hoofdbestuur 38 ambtenaren van de Nederlandsche rol en 56 van de Fransche rol. Bij den uitvoeringsdienst 130 ambtenaren van de Fransche rol en 122 van de Nederlandsche rol.

» Ik zal niet nalaten er persoonlijk de hand aan te houden dat het taalevenwicht worde in acht genomen en vooral wat betreft de algemeene ambten.

» De voorstellen van benoemingen die ik thans in overweging neem houden streng rekening met dezen factor.

» Wat betreft het tweede deel van uw eerste vraag zijn er twee ambtenaren ingeschreven op de Nederlandsche rol die werkzaam zijn in het Waalsche landsgedeelte. Het geldt den heer 't Jampens, H., hoofdingenieur, diensthoofd bij de districtsgroep te Marche en den heer De Clercq, J., hoofdingenieur, belast met de leiding van den dienst van de Vesder. Geen enkele ambtenaar van de Fransche taalrol is werkzaam in het Vlaamsche landsgedeelte. »

Den toestand *in de hogere kaders* nader toelichtend heeft de Minister ons op ons verzoek het volgende aanvullend antwoord doen geworden :

Ministerie van Openbare Werken.

Taalrol. — Huidige toestand in de hoogere kaders.

GRAAD	KADER	EFFECTIEF	
		Fransche rol	Nederland. rol
I. — HOOFDBESTUUR.			
Secretaris-Generaal	I	—	I
Directeur-Generaal	6	2	2
Inspecteur-Generaal	5	I	5
Hoofdingenieur-Directeur	II	2 2 wn.	6 5 wn.
Ingenieur en e. a. ingenieur.	15	5	4
Directeur bij den Technischen Dienst	2	I	I
Ingenieur bij den Technischen Dienst	6	3	3
Directeur	12	7	3
Onderdirecteur	9	2	—
Bureelhoofd	2I	9	4
E. a. Controleur Hoofd der Sociale Inspectie	I	I	—
Bestuurssecretaris	2	I	—
Hoofdvertaler	I	—	I
Directeur der Technische Diensten (Urbanisme).	I	—	I
Directeur der Administratieve Diensten (Urbanisme).	I	—	I
2. — BUITENDIENSTEN.			
Beheerder-Inspecteur-Generaal der Zeediensten te Antwerpen	I	—	I wn.
Hoofdingenieur-Directeur	2I	5 5 wn.	6 6 wn. (*)
E. a. Ingenieur en Ingenieur	65	20	24 (**)
E. a. Bureelhoofd en Bureelhoofd	3I	3	6
E. a. Bureelhoofd-teekenaar en Bureelhoofd-teeke- naar	22	8	5

(*) Een wn. hoofdingenieur oefent zijn ambt uit in de Waalsche streek.

(**) Een ingenieur oefent zijn ambt uit in de Waalsche streek.

Deze laatste inlichtingen stemmen op verre na niet overeen met de eerste inlichtingen die werden verstrekt aan uw verslaggever. Het globaal aantal ambtenaren bedraagt in werkelijkheid 234 in stede van 346. De Fransche taalrol telt 77 ambtenaren in stede van 186 en de Nederlandsche taalrol 85 in stede van 165. Uit deze cijfers blijkt dat een zeer aanzienlijk aantal hogere posten open staan en dat van deze omstandigheid dient gebruik gemaakt om het *evenwicht op taalgebied integraal* te verwezenlijken.

De Minister heeft ons gelieven mede te deelen dat de herziening van de kaders en de bevorderingen die daarvan het gevolg zullen zijn zullen rekening houden met de noodzakelijkheid de taalwet te eerbiedigen en de meest volledige gelijkheid in de kaders van zijn Departement te verwezenlijken.

De Minister heeft ons onderstaand aanvullend antwoord gelieven te doen geworden :

« Als gevolg op onze bespreking van heden bevestig ik U het volgende :

» Voor ieder der Algemeene Directies van de waterwegen, van de wegen, van de gebouwen, van het urbanisme, heb ik voorgesteld en verkregen dat het nieuwe kader twee inspecteurs-generaal zou voorzien. Aldus zal er in iedere Algemeene Directie een inspecteur van elke rol zijn.

» Aan den anderen kant heb ik voorstellen van benoeming in aanmerking genomen voor de algemeene ambten van het Departement en deze voorstellen zullen volgende samenstelling op taalgebied geven :

» Secretaris-generaal reeds in dienst Nederlandsche rol.

» Administratief directeur der Algemeene Zaken (voorstel tot benoeming) Fransche rol.

» *Algemeene Directie der Waterwegen* (voorstel tot benoeming) :

» Directeur-generaal. Fransche rol.

» Een Inspecteur-generaal Nederlandsche rol.

» Een Inspecteur-generaal Fransche rol.

» *Algemeene Directie der Wegen* (voorstel tot benoeming) :

» Directeur-generaal. Nederlandsche rol.

» Een Inspecteur-generaal Fransche rol.

» Een Inspecteur-generaal (reeds in dienst) Nederlandsche rol.

» *Algemeene Directie der gebouwen* (voorstel tot benoeming) :

» Directeur-generaal. Nederlandsche rol.

» Een Inspecteur-generaal Nederlandsche rol.

» Een Inspecteur-generaal Fransche rol.

» *Algemeene Directie van het urbanisme* (reeds in dienst) :

» Directeur-generaal. Fransche rol.

» Een Inspecteur-generaal Nederlandsche rol.

» Nog te benoemen :

» Een Inspecteur-generaal Fransche rol.

» Aldus wanneer deze voorstellen tot benoeming die thans alle op de laatste na ter onderteekening zijn voorgelegd aan den Regent, zullen onderteekend zijn, zullen er onder de algemeen ambtenaren :

» zeven van de Fransche rol en

» zeven van de Nederlandsche rol zijn,

hetgeen een volmaakt evenwicht op taalgebied zal verzekeren.

» Er blijft nog een algemeen ambt te bepalen namelijk dit van den Dienst voor Electriciteit en Electromechanika waarvan de huidige titularis op pensioen zou worden gesteld op het einde van de maand Juli en waarvoor nog geen enkele candidatuur in aanmerking werd genomen; men kan dus niet voorzien tot welke taalrol deze ambtenaar zal behooren.

De leden van den Senaat zullen stellig met de levendigste voldoening akte nemen van den geest van rechtvaardigheid die den Minister bezielt en zij zullen hem gelukwensen, indien hij zijn ontwerp verwezenlijkt, omdat hij verzoening heeft gebracht onder de ambtenaren van zijn Departement die het voordeel van zijn goeden geest van begrijpen zullen genieten.

In denzelfden gedachtengang hebben wij nog de volgende vraag gesteld aan den Minister :

« A) Hoe zijn in taalopzicht samengesteld de examencommissies die gelast zijn de proeven af te nemen van de kandidaten die als ambtenaren in zijn Departement wenschen te treden ?

» Hij gelieve ons mede te deelen of er een speciaal aangeduide examencommissie bestaat voor iedere taalgroep en of de leden van deze examencommissies uitsluitend worden gekozen in de taalgroep aan dewelke de candidaat wenscht te worden gehecht ?

» B) Hij gelieve ons de samenstelling mede te deelen van de examencommissie die in 1946 heeft gefungeerd voor iedere taalgroep en hij gelieve ons mede te deelen of de geest der wet van 28 Juni 1932 in de twee taalgroepen werd nageleefd ?

» C) In ontkennend geval gelieve hij ons mede te deelen welke maatregelen hij voornemens is te treffen opdat er een billijk evenwicht worde ingevoerd en opdat iedere gedachte van favoritisme op taalgebied kunne worden geweerd ? »

De Minister heeft ons laten weten dat hij onze vraag overmaakte aan het Vast Wervingssecretariaat en dit laatste deed ons volgend antwoord geworden :

« De kandidaten die wenschen in dienst te treden bij het Departement van Openbare Werken kiezen de taal van hun proeven en derhalve de taalrol in dewelke zij eventueel willen worden ingedeeld. Volgens de keuze worden zij onderzocht door een examencommissie waarvan de leden de kennis van de Fransche taal bezitten of door een examencommissie waarvan de leden het Nederlandsch machtig zijn.

» Ieder van beide examencommissies bestaat uit ambtenaren en uit leeraars (art. 39, 42 en 43 van het statuut van het Staatspersoneel).

» De vaste wervingssecretaris, die tweetalig is, is van rechtswege voorzitter van de twee examencommissies en bedient zich in de eene van het Fransch en in de andere van het Nederlandsch.

» Zijn bijzitters-ambtenaren worden voorgedragen door het Departement en aangenomen door het Wervingssecretariaat, deze met een Fransche cultuur om deel te maken van de Franschtalige examencommissie, deze met Nederlandsche cultuur om lid te zijn van de andere examencommissie.

» Wat betreft de bijzitters-leeraars, deze worden voor iedere examencommissie rechtstreeks gekozen door den vasten wervingssecretaris die beslist volgens de taal van hun onderwijs.

» Het gebeurt dat zoowel ambtenaren als leeraars een grondige kennis bezitten zoowel van de eene als van de andere taal. Zij worden met genoegen opgenomen

tevens in beide examencommissies want de tusschenkomst aan weerszijden van denzelfden examinerator biedt het voordeel dat twee reeksen kandidaten beter worden beoordeeld volgens een gemeenschappelijke maat.

» De vier bijgaande besluiten toonen aan welke de samenstelling is geweest van de examencommissies die in 1946 hun examenverrichtingen hebben voltooid of aangevat. Twee onder hen hebben alleen Franschtalige examencommissies samengesteld, daar de openstaande betrekkingen die te begeben waren enkel afhingen van de Fransche taalrol.

» De geest der wet van 6 Juni 1932 werd angstvallig nageleefd in beide soorten examencommissies; de vaste wervingssecretaris, die deze commissies heeft voorgezeten, staat daarvoor in. Geenerlei favoritisme op taalgebied ware trouwens mogelijk daar het programma der examens voor iedere taalrol het aantal te begeben betrekkingen aanduidt. Hieruit volgt dat het tot niets zou dienen een Waalschen candidaat of een Vlaamschen candidaat te benadeelen, vermits zijn mislukking de mogelijkheden of de kansen van toelating der kandidaten die de andere taal spreken niet zou verhoogen. De mislukking van een Waalschen candidaat kan enkel ten goede komen aan een anderen Waalschen candidaat en de mislukking van een Vlaamschen candidaat slechts aan een anderen Vlaamschen candidaat. »

De vaste wervingssecretaris voegt bij zijn antwoord de samenstelling der examencommissies voor 1946. Wij zullen ze hier niet overdrukken en ons er toe beperken vast te stellen dat talrijke leden van de Franschtalige examencommissie Vlaamsche ambtenaren of leeraars zijn. Wij willen hun goede trouw noch hun bevoegdheid in twijfel trekken, want dit is niet de vraag welke wij hebben te onderzoeken.

Er bestaat een taalwet die moet worden toegepast en nageleefd en wij stellen vast dat dit niet het geval is. Deze toestand dient te worden verholpen. *De wet moet integraal worden toegepast.*

De beschouwingen van den vasten wervingssecretaris hebben volstrekt geen waarde in opzicht van de wet. Moest zijn thesis worden aanvaard, dan ware er slechts een enkele examencommissie noodig vermits zulks, zooals hij zegt, stellig de beste manier zou zijn om het voordeel te hebben aan beide zijden twee reeksen kandidaten beter te doen beoordeelen door denzelfden examinerator, dus volgens een gemeenschappelijke maat.

Ik kan evenmin aannemen dat dit een *gemeenschappelijke maat is*. Immers iedereen onderzoekt de vraagstukken volgens zijn opvattingen, die vaak verschillen van een taalstreek tot een andere, en derhalve zijn de beoordeelingen verschillend.

Uw verslaggever meent dat er voor het vast wervingssecretariaat aanleiding toe bestaat de examencommissies te doen bestaan uit leden die uitsluitend behooren tot de taalstreek van de kandidaten.

Ondanks het argument dat slechts een andere candidaat van de taalstreek zou kunnen profijt halen uit een eventueelen gunstmaatregel, denkt hij dat het verkieslijker is, in het voordeel van allen en om argwaan te vermijden, dat men zich houdt aan een strikte naleving van de wet, die wil dat de kandidaten ondervraagd worden door examencommissies van hun taalstreek.

De veiligheid der wegen.

Evenals in zijn vorige verslagen, had uw verslaggever den Senaat willen onderhouden over het probleem van de veiligheid der wegen.

Daar dit verslag echter reeds te lang is geworden, door de behandeling van de ernstige vraagstukken die dienden onderzocht, ziet hij zich verplicht de desiderata van de Liga voor de Veiligheid der Wegen enkel weer te geven, zonder er commentaar bij te voegen.

1. « De Liga vraagt : dat, in de programma's der werken (nieuwe werken en herstellingen) aan wegen en bruggen, er effectief zou rekening gehouden worden met de noodwendigheden van het voetgangersverkeer, zoomede met de veiligheid. Dit zou nl. tot uiting komen in het aanleggen van *sterk verhoogde trottoirs of wegbermen*, breed genoeg om de voetgangers toe te laten zich met gemak te bewegen en te kruisen, en in het aanbrengen, in de breede zijwegen en op de kruispunten, van *vluchtheuveltjes*, die het gevaar van het oversteken zouden verminderen.

» Het ware eveneens wenschelijk dat de uitwijkingswegen voor voetgangers er laatstgenoemden zouden van ontslaan in de nabijheid der steden en in de toeristische centra de al te gevaarlijke groote wegen te volgen.

» De trottoirs der steden zouden anderdeels zoo vlug mogelijk moeten bevrijd worden van de palen en andere gebouwtjes die ze belemmeren en die de bruikbare oppervlakte verminderen. De signalisatiepalen zouden vaak door aan de huizen vastgemaakte toestellen kunnen vervangen worden.

» 2. *De hervorming van de reglementeering.* — De reglementeering, opgesteld onder den invloed van de, practisch uitsluitende, strekking om de snelheid in de hand te werken, is er verre van de veiligheid te verzekeren en houdt geenszins rekening met de noodwendigheden der voetgangers. Het ware o.m. wenschelijk : a) de snelheid der voertuigen sterk te verminderen. De overdreven snelheid ligt aan den oorsprong van de onveiligheid en van zeer groote ongemakken voor de voetgangers; b) het recht van *de steenwegen over te steken* derwijze te bevestigen en te organiseeren, dat het gevaar en de noodzakelijkheid hiervan zoo gering mogelijk worden. Hier dient tevens herinnerd aan het feit dat de rijweg een gansch ander karakter heeft dan het trottoir of de wegberm : terwijl de rijweg *nergens onderbroken is*, naar overal voert zonder dat het noodig is hem te verlaten, kortom, de opdracht van een weg integraal vervult, houdt het trottoir aan elken straathoek op, wordt gedurig gekruist, laat niet toe ergens te gaan zonder over te steken, m. a. w. zonder onophoudelijk den rijweg te gebruiken. De toestand is dus lang niet dezelfde voor den wagenbestuurder, die over den rijweg beschikt, en den voetganger, aan wie slechts een, en dan nog beperkt en onderbroken, onderdeel van den rijweg wordt gelaten. Het is dus van het hoogste belang dat het oversteken, door den voetganger, van den rijweg zou beschermd worden door de verplichting voor den wagenbestuurder, om voorzichtig te zijn en te vertragen, zoo niet zou de voetganger feitelijk beroofd worden van de mogelijkheid zich op weg te begeven.

» 3. Graag zagen wij, ten slotte, dat de verplichte verzekering der voertuigen tegen de door hen op den weg veroorzaakte ongevallen werd ingesteld.

» Doch wij onderstrepen het kapitaal belang, in een verzekeringsstelsel, van een rechtvaardige bepaling der verantwoordelijkheid. De snelheid ligt aan den oorsprong van het gevaar, en zij moet de grondslag der verantwoordelijkheid zijn. Anders bestaat het gevaar dat de verantwoordelijkheden zouden verplaatst worden en dat de voetgangers, door de al te eenzijdige reglementeering die thans van kracht is, behandeld zouden worden alsof zij de schuld droegen van ongevallen waarvan zij slechts de slachtoffers zijn. »

Voegen wij een eenvoudigen wensch bij de desiderata van de Liga : Dat de opvoeding van de bevolking overal zou aangepakt worden, want er heerscht in ons land veel gemis aan fair-play. De eerbiediging van ieders rechten zal voorzeker den toestand verbeteren en de opvoeding zou op de school moeten beginnen, op dit lijk op andere gebieden.

De bezoeken der Commissie van Openbare Werken van den Senaat.

De vooroorlogsche gewoonten hervattend, om sommige streken van het land te bezoeken ten einde zich rekenschap te geven van de vordering en de uitvoering der aldaar ondernomen werken, alsmede van de aanvragen en van de noodzakelijkheid van werken die geboden zijn, heeft uw Commissie in den loop van dit jaar twee bezoeken afgelegd.

Het eerste werd besteed aan het bezoek van sommige werken te Luik en in de Ardennen.

Het bezoek aan de gebouwen van de universiteit te Luik heeft al de leden uwer Commissie in de grootste verslagenheid gedompeld, ten aanzien van de ontzaglijke schade geleden door deze belangrijke Staatsinstelling en, vooral, bij het vaststellen van de traagheid waarmede de werken vorderen.

Getroffen door *twee en twintig voltreffers*, hebben de universiteitsgebouwen nog geleden onder de ontploffingen in de onmiddellijke omgeving. Men wandelt er over hoopen oud ijzer. Al de laboratoria werden beschadigd. In de lokalen van de Faculteit der Wetenschappen is een bom gevallen zonder te ontploffen; de Duitschers, die batterijen luchtafweergeschut hadden geplaatst op de daken, deden, zonder eenige voorzorg, de Faculteit in de lucht springen. Het gebouw van de burgerlijke genie is nog slechts een hoop puinen. Overal vindt men nog naakte gebinten, plafonds waarvan slechts de balken overblijven, overblijfselen van vensters, deuren en muren, achttien maand na de bevrijding, in een instelling die de studeerende jeugd moet herbergen. Lokalen zonder ruiten, zonder verwarming, zonder mobilaire, zonder de bijhoorigheden die noodig zijn voor het hooger onderwijs dat aldaar moet worden gegeven, ziedaar de werktuigen die de Staat ten dienste stelt van een zijner meest befaamde en in de wereld meest bekende instellingen van hooger onderwijs.

Daar wij de redenen van dezen betreurenswaardigen toestand wilden kennen, hebben wij aan den Minister de volgende vraag gesteld :

« Indien wij goed zijn ingelicht, bedragen de aan de Universiteit te Luik reeds uitgevoerde en nog in aanbesteding te geven werken de volgende sommen :

» A) Voltooide of in uitvoering zijnde werken	fr. 10,735,772
» B) Voorstellen tot aanbestedingen	6,989,882
» C) Voorstellen in uitwerking	10,920,000
» D) Te volgen voorstellen.	3,600,000

» Totaal. . . . fr. 32,245,654

» De Minister erkent ongetwijfeld dat het dringend is onze Universiteit in staat te stellen het volledig onderwijs te verzekeren dat wordt vereischt voor de talrijke studenten, die de cursussen aan deze instelling met wereldfaam volgen.

» Hij gelieve ons te zeggen of hij voornemens is de noodige kredieten uit te trekken om al de werken te voltooien in den loop van de jaren 1946 en desnoods 1947 uiterlijk ? »

De geachte Minister heeft ons geantwoord als volgt :

« De totale uitgave voor de werken van het herstel der universiteitsgebouwen, te Val-Benoit, bedraagt 75 miljoen.

» De begrootingsramingen zijn dusdanig dat totale herstellingen van ongeveer 31 miljoen dit jaar zullen kunnen worden uitgevoerd.

» Er blijven dus nog herstellingswerken uit te voeren voor een bedrag van 44 miljoen, en men mag hopen dat de algemeene economische toestand en de begrootingsramingen dusdanig zullen zijn dat deze herstellingen toekomend jaar zullen worden uitgevoerd.

» Ik zal trachten op dit gebied de grootst mogelijke inspanning te doen, want ik oordeel dat het herstel der gebouwen te Val-Benoit van dusdanigen algemeenen aard is dat het een prioriteit verdient. »

Wij danken levendig den Minister omdat hij ons de verzekering geeft dat er prioriteit zal verleend worden voor het herstel der gebouwen der Universiteit te Luik. Al de vrienden van de wetenschap en van de goede faam van ons land zullen zich daarover zeer verheugen.

Onze Universiteit zal, desondanks, gedurende zeer talrijke jaren beroofd geweest zijn van het gebruik harer installaties en het geleden nadeel zal onberekenbaar geweest zijn. Wij drukken er met de levendigste voldoening op, dat deze toestand weldra een einde zal nemen.

Volgens ons, komt het er op aan dat, vooraleer wordt gesproken van nieuwe ondernemingen en van het bouwen van autostrades, de wonden van den oorlog volledig geheeld zijn en dat onze bevolking kunne genieten van het volledig onderwijs van een instelling die, in het verleden, de roem en de faam van Wallonië en van heel het land is geweest.

Met bijzonder genoegen stellen wij onze gemeenschap van gedachte met den heer Minister vast, over de belangrijkheid en over de hoogdringendheid om spoedig voldoening te schenken aan de beheerders van deze instelling.

De Commissie heeft de aandacht van de heeren ambtenaren gevestigd op de hoogdringendheid van het herstel der Staatswegen die, in heel de streek van Luik, in een erbarmelijken toestand verkeerden. De Quai de Rome en de weg van Luik naar Flémalle, hebben vooral de aandacht van de leden der Commissie gaande gemaakt.

Het herstel van den kademuur die werd beschadigd door een bom, moet ongeveer *negen miljoen* kosten; er is spraak van deze som te verdeelen over verschillende dienstjaren, hetgeen werkelijk onaannemelijk is gezien het gevaar voor overstroming die de bres in de kademuur voor de stad Luik beteekent.

Artikel 42 der begroting van 1946, waarbij een bedrag van 100 miljoen frank wordt voorzien, kan de voorziene uitgave dragen en zooniet zou zij kunnen worden uitgetrokken op artikel 46 dat een krediet van 550 miljoen voorziet. Wij dringen levendig aan opdat dit klaarblijkend dringend werk, dat afhangt van de oorlogsschade, zonder verdere vertraging zou worden uitgevoerd.

De leden uwer Commissie hebben vervolgens een volledige uiteenzetting over het vraagstuk der bruggen van Luik gehoord. De h. Goerickx, Directeur-Generaal van Bruggen en Wegen, heeft het algemeen plan van het Bestuur voor den wederopbouw der bruggen uiteengezet. Volgens dit plan, zouden de bruggen van Luik tegen 1951 alle terug zijn opgebouwd. Dit is gewis een zeer lang tijdperk, des te meer daar verschillende voorloopige bruggen gedurende talrijke jaren zullen moeten blijven bestaan. Maar er dient rekening gehouden met het gemis van werkkrachten, met de schaarschte van materieel en met de noodzakelijkheid de lasten te verdeelen over een zeker aantal dienstjaren. Merken wij ook op dat het bouwen van een brug over de Maas te Luik tusschen 50 en 60 *millioen kost*, en een *voorloopige* brug ongeveer 10 *millioen*; daardoor zullen de leden van de Hoge Vergadering zich een klein gedacht kunnen vormen van de moeilijkheden die het Bestuur ontmoet om gevolg te geven aan de vragen die tot hetzelfde worden gericht.

De leden der Commissie werden ontvangen in het Provinciaal Paleis door den h. Gouverneur der provincie Luik en door den h. Burgemeester der stad Luik. Beide hebben de wenschen der bevolking uiteengezet en levendig aangedrongen opdat de wederopbouw der bruggen zonder uitstel zou worden voortgezet, daar de verbindingen tusschen de beide oevers van de Maas bijzonder lastig zijn. Na twee jaar bevrijding, is er in de streek van Luik met een zeer dichte bevolking, nog geen enkele brug heropgebouwd en deze nijverheidsstreek bevindt zich in een toestand die bijzonder nadeelig is voor den handel en nijverheid. Vervolgens, heeft de Commissie een bezoek gebracht aan de werken uitgevoerd aan de Pont des Grosses-Battes en vervolgens is zij gegaan naar de Ourthe-Vallei, waar zij de ligging heeft onderzocht van de toekomstige brug te Esneux, van de brug te Chanxhe en van de verbeteringswerken aan de wegen en vooral de verbreding van den weg ter hoogte van de rotsen van Ste-Anne. De Commissie heeft haar bezoek voortgezet in de richting van La Roche, waar de moeilijkheden van den wederopbouw bijzonder groot zijn wegens de nieuwe rooilijnen van de wegen en met inachtneming der wenschen uitgedrukt door de Commissie voor Urbanisme en door de bevolking, die wenscht den vroegeren toestand te zien terugkeeren. De Commissie heeft eveneens een bezoek gebracht aan de centra van Houffalize, Saint-Vith en Malmedy, en heeft kunnen vaststellen welke groote schade door den oorlog aldaar werd aangericht.

Maar de Commissie had vooral tot opdracht zich rekenschap te geven van den toestand der wegen, die tijdens de vijandelijkheden volledig werden vernield. Meer dan 220 kilometer wegen dienen opnieuw aangelegd alleen in dezen sector. Er werd reeds een ernstige vooruitgang verwezenlijkt, ondanks de hoge kosten der werken. Weet men dat één kilometer weg 1 *millioen frank* kost (200 frank per meter vierkant)? Het Departement hoopt dat de prijzen zullen kunnen worden teruggebracht op 125 frank per meter vierkant. De leden hebben zich kunnen rekenschap geven van de aanzienlijke moeilijkheden waarop de Dienst van Bruggen en Wegen stuit. Immers, de aanwerving van werkkrachten is bijzonder moeilijk in de Ardennen, de aanvoer van materiaal is er nog lastiger en vertraging wordt voortdurend teweeggebracht door deze factoren.

De inspanningen van het Bestuur van Bruggen en Wegen moeten onverpoosd worden voortgezet en de verdiensten van dit Bestuur zijn des te grooter, daar de moeilijkheden soms onoverkomelijk blijken.

Deze inspanningen mogen nochtans niet verflauwen daar de heropstanding van heel de toeristische streek der vallei van de Ourthe, waarvan de offers tengevolge van den oorlog reusachtig zijn geweest, afhangt van de vlugheid waarmede deze werken worden uitgevoerd.

De leden uwer Commissie hopen dat alles zal worden in het werk gesteld opdat er zou worden ingegaan op de gewettigde eischen van de bevolking.

Het tweede bezoek van de Commissie werd besteed aan de stad *Dendermonde en aan de zeehavens*.

Te Dendermonde, hebben wij een werkelijk betreurenswaardigen toestand vastgesteld, die te wijten is aan de oude vaart genaamd Vestje en Rammelaarsbeek. Sedert talrijke jaren heeft de stad haar ontwerpen van verbetering opgemaakt, waarin wordt voorzien het dempen van het gedeelte van de vaart waardoor voortdurend een der volkrijkste wijken wordt overstroomd. Tot op heden, is er nog geen akkoord getroffen, ofschoon er in dit gedeelte van de stad een *bestendig gevaar voor besmettelijke ziekten* bestaat.

De leden uwer Commissie zijn eensgezind om te vragen dat het *Departement bij hoogdringendheid* de ingediende ontwerpen zou onderzoeken en er een oplossing aan geven, die toelaat het gevaar voor overstrooming en voor besmettelijke ziekten, die in deze stad steeds latent heerschen, definitief te weren. Talrijke arbeiderswoningen staan voortdurend onder water en de gezondheid van de bewoners wordt voortdurend bedreigd.

Wij dringen aan, want het is hoogdringend dezen toestand te verhelpen.

Te Veurne, ontvingen de leden uwer Commissie een verzoek vanwege het gemeentebestuur ten einde het Justitiepaleis te zien herstellen. Het dak is nog niet hersteld en het water zijpelt doorheen de plafonds, en daardoor worden de in het gebouw verzamelde dossiers met ernstige beschadiging bedreigd.

Vervolgens brachten de leden uwer Commissie een bezoek aan een pompstation op de Durme en hebben zij zich gericht naar Oostende, waar zij de haveninstallaties hebben bezocht.

Het is overbodig te zeggen dat de schade er zeer aanzienlijk is en dat er verschillende jaren inspanning zullen noodig zijn om alles in zijn vooroorlogsch toestand te herstellen.

Maar daar de schade zeer aanzienlijk is, moeten wij zeggen dat de inspanningen voor het hersteleven groot zijn en dat het Departement dient gelukgewenscht voor de inspanningen gedaan met het oog op het terug in staat stellen van de haven.

Deze inspanning konden wij evenzeer vaststellen te Nieuwpoort en te Zeebrugge als te Oostende. Te Nieuwpoort vraagt het gemeentebestuur dat de Visschershaven zou hersteld worden door het bouwen van een kademuur waarvan de kosten ongeveer 80 miljoen frank moeten bedragen. Deze vraag leek ons gewettigd en redelijk.

Gewis, overal vraagt men dat de herstellingswerken zouden bespoedigd worden. Iedereen wenscht onmiddellijk zijn vooroorlogsch toestand terug te vinden en dit is volkomen gewettigd.

Maar iedereen moet er zich rekenschap van geven dat voor het oogenblik alleen het dringendste kan worden uitgevoerd. Er is tijd noodig voor het volledig herstel der oorlogsschade.

Het gemis van werkkrachten, de schaarschte der bouwmaterialen, het gemis van vlugge vervoermiddelen en, ten slotte, de moeilijkheden van de financiering der werken zijn evenveel hinderpalen die moeten worden overwonnen. Derhalve, moet iedereen zich rekenschap geven van de onmogelijkheid te gelijker tijd te voldoen aan al de wenschen en van de noodzakelijkheid geen nieuwe werken

aan te vatten en, vooral, geen zeer kostelijke autostrades te willen aanleggen, vooraleer het land volledig terug in staat gesteld is om te werken zooals in het verleden.

Onderzoek van de in den Senaat ingediende amendementen.

De h. Harmegnies, onze collega, had een amendement ingediend dat er toe strekte het krediet voor de wegen in 1946 (toelagen aan de ondergeschikte besturen) op te voeren tot 150 miljoen.

Na onderzoek, heeft de h. Harmegnies zijn amendement ingetrokken en het opnieuw voorgesteld voor de buitengewone begrooting.

De h. Missiaen heeft twee amendementen ingediend bij artikel 24, littera 3 (gebouwen). Het eerste van 50 miljoen, tot dekking van de onderhoudskosten der gebouwen van de inrichtingen voor Rijksmiddelbaar onderwijs, en het tweede, van 250 miljoen, voor het bouwen van lokalen voor het Rijksmiddelbaar onderwijs en buitengewone werken aan de Rijksmiddelbare scholen en athenæa. Die twee amendementen werden ingediend om de toepassing mogelijk te maken van de wet van 17 Juni 1937 (zoogenaamde wet Vanderpoorten).

Na een bondig onderzoek, heeft de Commissie besloten, gezien de belangrĳkheid der aangevraagde sommen en daar de Minister zijn advies niet had bekendgemaakt, de bespreking vóór den Senaat te laten komen, zonder zelf stelling te nemen. Het tweede amendement van den h. Missiaen zal waarschijnlijk beter op zijn plaats zijn in de buitengewone begrooting.

Na de artikelen van de begrooting voor 1945 onderzocht te hebben, is de Commissie overgegaan tot de stemming over bedoelde ontwerpen.

Zij werden met 10 tegen 8 stemmen aangenomen.

Dit verslag werd daarna met eenparigheid van stemmen aangenomen.

De Voorzitter-Verslaggever,
CH. VAN BELLE.

BIJLAGE

Opmerkingen van de leden der Commissie.

AUTOBANEN. — Een lid vraagt of het niet zou mogelijk zijn een bijzonder fonds voor de uitvoering der autobanen in te stellen, zooals het gedaan werd voor de groote werken.

Een ander lid vraagt dat het wegvak van de autobaan Brussel-Oostende, dat af is, zou verbonden worden met de gewone wegen, opdat de gebruikers het zouden kunnen benuttigen.

HERGROEPEERING DER WEGEN. — Meerdere leden vragen dat de z.g. « wegen van groot verkeer » door den Staat zouden overgenomen worden; zij zijn van oordeel dat de Staat al de wegen die een gemeente met een andere verbinden, zoomede de provinciewegen zou moeten overnemen.

STEDENBOUW. — Een lid doet opmerken dat de Dienst voor Stedenbouw de gemeenten belet te werken doordat die dienst de dossiers herhaaldelijk terugzendt en de gemeenten aldus belet hun ontwerpen uit te voeren.

SIGNALISATIE. — Meerdere leden leggen den nadruk op het gebrek aan signalisatie langs de wegen en dringen aan opdat op dit gebied een algemeene politiek zou gehuldigd worden door den Staat, opdat de signalisatie eenvormig en volmaakt zou zijn, zoowel voor al de provincie- en gemeentewegen als voor de Rijkswegen.

BRUGGEN. — Een lid vraagt dat er maatregelen zouden getroffen worden om de tolgeden op sommige bruggen af te schaffen.

MATERIAAL. — Een lid vraagt of het Departement niet van plan is een intensiever gebruik te maken van plaveien.

VERPLICHT VERZEKERING DER AUTOMOBILISTEN. — Meerdere leden vragen dat het wetsontwerp in dit verband opnieuw zou in studie genomen en aangepast worden.

DENDERMONDE. — Meerdere leden dringen aan opdat er dringend een oplossing zou gebracht worden aan de in dit verslag behandelde kwestie.