

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1946-1947.

VERGADERING VAN 10 JUNI 1947.

Verslag uit naam van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1947.

(Zie de n^{rs} 4-XI, 150, 186 (zitting 1946-1947) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 18, 19, 20 en 27 Februari 1947; n^r 106 (zitting 1946-1947) van de Senaat.)

Aanwezig : de hh. VAN BELLE, voorzitter-verslaggever; CLERCX, CRAPS, DE COENE, Mevr. DEGEER-ADÈRE, de hh. DELMOTTE, DE NAUW, DERBAIX, DE SMET (P.), HANS, MARION, VAN PETEGHEM en VAN STEENBERGE.

Inhoud :

	Bladz.
1. — Een woord vooraf	2
2. — Onderzoek van de begroting	2
3. — Wederopbouw van de bruggen	3
4. — Gebruik van de kredieten voor 1946	4
5. — Wegen	11
6. — De Wegbebakening	12
7. — Veiligheid op de Wegen	14
8. — Bruggen en dijken van het Albertkanaal	15
9. — Het vraagstuk van het water, de overstromingen en de afdammingen	16
10. — Evenwicht op taalgebied	17
11. — Bezoeken van de Commissie	18
12. — Besluiten	18

Een woord vooraf.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het begrotingsontwerp, voor 1947, van het Ministerie van Openbare Werken werd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers in de loop van verscheidene vergaderingen onderzocht en besproken.

Zeer talrijke kwesties werden eerst door de verslaggever, de h. Blavier, en vervolgens door de leden van de Commissie en van de Kamer der Volksvertegenwoordigers onderzocht.

Wij kunnen dit verslag dus inkorten door de leden van de Senaat te verzoeken de hierboven aangehaalde documenten te willen onderzoeken en na te gaan of de kwesties die hen aanbelangen niet reeds onderzocht werden en of door de geachte Minister van Openbare Werken geen bevredigend antwoord werd gegeven.

Zo zullen wij onze besprekingen kunnen bekorten en spoedig over dit begrotingsontwerp kunnen stemmen.

Onderzoek van de begroting.

De gewone uitgaven voor 1945 waren geraamd op.	fr.	690.556.125
Voor 1946, beliepen zij		1.013.250.215
Voor 1947, belopen zij.		1.130.068.105
De uitzonderingsuitgaven voor 1945 waren geraamd op.		21.760.000
Voor 1946, beliepen zij		25.210.000
Voor 1947, belopen zij.		7.000.000
De uitgaven ten gevolge van de oorlog, ten laste van het Ministerie van Openbare Werken, waren geraamd voor 1945, op		2.972.582.900
Voor 1946, beliepen zij		1.213.000.000
(Een krediet van 1.300 miljoen werd aan wederopbouw overgedragen = totaal 2.513 miljoen).		
Voor 1947, belopen zij.		1.595.550.000
(Een krediet van 719.403.388 is op de begroting van wederopbouw uitgetrokken = totaal 2.314.953.388 frank.)		

Het bekrimpen van de uitgaven dat zich voor dienstjaar 1946 heeft voorgedaan, is niet veel sterker geworden voor 1947. Deze toestand is, voor een ruim deel, te wijten aan de algemene wederaanpassing van de lonen, wedden en bezoldigingen, zowel in de Staatsdiensten als in de gezamenlijke particuliere bedrijven.

Aan de andere kant kennen wij, op het ogenblik waarop wij deze regels schrijven, niet de omvang van de begrotingsbesnoeiingen waartoe de Regering zal overgaan. Slechts nadat wij van de getroffen beslissingen zullen kennis hebben, zullen wij ons van de juiste toestand kunnen rekenschap geven.

Wederopbouw van de bruggen.

Ten einde ons beter rekenschap te geven van de sedert de bevrijding, einde 1946, verrichte krachtsinspanning, hebben wij het Hoofdbestuur verzocht ons een tabel op te maken van hetgeen op het gebied van wederopbouw van bruggen werd verwezenlijkt.

De gegeven inlichtingen verdelen de bruggen in twee categorieën : 1^o die, welke onder de waterwegen ressorteren; 2^o die welke onder het wegenbestuur ressorteren.

Wij hebben ook gevraagd ons het bedrag aan te duiden van de sommen welke nodig geoordeeld worden om al de bruggen als blijvende werken wederop te bouwen.

Voor de waterwegen wordt de nodige som op 2.500.000.000 frank geraamd, en voor de wegen op 1 milliard.

Die gezamenlijk op drie milliard 500 miljoen geraamde uitgave zal, indien men de eerstkomende begrotingen niet wil overlasten, over talrijke dienstjaren moeten omgeslagen worden.

Terloops zij aangestipt dat het bouwen van voorlopige bruggen de toestand aanzienlijk verbeterd heeft en dat het verkeer meer en meer normaal wordt.

De tabellen, waarover wij zoëven gesproken hebben, tonen duidelijk de volbrachte inspanning aan.

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

Uitgaven tot 31 December 1946 gedaan voor de wederopbouw van de door oorlogshandelingen vernielde bruggen.

WATERWEGEN.

	Voorlopige bruggen	Blijvende bruggen.
Kust.	fr. 15.150.747,05	19.970.674,—
Stroombekken — 1 ^{ste} Directie	68.084.710,43	28.237.831,60
Stroombekken — 2 ^e Directie.	19.747.932,51	32.752.426,80
Zeeschelde	17.270.352,94	47.500.535,92
Zeediens te Antwerpen	—	—
Albertkanaal	171.571.000,—	91.334.000,—
Luiker-Maas	25.618.061,57	55.644.790,63
Vesder	—	—
Naamsche Maas	3.886.453,15	5.671.128,70
Samber	1.399.317,—	15.830.017,79
Borinage.	282.292,68	16.048.524,66
Kolenaafvoerkanalen	6.630.791,09	50.864.200,71
Fr. 329.641.658,42		363.854.130,81

Wederopgebouwde voorlopige bruggen : 371

Wederopgebouwde blijvende bruggen : 269

Niet heropgebouwde bruggen : 155.

Uitgaven voorzien voor de wederopbouw als blijvend bouwwerk : 371 + 155
= 526 bruggen tegen gemiddeld 4.500.000 frank, zegge 2.500.000.000 frank.

WEGEN :

Antwerpen	fr. 17.882.525,44	19.458.102,15
Brabant	1.308.055,92	35.478.750,16
Westvlaanderen	8.788.356,15	9.318.681,56
Oostvlaanderen	24.120.476,22	-7.262.122,98
Henegouwen	23.138.315,15	28.953.425,53
Luik	39.875.267,35	135.073.104,75
Limburg	4.201.370,84	—
Luxemburg — Aarlen	5.185.132,38	4.040.829,57
Luxemburg — Marche	7.185.592,—	122.600,—
Namen	29.079.000,—	2.055.000,—
	Fr. 160.764.091,45	241.762.625,70

Wederopgebouwde voorlopige bruggen : 288

Wederopgebouwde blijvende bruggen : 169

Niet wederopgebouwde bruggen : 38.

Uitgaven voorzien voor de wederopbouw als blijvend bouwwerk : 326 bruggen (288+38) tegen gemiddeld 3 miljoen frank = 1 milliard frank.

Voor de waterwegen doet de toestand in de wederopbouw van de bruggen zich voor als volgt :

wederopgebouwde voorlopige bruggen : 46,5 %;

wederopgebouwde blijvende bruggen : 34 %;

niet wederopgebouwde bruggen : 19,5 %.

Voor de wegen doet de wederopbouw van de bruggen zich voor als volgt :

wederopgebouwde voorlopige bruggen : 58 %;

wederopgebouwde blijvende bruggen : 34 %;

niet wederopgebouwde bruggen : 8 %.

Men kan vaststellen dat, in elke categorie, 34 % van de bruggen als blijvend bouwwerk zijn wederopgebouwd. Er blijft dus nog een langdurige inspanning te volbrengen om de toestand van 1939 opnieuw te bereiken. Aanzienlijke kredieten zullen gedurende talrijke jaren nog nodig zijn om die uitslag te bekomen; het zou trouwens misplaatst zijn te beweren dat het mogelijk zij anders te werk te gaan.

Gebruik van de kredieten voor 1946.

In de loop van een dienstjaar moeten de begrotingsramingen dikwijls, ten gevolge van onvoorziene omstandigheden, herzien worden.

Ten einde zich rekenschap te geven van het gebruik van die kredieten, hebben wij aan het Departement gevraagd ons een tabel op te maken, met aanduiding, eensdeels, van de toegekende sommen en, anderdeels, van het totaal der verbintenissen; deze laatste zijn afgesloten op 28 Februari 1947 en kunnen nog gewijzigd worden.

De leden zullen vaststellen dat, voor de gezamenlijke artikelen, de Administratie zo dicht mogelijk bij de werkelijkheid is gebleven.

GEWONE BEGROTING
1946.

Art.	AANDUIDING	Begrotings- kredieten + bijkredieten — voorgestelde vermindering.	Werkelijk toegekende kredieten	TOTAAL der verbintenissen op 28-2-1947
9-1	Verlichting, enz. min. ambtswoning.	43.000	43.000	17.000
9-2	Verlichting Hoofdbestuur	1.440.000 + 300.000	1.710.000	1.306.700
9-3	Verlichting Wegen	90.000 + 150.000	240.000	120.100
9-4	Verlichting Gebouwen	1.200.000 + 350.000	1.550.000	1.189.000
9-5	Verlichting Waterwegen	5.000.000 — 1.000.000	4.000.000	3.328.000
9-6	Verlichting Gemeentewerken	243.000	243.000	—
9-7	Verlichting Stedebouw	350.000	350.000	47.500
10	Huur gebouwen.....	45.000.000	45.000.000	44.825.900
11-1	Aankoop materieel min. ambtswon.	210.000	210.000	96.900
11-2	Aankoop mat. Hoofdb..... Aankoop mat. buitend.	2.526.000 + 100.000	2.626.000	2.134.500
11-3	Aankoop Bur. doc.	840.000	840.000	762.000
11-4	Aankoop Wegverkeer	500.000 + 1.000.000	1.500.000	1.297.800
11-5	Aankoop automob.	7.740.000 — 1.000.000	6.740.000	6.196.000
11-6	Aankoop Kazern. Rijksw.....	1.000.000 + 120.000	1.120.000	982.100
12	Benodigdh. C.B.K.	1.350.000	1.350.000	754.400
13-1	Andere benodigdh.	1.300.000	1.300.000	477.500
13-2	Bibliotheek	505.000	505.000	301.600
13-3	Dienst wegverkeer	5.000	5.000	500

Art.	AANDUIDING	Begrotings- kredieten	Werkelijk toegekende kredieten	TOTAAL der verbetenissen op 28-2-1947
		+ bijkredieten — voorgestelde vermindering.		
14	Tijdschrift van Openbare Werken.	175.000 + 7.500	182.000	159.600
15-1	Reiskosten Hoofdb.	1.000.000	1.000.000	658.000
15-2	Reiskosten Bd.	5.000.000 + 500.000	5.500 000	4.188.000
15-3	Reiskosten Dienst Wegverkeer ...	50.000	50.000	5.900
15-4	Reiskosten allerhande comm.	50.000	150.000	99.300
16-1	Vorderingen-abonnementen	40.000 + 10.000	50.000	37.300
16-2	Abonnementen N.M.B.S.	1.500.000	1.500.000	7817.00
16-3	Abonnementen N.M.V.B.	500.000	500.000	85.600
17	Uitr. personeel	200.000	200.000	90.82
24-1	Onderh. wegen	200.000.000	200.000.000	193.535.000
24-2	Onderh. Regiediensten	50.000.000	50.000.000	45.993.000
24-3	Onderh. Gebouwen.....	60.000.000 + 40.000.000	100.000.000	74.250.000
24-4	Onderh. koninkl. won.	1.000.000 + 1.000.000	2.000.000	1.846.900
24-5	Onderh. Rijkswacht	6.500.000 + 500.000	7.000.000	6.436.000
24-6	Onderh. Kanalen	195.000.000 + 20.000.000	215.000.000	202.020.000
24-7	Onderh. kust	145.000.000	145.000.000	143.086.000
25	Beschadigingen B.W.	4.500.000	4.500.000	3.110.000
26	Beschadigingen kust	500.000	500.000	56.000
27	Beschadigingen wegen	400.000	400.000	361.000
28	Gerechtskosten	123.000 + 40.000	165.000	125 000
29	Allerlei tentoonstel.	400.000	400.000	339.300
30	Taalcursussen	20.000	20.000	5.000

Art.	AANDUIDING	Begrotings- kredieten + bijkredieten — voorgestelde vermindering.	Werkelijk toegekende kredieten	TOTAAL der verbintenissen op 28-2-1947
31	Studiekosten	400.000	400.000	146.300
32	Onvoorziene uitgaven	100.000	100.000	7.200
33	Kosten inst. stedenb.	500.000	500.000	80.200
34	Docum. Stedenbouw	250.000	250.000	—
35	Mobil. Rijkswacht	2.000.000	2.000.000	1.205.300
37	Aankoop kantoormach.	500.000	500.000	360.000
38	Aankoop mach. gebouwend.	1.000.000 — 1.000.000	—	—
39	Topografisch Instituut	900.000	900.000	879.000
40	Tentoonst. stedenbouw	2.000.000	2.000.000	1.165.800

OORLOGSSCHADE

1946.

Art.	AANDUIDING	Begrotings- kredieten	Werkelijk toegekende kredieten	TOTAAL der verbintenissen op 28-2-1947
		+ bijkredieten — voorgestelde vermindering.		
41-1	Algem. Directie Wegen	146.000.000 + 30.000.000	176.000.000	160.981.52.
41-2	Algem. Directie Gebouwen	91.000.000 + 20.000.000	111.000.000	103.389.283
41-3	Algem. Directie B.W. Havens....	300.000.000 + 82.000.000	382.000.000	369.638.150
42	Uitg. oorlogss. havens en B.W. onderg. best.	100.000.000	100.000.000	99.9.3.000
43	Vereffening N.D.V.B.	1.000.000	1.000.000	404.000
44	Herstel boten binnensch. beschad. oorlogshandel.	10.000.000	10.000.000	4.650.000
45	Subs. B.F.M.B.	15.000.000	15.000.000	15.000.000
46-1	Oorlogssch. prov. en gem. goederen. vóór 1-1-1946	200.000.000	200.000.000	200.000.000
46-2	Idem.	350.000.000	350.000.000	368.600.000 (overschrijding gemachtigd d'r de begrotings- wet binnen de perken van het totaal krediet van 2.000.000.000)

BUITENGEWONE BEGROTING
1946.

Art.	AANDUIDING	Begrotings- kredieten + bijkredieten — voorgestelde vermindering.	Werkelijk toegekende kredieten	TOTAAL der verbintenissen op 28-2-1947
18	Herst. wegnnet	17.000.000 + 23.000.000	40.000.000	39.482.255,80
19	Aanleg wegen	23.000.000 + 8.000.000	31.000.000	26.970.931,28
20	Aansch. grond wegen	15.000.000	15.000.000	11.636.644,98
20bis	Autowegen	19.000.000	19.000.000	18.351.247,22
20ter	O.S. Kortrijk	15.000.000	15.000.000	15.000.000,—
21	Aanleg riolen	450.000	450.000	—
22	Bouw v. gebouwen	160.000.000	160.000.000	156.841.467,32
	Bouw v. posten	35.000.000	35.000.000	32.610.090,19
23	Albertijnsche Bibliotheek	2.500.000 — 1.500.000	1.000.000	—
24	Administratiewijk	100.000	100.000	—
25	Koninklijk Paleis	75.000	75.000	—
26	Hulp kunstenaars	1.000.000	1.000.000	99.231,50
27	Werk. Waterweg.	98.000.000 + 140.000.000	238.000.000	219.864.169,51
28	Aansch. grond. Waterw.	60.000.000 — 35.000.000	25.000.000	21.196.996,42
29	Onderh. bruggen N.M.B.S. ...	5.000.000 + 10.000.000	15.000.000	13.777.613,96
30	Bevaarb. wegen onderg. best.	5.000.000	5.000.000	—
31-1	Subs. T.C. (vóór 1-1-1946)	35.000.000	35.000.000	35.000.000,—
31-2	Subs. T.C. 1946	65.000.000 + 100.000.000	165.000.000	164.945.315,61
32-1	Hyg. en Volksgezondheid	300.000.000 — 145.000.000	155.000.000	148.580.993,80

Art.	AANDUIDING	Begrotings- kredieten + bijkredieten — voorgestelde vermindering.	Werkelijk toegekende kredieten	TOTAAL der verbintenissen op 28-2-1947
32-2	Hyg. en Volksgezondheid.....	90.000.000 — 85.000.000	5.000.000	318.540,—
33-1	Stedenb. gewest. plans	200.000	200.000	39.795,—
33-2	Stedenb. subs. gem. plans	10.000.000	10.000.000	—
33-3	Stedenb. conc. uitw. plans	200.000	200.000	—
34	Subs. vóór oorlog	100.000	100.000	—
35	Aansch. stedenb.	75.000.000 — 35.000.000	40.000.000	35.000.000,—
36	Subs. aansch. onr. goed.	5.000.000	5.000.000	60.000,—
37	Gerechtskosten	300.000	300.000	74.687,58
38	Geotechnisch Instituut	2.000.000	2.000.000	1.138.567,—
39	Voorschotten N.W.	24.000.000 — 10.000.000	14.000.000	12.000.000,—

Wegen.

Het vraagstuk van de wegen blijft in ons land op het voorplan van de zorgen der weggebruikers.

Ondanks de grote inspanning naar verwezenlijking welke sedert de bevrijding geleverd werd, blijven talrijke klachten opgaan betreffende de toestand van onze wegen. Al de automobilisten, die de gelegenheid gehad hebben naar Frankrijk te reizen in de loop van de jongste maanden, zijn het eens om te verklaren dat de wegen in betere staat en beter onderhouden zijn dan bij ons.

Ons onderhoudstelsel moet herzien worden om te beletten dat lichte beschadigingen uitbreiding zouden nemen en zich zouden vermenigvuldigen tot groot nadeel van de voertuige en de gebruikers.

De slechte staat van de wegen veroorzaakt abnormale uitgaven voor de gebruikers en talrijke ongevallen zouden kunnen vermeden worden indien onze wegen in voortreffelijke staat verkeerden.

• In ons verslag voor de dienstjaren 1945 en 1946 hebben wij er op gewezen dat de kosten van één kilometer weg op één miljoen frank moeten becijferd worden.

Het ging vanzelfsprekend om een gewone beharde weg.

Wij hebben het Departement gevraagd de vergelijkende cijfers van 1936 en die van 1947 te verstrekken. Ziehier de vraag en het antwoord :

BEGROTING VAN OPENBARE WERKEN — DIENSTJAAR 1947

VRAAG N^r 1.

In 1936 oordeelde het Departement van Openbare Werken dat, om een weg van zes meter breedte aan te leggen, de kosten per kilometer bedroegen :

- 1^o bestrating met nieuwe straatstenen van middelbaar formaat, 600.000 fr.;
- 2^o mozaïekbestrating met nieuwe kleine stenen, 450.000 frank;
- 3^o bestrating met cementbeton (dikte 0^m18), 240.000 frank;
- 4^o bestrating met asfaltbeton (0^m05), 210.000 frank;
- 5^o bestrating met tarmac, 90.000 frank.

Zou de heer Minister ons de tegenwoordige prijzen kunnen laten weten?

Antwoord.

« De tegenwoordige prijzen van de wegbekledingen verschillen lichtjes volgens de streek waar zij uitgevoerd worden; gemiddelde prijzen werden nochtans bij de grootst mogelijke benadering berekend, op grondslag van de resultaten der jongste aanbestedingen.

» Die prijzen hebben, wel te verstaan, betrekking op de eigenlijke wegbekleding van 6 meter breedte, zonder inachtneming van de kosten van opbreking van de oude bekleding, van het grondverzet voor het klaarmaken van de bekisting, van de funderingen, van de bekleding, enz.; die gegevens verschillen

trouwens volgens de omstandigheden, inzonderheid volgens de aard van de van het opbreken voortkomende materialen, aard van de bodem, enz.

1^o Gevoegde bestrating met nieuwe straatstenen van middelbaar formaat : 300 frank per vierkante meter, d. i. per kilometer $300 \times 6 \times 1.000 = 1.800.000$ fr.

2^o Gevoegde mozaïekbestrating met nieuwe kleine stenen : 225 frank per vierkante meter, d. i. per kilometer $225 \times 6 \times 1.000 = 1.350.000$ frank.

3^o Bekleding ter dikte van 20 centimeter met cementbeton (van de tegel 18 centimeter werd afgezien, daar uit ervaring is gebleken dat men hem van 20 centimeter moet maken) : 160 frank per vierkante meter, d. i. per kilometer $160 \times 6 \times 1.000 = 960.000$ frank.

4^o Wegdek van asphaltbeton ter dikte van 5 centimeter (fundering niet inbegrepen) : 90 frank per vierkante meter, d. i. per kilometer $90 \times 6 \times 1.000 = 540.000$ frank.

5^o Wegdek van tarmac ter dikte van 5 centimeter met bestrijking (fundering niet inbegrepen) : 50 frank per vierkante meter, d. i. per kilometer $50 \times 6 \times 1.000 = 300.000$ frank. »

De prijzen, die bij de bevrijding buitensporig hoog waren, komen thans merkkelijk dicht bij de normale prijzen; in de meeste gevallen bekomen wij de coëfficiënt 3. .

Mocht die daling aanhouden, dan zou het Departement, met sommen gelijk aan die welke vroeger verleend werden, er toe komen de meeste gewesten van het land te bevredigen.

In zijn verslag aan de Kamer, wijst de h. Blavier erop dat de Staat 9.000 kilometer wegen bezit en dat zulk net met ongeveer 4.000 kilometer zou moeten uitgebreid worden door overneming van de gemeentewegen.

Hij vraagt ook dat het net der hoofdverkeerswegen van 10 op 14 duizend kilometer gebracht worde.

Die maatregelen zouden een verlichting betekenen voor de gemeenten, wier lasten van onderhoud van hun wegennet ondraaglijk worden.

De verslaggever van de Kamer vraagt dat het ontwerp van wet op de herklassering zo spoedig mogelijk aangenomen worde, om orde te brengen in dit vraagstuk dat voor de ganse bevolking van belang is.

Wij sluiten ons bij dit verlangen aan en wensen dat het onverwijld verhoord worde.

De Wegbebakening.

Bij de behandeling van de begrotingen van 1945 en 1946, hebben wij opnieuw het vraagstuk van de wegbebakening te berde gebracht en tot onze spijt moeten wij vaststellen dat, ondanks de klachten van de weggebruikers, ons land met een duidelijk ontoereikende, zoniet in talrijke gevallen, onbestaande wegbebakening gebleven is.

Dit jaar hebben wij de zaak opnieuw voorgebracht en de onderstaande vraag gesteld :

BEGROTING VAN OPENBARE WERKEN. — DIENSTJAAR 1947

VRAAG N^o 2.

Bij het opmaken van ons verslag over de begroting van 1946, heeft de heer Minister ons, betreffende de wegbebakening medegedeeld dat : « ... een ontwerp van wet op het Departement thans ter studie ligt om hetzelfde toe te laten, desnoods van ambtswege, op te treden in de gevallen waarin een dringend noodzakelijke bebakening door de bevoegde overheid verwaarloosd wordt of nog in het geval dat de geplaatste seinen niet aan de algemene bepalingen voldoen (verslag aan de Senaat voor 1946, blz. 22).

Zou de heer Minister ons willen zeggen of die kwestie nu afgehandeld is?

Ten andere, bij de bespreking in de Senaat, hebben wij gewezen op twee mogelijke oplossingen voor het vraagstuk van de wegbebakening, het zijn : 1^o de provinciën macht verlenen om de wegbebakening over hun geheel grondgebied aan te leggen, zonder zich te bekommeren of de wegen tot het Rijkswegennet, tot de provinciewegen of tot de gemeentewegen behoren; 2^o de Dienst voor Toerisme opdracht geven om de volledige wegbebakening in het ganse land te verwezenlijken.

Zou de heer Minister ons kunnen zeggen of het Departement de kwestie ter studie genomen heeft en of een oplossing op dat dringend vraagstuk in uitzicht is?

Ziehier het antwoord dat ons gegeven werd :

« De studie van het door het geacht lid bedoeld voorontwerp van wet zal voortgezet worden om zodra mogelijk tot een definitief ontwerp te geraken.

» Dit voorontwerp heeft tot doel : 1^o onder de betrokken overheden en lichamen (Staat, provinciën, gemeenten, spoorwegbedrijven, enz.) de verplichtingen en de lasten betreffende het aanleggen en het onderhouden van de wegseinrichtingen te verdelen; 2^o aan de Minister van Openbare Werken en, in het geval van de bij de spooroverwegen te plaatsen seintoestellen, aan de Minister van Verkeerswezen, macht te verlenen om na te gaan of de vorenbedoelde onderscheiden partijen hun verplichtingen nakomen en, in geval van tekortkoming van die partijen, van ambtswege op te treden.

» Om de voorgestelde verdeling uit te voeren, werd rekening gehouden met de navolgende drie beginselen : 1^o het aan de gemeenteoverheid opgedragen recht van politie; 2^o de bevoegdheid en de aansprakelijkheid van de beheerder van de openbare weg of de stichter van het gevaar of van de op de openbare weg veroorzaakte belemmering; 3^o de aard van de te gebruiken seinen.

» Evenwel is strijdigheid tot uiting gekomen tussen het Ministerie van Binnenlandse Zaken en het Verbond van Belgische steden en gemeenten, eensdeels, en het Ministerie van Verkeerswezen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, anderdeels, wat betreft de verplichtingen van aanleg en onderhoud van de gevaarseinen, bestemd om op afstand het bestaan van een spooroverweg aan te kondigen.

« Deze strijdigheid is oorzaak van de vertraging in de onderwerpelijke studie en zou moeten verholpen worden door middel van onderling overleg.

» Mijn Departement zal te dien einde een nieuw voorstel doen, dat eerlang zal voorgelegd worden aan de Commissie die belast werd met de studie en de afronding van het voorontwerp van wet, door mijn diensten opgemaakt.

» Aan de andere kant, wat de twee door het geacht lid, bij de bespreking in de Senaat van de begroting van 1946, voorgestane oplossingen betreft, is mijn Departement van oordeel dat er onmogelijkheid van practische en rechtskundige aard bestaat om die te aanvaarden.

» Inderdaad, wat de practische kant betreft, dient aangestipt dat de provinciën noch de Dienst voor Toerisme, over de nodige diensten beschikken om de wegbebakening langsheen het gans weggennet, dat aan hun bevoegdheid zou onderworpen zijn, te bestuderen, uit te voeren en onder toezicht te houden.

» Uit rechtskundig oogpunt, moet wel rekening gehouden worden met de verantwoordelijkheid die aan het plaatsen en aan het bestaan van zekere sein- en inrichtingen verbonden is, evenals met de wettelijk aan de gemeenteoverheid in zake politie verleende voorrechten. »

Wij nemen akte van de nieuwe belofte die ons gedaan wordt en hopen dat men ditmaal wel zal willen erkennen dat dit vraagstuk een dringende oplossing vraagt.

Wij herinneren er aan dat, bij het binnenvallen van de Duitsers in ons land, het geen vijftien dagen geduurd heeft om in het ganse land een volledige wegbebakening aan te leggen.

Indien het Departement geen definitieve wegbebakening kan aanleggen, het legge dan ten minste een voorlopige bebakening aan over het ganse land.

Het is ook ten zeerste wenselijk dat de bruggen en de rivieren met hun naam aangeduid worden, opdat de toeristen beter ingelicht zouden zijn over de plaatsen waar zij doortrekken.

Veiligheid op de Wegen.

Met de meest lofwaardige volharding, zet de Bond voor de veiligheid der wegen en de bescherming van het verkeer te voet, de sedert talrijke jaren ingezette krachtsinspanning voort om het aantal ongevallen dat zich elk jaar voordoet te verminderen.

Sedert 1936, hebben wij in onze verslagen met klem gevraagd dat men niet vergeete dat de wegen moeten aangelegd worden *voor alle weggebruikers*, voetgangers, wielrijders, autovervoer en andere. Wij verwijzen de leden van het Parlement naar de nota die wij in ons verslag van het vorig jaar hebben ingelast; zij zullen er de door de Bond van voetgangers uitgedrukte wensen in vinden.

Wij zijn zo vrij hieraan toe te voegen dat het ten zeerste wenselijk is de actieve en daadwerkelijke belangstelling van de openbare machten te zien gaan naar het toerisme en, inzonderheid, naar het aanleggen van wandelpaden door onze wouden en bossen, langsheen onze waterlopen en kanalen, kortom, overal waar het mogelijk is de natuur en het mooie van ons land te doen bewonderen en tevens de bevolking te onttrekken aan het gevaar van de door het steeds drukker en gevaarlijker wordend mechanisch vervoer op de bereden wegen.

Het komt er op aan de meer dan ooit kostbare mensenlevens te beschermen.

Te veel onvoorzichtigheden worden gepleegd door de verschillende weggebruikers, opdat onze aandacht niet ernstig op dit vraagstuk zou getrokken worden.

Voor de leden van de Senaat is het van het hoogste belang een uitvoerig verslag te ontvangen van de « *Commissie van advies in zake reglementering van het wegverkeer* » over de maatregelen welke zij aan het « Departement » gesuggereerd heeft ten einde aan onze bevolking en aan de talrijke toeristen die ons land bezoeken de veiligheid te verschaffen waarop zij recht hebben.

Bruggen en dijken van het Albertkanaal.

De ontroering in het land verwekt door het instorten van de bruggen en het doorbreken van de dijken van het Albertkanaal is zeer lang blijven voortduren, ondanks de ernstige gebeurtenissen die wij nadien hebben beleefd.

Nu de geesten kalmer geworden zijn, schijnt het ons wenselijk dat de bevolking ingelicht wordt over de toestand.

Daartoe hebben wij de volgende vraag gesteld :

BEGROTING VAN OPENBARE WERKEN — DIENSTJAAR 1947.

VRAAG N^r 3.

Een onderzoek werd voorgeschreven nopens het instorten van de bruggen en het doorbreken van de dijken van het Albertkanaal.

Een verslag werd opgesteld door technici.

Oordeelt de heer Minister de besluiten er van te kunnen mededelen aan de leden van de Senaat?

Er werd ons geantwoord :

« 1. — *Instorten van de bruggen.* — De verslaggever van de Raad van Bruggen en wegen heeft zijn verslag ingediend. De Raad moet het nog onderzoeken.

» Het definitief verslag zou kunnen beëindigd zijn rond 1 Juli 1947.

» 2. — *Doorbreken van de dijk te Hasselt.* — Het verslag van de Commissie belast met het onderzoek nopens de doorbraak werd op 16 April 1940 aan de Voorzitter van de Kamer der Volksvertegenwoordigers overgemaakt.

» De leden van uw Commissie hebben kennis genomen van het verslag, neergelegd op 16 April 1940. »

Wij hebben, anderdeels, herinnerd aan de vraag die wij in 1946 over hetzelfde onderwerp gesteld hadden.

Wij zegden :

BEGROTING VAN OPENBARE WERKEN — DIENSTJAAR 1947.

VRAAG N^r 4.

In 1946, hebben wij de volgende vraag gesteld :

« Welke sommen oordeelt het Departement van Openbare Werken noodzakelijk opdat de werken van het Albertkanaal alle waarborgen voor de toekomst geven? »

Herinneren wij er aan dat een som van honderd miljoen frank reeds was uitgegeven in 1946. Anderdeels, had de Raad van Bruggen en Wegen het vraagstuk van de verantwoordelijkheden onderzocht.

De h. Minister oordeelde, in Mei 1946, dat het verslag zou beëindigd zijn binnen een termijn van ongeveer zes maanden.

Zouden de leden van de Commissie van Openbare Werken kunnen kennis krijgen van de besluiten van die studie?

Wij hebben de volgende inlichtingen bekomen :

« Volgende sommen werden vastgelegd :

<i>Sluis</i>	1945	1946	1947
Genk fr.	25.000.000	19.058.743,69	4.105.000,—
Diepenbeek.	21.200.000	18.053.426,98	2.210.000,—
Hasselt	25.000.000	19.769.360,80	2.240.580,—
Kwaadmechelen	28.510.000	23.266.151,01	6.708.598,—
Oolen	29.925.000	21.222.249,50	8.288.742,84
Fr.	129.635.000	101.369.931,98	23.552.920,84

» De verslaggever van de Raad van Bruggen en Wegen zal zijn verslag indienen rond half Juni. Dit verslag zal onmiddellijk overgemaakt worden aan de leden van de Raad van Bruggen en Wegen, om hen in de mogelijkheid te stellen het vraagstuk grondig te bestuderen vóór de vergadering van de Raad.

» Gelet op de ingewikkeldheid van het vraagstuk, zal de Raad van Bruggen en Wegen zijn eindverslag slechts rond 1 September 1947 kunnen indienen. »

Het blijkt dus dat de Staat tot op heden een som van 254.557.852,82 fr. heeft uitgegeven.

Er werd ons, ondanks de belangrijkheid van de vastgelegde sommen, niet verzekerd dat er geen andere uitgaven zullen noodzakelijk zijn om alle waarborgen voor de toekomst te geven.

Wij moeten dus onze mening over dit vraagstuk voorbehouden en afwachten dat wij de besluiten van de Raad van Bruggen en Wegen zullen kennen om het onderzoek van de kwestie der verantwoordelijkheden opnieuw aan te vatten.

Het vraagstuk van het water, de overstromingen en de afdammingen.

Er bestaat in ons land een vraagstuk van het water. Het rijst voor het voedingswater eensdeels, voor de overstromingen anderdeels en, ten slotte, staat de kwestie van de afdammingen er mede in verband.

In tal van streken van het land worden klachten geuit omdat de bronnen van het voedingswater uitdrogen. De ontbossing van het land is, naar het schijnt, de voornaamste oorzaak; bovendien wordt er bij de heraanplanting niet voldoende aandacht besteed aan de boomsoorten en men beschuldigt Waters en Bossen er van al te veel naaldbomen te laten aanplanten, die het water niet tegenhouden.

De Venen en zelfs de Ardennen lijden onder die toestand, die op een zeer grondige wijze dienst bestudeerd te worden.

De ontbossing is eveneens oorzaak van de overstromingen waarover men meer en meer zowat overal klaagt.

Om ze te vermijden moet men herbebossen, doch dit moet met kennis van zaken gedaan worden en de te herplanten boomsoorten moeten oordeelkundig gekozen worden. Anderdeels zou men de aanplantingen van bomen langsheen onze wegen niet mogen verwaarlozen, want niet alleen brengen zij schoonheid in ons landschap, doch zij houden bovendien een gedeelte van het regenwater tegen dat onze waterbronnen gaat voeden.

De kwestie van de afdammingen ten slotte is zeer betwist; sommigen beweren dat het landschap er door ontsierd wordt, anderen zeggen integendeel, dat het er door verfraaid wordt.

Het is zeker dat de afdammingen meer en meer onontbeerlijk worden om voldoende watervoorraden te bewaren en om de gevolgen van de overstromingen te beperken.

Zij worden ook onontbeerlijk voor het gebruiken van de reserves aan elektrische drijfkracht, die daardoor kunnen bekomen worden, en voor het uitsparen van de op onze dagen zo schaars voorhanden zijnde steenkolen.

Zoals men ziet, gaat het om een uitgebreid en belangrijk vraagstuk, aan de studie waarvan het Departement tegenover zichzelf verplicht is al zijn aandacht te besteden.

Door deze enkele korte nota's, wilden wij alleen het vraagstuk aanwijzen en de algemene aandacht vestigen op de dringende noodzakelijkheid het in zijn geheel te bestuderen.

Evenwicht op taalgebied.

Als vervolg op ons verslag van verleden jaar, en om een nauwkeurige oplossing van het vraagstuk te bekomen, hebben wij onze vraag opnieuw gesteld, in de volgende bewoordingen :

BEGROTING VAN OPENBARE WERKEN. — DIENSTJAAR 1947.

VRAAG N^o 5.

Bij het opstellen van het verslag voor dienstjaar 1946, is uit een antwoord van de h. Vast Wervingsecretaris gebleken dat de wet van 6 Juni 1932, waarbij een *billijk evenwicht* in elke taalgroep wordt opgelegd, niet nageleefd werd, in die zin dat er, onder de leden van de examencommissie, belast met het beoordelen der kandidaten van de Franse rol, verschillende Vlaamse examinatoren voorkwamen.

Zou de h. Minister ons willen meedelen welke maatregelen er getroffen werden om een einde te maken aan dit misbruik en om de h. Wervingssecretaris tot een een rechtvaardiger interpretatie van de wet te brengen.

Er werd ons geantwoord :

« De vraag behoort tot de bevoegdheid van de h. Minister van Begroting, aan wie zij werd overgemaakt, alle voorbehoud evenwel gemaakt zijnde wat betreft de grond. »

De Minister van Begroting liet ons weten :

« Ik heb de eer U te laten weten dat ik de h. Vast Wervingssecretaris verzocht heb de nodige maatregelen te treffen opdat de door hem ingestelde examencommissies uitsluitend zouden bestaan uit examinatoren van dezelfde taalrol als die waartoe de kandidaten behoren. »

Bezoeken van de Commissie.

Voortgaande met haar onderzoek van de werken, bezocht uw Commissie onlangs de werken van « afwatering van de Maas » in het bekken van Seraing, die van de herbouw van de bruggen te Luik, van de bouw van een afdamming te Eupen en, ten slotte, het herstel van de wegen in die streek.

De leden van uw Commissie waren zeer onder de indruk van de omvang der uitgevoerde werken en van de vooruitgang die sinds verleden jaar is gemaakt.

Zij hebben zich kunnen rekenschap geven van de noodzakelijkheid die verschillende werken actief voort te zetten.

De indruk door de leden van uw Commissie opgedaan was zo gunstig, dat zij spontaan aan het korps der ingenieurs, aan dezer medewerkers zomede aan de uitvoerders van de werken (ondernemers, technici en arbeiders) hun levendigste gelukwensen hebben gestuurd voor de gedane inspanning en voor de bekomen uitslagen.

De moeilijkheden van elke aard die ontmoet werden, waren overgroot, en er was een onverzettelijke wil nodig om tot de bereikte uitslagen te komen.

Aan allen richten wij nogmaals onze levendige gelukwensen.

Er blijven in de streek van Eupen-Malmédy-Sankt-Vith en Spa verscheidene wegen in slechte staat, die de aandacht van het Parlement dienen gaande te houden; vermelden wij o.m. de « route du Marteau », die naar Spa voert, de weg die de steden Malmédy en Eupen verbindt over de Baraque Michel en die welke Roversville met Waismes verbindt.

Er moeten dringend vlugge verkeerswegen aangelegd worden tussen de Oostelijke kantons en de steden Verviers en Luik, om de verbinding van die streken met het overige gedeelte van het land te vergemakkelijken.

Zekere wegen werden reeds in 1945 hersteld, maar daar de gebruikte materialen van slechte hoedanigheid waren (er waren op dat ogenblik geen andere te vinden), dienen deze werken herbegonnen te worden.

Wil men dat handel en nijverheid zich ontwikkelen en dat, anderdeels, het vreemdelingenverkeer de plaats inneemt die een zo mooie streek verdient, dan moet men er een steeds groeiende belangstelling aan schenken.

De voortdurende uitwisseling van betrekkingen tussen de Oostelijke kantons en het overige gedeelte van het land zal een gemakkelijker en vlugger assimilatie van de betrokken bevolking mogelijk maken.

Besluiten.

Ons land is nog niet hersteld van zijn wonden; ernstige vraagstukken wachten nog op een oplossing.

Op het gebied van openbare werken, waar de inspanning van bouwen en verwezenlijken nooit stilstaat, werden tastbare uitslagen bekomen.

Rekening houdend met de mogelijkheden en met de noodzakelijkheid van de prijzen, de lonen, de materialen, het vervoer, in evenredigheid te houden met de financiële middelen welke ter beschikking gesteld zijn van het Departement, moeten wij verklaren dat het Departement geen moeite gespaard heeft om de hem toevertrouwde belangen te dienen.

Bekrimpingen van uitgaven worden in het vooruitzicht gesteld; wij kennen ze nog niet, en kunnen ze dan ook niet bespreken. Wij drukken evenwel de wens uit dat die bekrimpingen niet zouden gedaan worden op de kredieten bestemd voor het onderhoud van onze wegen en van onze gebouwen. Op het gebied van openbare werken, kan men het aanleggen van een weg, het optrekken van een gebouw of van elke nieuwe onderneming uitstellen; het is niet mogelijk het onderhoud er van te verwaarlozen, want zulke handelwijze komt duurder te staan dan de uitvoering van de werken zelf.

Overtuigd dat de inspanning tot wederoprichting die sinds twee jaar wordt gedaan, reeds goede uitslagen heeft opgeleverd, en dat het noodzakelijk is op dezelfde weg voort te gaan, stelt uw Commissie U voor het ontwerp van begroting voor 1947 goed te keuren zoals het U is voorgelegd.

Het ontwerp van begroting werd door haar eenstemmig, op twee onthoudingen na, aangenomen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter-Verslaggever,
CH. VAN BELLE.

Begroting van Openbare Werken voor 1947.

BIJLAGE.

OPMERKINGEN VAN DE COMMISSIELEDEN

Een lid zou willen weten hoever het staat met de wederopbouw van de brug te Themsche.

Hij vraagt dat de Commissie een bezoek ter plaatse zou afleggen.

Hij zou ook willen weten of aan de treurige toestand die te Dendermonde bestaat een einde werd gemaakt. Zoniet, zou hij de maatregelen willen kennen die genomen worden om die toestand in de kortst mogelijke tijd te verhelpen.

Hij wijst op het gevaar van de veerpont te Kruibeke dat door meer dan 3.000 werklieden gebruikt wordt en die in zulke bouwvallige toestand verkeert, dat vele werklieden er de voorkeur aan geven een lange omweg te maken, om zich naar hun werk te begeven, liever dan de pont te gebruiken.

— Een ander lid drukt de wens uit aan het verslag de uitvoerige lijst van de wederopgebouwde bruggen te zien toevoegen. Die opgave zou de lijst van de a) als vast bouwwerk, b) als voorlopig bouwwerk herstelde bruggen moeten behelzen, voor elk van de twee taalgebieden van het land, met aanduiding van de daaraan bestede sommen.

Om aan de door dat lid uitgedrukte wens te gemoet te komen, heeft het Departement ons de gevraagde inlichtingen laten geworden.

Het verschijnen van die documenten zou wegens de verstrekte bijzonderheden een te omslachtig werk vergen. Wij houden die bescheiden ter beschikking van de leden die ze zouden willen inkijken.

Die inlichtingen zijn verstrekt voor elk van de twee taalgebieden en hebben betrekking op de sedert de bevrijding aan de bruggen uitgevoerde werken en op de nog uit te voeren werken.

— Een lid wijst er op dat sommige Rijkswegen buiten gebruik zouden moeten gesteld worden en dat andere gemeentelijke wegvakken door de Staat overgenomen en verbreed zouden moeten worden, ten einde het verkeer in Limburg te reguleren.

— Het instorten van de bruggen op het Albertkanaal houdt de bijzondere belangstelling gaande van een lid dat vraagt of niet sommige nalatigheden of tekortkomingen werden begaan.

— Een andere lid drukt de wens uit dat de Regering het noodzakelijk akkoord zou bereiken om de stop te Ternaaien af te schaffen.

Ten slotte vraagt een lid of niet de nodige kredieten werden voorzien om de in uitvoering zijnde auto-wegvakken te voltooien en of de aansluiting op de bestaande wegen in uitzicht werd gesteld.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1946-1947.

SÉANCE DU 10 JUIN 1947.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi contenant le Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1947.

(Voir les nos 4-XI, 150, 186 (session de 1946-1947) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 18, 19, 20 et 27 février 1947); le n° 106 (session de 1946-1947) du Sénat.)

Présents : MM. VAN BELLE, président-rapporteur; CLERCX, CRAPS, DE COENE, Mme DEGEER-ADÈRE, MM. DELMOTTE, DE NAUW, DERBAIX, DE SMET (P.), HANS, MARION, VAN PETEGHEM et VAN STEENBERGE.

Sommaire :

	Pages.
1. — Préambule	2
2. — Le budget	2
3. — La reconstruction des ponts	3
4. — Utilisation des crédits de 1946	4
5. — Les routes	11
6. — La signalisation.	12
7. — La sécurité des routes.	14
8. — Ponts et digues du canal Albert	14
9. — Le problème de l'eau, des inondations et des barrages	16
0. — Equilibre linguistique	17
1. — Visites de la Commission	17
2. — Conclusions	18

Préambule.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de budget pour 1947 du Ministère des Travaux Publics a été examiné par la Chambre des Représentants, au cours de plusieurs séances.

De très nombreuses questions ont été examinées d'abord par le rapporteur, M. Blavier, et ensuite par les Membres de la Commission et de la Chambre des Représentants.

Nous pouvons donc écourter ce rapport en priant les Membres du Sénat de bien vouloir examiner les documents rappelés ci-dessus et voir si les questions qui les intéressent n'ont pas déjà été examinées et si une réponse satisfaisante n'a pas été donnée par l'honorable Ministre des Travaux Publics.

Nous pourrions ainsi abréger nos discussions et voter rapidement sur ce projet de budget.

Examen du budget.

Les dépenses ordinaires pour 1945 étaient estimées à. fr.	690.556.125
Pour 1946, elles étaient de	1.013.250.215
Pour 1947, elles sont de	1.130.068.105
Les dépenses exceptionnelles pour 1945, étaient estimées à	21.760.000
Pour 1946, elles étaient de	25.210.000
Pour 1947, elles sont de	7.000.000
Les dépenses résultant de la guerre, à charge du Ministère des Travaux Publics, étaient estimées, pour 1945, à. . .	2.972.582.900
Pour 1946, elles étaient de	1.213.000.000
(Un crédit de 1.300 millions a été transféré à la reconstruction = total, 2.513 millions.)	
Pour 1947, elles sont de	1.595.550.000
(Un crédit de 719.403.388 est inscrit au budget de la reconstruction = total, 2.314.953.388 francs.)	

Le tassement des dépenses qui s'est produit pour l'exercice 1946, ne s'est pas fortement accentué pour 1947. Cette situation est due, pour une large part, au réajustement général des salaires, traitements et appointements, tant dans les services de l'Etat, que dans l'ensemble des industries privées.

D'autre part, nous ne connaissons pas, au moment d'écrire ces lignes, l'importance des compressions budgétaires auxquelles le Gouvernement va procéder. Ce n'est qu'après que nous aurons connaissance des décisions prises que nous pourrions nous rendre compte de la situation exacte.

La reconstruction des ponts.

Afin de mieux nous rendre compte de l'effort accompli depuis la libération à fin 1946, nous avons prié l'Administration générale de nous dresser un tableau de ce qui a été réalisé en matière de reconstruction des ponts.

Les renseignements donnés répartissent les ponts en deux catégories : 1^o ceux qui relèvent des voies hydrauliques; 2^o ceux qui relèvent de l'Administration des routes.

Nous avons aussi demandé de nous indiquer le montant des sommes estimées nécessaires pour reconstruire tous les ponts en définitifs.

Pour les voies hydrauliques, la somme nécessaire est estimée à 2.500.000.000 de francs et pour les routes à 1 milliard de francs.

Cette dépense, estimée dans l'ensemble à 3.500.000.000 de francs, devra, si l'on ne veut pas surcharger les prochains budgets, être répartie sur de nombreux exercices.

Notons, en passant, que la construction de ponts provisoires a amélioré considérablement la situation et que la circulation se normalise de plus en plus.

Les tableaux, dont nous venons de parler, montrent nettement l'effort réalisé :

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

Dépenses faites jusqu'au 31 décembre 1946 pour la reconstruction de ponts détruits par faits de guerre.

VOIES HYDRAULIQUES :

	<i>Ponts provisoires.</i>	<i>Ponts définitifs.</i>
Côte fr.	15.150.747,05	19.970.674,—
Bassin fluvial, 1 ^{re} Direction	68.084.710,43	28.237.831,60
Bassin fluvial, 2 ^e Direction	19.747.932,51	32.752.426,80
Escaut maritime	17.270.352,94	47.500.535,92
Service maritime d'Anvers	—	—
Canal Albert	171.571.000,—	91.334.000,—
Meuse liégeoise.	25.618.061,57	55.644.790,63
Vesdre	—	—
Meuse namuroise	3.886.453,15	5.671.128,70
Sambre	1.399.317,—	15.830.017,79
Borinage.	282.292,68	16.048.524,66
Canaux houillers	6.630.791,09	50.864.200,71
Fr.	329.641.658,42	363.854.130,81

Ponts provisoires reconstruits : 371

Ponts définitifs reconstruits : 269

Ponts non reconstruits : 155

Dépenses prévues pour la reconstruction en définitif : 371+155=526 ponts à 4.500.000 francs en moyenne, soit 2.500.000.000 francs.

ROUTES :

Anvers	fr.	17.882.525,44	19.458.102,15
Brabant		1.308.055,92	35.478.750,16
Flandre Occidentale		8.788.356,15	9.318.681,56
Flandre Orientale		24.120.476,22	7.262.122,98
Hainaut		23.138.315,15	28.953.425,53
Liège		39.875.267,35	135.073.104,75
Limbours		4.201.370,84	—
Luxembourg — Arlon		5.185.132,38	4.040.828,57
Luxembourg. — Marche		7.185.592,—	122.600,—
Namur		29.079.000,—	2.055.000,—
		Fr. 160.764.091,45	241.762.615,70

Ponts provisoires reconstruits : 288

Ponts définitifs reconstruits : 169

Ponts non reconstruits : 38

Dépenses prévues pour reconstruction en définitif : 326 ponts (288+38)
à 3 millions de francs en moyenne = 1 milliard de francs.

Pour les voies hydrauliques la situation dans la reconstruction des ponts se présente comme suit :

Ponts provisoires reconstruits : 46,5 %;

Ponts définitifs reconstruits : 34 %;

Ponts non reconstruits : 19,5 %.

Pour les routes, la reconstruction des ponts se présente ainsi :

Ponts provisoires reconstruits : 58 %;

Ponts définitifs reconstruits : 34 %;

Ponts non reconstruits : 8 %.

On peut constater que dans chaque catégorie, 34 % des ponts sont reconstruits à titre définitif. Il reste donc un long effort à accomplir pour retrouver la situation de 1939. Des crédits sérieux seront encore nécessaires pendant de nombreuses années pour arriver à ce résultat; il serait du reste déplacé de prétendre qu'il soit possible de procéder autrement.

Utilisation des crédits de 1946.

Au cours d'un exercice, les prévisions budgétaires doivent souvent, suite à des circonstances imprévues, être révisées.

Afin de nous rendre compte de l'utilisation de ces crédits, nous avons demandé au Département de nous dresser un tableau indiquant, d'une part, les sommes allouées et d'autre part, le total des engagements; ces derniers sont arrêtés au 28 février 1947 et peuvent encore être modifiés.

Les membres constateront que, pour l'ensemble des articles, l'Administration a serré d'aussi près que possible, la réalité.

BUDGET ORDINAIRE

1946

Art.	LIBELLÉ	Crédits budgétaires + crédits supplément. — réductions proposées	Crédits réellement alloués	TOTAL des engagements du 28-2-1947
9-1	Eclairage, etc. hôtel ministériel....	43.000	43.000	17.000
9-2	Eclairage Administration centrale.	1.410.000 + 300.000	1.710.000	1.306.700
9-3	Eclairage Routes	90.000 + 150.000	240.000	120.100
9-4	Eclairage Bâtiments.....	1.200.000 + 350.000	1.550.000	1.189.000
9-5	Eclairage Voies Hydrauliques	5.000.000 — 1.000.000	4.000.000	3.328.000
9-6	Eclairage Travaux Communaux ..	243.000	243.000	—
9-7	Eclairage Urbanisme	350.000	350.000	47.500
10	Loyers bâtiments	45.000.000	45.000.000	44.825.900
11-1	Achat matériel Hôtel ministériel..	210.000	210.000	96.900
11-2	Achat matériel A.C. » S.E.	2.526.000 + 100.000	2.626.000	2.134.500
11-3	Achat Bur. doc.	840.000	840.000	762.000
11-4	Achat Circ. Rout.	500.000 + 1.000.000	1.500.000	1.297.800
11-5	Achat Automob.	7.740.000 — 1.000.000	6.740.000	6.196.000
11-6	Achat Casernement Gendarm. ...	1.000.000 + 120.000	1.120.000	982.100
12	Fournitures O.C.F.	1.350.000	1.350.000	754.400
13-1	Autres fournitures	1.300.000	1.300.000	477.500
13-2	Bibliothèque.....	505.000	505.000	301.600
13-3	O.C.R.	5.000	5.000	500

Art.	LIBELLÉ	Crédits budgétaires + crédits supplément. — réductions proposées	Crédits réellement alloués	TOTAL des engagements du 28-2-1947
14	Annales T.P.	175.000 + 7.500	182.000	159.600
15-1	Frais route A.C.	1.000.000	1.000.000	658.000
15-2	Frais routes S.E.	5.000.000 + 500.000	5.500.000	4.188.000
15-3	Frais routes O.C.R.	50.000	50.000	5.900
15-4	Frais routes Comm. div.	150.000	150.000	99.300
16-1	Réquisitoires — Abonnements	40.000 + 10.000	50.000	37.300
16-2	Abonnements S.N.C.F.B.	1.500.000	1.500.000	817.700
16-3	Abonnements S.N.C.F.V.	500.000	500.000	85.600
17	Equipement personnel	200.000	200.000	90.800
24-1	Entretien Routes	200.000.000	200.000.000	193.535.000
24-2	Entretien Régies.....	50.000.000	50.000.000	45.995.000
24-3	Entretien Bâtiments	60.000.000 + 40.000.000	100.000.000	74.220.000
24-4	Entretien habitations royales ...	1.000.000 + 1.000.000	2.000.000	1.846.900
24-5	Entretien Gendarmerie	6.500.000 + 500.000	7.000.000	6.436.000
24-6	Entretien Canaux	195.000.000 + 20.000.000	215.000.000	202.020.000
24-7	Entretien Côte	145.000.000	145.000.000	143.086.000
25	Avaries V.N.	4.500.000	4.500.000	3.110.000
26	Avaries Côte	500.000	500.000	56.700
27	Avaries Routes	400.000	400.000	361.700
28	Frais justice	125.000 + -40.000	165.000	125.000
29	Expositions diverses	400.000	400.000	339.300
30	Cours de langues	20.000	20.000	5.700

Art.	LIBELLÉ	Crédits budgétaires + crédits supplément. — réductions proposées	Crédits réellement alloués	TOTAL des engagements du 28-2-1947
31	Frais d'études	400.000	400.000	146.300
32	Dépenses imprévues	100.000	100.000	7.200
33	Frais inst. Urban.	500.000	500.000	80.200
34	Docum. Urbanisme	250.000	250.000	—
35	Mobilier Gendarmerie	2.000.000	2.000.000	1.205.300
37	Achat mach. bureau	500.000	500.000	360.000
38	Achat mach. serv. bât.	1.000.000 — 1.000.000	—	—
39	Institut topographique	900.000	900.000	879.000
40	Exp. Urbanisme	2.000.000	2.000.000	1.165.800

(8)

DOMMAGES DE GUERRE

1946.

Art.	LIBELLÉ	Crédits budgétaires + crédits supplément. — réductions proposées	Crédits réellement alloués	TOTAL des engagements du 28-2-1947
41-1	D.G. Routes	146.000.000 + 30.000.000	176.000.000	160.981.527
41-2	D.G. Bâtiments	91.000.000. + 20.000.000	111.000.000	103.389.283
41-3	D.G. Ports V.N.	300.000.000 + 82.000.000	382.000.000	369.638.150
42	Dép. dg. ports et V.N. adm. sub.	100.000.000	100.000.000	99.973.000
43	Liq. O.N.A.T.I.	1.000.000	1.000.000	404.000
44	Rest. bateaux nav. int. abîmés faits de guerre	10.000.000	10.000.000	4.650.000
45	Subs. F.A.R.G.	15.000.000	15.000.000	15.000.000
46-1	D.G. biens prov. comm. avant 1-1-1946	200.000.000	200.000.000	200.000.000
46-2	Idem	350.000.000	350.000.000	368.600.000 (dépassement autorisé par la loi du budget dans la limite du crédit total de 2.000.000.000)

BUDGET EXTRAORDINAIRE
1946.

Art.	LIBELLÉ	Crédits budgétaires + crédits supplément. — réductions proposées	Crédits réellement alloués	TOTAL des engagements du 28-2-1947
18	Réfect. rés. routes	17.000.000 + 23.000.000	40.000.000	39.482.255,80
19	Construction routes	23.000.000 + 8.000.000	31.000.000	26.970.931,28
20	Acq. terr. routes	15.000.000	15.000.000	11.636.644,98
20bis	Autos-routes	19.000.000	19.000.000	18.351.247,22
20ter	P.N. Courtrai	15.000.000	15.000.000	15.000.000,—
21	Construction égouts	450.000	450.000	—
22	Construction bâtiments	160.000.000	160.000.000	156.841.467,32
	Construction postes	35.000.000	35.000.000	32.610.090,19
23	Bibliothèque Albertine	2.500.000 — 1.500.000	1.000.000	—
24	Cité administrative	100.000	100.000	—
25	Palais du Roi	75.000	75.000	—
26	Aide artistes	1.000.000	1.000.000	99.231,50
27	Travaux V. H.	98.000.000 + 140.000.000	238.000.000	219.864.169,51
28	Acq. terr. V. H.	60.000.000 — 35.000.000	25.000.000	21.196.996,42
29	Entretien ponts S.N.C.F.B. ...	5.000.000 + 10.000.000	15.000.000	13.777.613,96
30	Amé. V.N. adm. sub.	5.000.000	5.000.000	—
31-1	Subs. T.C. (avant 1-1-1946)	35.000.000	35.000.000	35.000.000,—
31-2	Subs. T.C. 1946	65.000.000 + 100.000.000	165.000.000	164.945.315,61
32-1	Hygiène et Santé Publique	300.000.000 — 145.000.000	155.000.000	148.580.993,80

Art.	LIBELLÉ	Crédits budgétaires + crédits supplément. — réductions proposées	Crédits réellement alloués	TOTAL des engagements du 28-2-1947
32-2	Hygiène et Santé Publique	90.000.000 — 85.000.000	5.000.000	318.540,—
33-1	Urb. plans région.	200.000	200.000	39.795,—
33-2	Urb. subs. plans com.	10.000.000	10.000.000	—
33-3	Urb. conc. élab. pl.	200.000	200.000	—
34	Subsides antér. guerre.....	100.000	100.000	—
35	Acq. urbanisation	75.000.000 — 35.000.000	40.000.000	35.000.000,—
36	Subs. acquis. immob.	5.000.000	5.000.000	60.000,—
37	Frais de justice	300.000	300.000	74.687,58
38	Institut Géotechnique	2.000.000	2.000.000	1.138.567,—
39	Avances O.N.	24.000.000 — 10.000.000	14.000.000	12.000.000,—

Les routes.

Le problème des routes reste en notre pays à l'avant-plan des préoccupations des usagers.

Malgré le gros effort de réalisation qui a été accompli depuis la libération, les plaintes restent très nombreuses au sujet de l'état de nos routes. Tous les automobilistes qui ont eu l'occasion de se rendre en France au cours des derniers mois, sont unanimes pour déclarer que les routes y sont meilleures et mieux entretenues que chez nous.

Notre système d'entretien doit être revu afin d'empêcher que de légères détériorations ne s'étendent et ne se multiplient au grand dam des voitures et des usagers.

Le mauvais entretien des routes provoque des dépenses anormales pour les usagers et de nombreux accidents pourraient être évités si nos routes étaient en parfait état.

Nous avons signalé dans notre rapport pour les exercices 1945 et 1946, que le coût d'un kilomètre de route, revenait à un million de francs.

Il s'agissait évidemment de route empierrée ordinaire.

Nous avons demandé au Département de nous donner les chiffres comparés de 1936 et ceux de 1947. Voici la question et la réponse :

BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS — EXERCICE 1947.

QUESTION N° 1.

En 1936, le Département des Travaux Publics estimait que pour construire une route de six mètres de largeur, le coût par kilomètre était de :

- 1^o en pavage de moyen échantillon neuf, 600.000 francs;
- 2^o en pavage mosaïque neuf, 450.000 francs;
- 3^o en béton de ciment (épaisseur 0^m18), 240.000 francs;
- 4^o en béton asphaltique (0^m05), 210.000 francs;
- 5^o en tarmac, 90.000 francs.

Monsieur le Ministre pourrait-il nous faire connaître les prix actuels?

Réponse :

« Les prix actuels des revêtements routiers varient légèrement suivant la région où ils sont exécutés; cependant des prix moyens ont été déterminés avec l'approximation la plus grande possible en se basant sur les résultats des adjudications récentes.

» Ces prix se rapportent bien entendu au revêtement routier proprement dit de 6 mètres de largeur sans intervention du coût du démontage des revêtements anciens, des terrassements pour la préparation du coffre, des fondations, du revêtement, etc.; ces éléments diffèrent, du reste, suivant les circonstances, notamment nature des matériaux provenant des démontages, nature du sol, etc.

1^o Pavage de moyen échantillon neuf rejointoyé : 300 francs le mètre carré, soit par kilomètre $300 \times 6 \times 1.000 = 1.800.000$ francs;

2° Pavage mosaïque neuf rejointoyé : 225 francs le mètre carré soit par kilomètre $225 \times 6 \times 1.000 = 1.350.000$ francs;

3° Revêtement de 20 centimètres d'épaisseur en béton de ciment (la dalle de 18 centimètres a été abandonnée, l'expérience ayant montré la nécessité de lui donner 20 centimètres) : 160 francs le mètre carré, soit par kilomètre $160 \times 6 \times 1.000 = 960.000$ francs.;

4° Tapis en béton asphaltique de 5 centimètres d'épaisseur (fondation non comprise) : 90 francs le mètre carré, soit par kilomètre $90 \times 6 \times 1.000 = 540.000$ francs;

5° Tapis en tarmac de 5 centimètres d'épaisseur avec enduisage (fondation non comprise) : 50 francs le mètre carré, soit par kilomètre $50 \times 6 \times 1.000 = 300.000$ francs. »

Les prix qui étaient excessifs lors de la libération, se rapprochent sensiblement de la normale aujourd'hui; nous obtenons le coefficient 3 dans la plupart des cas.

Si la baisse pouvait persister, le Département parviendrait, avec des sommes égales à celles accordées antérieurement, à donner satisfaction à la plupart des régions du pays.

Dans son rapport à la Chambre, M. Blavier signale que l'Etat possède neuf mille kilomètres de routes et que ce réseau devrait être augmenté de quatre mille kilomètres environ par la reprise de routes communales.

Il demande aussi que le réseau des chemins de grande communication soit porté de 10 à 14 mille kilomètres.

Ces mesures soulageraient les communes dont les charges d'entretien de leur réseau routier deviennent insupportables.

Le rapporteur de la Chambre demande que le projet de loi sur le reclassement soit voté aussitôt que possible pour mettre de l'ordre dans ce problème, qui intéresse toute notre population.

Nous nous associons à ce vœu et souhaitons qu'il soit rapidement exaucé.

La signalisation.

Lors de la discussion des budgets de 1945 et 1946, nous avons soulevé à nouveau le problème de la signalisation et nous sommes au regret de constater que malgré toutes les réclamations des usagers, notre pays est resté avec une signalisation nettement insuffisante sinon inexistante en beaucoup d'endroits.

Cette année, nous sommes revenus à charge et nous avons posé la question suivante :

BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS — EXERCICE 1947.

QUESTION N° 2.

Lors de la rédaction de notre rapport sur le budget de 1946, M. le Ministre nous a informé, au sujet de la signalisation, que : « ... 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 (rapport au Sénat pour 1946, page 22).

M. le Ministre voudrait-il nous dire si cette question est maintenant au point.

D'autre part, lors de la discussion au Sénat, nous avons indiqué deux solutions possibles au problème de la signalisation; ce sont : 1^o habiliter les provinces à établir la signalisation sur tout leur territoire sans s'occuper de savoir si les routes appartiennent à la grande voirie, à la voirie provinciale ou à la voirie communale; 2^o charger l'Office du tourisme de réaliser la signalisation complète dans tout le pays.

M. le Ministre pourrait-il nous dire si son département a étudié la question et si une solution de ce problème urgent est en vue ?

Voici la réponse qui nous a été faite :

« L'étude de l'avant-projet de loi visé par l'honorable membre sera poursuivie en vue d'aboutir à un projet définitif dès que possible.

» Cet avant-projet a pour but : 1^o de répartir entre les autorités et organismes intéressés (Etat, Provinces, Communes, Exploitants de chemins de fer, etc.) les obligations et les charges relatives au placement et à l'entretien des signaux routiers; 2^o de conférer au Ministre des Travaux Publics, et, dans le cas des signaux à placer au droit des passages à niveau du chemin de fer, au Ministre des Communications, le pouvoir de contrôler si les diverses parties susvisées s'acquittent de leurs obligations et, en cas de défaillance de ces parties, d'agir d'office.

» Pour opérer la répartition proposée, il a été tenu compte des trois principes suivants :

1^o le droit de police confié au pouvoir communal;

2^o la compétence et la responsabilité du gestionnaire de la voie publique ou de l'auteur du danger ou de l'obstacle établi sur la voie publique;

3^o la nature des signaux à utiliser.

» Toutefois, une opposition s'est manifestée entre le Ministère de l'Intérieur et l'Union des Villes et Communes belges, d'une part, et le Ministère des Communications et la Société Nationale des Chemins de fer belges, d'autre part, en ce qui concerne les obligations de placement et d'entretien des signaux de danger destinés à annoncer, à distance, l'existence d'un passage à niveau de chemin de fer.

» C'est cette opposition qui a provoqué le retard apporté à l'étude en question et à laquelle il convient d'obvier en recherchant une voie de conciliation.

» Mon Département fera, à cette fin, une nouvelle proposition qui sera soumise prochainement à la Commission qui a été chargée d'étudier et de mettre au point l'avant-projet de loi dressé par mes services.

» D'autre part, pour ce qui est des deux solutions préconisées par l'honorable membre, lors de la discussion, au Sénat, du budget de 1946, mon Département estime qu'il y a des impossibilités d'ordre pratique et juridique de les accueillir.

» En effet, en ce qui concerne le côté pratique, il y a lieu de noter que ni les Provinces ni l'Office du tourisme ne possèdent les services nécessaires pour étudier, réaliser et surveiller la signalisation le long de tout le réseau routier qui serait soumis à leur action.

» Au point de vue juridique, il faut tenir compte des responsabilités qui s'attachent au placement et à l'existence de certains signaux aussi bien que des prérogatives attribuées légalement au pouvoir communal en matière de police. »

Nous enregistrons la nouvelle promesse qui nous est faite et espérons que, cette fois, on voudra bien reconnaître qu'il y a urgence à résoudre ce problème.

Nous rappelons que, lors de l'entrée des Allemands dans notre pays, il n'a pas fallu quinze jours pour établir une signalisation complète dans tout le pays.

Si le Département ne peut établir une signalisation définitive, qu'au moins il en établisse une provisoire qui couvrirait tout le pays.

Il est aussi hautement désirable que les ponts et les rivières soient indiqués par leurs noms pour que les touristes soient mieux informés des endroits qu'ils traversent.

La sécurité des routes.

Avec une persévérance digne de tous les éloges, la Ligue pour la sécurité des routes et la défense de la circulation pedestre, continue l'effort accompli depuis de nombreuses années en vue de réduire le nombre d'accidents qui se produisent chaque année.

Depuis 1936, nous avons, dans nos rapports, demandé avec force que l'on n'oublie pas que les routes doivent être construites *pour tous les usagers*, piétons, cyclistes, transports automobiles et autres.

Nous renvoyons les membres du Parlement à la note que nous avons introduite dans notre rapport de l'an dernier; ils y trouveront les desiderata exprimés par la Ligue des piétons.

Nous nous permettons d'ajouter qu'il est hautement désirable de voir les pouvoirs publics s'intéresser activement et effectivement au tourisme et notamment à l'établissement de sentiers touristiques à travers nos bois et forêts, le long de nos cours d'eau et canaux, bref partout où il est possible de faire admirer la nature et les beautés de notre pays, tout en soustrayant la population aux dangers des routes sillonnées par les transports mécaniques devenus de plus en plus nombreux et dangereux.

Il s'agit de préserver des vies humaines qui, plus que jamais, sont précieuses.

Trop d'imprudences sont commises par les différents usagers de la route pour que notre attention ne soit pas retenue sérieusement par ce problème.

Il serait du plus haut intérêt pour les membres du Sénat de recevoir un rapport circonstancié de la « *Commission consultative de la réglementation de la circulation routière* » sur les mesures qu'elle a suggérées au « Département » afin de donner à notre population et aux nombreux touristes qui visitent notre pays, la sécurité à laquelle ils ont droit.

Ponts et digues du canal Albert.

L'émotion provoquée dans le pays par la rupture des ponts et des digues du canal Albert a persisté, très longtemps, malgré les graves événements que nous avons vécus par après.

Aujourd'hui que les esprits sont calmés, il nous paraît désirable que notre population soit informée de la situation.

Nous avons, dans ce but, posé la question suivante :

BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS — EXERCICE 1947.

QUESTION N° 3.

Une enquête a été prescrite au sujet de la rupture des ponts et des digues du canal Albert.

Un rapport a été rédigé par des techniciens.

Monsieur le Ministre estime-t-il pouvoir en faire connaître les conclusions aux membres du Sénat ?

Il nous a été répondu :

« 1. *Rupture des ponts.* — Le rapporteur du Conseil des Ponts et Chaussées a déposé son rapport. Il reste au Conseil de l'examiner.

» Le rapport définitif pourra être terminé vers le 1^{er} juillet 1947.

» 2. *Rupture de la digue de Hasselt.* — Le rapport de la Commission chargée de l'enquête au sujet de la rupture a été transmis au Président de la Chambre des Représentants le 16 avril 1940.

» Les membres de votre Commission ont pris connaissance du rapport déposé le 16 avril 1940. »

Nous avons, d'autre part, rappelé la question que nous avons posée en 1946, sur le même objet.

Nous disions :

BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS — EXERCICE 1947.

QUESTION N° 4.

En 1946, nous avons posé la question suivante :

« Quelles sont les sommes que le Département des T.P. estime nécessaires pour que tous les travaux du canal Albert donnent toutes garanties pour l'avenir. »

Rappelons qu'une somme de 100 millions de francs avait déjà été dépensée en 1946. D'autre part, le Conseil des Ponts et Chaussées a étudié la question des responsabilités.

M. le Ministre a estimé, en mai 1946, que le rapport serait terminé dans un délai de six mois environ.

Les membres de la Commission des T.P., pourraient-ils connaître les conclusions de cette étude.

Nous avons obtenu les renseignements suivants :

« Les sommes suivantes ont été engagées :

<i>Ecluse :</i>	1945	1946	1947
Genck	25.000.000	19.058.743,69	4.105.000
Diepenbeek.	21.200.000	18.053.426,98	2.210.000,—
Hasselt	25.000.000	19.769.360,80	2.240.580
Kwaadmechelen	28.510.000	23.266.151,01	6.708.598
Oolen	29.925.000	21.222.249,50	8.288.742,84
	129.635.000	101.369.931,98	23.552.920,84

» Le rapporteur du Conseil des Ponts et Chaussées déposera son rapport vers la mi-juin. Ce rapport sera remis immédiatement aux membres du Conseil des Ponts et Chaussées afin de leur permettre une étude approfondie de la question avant la réunion du Conseil.

» Vu la complexité de la question, le Conseil des Ponts et Chaussées ne pourra déposer son rapport final que vers le 1^{er} septembre 1947. »

Il appert donc qu'à ce jour l'Etat a dépensé une somme de fr. 254.557.852,82.

Il ne nous est pas affirmé, malgré l'importance des sommes engagées, qu'aucune autre dépense ne sera pas nécessaire pour donner toutes garanties à l'avenir.

Nous devons donc réserver notre opinion sur cette question et attendre de connaître les conclusions du Conseil des Ponts et Chaussées pour reprendre l'examen de la question des responsabilités.

Le problème de l'eau, des inondations et des barrages.

Il y a dans notre pays un problème de l'eau. Il se pose pour l'eau alimentaire, d'une part; pour les inondations, d'autre part, et enfin la question des barrages s'y rattache.

Dans de nombreuses régions du pays des plaintes s'élèvent parce que les sources d'eau alimentaire se tarissent. Le déboisement du pays est le grand responsable, paraît-il; de plus, les espèces qui sont replantées ne le sont pas à bon escient et l'on accuse les eaux et forêts de laisser planter trop de conifères qui ne retiennent pas l'eau.

La Fagne et les Ardennes mêmes souffrent de cette situation, qui doit être étudiée d'une manière très approfondie.

Le déboisement est aussi responsable des inondations dont on se plaint de plus en plus un peu partout.

Pour les éviter, il faut reboiser, mais le faire à bon escient en choisissant judicieusement les essences à replanter. D'autre part, il ne faudrait pas négliger les plantations d'arbres le long de nos routes, car indépendamment de la beauté qu'elles donnent à nos paysages, elles retiennent une partie des eaux de pluie qui vont réalimenter nos sources d'eau.

Enfin, la question des barrages est très controversée; certains prétendant qu'ils défigurent les sites, d'autres disant, qu'au contraire, ils les embellissent.

Il est certain que les barrages deviennent de plus en plus indispensables pour conserver des réserves suffisantes d'eau et atténuer les effets des inondations.

Ils deviennent aussi indispensables, afin d'en utiliser les réserves d'énergie électrique, qu'ils constituent, et économiser le charbon, si rare de nos jours.

Comme on peut le voir, il s'agit ici d'un vaste et grave problème à l'étude duquel le Département se doit de s'attacher.

Nous n'avons voulu, par ces quelques brèves notes, qu'indiquer le problème et attirer l'attention générale sur l'urgence qu'il y a de l'étudier dans son ensemble.

Equilibre linguistique.

Pour faire suite à notre rapport de l'an dernier et obtenir une solution précise de la question, nous avons renouvelé, en ces termes, notre demande :

BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS — EXERCICE 1947.

QUESTION N° 5.

Lors de la rédaction du rapport pour l'exercice 1946, il est apparu, d'une réponse de M. le Secrétaire permanent au recrutement, que la loi du 6 juin 1932, imposant *un juste équilibre* dans chaque groupe linguistique, n'était pas observée, en ce sens que, parmi les membres du jury, chargés de juger les candidats du rôle français, il y avait plusieurs examinateurs flamands.

Monsieur le Ministre voudrait-il nous faire connaître les mesures qui ont été prises pour faire cesser cet abus et amener M. le Secrétaire au recrutement du personnel à une plus juste interprétation de la loi.

Il nous a été répondu :

« La question est du ressort de M. le Ministre du Budget, auquel elle a été transmise, toutes réserves étant toutefois faites quant au fond. »

Le Ministre du Budget nous a fait savoir :

« J'ai l'honneur de vous informer que j'ai prié Monsieur le Secrétaire permanent de Recrutement, de prendre les mesures qui s'imposent afin que les jurys qui sont institués par lui, soient exclusivement composés d'examinateurs du même rôle linguistique que celui auquel appartiennent les candidats. »

Visites de la Commission.

Continuant son travail de prospection des travaux, votre Commission vient de visiter les travaux de « Démergement de la Meuse » dans le bassin de Seraing, ceux de la reconstruction des ponts de Liège, de la construction du barrage d'Eupen et enfin de la réfection des routes dans cette région.

Les membres de votre Commission ont été vivement impressionnés par l'ampleur des travaux exécutés et par les progrès réalisés depuis l'an dernier.

Ils ont pu se rendre compte de la nécessité de continuer activement ces différents travaux.

L'impression favorable recueillie par les membres de votre Commission a été telle qu'ils ont adressé spontanément au corps des ingénieurs, à leurs collaborateurs ainsi qu'aux exécuteurs de ces travaux (entrepreneurs, techniciens et ouvriers) leurs plus vives félicitations pour l'effort accompli et pour les résultats obtenus.

Les difficultés de tous genres qui ont été rencontrées ont été énormes et il a fallu une volonté inébranlable pour aboutir aux résultats obtenus.

A tous, nous renouvelons nos vives félicitations.

Il reste dans la région d'Eupen-Malmédy-Saint-Vith et Spa, plusieurs routes en mauvais état et qui doivent retenir l'attention du Département; citons notamment la route du Marteau, qui donne accès à Spa, celle reliant les villes de Malmédy et Eupen en passant par la baraque Michel et celle reliant Robertville à Waismes.

Il est urgent d'aménager des moyens rapides de relier les cantons de l'Est aux villes de Verviers et Liège, afin que ces régions soient en relations faciles avec le restant du pays.

Certaines routes ont déjà été remises en état en 1945, mais les matériaux employés n'étant pas de bonne qualité (on n'en trouvait pas d'autres à l'époque), ces travaux sont à recommencer.

Si l'on veut que l'industrie et le commerce se développent et si l'on veut, d'autre part, que le tourisme prenne la place qu'il mérite dans cette belle contrée, il faut y attacher une attention sans cesse accrue.

L'échange constant de rapports entre les cantons de l'Est et le restant du pays, permettra une résorption plus facile et plus rapide des populations intéressées.

Conclusions.

Notre pays est encore loin d'avoir pansé ses plaies; de graves problèmes restent à résoudre.

Dans le domaine des travaux publics, où l'effort de construction, de réalisation ne s'arrête jamais, des résultats tangibles ont été obtenus.

Si nous tenons compte des possibilités et de la nécessité de faire synchroniser les prix, les salaires, les matériaux, les transports avec les moyens financiers mis à la disposition du Département, nous devons déclarer que le Département a fait de son mieux pour servir les intérêts qui lui sont confiés.

Des compressions de dépenses nous sont annoncées; nous ne les connaissons pas encore et ne pouvons, par conséquent, en discuter. Nous exprimons toutefois le vœu que ce ne soit pas sur les crédits destinés à l'entretien de nos routes et de nos bâtiments que ces compressions s'abattent. En matière de travaux publics, il est possible de retarder la construction d'une route, d'un immeuble ou de toute nouvelle entreprise; il n'est pas possible d'en négliger l'entretien, car cette façon de faire coûterait plus cher que l'exécution des travaux eux-mêmes.

Votre Commission, convaincue que l'effort de redressement qui a été poursuivi depuis deux ans, a déjà donné de bons résultats et convaincue de la nécessité de continuer à travailler dans la même voie, vous propose de voter le projet de budget pour 1947, tel qu'il vous est présenté.

Elle a, elle-même, adopté ce document à l'unanimité moins 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Président-Rapporteur,
CH. VAN BELLE.

Budget des Travaux Publics pour 1947.

ANNEXE.

OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION.

Un membre voudrait savoir où en est la reconstruction du pont de Tamise.

Il demande que la Commission visite ces lieux. Il voudrait savoir aussi si la triste situation qui a été signalée comme existant à Termonde a pris fin.

Dans la négative, il voudrait connaître les mesures qui sont prises pour y remédier dans le plus court délai.

Il signale le danger existant au passage d'eau de Kruybeek, utilisé par plus de 3.000 ouvriers et qui est dans un tel état de vétusté que beaucoup d'ouvriers préfèrent effectuer un long détour pour se rendre à leur travail, plutôt que de l'utiliser.

Un autre membre exprime le désir de voir ajouter au rapport la liste détaillée des ponts reconstruits. Ce relevé devrait comporter la liste des ponts reconstruits: a) en définitif; b) en provisoire, dans chacune des deux régions linguistiques du pays, en indiquant les sommes y consacrées.

Pour répondre au désir exprimé par ce membre, le Département nous a fait parvenir les renseignements demandés.

La publication de ces documents demanderait, en raison des détails fournis, un travail trop considérable. Nous tiendrons ces documents à la disposition des membres qui voudraient les consulter.

Les renseignements sont donnés pour chacune des deux régions linguistiques et sont relatifs aux travaux exécutés aux ponts depuis la libération et à ceux restant à exécuter.

Un membre signale que certaines routes de l'Etat devraient être désaffectées et d'autres tronçons de routes communales repris et élargis par l'Etat, afin de régulariser la circulation dans la région du Limbourg.

— La rupture des ponts sur le canal Albert intéresse particulièrement un membre, qui demande si certaines négligences ou imprévoyances n'ont pas été commises.

— Un autre membre exprime le souhait de voir le Gouvernement trouver l'accord nécessaire pour supprimer le bouchon de Lanaye.

Enfin, un membre demande si les crédits nécessaires n'ont pas été prévus pour terminer les tronçons d'auto-routes qui sont commencés et si leur raccordement aux routes existantes a été envisagé.