

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1950-1951.

VERGADERING VAN 27 JUNI 1951.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1951.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1950-1951.

SÉANCE DU 27 JUIN 1951.

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 1951.

Aanwezig : de hh. VAN BELLE, voorzitter; DEBAISE, DE COENE, DE NAUW, DURAY (L.), LAPAILLE, LEEMANS, MARIEN, MASSONNET, NEEFS, VAN BUGGENHOUT, VAN PETEGHEM, VAN ROOSBROECK, VAN STEENBERGE en VAN DEN STORME, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie heeft de bespreking van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken gevoerd in het licht van de algemene politiek van het Departement. De besprekingen in de Commissie hebben eens te meer bewezen dat gewone en buitengewone begrotingen van Openbare Werken moeilijk te scheiden zijn. Het is dan ook een verheugend feit dat ze, naar beloofd, voortaan terzelfdertijd zullen neergelegd en besproken worden.

De h. Minister was aanwezig op drie onzer vergaderingen; hij gaf een uiteenzetting van de algemene politiek van zijn Departement en beantwoordde al de gestelde vragen.

Uw verslaggever heeft het nuttig geoordeeld de besproken onderwerpen te verwerken in een geheel, waarin de inlichtingen van het Departement en de wensen en suggesties van de leden uwer Commissie behandeld worden. Sommige vragen en antwoorden worden in de bijlage vermeld.

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

4-XVI (Zitting 1950-1951) : Wetsontwerp;
132 (Zitting 1950-1951) : Verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

9 en 11 Januari 1951.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné le budget du Ministère des Travaux Publics à la lumière de la politique générale du Département. Les discussions en Commission ont prouvé une fois de plus qu'il est difficile de disjoindre les budgets ordinaires et extraordinaires des Travaux Publics. C'est donc un fait heureux que, conformément aux promesses faites, ces budgets seront dorénavant, déposés et discutés conjointement.

M. le Ministre a assisté à trois réunions de la Commission; il a fait un exposé de la politique générale de son Département et a répondu à toutes les questions posées.

Votre rapporteur a jugé utile de reprendre les objets traités dans leur ensemble, en y faisant figurer les renseignements fournis par le Département et les vœux et suggestions faits par les membres de votre Commission. Certaines questions et réponses sont reproduites en annexe du présent rapport.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

4-XVI (Session de 1950-1951) : Projet de loi;
132 (Session de 1950-1951) : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

9 et 11 janvier 1951.

I. — ALGEMEEN.

I. — GÉNÉRALITÉS.

A. — Voorziene uitgaven.

A. — Dépenses prévues.

I. Gewone uitgaven — <i>Dépenses ordinaires</i>			
1 ^o Algemeen Bestuur <i>Administration générale</i> . fr.	615.125.000 tegen <i>contre</i>	595.738.000 in 1950 <i>en 1950</i>	
2 ^o Werkingsuitgaven <i>Dépenses de fonctionnement</i>	163.960.500 tegen <i>contre</i>	184.656.000 in 1950 <i>en 1950</i>	
II. Toelagen — <i>Subventions</i>	90.485.000 tegen <i>contre</i>	110.455.000 in 1950 <i>en 1950</i>	
III. Onderhoudswerken — <i>Travaux d'entretien.</i>			
Wegen <i>Routes</i>	420.000.000 tegen <i>contre</i>	420.000.000 in 1950 <i>en 1950</i>	
Gebouwen. <i>Bâtiments</i>	161.700.000 tegen <i>contre</i>	182.000.000 in 1950 <i>en 1950</i>	
Waterwegen, polders, enz. . . <i>Voies d'eau, polders, etc.</i>	249.893.000 tegen <i>contre</i>	272.000.000 in 1950 <i>en 1950</i>	
Haven en kust <i>Ports et côte</i>	108.107.000 tegen <i>contre</i>	111.000.000 in 1950 <i>en 1950</i>	
Stedebouw <i>Urbanisme</i>	1.000.000 tegen <i>contre</i>	—	
IV. Andere uitgaven — <i>Autres dépenses.</i>	9.885.000 tegen <i>contre</i>	7.890.000 in 1950 <i>en 1950</i>	
Totaal in 1951 — <i>Total en 1951</i> fr.	1.820.155.500 tegen <i>contre</i>	1.884.519.000 in 1950 <i>en 1950</i>	

Voor de gewone begroting zijn de werkelijke uitgaven steeds bij benadering gelijk aan de op de begroting voorziene bedragen.

De wedden en lonen, de werkingskosten, de toelagen en de uitgaven voor onderhoud van het Staatsdomein, zijn in zekere zin de constante algemene onkosten voor de bestuurs- en beheersfunctie van het Departement.

In onderstaande tabel wordt een omstandige vergelijking gegeven tussen de werkelijke uitgaven van vorige jaren en de voorziene uitgaven voor 1951.

Pour le budget ordinaire, les dépenses réelles sont toujours à peu près égales aux prévisions budgétaires.

Les traitements et salaires, les frais de fonctionnement, les subventions et les dépenses d'entretien du domaine de l'Etat sont en quelque sorte les frais généraux constants de la fonction d'administration et de gestion du Département.

Le tableau ci-dessous donne la comparaison détaillée entre les dépenses réelles des exercices antérieurs d'une part et les dépenses prévues pour l'exercice 1951 d'autre part.

Artikelen gewone begroting 1951 — <i>Articles budget ordinaire</i> 1951	Krediet uitgetrokken voor 1951 — <i>Crédit prévu</i> <i>pour 1951</i>	Werkelijke uitgaven 1948 (+ overg. 49 en 50) — <i>Dépenses réelles</i> 1948 (+ rep. à 49 et 50)	Werkelijke uitgaven 1949 (+ overg. 50) — <i>Dépenses réelles</i> 1949 (+ rep. à 50)	Werkelijke uitgaven 1950 (op 30-4-1951) — <i>Dépenses réelles</i> 1950 (au 30-4-1951)
3-4-5 (personeel tezamen — <i>per-</i> <i>sonnel ensemble</i>)	593.890.000,—	458.844.891,30	500.175.648,55	527.185.049,40
7	6.000.000,—	2.608.817,76	2.829.474,60	3.586.861,17
8	2.150.000,—	2.167.997,61	2.304.362,66	1.863.127,50
9/3 (huurgelden — <i>loyers</i>)	75.000.000,—	57.454.599,77	59.311.649,81	58.927.877,19
10	38.000.000,—	8.645.080,16	35.980.697,88	22.413.467,41
13 (auto's — <i>autos</i>)	4.005.000,—	3.767.327,17	3.665.433,50	3.442.811,40
14	14.870.000,—	8.938.935,88	9.933.083,—	10.752.640,29
23	50.000.000,—	38.954.840,21	43.924.775,—	23.757.881,59
Werken — <i>Travaux</i> :				
26/1 (wegen — <i>routes</i>)	420.000.000,—	308.093.499,31	291.003.977,19	237.667.697,22
		33.019.461,03	24.574.250,40	27.751.788,29
26/2 (gebouwen — <i>bâtiments</i>) . .	160.000.000,—	144.806.329,63	109.646.490,—	115.741.491,33
26/3 "	1.700.000,—	1.080.671,69	871.477,19	1.504.189,11
26/4 (waterwegen — <i>voies d'eau</i>) .	249.893.000,—	210.166.739,44	210.611.466,98	190.183.765,26
26/5 (havens — <i>ports</i>)	108.107.000,—	99.864.797,28	98.918.013,64	63.783.176,55
26/6	1.000.000,—	312.903,72	369.123,89	—
Totaal — <i>Total</i>	1.724.615.000,—	1.378.726.891,96	1.394.119.924,29	1.288.561.823,71
Totaal andere artikelen — <i>Total</i> <i>autres articles</i>	95.540.500,—	34.123.745,36	58.649.293,23	89.091.305,73
Globaal — <i>Global</i>	1.820.155.500,—	1.412.850.637,32	1.452.769.217,52	1.377.653.129,44

B. — Kredieten voor openbare werken.

De globale voorziene kredieten op de buitengewone begroting voor 1951 bedragen, voor wat openbare werken betreft: 8.162.000.000 frank als vastleggingskredieten, 5.768.000.000 frank als betalingskredieten.

Op de buitengewone begroting werd tot op heden 2.600.000.000 frank vastgelegd.

B. — Crédits relatifs aux travaux publics.

Le montant global des crédits prévus au budget extraordinaire de 1951, en ce qui concerne les travaux publics, est de 8.162.000.000 de francs pour les crédits d'engagement et 5.768.000.000 de francs pour les crédits de paiement.

Les crédits engagés jusqu'à présent sur le budget extraordinaire atteignent 2.600.000.000 de francs.

Onderstaande tabel geeft de vergelijking met vorige jaren :

Le tableau ci-dessous donne une comparaison avec les exercices précédents :

Buitengewone begrotingen — <i>Budget extraordinaire</i>		Voorziene bedragen — <i>Crédits prévus</i>	Vastleggingen — <i>Engagements</i>
	1947	2.451.000.000	3.590.000.000
	1948	2.940.000.000	2.496.000.000
	1949	5.027.000.000	4.540.000.000
1950	vastleggingskredieten — <i>crédits d'engagement</i>	9.616.000.000	Op — jusqu'au 31/5 2.600.000.000
	betalingskredieten — <i>crédits de paiement</i>	6.434.000.000	
1951	vastleggingskredieten — <i>crédits d'engagement</i>	8.162.000.000	
	betalingskredieten — <i>crédits de paiement</i>	5.768.000.000	

Het rendement van het personeel is vooral te meten naar de hoeveelheid buitengewone en dus nieuwe verbeteringswerken die per jaar onder zijn leiding worden uitgevoerd.

Om echter de prestaties van het personeel te beoordelen, moet men niet alleen de buitengewone werken nagaan die voorzien zijn in het overeenstemmend begrotingsjaar.

Wanneer in een bepaald jaar een aanbesteding en vastlegging vermeld staan, worden de overeenstemmende werken slechts voor gemiddeld 25 t. h. uitgevoerd het eerste jaar en respectievelijk gemiddeld 45 t. h. en 20 t. h. de twee volgende jaren. Dit volgt uit de werkelijke betalingen van de vastleggingen.

Men moet dus met de vastleggingen van vorige jaren rekening houden en de overeenstemmende betalingen kennen om de prestaties van een bepaald jaar te kunnen beoordelen.

Hieruit volgt ook dat men steeds een minimum hoeveelheid werken per jaar moet voorzien, wil men een regelmatige en nuttige prestatie van het personeel bekomen.

Voor de jaren 1947 tot 1950 en een deel van 1951 zijn de vastleggingen en overeenstemmende betalingen in de volgende tabel te vinden.

Le rendement du personnel peut se mesurer principalement d'après le nombre de travaux d'amélioration extraordinaires, et donc nouveaux, exécutés par an sous la direction du personnel en question.

Mais si l'on veut se faire une idée exacte des prestations du personnel, on ne peut se limiter aux seuls travaux extraordinaires prévus pour l'exercice budgétaire correspondant.

Lorsque le budget de tel exercice mentionne une adjudication et un engagement, les travaux correspondants ne sont exécutés la première année que pour 25 p. c., tandis que, en moyenne 45 p. c. et 20 p. c. sont réalisés respectivement au cours des deux années suivantes. Cette constatation se dégage de l'examen des paiements effectifs des crédits engagés.

Pour apprécier les prestations effectuées au cours d'un exercice déterminé, il importe donc de tenir compte des engagements relatifs aux exercices antérieurs et de connaître les paiements correspondants.

Il s'ensuit dès lors qu'il y a lieu de prévoir chaque année un minimum de travaux, si l'on veut obtenir une prestation régulière et utile du personnel.

Le tableau suivant donne le montant des engagements et des paiements correspondants pour les exercices de 1947 à 1950 et pour une partie de 1951.

Bedragen (in millioenen) — <i>Montant</i> (en millions)	Buitengewone werken, inbegrepen oorlogsschade en Begroting voor orde — <i>Travaux extraordinaires, y compris les dommages de guerre</i> <i>et le Budget pour ordre</i>				
	1947	1948	1949	1950	1951
Jaren — <i>Années</i>					
Vastleggingen <i>Engagements</i>	3590	2496	4540	5239	tot 31/5 <i>jusqu'au</i>
1947	885	—	—	—	—
Werkelijke 1948	1900	800	—	—	—
uitgaven 1949	610	1093	1190	—	—
— 1950	176	406	2033	2018	—
<i>Dépenses</i> 1951 <i>réelles</i> tot <i>jusque</i> 31/5	10	63	361	826	610
Totaal — <i>Total</i>	3581	2362	3584	2844	610
=====	=====	=====	=====	=====	=====

Wat de opeenvolgende globale bedragen der buitengewone kredieten betreft, kunnen wij het volgende laten opmerken : voor de periode 1947-1948, waren de buitengewone kredieten zeer gering (ongeveer 3 milliard). Alle gestemde kredieten werden praktisch vastgelegd.

In 1949 stijgen de kredieten tot 5 milliard. Op het einde van dat jaar, werden veel aanbestedingen uitgeschreven en in December werden bijna alle kredieten vastgelegd.

In 1950, bedroeg de aanvankelijke begroting, voor wat de vastleggingskredieten betreft, ongeveer 14 milliard franken ongeveer 8 milliard voor de betalingskredieten. Deze kredieten werden echter deels geblokkeerd en men heeft maar 5,5 milliard vastleggings- en 4,8 milliard betalingskredieten behouden.

De aanvankelijk voorziene kredieten van meer dan 10 milliard zou men echter niet kunnen vastleggen om de volgende redenen :

1° het kader van het Ministerie van Openbare Werken was te klein;

2° de technische uitrusting van de Belgische aannemers was hiervoor ontoereikend;

3° de totale investering overtrof de mogelijkheden van de Belgische economie en de beschikbaarheden van de Thesaurie.

Uit de overdreven hoge begroting van 1950, mag men echter niet afleiden dat het Departement van Openbare Werken slechts 5 milliard kan verwerken.

En ce qui concerne les montants globaux successifs des crédits extraordinaires, nous pouvons faire remarquer que, pour la période de 1947-1948, les crédits extraordinaires ont été très modérés (environ 3 milliards). Tous les crédits votés ont été pratiquement engagés.

En 1949, les crédits atteignent 5 milliards. A la fin de cette année, il a été procédé à un grand nombre d'adjudications et en décembre, presque tous les crédits étaient engagés.

En 1950, le montant du budget initial était de 14 milliards de francs environ en ce qui concerne les crédits d'engagement, et de 8 milliards environ pour les crédits de paiement. Mais ces crédits ont été partiellement bloqués et il n'a été maintenu que 5,5 milliards de crédits d'engagement et 4,8 milliards de crédits de paiement.

Mais l'engagement des crédits primitivement prévus de plus de 10 milliards a été impossible, pour les raisons suivantes :

1° le cadre du Ministère des Travaux Publics était trop restreint;

2° l'outillage technique des entrepreneurs belges était insuffisant;

3° l'investissement total dépassait les possibilités de l'économie belge et les disponibilités de la Trésorerie.

Il serait toutefois erroné de déduire du budget exagérément élevé de 1950, que le Département des Travaux Publics ne saurait utiliser plus de 5 milliards.

Het huidige kader van Openbare Werken kan een begroting van 7 milliard verteren, als het zich hiertoe kan voorbereiden. Hoofdzak is de regelmatigheid in het rythme te behouden. Dan kan de efficiency van het kader van Openbare Werken tot minstens 7 milliard worden opgevoerd. De technische outillage van het land zou hiermee niet overlast zijn. Aangezien zo vele noodzakelijke en dringende investeringen wachten, lijkt het trouwens niet overdreven aan het land een inspanning van 7 milliard per jaar te vragen.

Voor 1951 zijn 8 milliard vastleggingskredieten voorzien en 5,7 milliard betalingskredieten. In het eerste halfjaar zal ongeveer 2,6 milliard vastgelegd zijn. De betalingen voor dezelfde periode zullen circa 2,5 milliard bedragen.

Wij zien dus dat voor de buitengewone kredieten de vastleggingen veel afwijken van de begrotingen.

De oorzaken van deze afwijkingen zouden zijn : laattijdige goedkeuring van de buitengewone begroting, kredietwijzigingen, onvoldoend voorbereide plannen of wijzigingen in de ontwerpen, gebrek aan technisch personeel, vertraging bij de aankoopcomités, enz.

De bijzonderste oorzaken der afwijkingen zijn evenwel, naar de mening van uw Commissie :

1^o te veel grote werken worden in eens aangevat wat de toekomst te veel hypothekeert;

2^o de eenjarigheid van de kredieten;

3^o de onbestendigheid der kredieten voor openbare werken.

Een groot euvel is de eenjarigheid.

Voor de diensten is het werkelijk een puzzle sommige ontwerpen bijtijds klaar te hebben. Men loopt tot na de aanbesteding immer het gevaar een krediet te zien verloren gaan.

Vóór 1914, werd de buitengewone begroting gestemd voor een periode van drie jaar. Vermits de meeste grote werken slechts voor 25 t. h. het eerste jaar, voor 45 t. h. het tweede jaar en 20 t. h. het derde jaar worden uitbetaald, lijkt een periode van drie jaar zeer logisch.

Als correctief voor de huidige eenjarigheid der kredieten heeft men de vastleggingskredieten ingevoerd. Men brengt echter tegen de vastleggingspolitiek in, dat dit systeem gemakkelijk tot inflatie voor de volgende boekjaren kan leiden.

Daartegen bestaat echter een gemakkelijk middel, namelijk een plafond bepalen voor het totaal der vastleggingskredieten. Dit plafond zou ongeveer 7 à 8 milliard kunnen zijn.

Voor 1951, kan men voorzeker de bewapeningspolitiek inroepen, maar uw Commissie oordeelt dat men voor Openbare Werken niet beneden een zeker minimum zou mogen komen.

Le cadre actuel des Travaux Publics peut employer un budget de 7 milliards, si la possibilité lui est donnée de prendre les dispositions nécessaires. L'essentiel est de maintenir la régularité du rythme. Dans ce cas, l'efficience du cadre des Travaux Publics peut être portée à 7 milliards au moins. L'outillage technique du pays ne serait pas surchargé pour autant. Etant donné le grand nombre d'investissements nécessaires et urgents qui attendent, il ne paraît d'ailleurs pas exagéré de demander au pays un effort de 7 milliards annuellement.

Pour 1951, les crédits d'engagement prévus s'élèvent à 8 milliards et les crédits de paiement à 5,7 milliards. Au cours du premier semestre de 1951, les engagements atteindront environ 2,6 milliards. Le montant des paiements s'élèveront pour la même période à environ 2,5 milliards.

Nous constatons donc qu'en ce qui concerne les budgets extraordinaires, les engagements s'écartent considérablement des chiffres prévus au budget.

Ce décalage serait dû à différents motifs, parmi lesquels nous citons : l'approbation tardive du budget extraordinaire, les modifications apportées aux montants des crédits, la préparation insuffisante des plans ou les modifications apportées aux projets, la pénurie de personnel technique, les retards causés par les comités d'acquisition, etc.

Mais de l'avis d'un membre de la Commission, les écarts constatés seraient imputables principalement :

1^o au nombre exagéré de grands travaux entrepris en même temps, grevant ainsi l'avenir d'une hypothèque trop lourde.

2^o à l'annuité des crédits;

3^o à l'instabilité des crédits affectés aux Travaux Publics.

L'annuité donne lieu à des difficultés considérables.

Pour les services, la mise au point de certains projets en temps utile constitue un vrai problème insoluble. Même après l'adjudication, on est sans cesse exposé au danger de voir supprimer un crédit.

Avant 1914, le budget extraordinaire était voté pour une période de trois ans. Comme pour la plupart des grands travaux, 25 p. c. seulement des paiements ont lieu la première année, 45 p. c. la deuxième année et 20 p. c. la troisième année, une période de trois ans paraît très logique.

En guise de correctif à l'annuité actuelle des crédits, on a eu recours au système des crédits d'engagement. Mais les adversaires de la politique d'engagements objectent que ce système peut conduire facilement à une inflation des dépenses pour les exercices ultérieurs.

Pour éviter cet inconvénient, il existe pourtant un moyen facile, à savoir la fixation d'un plafond pour le total des crédits d'engagement. Ce plafond pourrait être fixé à 7 ou 8 milliards.

Pour 1951, on peut certes invoquer la politique de réarmement, mais votre Commission estime que les crédits des travaux publics ne peuvent être inférieurs à un niveau minimum.

Er moet weliswaar een speling zijn om te kunnen voldoen aan sommige conjuncturele eisen, doch de economische voordelen van moderne landwegen, waterwegen en havens, degelijke gebouwen en vooral van de zo dringende gemeentewerken, moeten ook ingewilligd worden.

Het is dan ook begrijpelijk dat men, naar het voorbeeld van steeds ongewijzigde kredieten der parastatalen en de ongewijzigde fondsen, vraagt naar een wegfonds of een algemeen fonds voor Openbare Werken.

De onbestendigheid der kredieten voor openbare werken en dus het gebrek aan planning, verlamt de administratie. Vooraleer men sommige werken in aanbesteding kan geven, is soms een voorbereidend werk van minstens zes maanden nodig. Het is dan ook begrijpelijk dat met de eenjarigheid der kredieten veel ontwerpen te laat klaar komen en de kredieten verloren gaan.

De begroting voor 1951 is waarschijnlijk te omvangrijk wegens de uitzonderlijke en onvoorziene bewapeningskosten.

Uw Commissie dringt er echter op aan dat voor 1952 een buitengewone begroting zou worden opgemaakt waarvoor vooraf de belofte wordt gegeven dat ze volledig zal mogen vastgelegd worden. Dan alleen zal de administratie met efficiency kunnen werken en de plannen tijdig klaar krijgen.

C. -- Geografische verdeling der werken.

De Regering streeft naar evenwicht der openbare financiën en wil op dit ogenblik alleen de werken uitvoeren waarvan de economische en militaire voordelen bewezen zijn.

Zij wil echter ook de reeds met succes doorgevoerde politiek van opslorping van de werkloosheid niet in gevaar brengen.

Daar in sommige streken van ons land werkloosheid heerst en in de laatste tijd meer mannelijke krachten voorhanden zijn door gebrek aan arbeid in sommige nijverheidstakken zoals textiel en leder, dringt uw Commissie ook aan opdat bij de geografische verdeling der werken zou rekening gehouden worden met die lokale werkloosheid.

Vermits ongeveer 40 à 50 t. h. der werken aanbesteed in 1950 dit jaar worden uitgevoerd, kan onderstaande tabel een beeld geven van de mogelijke werkverruiming door openbare werken.

Il est vrai qu'une marge est nécessaire pour pouvoir satisfaire à certaines exigences de la conjoncture, mais il faut également accorder une attention spéciale aux avantages économiques que présentent des routes, des voies d'eau et des ports modernes, des bâtiments convenables, ainsi que l'exécution des travaux communaux urgents.

Il se conçoit donc que, s'inspirant de l'exemple des crédits constants des organismes parastatals et des fonds invariables, certains membres insistent sur la constitution d'un fonds routier ou d'un fonds général des travaux publics.

L'instabilité des crédits pour les travaux publics, et donc les défauts du planning, paralysent le fonctionnement de l'administration. La mise en adjudication de certains travaux nécessite parfois un long travail de préparation d'au moins six mois. Il n'est donc pas étonnant que par suite de l'annalité des crédits, la mise au point des projets ne peut être terminée à temps et que les crédits doivent rester sans utilisation.

Le budget de 1951 est probablement trop vaste à cause des frais exceptionnels et imprévus du réarmement.

Votre Commission insiste toutefois pour que le Gouvernement élabore un budget extraordinaire pour l'exercice 1952 avec la promesse préalable que ces crédits pourront être engagés en totalité. C'est le seul moyen de permettre à l'administration de travailler avec efficacité et de terminer en temps utile la mise au point des divers projets.

C. — Répartition géographique des travaux.

Le Gouvernement s'efforce de maintenir l'équilibre des finances publiques en ne faisant exécuter actuellement que les travaux dont les avantages économiques et militaires sont indéniables.

Mais il ne veut toutefois pas compromettre la politique de résorption du chômage, qui a été poursuivie avec succès jusqu'à présent.

Puisque le chômage règne dans certaines régions de notre pays et qu'un plus grand nombre d'ouvriers masculins est disponible par le manque de travail dans certaines branches de l'industrie, notamment dans les secteurs du textile et du cuir, votre Commission insiste également pour qu'on tienne compte du chômage régional dans la répartition géographique des travaux.

Environ 40 à 50 p. c. des travaux mis en adjudication en 1950 seront exécutés cette année-ci; le tableau ci-dessous permet de se faire une idée des possibilités de remise au travail dans le secteur des travaux publics.

Vastlegging 1950 (Buitengewone begroting).**Engagements 1950** (Budget extraordinaire).

Bedragen in duizenden <i>Montants en milliers</i>	Wegen <i>Routes</i>	Waterwegen <i>Voies hydrauliques</i>	Gebouwen <i>Bâtiments</i>	Stedebouw* <i>Urbanisme*</i>
Antwerpen — <i>Anvers</i>	60.799		27.190	380.700
Brabant — <i>Brabant</i>	172.132	Het Bestuur der Waterwegen	164.117	334.700
West-Vlaanderen — <i>Flandre occident.</i>	119.726	verklaart de gegevens niet met de gewenste juistheid te kunnen verstrekken	39.879	336.600
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre orient.</i>	284.525	—	96.364	218.800
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	172.267	<i>L'Administration des Voies hydrauliq. déclare ne pouvoir fournir les données avec la précision désirée</i>	48.611	399.000
Luik — <i>Liège</i>	52.558		25.059	429.000
Limburg — <i>Limbourg</i>	30.397		37.808	148.800
Luxembourg — <i>Luxembourg</i>	96.033		22.353	120.500
Namen — <i>Namur</i>	29.367		19.322	111.000
Totaal — <i>Total</i>	1.017.804	±1.500.000	480.703	2.579.100

* Oorlogsschade — <i>Dommages de guerre</i>	871	} 2671 miljoen kredieten — <i>millions de crédits</i>
Nieuwe werken — <i>Travaux nouveaux</i>	1500	
Mijnwerkershuizen — <i>Maisons pour mineurs</i>	50	
Wet Brunfaut — <i>Loi Brunfaut</i>	250	

D. — Personeel.

1. Het Departement van Openbare Werken omvat vijf grote administraties, namelijk :

het Bestuur der Waterwegen;
het Bestuur der Wegen;
het Bestuur der Gebouwen;
het Bestuur van de Stedebouw en
het Bestuur van de Electriciteit en de Electromechanica.

Daarnaast bestaan de Algemene Administratieve Diensten.

A. — Bij het HOOFDBESTUUR doet de toestand zich voor als volgt :

a) Wat betreft het *technisch personeel* :

Secretaris-generaal	1
Directeurs-generaal	4
Inspecteurs-generaal	10
Directeur van bestuur	1
Hoofdingenieurs-directeurs	17

D. — Personnel.

1. Le Département des Travaux Publics comprend cinq grandes administrations, à savoir :

l'Administration des Voies Hydrauliques;
l'Administration des Routes;
l'Administration des Bâtiments;
l'Administration de l'Urbanisme;
l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique.

En outre, il existe les services administratifs généraux.

A. — A l'ADMINISTRATION CENTRALE, la situation se présente comme suit :

a) En ce qui concerne le *personnel technique* :

Secrétaire général	1
Directeurs généraux	4
Inspecteurs généraux	10
Directeur d'administration	1
Ingénieurs en chef-directeurs	17

Hoofdingenieur-architect-directeur	1	Ingénieur-architecte en chef-directeur	1
Hoofdarchitect-directeur	1	Architecte en chef-directeur	1
e.a. Ingenieurs-diensthooften	4	Ingenieurs principaux chefs de service	4
Ingenieurs	50	Ingenieurs	50
Ingenieur-architect	1	Ingénieur architecte	1
Bureelhoofden-tekenaars	6	Chefs de bureau dessinateurs	6
Hoofdarchitect	1	Architecte en chef	1
Technische ingenieurs	32	Ingenieurs techniques	32
Conducteurs	21	Conducteurs	21
Architecten	19	Architectes	19
Controleur van werken-districthoofd	1	Chef de district-contrôleur de travaux	1
Onderbureelhoofden-tekenaars	8	Sous-chefs dessinateurs	8
Operateurs topographen	30	Opérateurs-topographes	30
Controleurs van werken	24	Contrôleurs des travaux	24
Meetkundige schatters van onr. goed.	4	Géomètres experts immobiliers	4
Tekenaars	24	Dessinateurs	24
Opzichters	26	Surveillants	26
Scheepmetingsinspecteur	1	Inspecteur de jaugeage	1
Architect urbanist diensthoofd	1	Chef de service/architecte-urbaniste	1

b) Anderdeels omvat het *administratief personeel* :

Directeurs van bestuur	2
Adviseur	1
Directeurs	9
Adjunct rechtskundig adviseur	1
Adjunct-adviseur	1
Organisatieadviseur	1
Hoofdvertaler	1
Bureelhoofden	27
Bestuurssecretarissen	18
Sociaal inspecteur	1
Vertalers	2
Sociale controleurs	3
Onderbureelhoofden	29
Rekenplichtige accountants	2
Rekenplichtige opstellers	3
Opstellers	133
Sociale assistenten	2
Steno-typisten secretaressen	5
Steno-typisten	34
Typisten	48
Leidende klerken	2
Klerken	106

B. — Wat de BUITENDIENSTEN betreft, doet de toestand zich voor als volgt :

a) *Technisch personeel* :

Administrateur inspecteur-generaal	1
Hoofdingenieurs directeurs	29
Technische directeurs	3
Hoofdarchitecten directeurs	6
Bijzondere commissarissen	2
Ingenieurs	75

b) D'autre part, le *personnel administratif* comprend :

Directeurs d'administration	2
Conseiller	1
Directeurs	9
Conseiller juridique adjoint	1
Conseiller adjoint	1
Conseiller d'organisation	1
Chef traducteur	1
Chef de bureau	27
Secrétaires d'administration	18
Inspecteur social	1
Traducteurs	2
Contrôleurs sociaux	3
Sous-chefs de bureau	29
Vérificateurs comptables	2
Rédacteurs comptables	3
Rédacteurs	133
Assistentes sociales	2
Sténo-dactylographes secrétaires	5
Sténo-dactylographes	34
Dactylographes	48
Commis dirigeants	2
Commis	106

B. — En ce qui concerne les SERVICES EXTÉRIEURS, la situation se présente comme suit :

a) *Personnel technique* :

Administrateur inspecteur général	1
Ingenieurs en chef-directeurs	29
Directeurs techniques	3
Architectes en chef-directeurs	6
Commissaires spéciaux	2
Ingenieurs	75

Ingenieurs architecten	2
Bureelhoofden tekenaars	24
Hoofding. architecten directeurs.	2
Technische ingenieurs.	15
Conducteurs	156
Architecten	51
Controleurs van werken	178
Onderbureelhoofden tekenaars	15
Operateurs-topographen	1
Meetkundige schatters van onr. goed.	19
Tekenaars	83
Opzichters	433
Scheepvaartinspecteurs	6

b) Administratief personeel :

Bureelhoofden	44
Bestuurssecretarissen	10
Onderbureelhoofden	32
Opstellers	251
Steno-typisten	57
Typisten	94
Klerken	159

2. AANWERVING VAN INGENIEURS.

De mogelijkheden tot aanwerving van ingenieurs zijn op dit ogenblik groter. Niettemin doen zich bepaalde moeilijkheden voor wat betreft de examens die worden ingericht. Er wordt inderdaad vastgesteld dat tal van kandidaten uitgeschakeld worden in de maturiteitsproef, ofschoon zij de vereiste technische kennis bezitten.

Ten einde die toestand te verhelpen is een ontwerp ter studie waarbij de maturiteitsproeven zullen plaats grijpen na de technische proeven.

Anderdeels, en ten einde de kaders van de ingenieurs zo veel mogelijk met de beste elementen te begiftigen, zal er naar gestreefd worden kort na de universiteits-examens jaarlijkse examens in te richten voor een aantal betrekkingen dat zal veranderen naar gelang de dienstnoodwendigheden.

3. SPECIAAL TIJDELIJK KADER.

Een speciaal tijdelijk kader dat voornamelijk technische betrekkingen omvat werd ingesteld met het oog op de uitvoering van de grote werken. De geldigheidsduur van dat kader wordt beperkt tot juni 1952. Aanvankelijk waren 725 betrekkingen voorzien. Ingevolge de budgetaire besnoeiingen dienden de aanwervingen echter beperkt tot circa 190 personeelsleden, die vooral ter beschikking werden gesteld van de diensten van de wegen voor de toepassing van de Wet Brunfaut.

Ingénieurs architectes	2
Chefs de bureau dessinateurs	24
Ingénieurs architectes en chef-directeurs	2
Ingénieurs techniques	15
Conducteurs	156
Architectes	51
Contrôleurs des travaux	178
Sous-chefs dessinateurs	15
Opérateur topographe	1
Géomètres experts immobiliers	19
Dessinateurs	83
Surveillants	433
Inspecteurs navigation	6

b) Personnel administratif :

Chefs de bureau	44
Secrétaires d'administration	10
Sous-chefs de bureau	32
Rédacteurs	251
Sténo-dactylographes	57
Dactylographes	94
Commis	159

2. RECRUTEMENT D'INGÉNIEURS.

Les possibilités de recrutement d'ingénieurs sont plus grandes pour le moment. Néanmoins, certaines difficultés se font sentir en ce qui concerne les examens qui sont organisés. On constate en effet que nombre de candidats sont éliminés à l'occasion de l'épreuve de maturité, quoiqu'ils possèdent les connaissances techniques requises.

Afin de remédier à cette situation, un projet est à l'étude, tendant à faire placer les épreuves de maturité après les épreuves techniques.

D'autre part, et en vue de doter les cadres des ingénieurs autant que possible des meilleurs éléments, on tendra à organiser des examens annuels immédiatement après les examens universitaires pour un nombre d'emplois qui variera, d'après les nécessités du service.

3. CADRE TEMPORAIRE SPÉCIAL.

Le cadre temporaire spécial, comprenant surtout des emplois techniques, a été institué en vue de l'exécution des grands travaux. La durée de validité de ce cadre est limitée au mois de juin 1952. Primitivement, 725 emplois étaient prévus. Par suite des économies budgétaires, le recrutement a cependant dû être limité à 190 agents environ, qui ont été mis à la disposition notamment du service des Routes, pour l'application de la loi Brunfaut.

4. SOCIALE DIENST VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN.

De Sociale Dienst van het Ministerie van Openbare Werken werd opgericht bij besluit van de Regent van 4 September 1947.

Met het oog op het uitvoeren van zijn sociaal programma werd het kader van de Directie van het Personeel als volgt aangevuld :

Sociale assistenten	2
Rekenplichtig opsteller	1
Steno-typiste	1

Voor het dienstjaar 1951, heeft het bestuur een krediet aangevraagd van 2.050.000 frank (art. 8) onderverdeeld als volgt :

Art. 8-2^o. — Hulpelden voor zieken fr. 750.000

Art. 8-3^o. — Sociale werken : 1.000.000

- a) Plaatsing van zwakke kinderen;
- b) Overvoedingstoelagen
- c) Hulp aan toekomstige en jonge moeders.

Art. 8-4^o. — Leningskas 250.000

Art. 8-5^o. — Toelagen aan culturele en sportieve verenigingen 50.000

De actie van de eigenlijke sociale dienst beperkt zich tot de agenten van het Departement die in activiteit zijn of ter beschikking gesteld wegens ziekte of wegens ambtsopheffing.

5. TAALROL.

De verdeling der taalrollen bij het Departement van Openbare Werken deed, voor wat betreft de leidende functies van bureelhoofd tot secretaris-generaal, zich op 1 Mei 1951 voor als volgt :

Nederlandse taalrol : 60,
 Franse taalrol : 74,
 hetzij 23 t. h. meer op de Franse dan op de Nederlandse taalrol. In 1950 en 1949 waren deze percenten respectievelijk 23 t. h. en 15 t. h.

Uw Commissie drukt de wens uit dat de nodige aanpassing zodra mogelijk zou geschieden.

II. — WEGEN.

A. — Het wegeprobleem.

De weg is meer dan duizend jaar oud. De auto bestaat amper vijftig jaar. Dat is in de grond het wegeprobleem van vandaag.

4. SERVICE SOCIAL DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Le Service social du Ministère des Travaux Publics a été institué par l'arrêté du Régent du 4 septembre 1947.

En vue de l'exécution de son programme social, le cadre de la Direction du Personnel a été complété comme suit :

Assistances sociales	2
Rédacteurs comptables	1
Sténo-dactylographe	1

Pour l'exercice 1951, l'administration a sollicité un crédit de 2.050.000 francs (art. 8), se répartissant comme suit :

Art. 8-2^o. — Secours aux malades. fr. 750.000

Art. 8-3^o. — Œuvres sociales : 1.000.000

- a) Placement d'enfants débiles;
- b) Subsidés de suralimentation
- c) Aide aux futures mères et aux jeunes mères.

Art. 8-4^o. — Caisse de prêts 250.000

Art. 8-5^o. — Subsidés aux cercles culturels et sportifs 50.000

L'activité du service social proprement dit se limite aux agents du Département en activité ou mis en disponibilité pour cause de maladie ou de suppression d'emploi.

5. RÉGIME LINGUISTIQUE.

La répartition des rôles linguistiques au Département des Travaux Publics, en ce qui concerne les fonctions dirigeantes du grade de chef de bureau à celui de secrétaire général, se présentait comme suit au 1^{er} mai 1951 :

Rôle néerlandais : 60,
 Rôle français : 7 ,
 soit 23 p. c. d'agents de plus sur le rôle français que sur le rôle néerlandais. En 1950 et 1949, ce pourcentage était respectivement de 23 p. c. et 15 p. c.

Votre Commission exprime le vœu de voir se réaliser l'adaptation nécessaire aussitôt que possible.

II. — LES ROUTES.

A. — Le problème routier.

La route est vieille de plus de mille ans. L'automobile n'a que cinquante ans, à peine. Voilà le fond du problème routier tel qu'il se pose aujourd'hui.

De waterwegen werden, op enkele uitzonderingen na, aangepast aan de evolutie der vaartuigen. De landwegen echter werden de laatste decennia niet in overeenstemming gebracht met het snel groeiend wegverkeer.

De vorige eeuw, bij het verschijnen in ons land van de eerste treinen (1835) en de buurtspoorwegen (1884), meende men dat de steenwegen mochten verwaarloosd en in ieder geval moesten versmald worden, vermits het verkeer voortaan over de spoorweg zou gebeuren.

Zelfs in 1914 was men nog zo ingenomen met de buurtspoorwegen dat men plannen had opge maakt om de 4.000 kilometers van toen op te voeren tot 8.000 kilometers. Hiervoor zou men op veel plaatsen een deel van de wegbreedte gebruiken.

Na de oorlog 1914-1918 echter, kreeg de benzine-motor een dergelijke uitbreiding dat het plan voor verdubbeling van het buurtspoorwegnet wegviel.

In 1921 waren er reeds 25.000 motorwagens in ons land. Vandaag zijn er bij de 450.000 eenheden.

De onderstaande tabel geeft per provincie en per soort bekleding, de huidige toestand onzer rijks-wegen weer.

A quelques exceptions près, les voies d'eau ont suivi l'évolution des bateaux. Il n'en est pas de même des routes qui, au cours de ces dernières décades, n'ont pas été adaptées à la circulation routière qui s'est rapidement accrue dans des proportions considérables.

Après l'apparition, dans notre pays, des premiers trains (1835) et des premiers chemins de fer vicinaux (1884), on a cru pouvoir négliger les routes et on pensait qu'en tout état de cause leur largeur devait être réduite, puisque tout le trafic emprunterait désormais le chemin de fer.

Même en 1914, les chemins de fer vicinaux avaient à tel point la faveur des autorités publiques, que des plans furent établis en vue de porter à 8.000 kilomètres les 4.000 kilomètres de lignes existantes à l'époque. On avait l'intention d'utiliser à cette fin une partie de l'assiette des routes.

Après la guerre 1914-1918, le moteur à essence prit un essor tel que le plan d'extension du réseau des chemins de fer vicinaux fut abandonné.

En 1921, le nombre des véhicules à moteur en circulation dans notre pays atteignait déjà 25.000 unités, aujourd'hui il y en a près de 450.000.

Le tableau ci-dessous indique par province et suivant la nature du revêtement, la situation actuelle de nos routes nationales.

Lengte van de rijwegen der Rijkswegen volgens de aard van de verharding op 1 Januari 1951 (in km.).

Longueur des chaussées des routes nationales suivant la nature du revêtement au 1^{er} janvier 1951 (en km.).

AARD — NATURE DU REVÊTEMENT	Brabant — Brabant	Oost-Vlaanderen — Flandre orientale	West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	Antwerpen — Anvers	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Totaal — Total	Autosnelwegen — Autostrades	Algemeen totaal — Total général
Keiustrating zonder fundering — <i>Pavage sans fondation</i>	316	460	377	299	182	—	109	8	50	1801	—	1801
Steenslagverhardingen en diversen — <i>Empierrements et divers</i>	6	—	9	5	3	34	14	4	7	82	—	82
Bestratingen in keien van groot formaat op fundering — <i>Pavés grand format sur fondation</i>	102	95	118	115	61	138	73	—	40	742	—	742
Kleinkeiustratingen op fundering — <i>Pavés petit format sur fondation</i>	45	64	136	9	166	191	42	42	157	852	10	862
Monolietbeton — <i>Béton monolithique</i>	204	244	225	181	160	69	69	4	53	1209	41	1250
Zwarte verhardingen — <i>Revêtements noirs</i>	148	21	224	176	288	1011	560	1163	1030	4621	45	4666
Totaal — <i>Total</i>	821	884	1089	785	860	1443	867	1221	1337	9307	96	9403

N.-B. — De lengte van de rijwegen bedraagt 9.403 km. voor 9.227 km. wegen, waarbij rekening is gehouden met 173 km. wegen met dubbele rijweg en 1,5 km. wegen met driedubbele rijweg.

La longueur des chaussées est de 9.403 km. pour 9.227 km. de routes, en tenant compte des 173 km. de routes à chaussée double et de 1,5 km. de routes à chaussée triple.

Wanneer men vergelijkt met de vroegere toestand, is er reeds een merkelijke verbetering. Maar er zijn nog 1.801 kilometers zonder fundering en bij de categorie der wegen met fundering zijn er nog enkele die wachten op verbetering.

Er bestaat dus nog immers een wegenprobleem en dit belangrijk probleem vraagt onze volle aandacht.

Sinds 1949, werd reeds een grote inspanning gedaan. Wij moeten hiervoor hulde brengen aan onze opeenvolgende ministers van Openbare Werken en aan onze algemene directie der wegen.

Uw Commissie is van oordeel dat in een ononderbroken tempo, deze grote inspanning nog enkele jaren moet voortgezet worden.

De kredieten worden, op dit ogenblik vooral, bestemd voor strategische, economische en sociale doeleinden. Degelijke wegen beantwoorden aan deze doelstellingen.

B. — Verkeerstelling van 1949.

Het verbeteren van de wegen moet in direct verband staan met het verkeer.

Alleen het aantal personenwagens (155.000 in 1938 en 230.000 in 1948) en het aantal vrachtwagens (78.000 in 1938 en 131.000 in 1948) maakte een onderzoek omtrent de verdeling van het verkeer over de wegen noodzakelijk.

De snelheid en het draagvermogen werden sinds 1938 opgevoerd. Zo waren er in 1938 15.000 vrachtwagens met een draagvermogen van boven 2,5 ton, terwijl er 42.000 waren in 1948.

Men moest ook het verkeer dezer wagens bepalen over de 72 rijkswegen (n^{rs} 1 tot 72) en sommige andere wegen met groot verkeer.

Men heeft verder ook opgenomen hoeveel wagens dagelijks in en uit de grote steden komen en welk de gemiddelde eenheidsrit is voor iedere soort voertuig.

Vergeleken met 1928, heeft men de verkeersdrukte bepaald. Indien wij voor 1928 als verkeersdrukte het getal 100 nemen, dan kan men voor 1938 en 1949 de verkeersdrukte in cijfers uitdrukken als volgt :

	Personen- wagens	Vracht- wagens	Moto's
1928	100	100	100
1938	217	232	135
1949	480	491	345

De verkeersdrukte is dus 4 1/2 maal zo groot als in 1928.

Si l'on compare la situation actuelle à ce qu'elle était naguère, on constate une amélioration notable de notre réseau routier. Mais il y a encore 1.801 kilomètres de routes sans fondation et, dans la catégorie des routes pourvues d'une fondation, quelques-unes attendent encore d'être améliorées.

En effet, le problème routier subsiste encore à l'heure actuelle et ce problème important demande toute notre attention.

Depuis 1949, un effort considérable a été fait. Nous en rendons hommage aux ministres qui se sont succédé aux Travaux Publics et à notre direction générale des routes pour tout ce qui a été réalisé jusqu'à présent.

Votre Commission estime que cet effort doit se poursuivre pendant quelques années encore et à un rythme ininterrompu.

Les crédits sont en ce moment réservés en ordre principal à des fins stratégiques, économiques et sociales. Les bonnes routes contribueront à la réalisation de ces objectifs.

B. — Recensement de la circulation en 1949.

L'amélioration du réseau routier doit être en fonction directe du volume du trafic.

Rien que le nombre des voitures automobiles en circulation (155.000 en 1938 et 230.000 en 1948) et le nombre des camions (78.000 en 1938 et 131.000 en 1948) ont rendu nécessaire une enquête concernant la répartition du trafic sur les diverses routes du pays.

La vitesse et la charge utile des véhicules ont notablement augmenté depuis 1938. C'est ainsi qu'en 1938 quelque 15.000 camions avaient une charge utile dépassant 2,5 tonnes, tandis qu'en 1948 ce nombre était passé à 42.000.

Il fallait également déterminer le trafic de ces véhicules sur les 72 routes d'Etat (n^{os} 1 à 72) et sur certaines autres routes de grande communication.

On a également enregistré le nombre des véhicules entrant et sortant chaque jour des grandes villes, ainsi que le parcours unitaire moyen pour chaque genre de véhicules.

On a déterminé le volume de la circulation en comparaison avec 1928. Si l'on adopte l'indice 100 pour le trafic de 1928, on peut exprimer comme suit le volume du trafic en 1938 et 1948 :

	Voitures	Camions	Motocyclettes
1928	100	100	100
1938	217	232	135
1949	480	491	345

Le volume actuel de la circulation atteint donc 4,5 fois celui de 1928.

Men moet echter bij het verbeteren van de wegen, het toekomstverkeer bepalen, want de vernieuwing der wegen gebeurt maar ten vroegste na tientallen jaren.

Men schat het toekomstverkeer op 2 1/4 maal dat van 1949. Deze coëfficiënt 2 1/4 is het product van twee factoren: de ene, 1,75 zijnde de waarschijnlijke verhoging van het Belgisch autopark (men rekent op 1 auto per 7 inwoners); de andere factor, 1,3 is de verhoging van de gemiddelde afgelegde weg per autovoertuig.

Voor de fietsen veronderstelt men dat het maximum bereikt is.

Met deze gegevens moet men de planning opmaken.

Wij geven hierna de besluiten die volgens uw Commissie moeten getrokken worden uit de verkeerstelling van 1949.

C. — Besluiten te trekken uit de verkeerstelling.

De enkele cijfers hierboven vermeld bewijzen zeer duidelijk dat de evolutie het wegverkeer gedurende de eerstvolgende jaren van dichtbij moet gevolgd worden en dat men nu geen tien jaar meer mag wachten om statistische gegevens te verzamelen omtrent de diverse aspecten van het wegverkeer.

Een bestendige dienst zou dan nadere gegevens moeten verzamelen nopens de trafiekwijzigingen over het jaar en tijdens de topuren van het verkeer.

Zo zou men voor bepaalde wegen het verkeer van het dertigste maximum uurverkeer kunnen vastleggen. Dit verkeer wordt immers aangezien als het best geschikt om de aard en de dringendheid der verbetering en de prioriteit er van te bepalen.

In sommige grote steden is de verkeersstudie nog dringender. Niet alleen moet de gevolgde weg worden bepaald voor auto's, bussen en desgevallend trams, maar ook het stationneren en parkeren der autovoertuigen moeten geregeld worden.

Er moet een afdoend middel gevonden worden opdat een speciale dienst voor verkeersstudie van het Ministerie van Openbare Werken met gezag zou kunnen optreden voor alle verkeersproblemen die zich in een grote stad nu reeds stellen en zich in de toekomst nog dwingender zullen voordoen.

De trafiekstudie zal ook toelaten een rationele oplossing te geven voor het herklasseren van de wegen in België. De huidige klassering steunt immers op een verouderde wetgeving, waarin geografische, financiële en bij de tijd verachtterd geraakte reglementeringsfactoren meer van tel zijn dan het verkeer zelf. Een nadere verkeersstudie zal uitmaken welke wegen bij de rijkswegen thuis horen en welke buurtwegen van werkelijk groot verkeer zijn of niet.

Pour l'amélioration des routes, il faut toutefois tenir compte du trafic futur, puisque le renouvellement du réseau routier ne se fait qu'après des dizaines d'années.

On évalue le trafic futur à un niveau atteignant 2 1/4 fois celui de 1949. Ce coefficient est le produit de deux facteurs: le premier, soit 1,75, étant l'augmentation probable du parc automobile belge (on envisage 1 auto par 7 habitants); le second facteur, soit 1,3, étant l'augmentation du parcours moyen effectué par chaque véhicule automobile.

Pour ce qui concerne les bicyclettes, on suppose que le maximum est atteint.

Ces diverses données doivent permettre d'élaborer un planning.

Nous donnons ci-dessous les conclusions, que la Commission croit devoir tirer du recensement de la circulation en 1949.

C. — Conclusions à tirer du recensement de la circulation.

Les quelques chiffres reproduits ci-dessus démontrent clairement que l'évolution du trafic routier au cours des prochaines années devra être suivi de près et qu'on ne pourra plus attendre dix ans avant de recueillir les données statistiques sur les divers aspects de la circulation.

Un service permanent devrait être chargé de recueillir des données précises sur les modifications du trafic, constatées au cours de l'année et pendant les heures de pointe.

De cette façon, on pourrait établir pour certaines routes le trafic maximum de la trentième heure. En effet, celui-ci permettra de déterminer la nature et l'urgence de l'amélioration, ainsi que la priorité à donner à ces travaux.

Dans certaines grandes villes, l'étude du trafic revêt un caractère plus urgent. Il faut non seulement déterminer l'itinéraire à suivre par les autos, les autobus et éventuellement les tramways, mais aussi donner une solution au problème du stationnement et du parquage des véhicules automobiles.

Il faut trouver un moyen efficace, pour qu'un service spécial chargé de l'étude de la circulation et ressortissant au Ministère des Travaux Publics puisse intervenir avec autorité dans les problèmes de la circulation, qui se posent déjà dans les grandes villes et dont la solution deviendra plus urgente encore à l'avenir.

L'étude du trafic permettra aussi de donner une solution rationnelle au problème du reclassement des routes en Belgique. Le classement actuel repose en effet sur une législation ancienne, qui accorde une plus grande attention aux facteurs géographiques, financiers et réglementaires qu'au trafic lui-même. Une étude plus approfondie permettra de déterminer quelles routes doivent faire partie du réseau routier de l'Etat et quels chemins vicinaux sont réellement de grande communication.

Een goed ingerichte dienst voor verkeersstudie zal daarbij niet alleen de prioriteitsorde der verbeteringen kunnen bepalen, maar ook de verkeerszekerheid voor autovoerders, fietsers en voetgangers bevorderen.

D. — Het verbeteren van onze wegen.

Na bepaald te hebben welke wegen moeten verbeterd worden, zal men moeten beslissen hoe de verbetering best zou geschieden.

De eerste bekommernis moet gaan naar de wegbekleding : consolideren met steenslag, bestrijken met teer, verbeteren van de kasseistenen, aanbrengen van funderingen, voegvulling tussen de kasseien, wegen in tarmac, wegen in asfaltbeton en in cementbeton. Slechts in uitzonderlijke gevallen mag nog de grote kassei gebruikt worden. Terwijl de andere wegen en vooral betonwegen weinig onderhoud vergen, zijn er regelmatig onderhoudswerken aan de kasseiweg. Daarbij komt de kostprijs voor nieuwbouw. Per vierkante meter zijn de huidige prijzen 180 frank voor beton; 200 frank voor asfaltbeton op oude kassei; 300 frank voor kleine kei in waaivorm, 450 frank voor grote kassei.

De tweede zorg moet gaan naar betere gebruiksmogelijkheden : het verbreden van de weg; het vrijmaken van de bochten, de kruispunten en de toppen; het aanleggen van zijdelingse hellingen in de bochten; het verbeteren van het tracé; het wegnemen van hindernissen en gevaarlijke doorgangen; het eenvormig maken van de seininrichting.

E. — Voetgangers en fietsers.

Indien uw Commissie vooral nadruk legt op het verbeteren van ons wegnnet ten overstaan van de moderne verkeersmiddelen, dan betekent zulks geenszins dat alles perfect is voor de voetgangers en fietsers.

De aanwezigheid van talrijke traag bewegende en kwetsbare weggebruikers en tevens van snelle en, in zekere zin, gepantserde autovoerders op dezelfde weg, stelt belangrijke problemen.

De ideale, maar ook de kostelijkste oplossing ware dat ieder soort weggebruiker zich zou bewegen op een voor hem voorbehouden strook. Dit principe moet, tenminste voor de wegen met druk verkeer, zo veel mogelijk worden toegepast. Er zouden geen rijkswegen mogen zijn zonder afgezonderde en degelijke fietspaden. Op wegen met zeer druk verkeer zouden bovendien gaanpaden moeten voorzien zijn.

Voetgangers, fietsers, moto's, motorwagens, karren, trams en bussen, zijn zo vele noodzakelijke elementen op de weg en tevens zo veel onverenigbaarheden.

Un service bien organisé pour l'étude du trafic pourra non seulement déterminer l'ordre de priorité des améliorations à effectuer, mais également promouvoir la sécurité de circulation des conducteurs d'automobiles, des cyclistes et des piétons.

D. — L'amélioration des routes.

Après avoir déterminé quelles sont les routes qui devront être améliorées, il faudra décider de la méthode à suivre.

Le premier souci doit être le revêtement de la route : consolidation par empierrement, enduisage au goudron, amélioration des pavés, construction des fondations, fichage des joints entre les pavés, routes en tarmac, routes en béton asphaltique et en béton de ciment. Ce n'est que dans les cas exceptionnels qu'il pourra être fait usage des gros pavés. Alors que les autres routes, notamment celles en béton, n'exigent que fort peu d'entretien, les chaussées réclament constamment des travaux d'entretien. A cela s'ajoute le prix de revient élevé des constructions nouvelles. Par mètre carré, les prix actuels sont les suivants : 180 francs pour le béton, 200 francs pour le béton asphaltique sur vieux pavés, 300 francs pour les petits pavés en éventail, 450 francs pour les gros pavés.

En second lieu, il faut se préoccuper de l'amélioration du trafic : l'élargissement de la route, le dégagement des courbes, des carrefours et des sommets; l'aménagement de dévers dans les courbes; l'amélioration du tracé; la suppression des entraves et des passages dangereux; l'unification de la signalisation.

E. — Piétons et cyclistes.

Le fait que votre Commission insiste particulièrement sur l'amélioration de notre réseau routier, en fonction des moyens modernes de transport, ne signifie nullement que tout est parfait en ce qui concerne les piétons et les cyclistes.

La présence simultanée sur la même route d'un grand nombre d'usagers lents et vulnérables et de conducteurs d'automobiles rapides et en quelque sorte blindées, fait surgir des problèmes importants.

La solution idéale mais qui serait aussi la plus coûteuse serait que chaque sorte d'usagers de la route pourrait se mouvoir sur une bande qui lui serait réservée. Ce principe doit être appliqué dans toute la mesure du possible, au moins pour les routes à circulation intense. Il ne devrait plus y avoir de routes d'Etat sans pistes cyclables séparées et adéquates. En outre, sur les routes à trafic très intense, il y aurait lieu d'aménager des accotements réservés aux piétons.

Les piétons, les cyclistes, les motos, les véhicules à moteur, les charrettes, les trams et les autobus constituent autant d'éléments indispensables de la route, et qui sont en même temps incompatibles eux.

En toch moet er voor gezorgd worden dat al deze elementen op de weg gemakkelijk, veilig en zelfs snel kunnen bewegen. Hiervoor is ruimte nodig, maar ook organisatie van het verkeer.

F. — De veiligheid op de weg.

De verkeersreglementen moeten eenvoudig zijn en steunen op slechts enkele doch klare principes. Enkele elementaire regels zouden moeten als basis dienen zoals: verplichting op het rechtersvak van de weg te blijven bij normaal rijden; meer algemene prioriteit van rechts; verplicht stoppen bij elke onbewaakte overweg; verplicht stoppen wanneer men overgaat naar een weg met duidelijke prioriteit; zoveel mogelijk verbod van parkeren en stationneren op het rijvak.

Op vele wegen ware het gemakkelijk om buiten het rijvak kleine parkingplaatsen te voorzien.

Als algemene regel zou in smalle straten het parkeren moeten verboden en het stationneren moeten beperkt zijn in duur.

Het aflijnen met witte banden wordt reeds veel gebruikt op gevaarlijke plaatsen en om aan te duiden dat inhalen verboden is. De gele lijnen dwars over de weg zouden meer moeten toegepast worden en de verplichting opgelegd te stoppen vooraleer over te gaan op de voorrangsweg. Deze eenvoudige lijn ware in veel gevallen meer afdoend en minder tijdrovend dan kostelijke installaties van lichtseinen of flikkerlichten.

Ieder autovoerder die over een lijn rijdt zou zich eerst moeten vergewissen of de baan vrij is. De signalisatie op het rijvak zelf of horizontale signalisatie zou meer moeten toegepast worden. Beter een duidelijke signalisatie op de weg dan een tekst in een reglementenboek.

Om het verkeer goed te regelen in een agglomeratie, moet men eerst de twee bijzonderste vervoermiddelen verzoenen: het gemeenschappelijk vervoer en het privévervoer.

Wanneer men met de tram iedereen wil brengen op enkele stappen van zijn huis of zijn werk, dan moet men fataal auto en tram belemmeren.

De trams zouden moeten verdwijnen uit sommige smalle straten onzer steden. De oplossing kan zijn: omleiding, vervanging door bussen, of een goed bestudeerd éénrichtingverkeer.

De enkele-richting verhoogt het globaal debiet van het wegencomplex, vergemakkelijkt de beweging aan de kruispunten, maakt het zwenken naar links uiterst gemakkelijk en laat toe tal van lichtseinen af te schaffen. Verder is het aanbrengen van ronde kruispunten in 't algemeen aan te raden.

Néanmoins, il faut faire en sorte que tous ces éléments puissent se mouvoir sur la route avec facilité, en sécurité et même avec rapidité. Pour cela il faut de l'espace, mais aussi une organisation de la circulation.

F. — La sécurité de la route.

Les règlements de la circulation doivent être simples et s'inspirer de quelques principes peu nombreux mais clairs. Quelques règles élémentaires devraient leur servir de base, notamment: obligation de tenir la droite en cas de circulation normale; généralisation de la priorité de droite; arrêt obligatoire devant chaque passage à niveau non gardé; arrêt obligatoire lorsqu'on s'engage sur un chemin à priorité évidente; défense, autant que possible, de parquer et de stationner sur la voie carrossable.

Sur de nombreuses routes, il serait facile de prévoir de petits parquages en dehors de la voie carrossable.

En règle générale, dans les rues étroites le parquage devrait être interdit et la durée du stationnement limitée.

La délimitation à l'aide de bandes blanches est déjà beaucoup employée à l'approche des endroits dangereux et pour signaler que le dépassement est interdit. Les lignes jaunes au travers de la route devraient être appliquées plus fréquemment et l'obligation devrait être imposée de s'arrêter avant de s'engager sur la route prioritaire. Cette simple ligne serait en beaucoup de cas plus efficace et ferait perdre moins de temps que les coûteuses installations de signalisation lumineuse ou de feux clignotants.

Chaque conducteur d'automobile qui dépasse une ligne devrait s'assurer d'abord si la route est libre. La signalisation sur la voie carrossable même ou la signalisation horizontale devrait être appliquée davantage. Une signalisation efficace sur la route est préférable à un texte inséré dans un règlement.

Pour la bonne organisation du trafic dans une agglomération, il faut concilier tout d'abord les deux principaux moyens de transport: les transports en commun et les transports privés.

Lorsqu'on veut amener tous les usagers du tram jusqu'à quelques pas de leur maison ou de leur travail, on aboutit fatalement à entraver la circulation des autos et des trams.

Les trams devraient disparaître de certaines rues étroites de nos villes. La solution peut consister dans le détournement des trams, dans leur remplacement par des autobus ou dans une circulation à sens unique bien étudiée.

Le sens unique augmente le débit global du complexe routier, il facilite le mouvement aux carrefours, il rend particulièrement facile le virement vers la gauche et permet la suppression de bon nombre de signaux lumineux. En outre, l'aménagement de ronds points est à recommander en règle générale.

Het systematisch organiseren van het verkeer is voorzeker een moeilijk vraagstuk. Uw Commissie dringt er daarom op aan dat een speciale dienst voor wegverkeer zou tot stand komen, die over de nodige specialisten en over technische en wettelijke middelen zou beschikken om het verkeer te organiseren buiten en binnen de agglomeraties.

G. — Economisch rendement van de weg.

De landweg is de meest renderende vervoerweg. Langs deze weg alleen zal het verkeer in de toekomst nog aanzienlijk toenemen. Indien de verbetering der wegen economische voordelen meebrengt, dan is het moderniseren van onze wegen ook een factor van sociale vooruitgang.

De rendabiliteitsberekeningen van investeringen in moderne wegen werden aan uw Commissie voorgelegd door de h. Hondermarq, algemeen directeur der wegen.

Uit zijn bewijsvoering blijkt dat, na verbetering van al onze rijkswegen, de gemeenschap de volgende besparingen zou doen :

1.850 miljoen per jaar op de delging en het onderhoud der voertuigen;

425 miljoen per jaar op het benzineverbruik;

1.560 miljoen per jaar aan tijdsbesparing (lonen, enz.);

300 miljoen per jaar uitsparing van materiële schade bij ongevallen.

Globaal maakt dat 4.135 miljoen jaarlijkse besparingen door een uitgave van slechts 3.000 miljoen.

Daarbij komt dat de uitgave van 3.000 miljoen slechts gedurende 15 achtereenvolgende jaren zou nodig zijn, terwijl de besparing van 4.135 miljoen, die er jaarlijks uit voortvloeit, gedurende 50 jaar zou bestaan. Van het zestiende jaar af, zou alleen nog 500 miljoen per jaar nodig zijn voor de onderhouds- en verbeteringsuitgaven.

Een dergelijk investeringsrendement bewijst dat onze wegen van groot verkeer dringend en bestendig moeten verbeterd worden.

III. — STEDEBOUW.

A. — Eigenlijke stedenbouw.

Terwijl in andere landen van Europa officiële stedenbouwkundige diensten sinds tientallen jaren met goed gevolg werken, is men bij ons eerst enkele jaren geleden begonnen met iets te verwezenlijken op gebied van stedenbouwkundige ordening.

L'organisation systématique de la circulation est certes un problème difficile. C'est pourquoi votre Commission insiste pour que soit créé un service spécial de la circulation routière doté d'un certain nombre de spécialistes et des moyens techniques et légaux nécessaires pour organiser la circulation à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations.

G. — Rendement économique de la route.

La route terrestre est la voie de communication la plus rentable. C'est cette route seule qui permettra au trafic de prendre un nouvel essor à l'avenir. Si l'amélioration des routes présente des avantages économiques, la modernisation de notre réseau routier est en même temps un élément du progrès social.

Les calculs de rentabilité des investissements dans la construction de routes modernes ont été soumis à votre Commission par M. Hondermarq, directeur général des routes.

Son exposé tend à démontrer que l'amélioration de l'ensemble de nos routes nationales permettrait de réaliser les économies suivantes :

1.850 millions par an sur l'amortissement et l'entretien des véhicules;

425 millions par an sur la consommation de carburants;

1.560 millions par an en économies de temps (salaires, etc.);

300 millions par an en dommages matériels résultant d'accidents du roulage.

Ce qui fait au total, une économie de 4.135 millions par an pour une dépense de 3 milliards seulement.

A cela s'ajoute que cette dépense de 3 milliards ne serait nécessaire que pendant quinze années consécutives, alors que l'économie des 4.135 millions qui en résulterait annuellement, subsisterait pendant cinquante ans. Dès la seizième année, il ne faudrait plus que 500 millions de dépenses d'entretien et d'amélioration.

Un rendement pareil des investissements prouve bien que notre voirie de grande communication doit faire l'objet d'une amélioration urgente et durable.

III. — L'URBANISME.

A. — L'urbanisme proprement dit.

Alors que les autres pays européens possèdent depuis des dizaines d'années des services officiels d'urbanisme fonctionnant avec succès, la Belgique n'a amorcé les réalisations dans le domaine de l'urbanisation il y a quelques années à peine.

De jonge en in zekere zin in den beginne onervaren Directie van Stedebouw moest dan nog een harde kritiek doorstaan, vooral inzake reglementering van de woningbouw.

Het publiek ziet nu eerst in dat bouwen om het even waar en hoe niet meer toelaatbaar is. Wij hebben veel nieuwe eigenaars van een woonhuis ontmoet, die achteraf dankbaar waren voor de correcties die hun door de Directie van de Stedebouw werden opgelegd.

Verscheidene leden uwer Commissie waren nochtans van oordeel, dat de Directie van Stedebouw op het gebied der streekplannen voortaan een speciale inspanning zou moeten doen. Het is voorzeker niet mogelijk vooraf de laatste details vast te leggen van een streekplan. Maar wat op dit ogenblik zou moeten gedaan worden is vooreerst de indeling van ons land in streken, die op stedenbouwkundig gebied een geheel uitmaken en het verder bestuderen van de « surveys » van deze streken, ten einde minstens de grote lijnen spoedig te kunnen vastleggen voor het stedenbouwkundig ordenen van deze streken. Het gaat niet op, te wachten tot alle gemeenten van een bepaalde streek hun 'eigen particuliere plannen hebben vastgelegd, want dan wordt het streekplan maar een « resultante » in plaats van een « leidraad ».

Op dit ogenblik zijn er bij het Departement 357 algemene aanlegplannen van gemeenten ingediend, waarvan vijftig bij koninklijk besluit werden goedgekeurd.

Op heden zijn slechts streekplannen in voorbereiding voor de westkust en voor de agglomeraties Brussel, Antwerpen, Luik en Kortrijk. Nog geen enkel streekplan of plan van agglomeratie werd tot dusver afgewerkt.

Sommige commissieleden suggereerden en vroegen of het niet mogelijk zou zijn voor iedere streek van ons land een stedenbouwkundige ambtenaar aan te stellen, ten einde het ontstaan van een streekstudie in de hand te werken en de initiatieven van de gemeenten te coördineren.

B. — Personeel.

Het personeel van Stedebouw-Hoofdbestuur bestaat uit 46 leden voor de Stedenbouwkundige Dienst en 77 voor de Dienst der gesubsidieerde werken.

Iedere dienst bevat in het centraal bestuur Brussel respectievelijk 13 en 17 technici.

Wat de provinciale directies van stedebouw en de bijzondere commissariaten betreft, is het totaal effectief 246, waaronder 80 technici.

La Direction de l'Urbanisme, encore jeune et en quelque sorte inexpérimentée, a fait l'objet de critiques sévères, notamment en ce qui concerne la réglementation relative à la bâtisse.

Cependant, le public se rend compte de plus en plus qu'il n'est pas admissible de construire une maison n'importe où et n'importe comment. Nous avons rencontré un grand nombre de propriétaires de maisons nouvellement construites qui, à l'usage, ont pu constater le bien-fondé des corrections leur imposées par la Direction de l'Urbanisme.

Cependant, plusieurs membres de votre Commission estiment que la Direction de l'Urbanisme devrait faire à l'avenir un effort particulier dans le domaine des plans régionaux. Certes, il n'est pas possible de prévoir tous les détails possibles dans les plans régionaux. Mais ce qu'il faudrait faire dès à présent, c'est diviser le pays en un certain nombre de régions formant un tout au point de vue urbanistique, et poursuivre l'étude des « surveys » de ces régions, afin de pouvoir tout au moins fixer dans un avenir rapproché les grandes lignes de l'urbanisation de ces régions. Il n'est pas logique d'attendre que toutes les communes d'une région déterminée aient établi leurs plans d'aménagement avant de procéder à l'élaboration du plan régional, puisque celui-ci ne remplit plus alors le rôle de guide qui lui est assigné mais devient une simple « résultante » des études communales.

A l'heure actuelle, 357 communes ont transmis au Département leur plan général d'aménagement, dont une cinquantaine ont déjà été approuvés par arrêté royal.

A ce jour, l'élaboration des plans régionaux n'est en cours que pour la région côtière et pour les agglomérations de Bruxelles, Anvers, Liège et Courtrai. Aucun plan d'aménagement d'une région ou d'une agglomération n'a été achevé jusqu'à présent.

Certains membres de votre Commission ont demandé s'il n'était pas possible de désigner pour chacune des régions de notre pays un fonctionnaire urbaniste, afin de faciliter l'élaboration d'une étude régionale et de coordonner les initiatives prises par les communes.

B. — Personnel.

L'effectif du personnel de l'Administration centrale de l'Urbanisme comprend 46 agents pour le Service de l'Urbanisme et 77 agents pour le Service des travaux subsidiés.

Ces services comptent, à l'administration centrale de Bruxelles, respectivement 13 et 17 techniciens.

Quant aux directions provinciales de l'urbanisme et les commissariats spéciaux, l'effectif total est de 246 agents, dont 80 techniciens.

C. — Bijzondere Commissies voor Stedebouw.

Bij het hoofdbestuur van de Stedebouw functionneert een Technische Raad van de Stedebouw, samengesteld uit 5 leden (architecten en urbanisten). Deze raad werd opgericht bij besluit van de Regent van 12 December 1947 (*Staatsblad* van 20 December 1947) en vervult de functies voorzien bij artikelen 15 en 24 van de besluitwet van 2 December 1946 op de Stedebouw.

Bij het hoofdbestuur functionneert eveneens een Hoge Raad voor Stedebouw, opgericht bij besluit van de Regent van 31 Mei 1948 (*Staatsblad* van 3 Juli 1948) gewijzigd bij besluit van de Regent van 17 Maart 1950 (*Staatsblad* van 8 April 1950).

Bij besluit van de Regent van 3 April 1950 (*Staatsblad* dd. 6 April 1950) werd een Commissie opgericht voor de studie van de problemen betreffende de aanleg van de Luikse agglomeratie.

C. — Commissions spéciales de l'Urbanisme.

Un Conseil technique de l'Urbanisme, composé de 5 membres (architectes et urbanistes), fonctionne au sein de l'Administration centrale de l'Urbanisme. Ce conseil a été institué par l'arrêté du Régent du 12 décembre 1947 (*Moniteur* du 20 décembre 1947) et il exerce les attributions prévues par les articles 15 et 24 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 sur l'urbanisation.

Au sein de l'Administration centrale fonctionne également un Conseil supérieur de l'Urbanisme, créé par l'arrêté du Régent du 31 mai 1948 (*Moniteur* du 3 juillet 1948), modifié par l'arrêté du Régent du 17 mars 1950 (*Moniteur* du 8 avril 1950.)

Un arrêté du Régent du 3 avril 1950 (*Moniteur* du 6 avril 1950) a créé la Commission pour l'étude des questions relatives à l'aménagement de l'agglomération liégeoise.

D. — Gesubsidieerde werken.

De stand der dossiers die berusten in het Departement volgt uit de volgende tabel

Principiële beloften waarvoor nog geen vaste belofte is gegeven — <i>Promesse de principe n'ayant pas encore fait l'objet d'une promesse ferme</i>	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Brabant — <i>Brabant</i>	W.-Vlaanderen — <i>Fl. Occidentale</i>	O.-Vlaanderen — <i>Fl. Orientale</i>
Bedragen — <i>Montants</i> fr.	56.090.200	72.119.400	86.961.300	77.879.600
Aantal bundels — <i>Nombre de dossiers</i> . .	38	41	45	62
Ontwerpen waarvoor nog geen principiële belofte is gegeven — <i>Projets n'ayant pas encore fait l'objet d'une promesse de principe</i>				
Bedragen der toelagen — <i>Montants des subsides</i>	83.810.000	218.967.000	276.833.000	51.400.000
Aantal dossiers — <i>Nombre de dossiers</i>	84	152	164	73

D. — Travaux subsidiés.

L'état d'avancement des dossiers soumis au Département ressort du tableau ci-dessous :

Limburg — <i>Limbourg</i>	Henegouwen — <i>Hainaut</i>	Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	Luik — <i>Liège</i>	Namen — <i>Namur</i>	Totaal — <i>Total</i>
32.529.500 27	81.242.830 53	14.450.600 24	76.127.580 68	21.433.820 39	518.834.830 397
59.738.000 70	240.500.000 172	30.733.000 95	104.300.000 169	66.200.000 79	1.132.531.000 1.058

**E. — Verbeterde buurtwegen
per provincie.**

In de tabel hier onder zijn de lengten in kilometers vermeld van de verbeterde buurtwegen per provincie. Alle wegen aanbesteed vóór 1 Januari 1951 worden aangezien als verbeterd.

**E. — Amélioration des chemins vicinaux
classés par province.**

Le tableau ci-dessous indique par province les longueurs en kilomètres des chemins vicinaux qui ont été améliorés. Tous les chemins mis en adjudication avant le 1^{er} janvier 1951 sont considérés comme améliorés.

Benaderende lengten in kilometers van de verbeterde buurtwegen en straten op 31 December 1939, volgens de aard der verharding.

Longueurs approximatives en kilomètres des chemins vicinaux et rues améliorés au 31 décembre 1939, selon la nature du revêtement.

Provinciën — Provinces	Gewone keibestrating — <i>Pavage ordinaire</i>	Al dan niet bestreken steenslagverharding — <i>Empierrement enduit ou non</i>	Macadam, tarmac, mozaïekkeien, cement- beton, asfaltbeton, enz. — <i>Macadam, tarmac, pav. mozaïque, béton de ciment, béton asphaltique, etc.</i>	Totalen — <i>Totaux</i>
Antwerpen — <i>Anvers</i>	2.002	444	164	2.611
Brabant — <i>Brabant</i>	4.928	807	100	5.835
West-Vlaanderen — <i>Fl. Orientale</i>	1.730	3.396	181	5.307
Oost-Vlaanderen — <i>Fl. Occidentale</i>	3.261	1.131	18	4.410
Henegouwen — <i>Hainaut</i> . . .	2.791	4.355	61	7.206
Luik — <i>Liège</i>	485	4.919	176	5.581
Limburg — <i>Limbourg</i>	441	1.090	55	1.587
Luxemburg — <i>Luxembourg</i> . .	16	5.126	16	5.158
Namen — <i>Namur</i>	219	4.577	26	4.823
	15.873	25.845	798	42.518
	=====	=====	=====	=====

F. — Toelagen.

In verband met de geografische verdeling der openbare werken en de speciale rol die gemeentewerken spelen in de werkverruiming, geven wij hieronder de vaste toezeggingen van Staatstoelagen voor nieuwe werken die werden verleend aan de ondergeschikte openbare besturen.

Jaren	Antwerpen	Brabant	W.-Vlaanderen	O.-Vlaanderen	Limburg
—	—	—	—	—	—
<i>Années</i>	<i>Anvers</i>	<i>Brabant</i>	<i>Flandre occident.</i>	<i>Flandre orient.</i>	<i>Limbourg</i>
1946	2.550.919	10.033.600	22.005.380	10.865.495	4.270.165
1947	12.482.306	36.976.652	52.328.822	31.511.776	12.695.573
1948	65.475.758	46.362.391	40.761.083	53.545.205	9.094.880
1949	64.874.851	179.886.565	89.759.079	60.440.298	38.512.240
1950	101.278.078	196.957.699	161.788.634	127.505.919	62.403.141

F. — Subventions.

Eu égard à la répartition géographique des travaux publics et du rôle particulier qui est dévolu aux travaux communaux dans la lutte contre le chômage, nous indiquons ci-dessous les promesses fermes de subsides de l'Etat, accordées aux administrations publiques subordonnées pour l'ouverture de chantiers nouveaux.

Henegouwen — <i>Hainaut</i>	Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	Luik — <i>Liège</i>	Namen — <i>Namur</i>	Totalen der vast- gelegde bedragen — <i>Totaux des sommes engagées</i>	Kredieten — <i>Crédits</i>
35.408.500	8.653.710	15.068.127	28.050.717	136.906.613	165.000.000
32.817.332	9.439.060	16.477.407	61.760.968	326.489.896	530.000.000
51.035.830	11.427.141	16.674.000	11.623.712	306.000.000	306.000.000
188.703.786	38.463.828	58.425.975	68.873.804	787.940.426	790.000.000
235.028.466	37.672.033	215.417.119	61.906.268	1.199.957.357	1.200.000.000

G. — Herklassering der wegen.

De wet van 9 Augustus 1948 liet de overname voorzien van de provinciewegen in het rijkswegennet. Uw Commissie oordeelt dat deze overname wenselijk en dringend is. Wat de herklassering der buurtwegen betreft, spreekt een lid der Commissie de volgende mening uit :

De huidige benaming van Buurtweg « van groot verkeer » betekent niet noodzakelijk dat die buurtweg meer interlokaal verkeer moet dragen dan een gewone buurtweg. Immers, de benaming « groot verkeer » stond vroeger meer in verband met de geografische ligging en de aard en kwaliteit der bekleding dan met de omvang van het verkeer.

Alhoewel de verkeersdrukke op de buurtwegen gemiddeld ongeveer gelijk is in onze meest bevolkte provinciën, toch is de officiële classificatie der buurtwegen zeer verschillend.

Zo heeft één provincie 2.024 kilometers buurtwegen die officieel van groot verkeer zijn, terwijl een andere er slechts 158 kilometers telt.

Deze onbillijke toestand wordt erkend door de h. Minister, die ons zijn voornemen heeft laten kennen gebruik te maken van artikel 4, 1^o, van de wet van 9 Augustus 1948 om sommige buurtwegen tot « buurtwegen van groot verkeer » te verklaren.

Deze verklaring, hoe noodzakelijk en billijk ook, is echter wettelijk niet altijd mogelijk. Immers, artikel 9 van voornoemde wet heeft vele buurtwegen die logisch in aanmerking moeten komen om officieel van groot verkeer verklaard te worden, in een andere klasse ondergebracht en er zogezegde « stadswegen » van gemaakt, waardoor de verklaring tot groot verkeer onmogelijk wordt.

Het ergste van het geval is dat de provincie, die vroeger het grootste aantal gemeenten onder de wet van 2 Februari 1944 heeft geplaatst, met het doel er de bouwreglementering te kunnen toepassen, het grootste slachtoffer is. Deze wetgeving zou moeten herzien worden, ten einde een rationele herklassering der buurtwegen mogelijk te maken.

IV. — WATERWEGEN EN HAVENS.

Rekening houdend met het feit dat de laatste jaren slechts voor 5 milliard openbare werken per jaar werden vastgelegd en het deel voor de werken der Algemene Directie der waterwegen slechts 1 milliard per jaar bedroeg, stelt een lid de vraag of men hier niet te veel grote werken ineens aanvangt.

Zelfs kredieten van 2 milliard per jaar zullen de thans aangevangen werken nog tien jaar doen aanslepen vooraleer ze zullen renderen.

G. — Reclassement des routes.

La loi du 9 août 1948 prévoit la reprise de la voirie provinciale par l'Etat. Votre Commission estime que cette reprise est souhaitable et urgente. En ce qui concerne le reclassement des routes vicinales, un membre de votre Commission exprime l'opinion suivante :

La dénomination actuelle de chemin vicinal « de grande communication » ne signifie pas nécessairement que le chemin vicinal en question doit supporter un trafic intercommunal plus important qu'un chemin vicinal ordinaire. En effet, la notion « de grande communication » se rapportait jadis à la situation géographique et à la nature et la qualité du revêtement plutôt qu'à l'importance du trafic.

Si la densité de la circulation sur les chemins vicinaux est sensiblement égale dans nos provinces les plus peuplées, la classification officielle des chemins vicinaux varie considérablement d'une province à l'autre.

C'est ainsi que telle province compte 2.024 kilomètres de chemins vicinaux classés officiellement dans la catégorie des chemins de grande communication, alors que telle autre province n'en compte que 158 kilomètres.

Le caractère injuste de cette situation a été reconnu par M. le Ministre, qui nous a fait connaître son intention de faire usage de l'article 4, 1^o, de la loi du 9 août 1948 pour déclarer de grande communication certains chemins de fer vicinaux.

Cette déclaration, bien que nécessaire et équitable, n'est pas toujours possible dans le cadre de la légalité. En effet, en vertu de l'article 9 de la loi précitée, un grand nombre de chemins vicinaux qui, selon les règles de la logique, auraient dû être déclarés officiellement de grande communication, ont été rangés dans la catégorie dite de la voirie urbaine, empêchant ainsi d'en faire des chemins de grande communication.

Ce qui est grave en l'espèce, c'est que la province qui, jadis, a placé le plus grand nombre des communes sous le régime de la loi du 2 février 1944, dans le but de pouvoir y appliquer les règlements sur la bâtisse, est en fait la plus grande victime de cette anomalie. Il y aurait lieu de revoir cette législation en vue de permettre un reclassement rationnel des chemins vicinaux.

IV. — VOIES HYDRAULIQUES ET PORTS.

Compte tenu du fait que, ces dernières années, 5 milliards seulement de travaux publics ont été engagés par an, et que la partie réservée aux travaux de la Direction générale des voies hydrauliques ne s'élevait qu'à 1 milliard par an, un membre pose la question de savoir si l'on n'entame pas trop de grands travaux à la fois.

Même si l'on dispose de crédits s'élevant à 2 milliards par an, les travaux entamés actuellement, traîneront encore pendant dix ans avant de devenir rentables.

Daarbij komt dat andere grote werken, zoals de sluis van Terneuzen, het kanaal Gent-Terneuzen, de stop van Ternaaien, de Schelde-Rijnverbinding, enz., zullen aangevangen worden zodra de mogelijkheid daartoe bestaat.

Het Departement gaf hierop het volgend antwoord :

Volgende grote werken zijn thans in uitvoering wat de waterwegen betreft :

Benaming der werken	Voorzien voltooiings- jaar (volgens planning)	Raming van het totaal bedrag in miljoenen frank (vanaf 1951 nog nodig)
1. Kanaal Charleroi - Brussel : Modernisering tussen Charleroi en Klab- beek	1959	3.645
2. Kanaal Nimy - Bla- ton - Péronnes . . .	1957	1.284
3. Maas — Normalisa- tiewerken	1960	2.152
4. Ringvaart te Gent	1960	1.421
5. Sambre — Normali- satiewerken	1960	777
6. Tweede Kruisschans- sluis	1955	840
7. Netekanaal	1954	121

Bovenvermelde gegevens zijn verstrekt volgens planning.

Er dient opgemerkt, dat het tienjarenplan der openbare investeringen 1948-1957, zoals het opgenomen werd in het document n° 116 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers 1947-1948 (voor de waterwegen blz. 39, voor de nieuwe beleggingen en het herstel van oorlogsschade en blz. 46 voor de havens van Antwerpen en Gent) door de gebeurtenissen werd voorbijgestreeft, in hoofdzaak door het niet-toekennen van voldoende kredieten in 1948, 1949 en 1950 en in bijkomende orde door het feit dat er nieuwe werken dienden aan toegevoegd van primordiaal belang voor de watervoorziening en voor de scheepvaart (Watertoevoernetten in de streek van Luik, Netekanaal, tweede Kruisschanssluis).

Een nieuw voorlopig aangepast plan werd uitgewerkt, waarvan de gegevens werden geput aan de aan de gang zijnde grote werken. Er dient aangestipt

A cela s'ajoute que d'autres grands travaux, tels que ceux de l'écluse de Terneuzen, du canal de Gand à Terneuzen, du bouchon de Lanaye, de la liaison Escaut-Rhin, etc., seront entamés aussitôt que possible.

A cette question, le Département répond ce qui suit :

Les grands travaux suivants sont actuellement en cours d'exécution, en ce qui concerne les voies hydrauliques :

Désignation des travaux	Année d'achè- vement prévue (suivant planning)	Estimation du montant total en millions de francs (sommes encore néces- saires à partir de 1951)
1. Canal de Charleroi à Bruxelles : Modernisation entre Charleroi et Clabecq .	1959	3.645
2. Canal Nimy - Blaton- Péronnes	1957	1.284
3. Meuse — Travaux de normalisation	1960	2.152
4. Canal circulaire de Gand	1960	1.421
5. Sambre — Travaux de normalisation	1960	777
6. Deuxième écluse du Kruisschans	1955	840
7. Canal de la Nèthe	1954	121

Les données ci-dessus sont fournies d'après le planning.

Il y a lieu de remarquer que le plan décennal des investissements publics 1948-1957, tel qu'il est repris dans le document n° 116 de la Chambre des Représentants, 1947-1948, (pour les voies hydrauliques page 39, pour les nouveaux investissements et la réparation des dommages de guerre, et page 46 pour les ports d'Anvers et de Gand) a été dépassé par les événements, principalement en raison du non-octroi de crédits suffisants en 1948, 1949 et 1950 et, en ordre subsidiaire, du fait qu'on a dû ajouter de nouveaux travaux d'intérêt primordial en matière de distribution d'eau et de navigation (réseau d'adduction d'eau dans la région de Liège canal de la Nèthe, deuxième écluse du Kruisschans).

Un nouveau plan provisoire adapté a été élaboré, dont les données ont été puisées aux grands travaux actuellement en cours. Il convient de souligner que

dat dit plan een gemiddelde van 3 milliard frank per jaar voorziet voor de nieuwe beleggingen (havens van ondergeschikte besturen inbegrepen), dat het mits aanpassing rekening kan houden met al de opgesomde nog niet aangevangen grote werken van levensbelang voor bepaalde streken, zoals sluis van Terneuzen, stop van Ternaaien, Schelde-Rijn-verbindingen, nl. door het uitstellen of in vertraagd tempo uitvoeren van sommige andere werken van het plan, alhoewel het verkieslijker zou zijn het toe te kennen krediet op te voeren.

Daar er daarenboven nog een plan van herstel van oorlogsschade van circa 3 milliard frank dient afgewerkt, wat over zes jaar verdeeld neerkomt op circa 1/2 milliard per jaar, zal men begrijpen, dat het bedrag van circa 2 milliard per jaar voor de werken der buitengewone begroting voor de waterwegen onvoldoende is om dit programma in het voorziene tempo te laten uitvoeren. Dit vloeit voort uit het feit dat de aan het Departement van Openbare Werken toegemeten kredieten dienen beperkt om een bewapeningspolitiek te bevorderen in overeenstemming met onze internationale verbintenissen. Zulks noopt tot een zuinig en voorzichtig beheer. Indien het mogelijk is voor de grote werken aan de waterwegen binnen de grenzen der toegekende kredieten te blijven, dan is dit omdat deze grote werken in kleinere aannemingen gesplitst zijn, wat op ieder ogenblik het in vertraagd tempo uitvoeren ervan toelaat, door het uitstellen van het aanbesteden van bepaalde werken.

Einde Mei 1951 waren vastgelegd :

Betalingskredieten :

Nieuwe beleggingen	fr. 2.233.409.000
Herstel van oorlogsschade	847.658.000
Totaal voor de buitengewone begroting	fr. 3.081.067.000

Nieuwe verplichtingen :

Nieuwe beleggingen	fr. 2.098.934.000
Herstel van oorlogsschade	441.601.000
Totaal voor de buitengewone begroting	fr. 2.540.535.000

Het feit dat de tot einde Mei 1951 vastgelegde betalingskredieten de tot einde Mei, in 1951, aangegane nieuwe verplichtingen overtreffen, vloeit voort uit het vastleggen, in het begin van het jaar, voor de aan de gang zijnde werken, van de nodige betalingskredieten, onder de vorm van schijven. Voor die aan de gang zijnde werken zijn er namelijk geen *nieuwe* verplichtingen.

ce plan prévoit une moyenne de 3 milliards de francs par an pour les nouveaux investissements (ports d'administrations subordonnées inclus), que, moyennant adaptation, il pourra tenir compte de tous les grands travaux y énumérés non encore entamés et qui sont d'une importance vitale pour certaines régions, tels que l'écluse de Terneuzen, le bouchon de Lanaye, les liaisons Escaut-Rhin, notamment en différant ou en ralentissant l'exécution de certains autres travaux du plan, étant entendu qu'il serait préférable de majorer le crédit à accorder.

Etant donné qu'en outre, il y a lieu d'achever un plan de réparation de dommages de guerre d'environ 3 milliards de francs, lequel, réparti sur six années, représente environ un demi-milliard par an, on comprendra que le montant d'environ deux milliards par an prévu au budget extraordinaire pour des travaux à effectuer aux voies hydrauliques, est insuffisant pour permettre l'exécution de ce programme au rythme prévu. Ceci résulte du fait que les crédits accordés au Département des Travaux Publics doivent être limités en faveur d'une politique d'armement conforme à nos engagements internationaux, ce qui nous oblige à faire preuve d'esprit d'économie et de prudence. Si, en ce qui concerne les grands travaux à exécuter aux voies hydrauliques, il est possible de rester dans les limites des crédits accordés, cela est dû au fait que ces grands travaux sont scindés en entreprises moins importantes, ce qui permet à tout instant de les exécuter à un rythme ralenti en retardant l'adjudication de certains travaux.

Etaient engagés à fin mai 1951 :

Crédits de paiement :

Nouveaux engagements	fr. 2.233.409.000
Réparations de dommages de guerre. . . .	847.658.000
Total pour le budget extraordinaire	fr. 3.081.067.000

Nouvelles obligations :

Nouveaux engagements	fr. 2.098.934.000
Réparations de dommages de guerre. . . .	441.601.000
Total pour le budget extraordinaire	fr. 2.540.535.000

Le fait que les crédits de paiement engagés jusqu'à fin mai 1951 dépassent les nouvelles obligations contractées jusqu'à fin mai en 1951, résulte de l'engagement, sous la forme de tranches, au début de l'année, pour les travaux en cours, des crédits de paiement nécessaires. En effet, pour ces travaux en cours, il n'y a pas de *nouvelles* obligations.

Uitbetalingen tot einde Mei 1951 gedaan (van 1 Januari 1951 tot 31 Mei 1951) :

Op vastleggingen 1946 . . . fr.	11.900.000
» 1947	10.200.000
» 1948	63.100.000
» 1949	361.000.000
» 1950	825.700.000
» 1951	388.400.000

1.660.300.000

Op de « voor orde » (doorlopend krediet) 225.500.000

1.885.800.000

V. — HERSTEL VAN VERNIELDE BRUGGEN.

BESTUUR VAN DE STEDEBOUW.

Vernielde bruggen — Nog te herbouwen bruggen.
(Uitgaven in millioenen frank) (Subsidiëring 100 %).

Provincie	Aantal nog te herbouwen bruggen	Raming der uitgave
—	—	—
Antwerpen	1	1
Brabant	10	16
West-Vlaanderen . . .	7	34
Oost-Vlaanderen . . .	2	15
Henegouwen	4	17
Luik	5	9
Limburg	—	—
Luxemburg	20	50
Namen	8	30
	57	172

Nota. — Enkel de bruggen van meer dan 1 miljoen herstelwaarde zijn hier vermeld.

Liquidations effectuées jusqu'à fin mai 1951 (du 1^{er} janvier 1951 au 31 mai 1951) :

Sur engagements 1946 . . . fr.	11.900.000
» 1947	10.200.000
» 1948	63.100.000
» 1949	361.000.000
» 1950	825.700.000
» 1951	388.400.000

1.660.300.000

Sur le « pour ordre » (crédit permanent) 225.500.000

1.885.800.000

V. — RÉPARATION DE PONTS DÉTRUITS.

ADMINISTRATION DE L'URBANISME.

Ponts détruits — Ponts restant à reconstruire.
(Dépenses en millions de francs) (Subvention à 100 %).

Province	Nombre de ponts à reconstruire.	Estimation de la dépense.
—	—	—
Anvers	1	1
Brabant	10	16
Flandre Occidentale . .	7	34
Flandre Orientale . . .	2	15
Hainaut	4	17
Liège	5	9
Limbourg	—	—
Luxembourg	20	50
Namur	8	30
	57	172

Note. — Seuls les ponts dont la valeur de réparation dépasse 1 million de francs sont repris dans le tableau ci-dessus.

Bestuur der Waterwegen

TABEL IV.

Vernielde bruggen — Herstel van oorlogsschade.
(Uitgaven in millioenen frank)

PROVINCIE — PROVINCE	Antwerpen — Anvers		Brabant — Brabant		West-Vlaanderen — Flandre occidentale		Oost-Vlaanderen — Flandre orientale	
	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave
	— Nombre	— Dépense	— Nombre	— Dépense	— Nombre	— Dépense	— Nombre	— Dépense
A								
Vernield — <i>Détruit</i>	92	$\frac{197}{301}$	41	$\frac{83}{118}$	122	$\frac{206}{259}$	114	$\frac{234}{379}$
B								
Nog onderbroken — <i>Encore in- terrompu</i>	17	74	7	76	12	58	9	37
C								
Voorlopig hersteld — <i>Reconstruc- tion provisoire</i>	22	$\frac{14}{105}$	9	$\frac{5}{37}$	32	$\frac{30}{192}$	44	$\frac{39}{322}$
D								
Half bestendig hersteld — <i>Re- construction semi-permanente</i> .	17	$\frac{38}{122}$	2	$\frac{1}{5}$	3	$\frac{3}{9}$	3	$\frac{2}{20}$
E								
Bestendig hersteld — <i>Reconstruc- tion permanente</i>	29	$\frac{3}{82}$	20	$\frac{3}{29}$	70	$\frac{10}{131}$	55	$\frac{13}{171}$
F								
In herbouw — <i>En reconstruction</i>	7	$\frac{1}{59}$	3	$\frac{—}{45}$	5	$\frac{3}{29}$	3	$\frac{1}{8}$
G								
Aanbesteed, herbouw niet begon- nen — <i>Mise en adjudication, reconstruction non encore entam.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—

Nota : Van de twee bedragen vermeld voor iedere provincie in ieder der rubrieken C, D, E, F, geeft het bovenste de uitgave voor de voorlopige herbouw of voor de half-bestendige herbouw, en het onderste de uitgave voor de bestendige herbouw. Voor rubriek A geeft het bovenste bedrag wat reeds werd uitgegeven, en het onderste bedrag wat nog uit te geven is. Die gegevens vloeien voort uit die der rubrieken B, C, D, E, F, G. (In wat nog uit te geven is, is het vervangen der half-bestendige bruggen door bestendige voorzien.)

Administration des Voies hydrauliques.

TABLEAU IV.

Ponts détruits — Réparation de dommages de guerre.
(Dépenses en millions de francs)

Henegouwen <i>Hainaut</i>		Limburg <i>Limbourg</i>		Luik <i>Liège</i>		Luxemburg <i>Luxembourg</i>		Namen <i>Namur</i>		Totaal voor het Rijk <i>Total pour le Royaume</i>	
Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>
95	$\frac{183}{251}$	58	$\frac{145}{229}$	22	$\frac{163}{145}$	4	$\frac{16}{10}$	15	$\frac{58}{92}$	563	$\frac{1285}{1784}$
18	141	10	52	5	11	—	—	1	15	79	464
11	$\frac{16}{92}$	13	$\frac{23}{73}$	2	$\frac{8}{30}$	1	$\frac{1}{4}$	2	$\frac{1}{39}$	136	$\frac{137}{894}$
4	$\frac{7}{18}$	15	$\frac{28}{104}$	6	$\frac{18}{104}$	1	$\frac{1}{6}$	3	$\frac{5}{38}$	54	$\frac{103}{426}$
61	$\frac{3}{138}$	18	$\frac{15}{63}$	5	$\frac{6}{72}$	2	$\frac{2}{12}$	8	$\frac{6}{39}$	268	$\frac{61}{737}$
1	$\frac{1}{18}$	2	$\frac{2}{14}$	4	$\frac{2}{57}$	—	—	1	$\frac{—}{7}$	26	$\frac{10}{237}$
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Des deux sommes indiquées pour chaque province dans chacune des rubriques C, D, E, F, le chiffre supérieur donne la dépense affectée à la reconstruction provisoire ou semi-permanente, le chiffre inférieur celle de la reconstruction permanente. Pour la rubrique A, le chiffre supérieur indique les dépenses déjà effectuées, le chiffre supérieur les dépenses à faire. Ces données résultent de celles contenues dans les rubriques B, C, D, E, F, G, (Les dépenses, encore à faire comprennent le remplacement des ponts semi-permanents par des ponts permanents.)

Bestuur der Wegen.

TABEL IVbis.

Vernielde bruggen — Herstel van oorlogsschade.
(Uitgaven in miljoenen frank)

PROVINCIE — PROVINCE	Antwerpen — <i>Anvers</i>		Brabant — <i>Brabant</i>		West-Vlaanderen — <i>Flandre occidentale</i>		Oost-Vlaanderen — <i>Flandre orientale</i>	
	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave
	—	—	—	—	—	—	—	—
	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>
A								
Vernield — <i>Détruit</i>	24	$\frac{81,5}{260}$	18	$\frac{66,5}{24}$	17	$\frac{45}{65}$	30	$\frac{74}{199}$
B								
Weg onderbroken — <i>Route interrompue</i>	—	—	—	—	—	—	2	$\frac{1}{18}$
C								
Voorlopig hersteld — <i>Reconstruction provisoire</i>	8	$\frac{5}{140}$	4	$\frac{0,5}{9}$	9	$\frac{5}{65}$	14	$\frac{16}{122}$
D								
Half bestendig hersteld — <i>Reconstruction semi-permanente</i> .	7	$\frac{13,5}{120}$	1	$\frac{2,5}{15}$	—	—	4	$\frac{14}{59}$
E								
Bestendig hersteld — <i>Reconstruction permanente</i>	6	$\frac{3}{15}$	13	$\frac{1,5}{62}$	6	$\frac{0,5}{28}$	9	$\frac{4}{30}$
F								
In herbouw — <i>En reconstruction</i>	3	$\frac{5}{40}$	—	—	2	$\frac{0,5}{11}$	—	—
G								
Aanbesteed, herbouw niet begonnen — <i>Mise en adjudication, reconstruction non encore entam.</i>	—	—	—	—	—	—	1	$\frac{1}{8}$

Nota : Van de twee bedragen vermeld voor iedere provincie in ieder der rubrieken C, D, E, F, geeft het bovenste de uitgave voor de voorlopige herbouw of voor de half-bestendige herbouw, en het onderste de uitgave voor de bestendige herbouw. Voor rubriek A geeft het bovenste bedrag wat reeds werd uitgegeven, en het onderste bedrag wat nog uit te geven is. Die gegevens vloeien voort uit die der rubrieken B, C, D, E, F, G. (In wat nog uit te geven is, is het vervangen der half-bestendige bruggen door bestendige voorzien.)

Administration des Routes.

TABLEAU IVbis.

Ponts détruits — Réparation de dommages de guerre.
(Dépenses en millions de francs)

Henegouwen — Hainaut		Limburg — Limbourg		Luik — Liège		Luxemburg — Luxembourg		Namen — Namur		Totaal voor het Rijk — Total pour le Royaume	
Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave	Aantal	Uitgave
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Dépense</i>
16	$\frac{163}{228}$	26	$\frac{122}{150}$	88	$\frac{253}{491}$	82	$\frac{126,5}{58}$	62	$\frac{254,5}{215}$	363	$\frac{1.186}{1.690}$
—	—	—	—	—	$\frac{—}{1}$	—	—	1	$\frac{—}{15}$	4	$\frac{1}{34}$
5	$\frac{9,5}{130}$	15	$\frac{15}{125}$	58	$\frac{3}{406}$	18	$\frac{6}{42}$	25	$\frac{32,5}{200}$	156	$\frac{92,5}{1.239}$
5	$\frac{10}{98}$	4	$\frac{10}{25}$	5	$\frac{12}{84}$	3	$\frac{0,5}{16}$	—	—	29	$\frac{62,5}{417}$
5	$\frac{3}{58}$	3	$\frac{12}{33}$	15	$\frac{1}{190}$	38	$\frac{13}{26}$	32	$\frac{10}{150}$	127	$\frac{48}{592}$
1	$\frac{0,5}{82}$	4	$\frac{5}{47}$	6	$\frac{2}{23}$	15	$\frac{7}{45}$	4	$\frac{4}{58}$	35	$\frac{24}{306}$
—	—	—	—	3	$\frac{1}{21}$	8	$\frac{3}{26}$	—	—	12	$\frac{5}{55}$

Des deux sommes indiquées pour chaque province dans chacune des rubriques C, D, E, F, le chiffre supérieur donne la dépense affectée à la reconstruction provisoire ou semi-permanente, le chiffre inférieur celle de la reconstruction permanente. Pour la rubrique A, le chiffre supérieur indique les dépenses déjà effectuées, le chiffre supérieur les dépenses à faire. Ces données résultent de celles contenues dans les rubriques B, C, D, E, F, G, (Les dépenses encore à faire comprennent le remplacement des ponts semi-permanents par des ponts permanents.)

VI. — GEBOUWEN.

Sinds 1946 (Regentsbesluit van 23 October 1946) wordt het beheer van alle gebouwen, betrokken door rijksdiensten, gecentraliseerd bij het Ministerie van Openbare Werken.

Alleen het Ministerie van Landsverdediging zorgt zelf voor zijn gebouwen.

De parastatale inrichtingen zorgen ook zelf voor de gebouwen betrokken door hun diensten.

A. — Grote complexen.

De bijzonderste opdracht van de Algemene Directie der Gebouwen bestaat in het behoorlijk onderbrengen van de rijksdiensten. Deze gebouwen moeten beantwoorden aan elementaire eisen van efficiency, comfort en hygiëne.

Sinds enkele jaren streeft men naar het samenbrengen van sommige diensten in grote administratieve complexen, ten einde het werk te coördineren, controle en toezicht te verbeteren, beheer- en onderhoudskosten te verminderen, het onderling contact tussen de besturen te vergemakkelijken en het publiek nutteloze verplaatsingen te besparen.

Voor Brussel had de h. Camus, Regeringscommissaris voor de administratieve hervorming, in overweging gegeven één enkel zeer groot complex op te richten, waarin men alle rijksdiensten van de hoofdstad zou onderbrengen. Men kon echter dit al te strak opgevat principe niet aanhouden.

Nochtans dient een einde gemaakt aan de huidige toestand. De rijksdiensten zijn immers te Brussel verspreid in honderden gebouwen. De helft dezer gebouwen is eigendom van de Staat, de andere helft wordt gehuurd. Onder deze gebouwen zijn vele weinig geschikt voor burelen, sommige zelfs niet sterk genoeg om alle nodige archieven te bergen en te dragen, andere niet genoeg beveiligd tegen brandgevaar.

In de Brusselse agglomeratie beheert de Algemene Directie der Gebouwen een 500-tal gebouwen, waarvan twee derden huurgebouwen zijn. Het grootste getal dezer gebouwen is betrokken door administratieve diensten; in de kleine minderheid zijn wetenschappelijke en culturele diensten ondergebracht.

Dit groot aantal voor onze hoofdstad alleen bewijst reeds allerduidelijkst het gebrek aan orde in de huisvesting der Staatsdiensten.

Gelijkaardige ongerijmdheden bestaan in alle hoofdplaatsen der provinciën en ook in andere steden.

Circa 5.000 gebouwen worden in ons land door Staatsdiensten betrokken. Ongeveer 2.500 worden gehuurd aan particulieren.

Het is dan ook dringend nodig het aantal te verminderen door het oprichten te Brussel en in de provincie van administratieve complexen.

VI. — BATIMENTS.

Depuis 1946 (arrêté du Régent du 23 octobre 1946), la gestion de tous les bâtiments occupés par les services de l'Etat, est centralisée au Ministère des Travaux Publics.

Le Ministère de la Défense Nationale est le seul à s'occuper lui-même de ses bâtiments.

Les organismes parastataux s'occupent également eux-mêmes des locaux occupés par leurs services.

A. — Grands complexes.

La tâche principale de la Direction générale des bâtiments consiste à assurer des locaux convenables aux divers services de l'Etat. Les bâtiments doivent répondre aux exigences élémentaires d'efficience, de confort et d'hygiène.

Depuis quelques années, on s'efforce de réunir certains services dans de grands complexes administratifs, en vue de coordonner le travail, d'améliorer le contrôle et la surveillance, de réduire les frais de gestion et d'entretien, de faciliter le contact entre les diverses directions, et d'éviter des déplacements inutiles au public.

M. Camus, commissaire du Gouvernement à la réforme administrative, avait suggéré la construction à Bruxelles d'un très grand complexe, où on installerait tous les services de l'Etat de la capitale. Ce principe, conçu sur des bases trop rigides, n'a toutefois pu être retenu.

Il convient pourtant de mettre fin à la situation actuelle. Les services de l'Etat établis à Bruxelles sont en effet dispersés dans des centaines de bâtiments. La moitié de ceux-ci sont la propriété de l'Etat, les autres sont pris en location. Parmi ces bâtiments, bien peu conviennent pour l'installation de bureaux, certains mêmes ne sont pas assez solides pour supporter le poids des archives nécessaires qu'il faudrait y emmagasiner; d'autres encore sont insuffisamment protégés contre les risques d'incendie.

Dans l'agglomération bruxelloise, la Direction générale des bâtiments s'occupe de la gestion de quelque 500 bâtiments, dont les deux tiers sont des bâtiments loués. Ceux-ci sont pour la plupart occupés par des services administratifs; un petit nombre de ces locaux est occupé par des services scientifiques et culturels.

Que ce nombre soit tellement important pour la capitale démontre déjà à suffisance le manque d'ordre qui préside à l'installation des services publics.

Des anomalies pareilles existent dans tous les chefs-lieux de provinces et également dans d'autres villes.

Environ 5.000 bâtiments sont occupés dans notre pays par les services publics. 2.500 environ sont loués à des particuliers.

Il est dès lors particulièrement urgent d'en réduire le nombre par la création, à Bruxelles et en province, de complexes administratifs.

De voordelen van deze grote administratieve centra tegenover het enig centrum, destijds voorgesteld door de h. Camus, zijn : geringere kwetsbaarheid in oorlogstijd en betere verdeling van het wegverkeer in de stad.

Het oprichten van deze centra zal een der grote oorzaken wegnemen van een te talrijk rijkspersoneel en de grote uitgaven aan huurgeld vermijden.

B. — Huur.

Artikel 9/3 van de begroting voorziet 71 miljoen frank voor « Huur voor de verschillende departementen ». Deze uitgave bedroeg voor 1950 : 63 miljoen frank, maar zal voor 1951 de 115 miljoen frank bereiken. Dit is een argument te meer om de oprichting en vooral afwerking van de administratieve complexen te bespoedigen.

Deze toestand blijkt ongerijmd : terwijl de Staat, in principe, over onbeperkte kapitalen beschikt, doet hij zoals een gewoon particulier die, bij gebrek aan voldoende middelen, niet bouwt maar huurt en soms slecht woont.

C. — Voltrokken en uit te voeren werken.

Een der weinig belangrijke verwezenlijkingen op het gebied van grote administratieve gebouwen is de aankoop geweest van het « Residence Palace », waarin het Ministerie van Openbare Werken, een aanzienlijk deel van het Ministerie van Openbaar Onderwijs, en een Algemene Directie (schade aan personen) van het Ministerie van Wederopbouw zijn ondergebracht. Buiten dit groot complex is er te Brussel nog geen volledig afgewerkt en in gebruik. Er zijn evenwel op heden in België een dertigtal allerhande belangrijke gebouwen-groepen in opbouw, waarin tot iets meer dan 1 milliard werd geïnvesteerd, maar waarvoor nog 2 milliard zal nodig zijn vooraleer deze gebouwen in dienst kunnen gesteld worden. Onder deze 30 gebouwen zijn er 2 voor dewelke nog 730 miljoen nodig is. Door het beperken der kredieten, vorderen deze werken niet alleen zeer langzaam, maar aan sommige deels afgewerkte gebouwen moest miljoenen worden uitgegeven alleen om het bestaande te vrijwaren, zo niet om grote schade te herstellen.

Op een vraag door een commissielid gesteld hoeveel jaarlijks zou nodig zijn om op normale wijze de politiek van de administratieve centra te kunnen doorvoeren, werd de som van 250 miljoen vermeld. Dit jaar echter is er slechts 75 miljoen voorzien.

Les avantages résultant de ces grands centres administratifs sur le centre unique préconisé jadis par M. Camus, sont leur moindre vulnérabilité en temps de guerre et la meilleure répartition de la circulation routière en ville.

La création de ces centres mettra fin à l'une des grandes causes qui provoquent la pléthore du personnel administratif et les dépenses exagérées relatives aux loyers.

B. — Loyers.

L'article 9/3 du document prévoit 71.000.000 frs. comme « Loyers pour les divers départements ». En 1950, cette dépense était de 63.000.000 de francs, mais elle s'élèvera en 1951 à 115 millions de francs. C'est là un argument de plus pour activer la création et surtout le parachèvement des complexes administratifs.

Cette situation paraît absurde : alors que l'Etat dispose en principe de capitaux illimités, il agit comme un simple particulier qui, faute de moyens suffisants, renonce à construire, mais loue une maison et est parfois mal logé.

C. — Travaux exécutés et à exécuter.

Une des réalisations peu importantes dans le domaine des grands bâtiments administratifs a été l'acquisition du « Résidence Palace », où sont installés actuellement le Ministère des Travaux Publics, une partie importante du Ministère de l'Instruction Publique et une Direction générale (dommages aux personnes) du Ministère de la Reconstruction. En dehors de ce grand complexe, il n'y en a pas encore un seul complètement achevé à Bruxelles. Cependant, une trentaine d'importants complexes de bâtiments divers sont actuellement en construction en Belgique. Un peu plus d'un milliard a été investi pour ces complexes, mais il faudra encore 2 milliards avant qu'ils puissent être mis en service. Parmi ces 30 bâtiments, il en est deux pour lesquels 730 millions seront encore nécessaires. Du fait de la limitation des crédits, non seulement ces travaux progressent très lentement, mais des millions ont dû être dépensés pour certains bâtiments partiellement achevés, uniquement pour conserver ce qui existait, sinon pour réparer de graves dégâts.

En réponse à une question posée par un membre de la Commission quant à savoir quelles sommes seraient nécessaires annuellement pour pouvoir poursuivre d'une façon normale la politique des centres administratifs, la somme de 250 millions a été citée. Or, cette année, 75 millions seulement sont prévus.

Buiten voornoemde administratieve centra, zijn er tal van gebouwen der diverse departementen waarvoor belangrijke kredieten dringend nodig zijn.

Te noemen zijn : het Justitiepaleis te Brussel, gevangenissen, liefdadigheidsinrichtingen, kinderbeschermingsinrichtingen, heropbouw van het vernield provinciaal gouvernementsgebouw te Gent, vernieuwing van dat te Bergen, onderzoeksstations voor de landbouw te Machelen, te Libramont, Meisse, Lemberge en Gemblours.

Speciaal moet vermeld dat de aanpassing der gebouwen voor de rijkswacht allerdringendst is. De motorisering van de rijkswacht vergt goed gelegen bergplaatsen voor de motorvoertuigen. De herinrichting van de kazerneringscentra vergt daarbij wooncomplexen voor gehuwde rijkswachters in de onmiddellijke nabijheid van de kazernen. De som voor dit alles per jaar nodig, wordt op 100 miljoen geraamd. Deze werken zouden ten zeerste bijdragen tot de weerbaarheid van ons land.

Voor het Ministerie van Openbare Onderwijs is er heel wat te doen.

Het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen van het Leopold-Park heeft reeds 190 miljoen uitgaven gevergd. Aan dat groot werk zal nog 230 miljoen moeten besteed worden. Intussen werden reeds verscheiden miljoenen onderhoudskosten besteed aan dit half-afgewerkt geheel.

Wij hebben reeds herhaalde malen horen aandrigen voor het aanpassen onzer universiteitsgebouwen en -laboratoria aan de moderne vooruitgang. Er is zelfs spraak van een speciaal fonds voor deze grote uitgaven.

Wat het middelbaar onderwijs betreft kan gezegd worden dat hier een belangrijke inspanning werd gedaan. Immers, voor dit jaar wordt een krediet van 300 miljoen voorzien. Dit bedrag is te voegen bij de 1.100 miljoen vroeger voorzien. Sinds 1950, was hiervoor reeds 886 miljoen vastgelegd.

Wat de uitvoering der studies en werken voor dit fonds betreft, werd dit volledig opgedragen aan het Algemeen Bestuur der gebouwen.

Daar geen speciaal kader voor de studie dezer werken werd voorzien, heeft deze administratie een zeer grote inspanning moeten doen. Zo bedroegen de uitgaven voor 1950 ongeveer 290 miljoen voor een jaarlijks krediet van 300 miljoen.

Dit buitengewoon werk werd gepresteerd ten nadele van de normale activiteit voor andere ministeries. Er is dan ook spraak van een speciaal kader voor bedoeld Fonds Vanderpoorten.

Wat echter het technisch onderwijs betreft, heeft de Staat een belangrijke achterstand in te halen. Overlast met de talrijke werken van het Fonds voor het middelbaar onderwijs, werden de gebouwen voor het technisch onderwijs verwaarloosd. Hierna volgen enige dringende werken : De technische school te Anderlecht, de technische scholen te Diest en Hasselt, de landbouwscholen te Hoei, Melle, enz.

Outre les centres administratifs précités, il existe nombre de bâtiments des divers départements pour lesquels d'importants crédits devraient être accordés d'urgence.

Citons : le Palais de Justice de Bruxelles, des prisons, des établissements de bienfaisance, des instituts de protection de l'enfance, la reconstruction de l'Hôtel du Gouvernement provincial de Gand, le renouvellement de celui de Mons, des stations de recherche pour l'agriculture à Machelen, Libramont, Meisse, Lemberge et Gembloux.

Soulignons que l'adaptation des bâtiments destinés à la gendarmerie présente un caractère d'extrême urgence. La motorisation de la gendarmerie exige des remises pour véhicules à moteur bien situées. La réorganisation des centres de casernement requiert en outre des complexes d'habitations pour gendarmes mariés, à proximité immédiate des casernes. La somme nécessaire annuellement pour tous ces travaux est estimée à 100 millions. Ces travaux contribueraient dans une large mesure à assurer la sécurité dans notre pays.

De nombreux travaux devraient être exécutés pour le Ministère des Travaux Publics.

L'Institut royal des Sciences naturelles, au Parc Léopold, a déjà nécessité des dépenses se montant à 190 millions. Une somme de 230 millions devra encore être consacrée à cet important travail. Entretemps, plusieurs millions ont déjà été consacrés à l'entretien de ce complexe à moitié achevé.

On a déjà insisté à maintes reprises pour obtenir l'adaptation de nos bâtiments et laboratoires universitaires au progrès moderne. Il est même question d'un fonds spécial destiné à faire face à ces grosses dépenses.

En ce qui concerne l'enseignement moyen, on peut dire qu'un effort important a été fourni. En effet, un crédit de 300 millions est prévu pour cette année. Ce montant est à ajouter aux 1.100 millions prévus précédemment. Depuis 1950, 886 millions ont déjà été engagés à cet effet.

Quant à l'exécution des études et des travaux concernant ce fonds, elle a été confiée à l'Administration générale des bâtiments.

Etant donné qu'il n'a pas été prévu de cadre spécial pour l'étude de ces travaux, cette Administration a dû consentir un très gros effort. C'est ainsi que les dépenses pour 1950 se sont élevées à environ 290 millions pour un crédit annuel de 300 millions.

Ce travail extraordinaire a été fourni en faveur d'autres ministères, au détriment de l'activité normale. Aussi est-il question d'un cadre spécial pour le fonds Vanderpoorten susvisé.

Cependant, en ce qui concerne l'enseignement technique, l'Etat a un retard important à rattraper. Du fait du trop grand nombre de travaux afférents au fonds de l'enseignement moyen, les bâtiments destinés à l'enseignement technique ont été négligés. Citons quelques travaux urgents : l'école technique d'Anderlecht, les écoles techniques de Diest et d'Hasselt, les écoles d'agriculture de Huy, Melle, etc.

En toch zal men dit jaar verscheidene dezer werken moeten uitstellen bij gebrek aan voldoende kredieten.

In 1951 zullen vooral de legerdiensten en de parastatalen over ruime middelen beschikken voor het inrichten en optrekken van hun gebouwen. Wanneer echter de gebouwen worden beheerd door Openbare Werken, zijn de kredieten door de band schaars.

Zo beschikt de Regie van P.T.T. over 150 miljoen voor haar gebouwen, terwijl de Posterijen slechts over 15 miljoen beschikken in 1951 voor al de postgebouwen van heel het land.

Rekening houdend met de groei der bevolking in het Vlaamse land en de ouderdom van zekere postgebouwen van de Waalse provincies, dringt uw Commissie aan opdat de postgebouwen beter zouden bedeed worden.

Voor de post- en marinegebouwen, zou jaarlijks een bedrag van 75 miljoen moeten voorzien worden, indien wij deze gebouwen in afzienbare tijd in een ordentelijke staat willen brengen.

Besluit.

Tal van onmisbare rijksgebouwen zijn sinds jaren in opbouw en moeten dringend worden afgewerkt.

In plaats van de kredieten te verminderen, zouden ze moeten verhoogd worden. De verliezen zijn immers niet alleen van materiële aard zoals verloren intresten, bijkomende uitgaven voor huur en voor beheer, enz., maar onvoldoende gebouwen zijn nadelig voor de goede werking der administratie, de degelijke aanpassing van onze wetenschappelijke en culturele inrichtingen en soms zijn de burelen op hygiënisch gebied onbevredigend.

Indien wij het dertigtal grote complexen in opbouw willen afgewerkt zien binnen drie jaar, dan zouden wij hiervoor jaarlijks circa 650 miljoen moeten voorzien.

Voegen wij daarbij 100 miljoen voor de rijks-wachtgebouwen, 75 miljoen voor de postgebouwen, 50 miljoen voor de gebouwen der belastingen, 15 miljoen voor douanegebouwen, de nodige bedragen voor enkele nieuwe administratieve complexen en enkele nieuwe gebouwen voor onze rijks-universiteiten en technische scholen, dan komt men tot meer dan 1 milliard per jaar.

Indien dergelijke kredieten voor de gebouwen niet kunnen toegestaan worden, dan moet men bijna onverbiddelijk het openen van nieuwe werven verwerpen en de voorhanden zijnde kredieten besteden aan de ononderbroken afwerking der gebouwen in de openstaande werven.

De begroting werd goedgekeurd met 8 tegen 6 stemmen.

Dit verslag werd éénstemmig goedgekeurd.

De Verslaggever,
O. VAN DEN STORME.

De Voorzitter,
Ch. VAN BELLE.

Et pourtant, plusieurs de ces travaux devront être différés cette année, en raison du manque de crédits.

En 1951, ce sont surtout les services de l'armée et les parastataux qui disposeront de larges moyens pour aménager et construire leurs bâtiments. Toutefois, lorsqu'il s'agit de bâtiments gérés par les Travaux Publics, les crédits sont en général maigres.

C'est ainsi que la Régie des P.T.T. dispose, pour ses bâtiments, de 150 millions, tandis que les Postes ne disposent, en 1951, que de 15 millions pour les bâtiments des postes de tout le pays.

Compte tenu de l'accroissement de la population en pays flamand et de la vétusté de certains bâtiments des postes des provinces wallonnes, votre Commission insiste pour qu'une part plus large soit faite aux bâtiments des postes.

Pour les bâtiments des postes et de la marine, il y aurait lieu de prévoir annuellement un montant de 75 millions, si nous voulons mettre ces bâtiments en ordre dans un délai suffisamment court.

Conclusion.

Nombre de bâtiments de l'Etat indispensables sont en construction depuis des années et doivent être achevés d'urgence.

Au lieu de réduire les crédits, il conviendrait de les majorer. En effet, les pertes ne sont pas seulement d'ordre matériel, consistant, par exemple, en intérêts perdus, en dépenses de loyers ou de gestion supplémentaires, mais des bâtiments insuffisants nuisent au bon fonctionnement des administrations, à une adaptation convenable de nos institutions scientifiques et culturelles et, parfois, les bureaux sont insuffisants au point de vue hygiénique.

Si nous voulons voir achever d'ici trois ans les quelque trente grands complexes en construction, il faudra prévoir à cet effet environ 650 millions par an.

Si nous ajoutons à ce chiffre 100 millions pour les bâtiments de la gendarmerie, 75 millions pour les bâtiments des postes, 50 millions pour les bâtiments des contributions, 15 millions pour les bâtiments de la douane, les sommes nécessaires pour quelques nouveaux complexes administratifs et quelques nouveaux bâtiments de nos universités de l'Etat et écoles techniques, on arrive à plus de 1 milliard par an.

Si des crédits de cette importance ne peuvent être accordés pour les bâtiments, on devra presque inmanquablement renoncer à l'ouverture de nouveaux chantiers et consacrer les crédits disponibles à l'achèvement des bâtiments en construction.

Le budget a été approuvé par 8 voix contre 6.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
O. VAN DEN STORME.

Le Président,
Ch. VAN BELLE.

BIJLAGE

VRAGEN GESTELD AAN DE MINISTER.

ANTWOORDEN VAN DE MINISTER.

VRAAG N° 1.

Zijn de half-bestendige bruggen, in Limburg opgericht, esthetisch te verantwoorden?

ANTWOORD.

De halfbestendige bruggen in Limburg zijn, zoals trouwens de halfbestendige bruggen in 't algemeen, noodoplossingen waartoe het Bestuur van Bruggen en Wegen zijn toevlucht heeft moeten nemen, doorgaans bij gemis aan de nodige kredieten om dadelijk de definitieve bruggen te kunnen bouwen.

Daaruit volgt dat de halfbestendige bruggen economische bruggen moeten zijn, met dien verstande dat ze lang genoeg in gebruik moeten kunnen gehouden worden om geheel gedelgd te zijn zonder hoge onderhoudskosten te vergen.

Met het doel de uitgave van die bruggen zo klein mogelijk te maken is men er toe geleid tussensteunen te voorzien die de vaarwijdte in zekere mate verminderen en, alhoewel aannemelijk voor de scheepvaart, toch een vertraging veroorzaken voor de toekomstige snelle scheepvaart. De aanwezigheid van die pijlers is niet van aard om noodzakelijkerwijze aan het esthetisch uitzicht van het kunstwerk afbreuk te doen.

Het spreekt van zelf dat voor zulke bruggen de uitgave voor het versieren ervan zo laag mogelijk gehouden wordt, maar in de bevoegde kringen der bouwkundigen is veelal de stelregel aangenomen dat een kunstwerk mooi is wanneer het rationeel op functioneel gebied ontworpen is.

VRAAG N° 2.

Artikel 20/2. — Waarom wordt aan de Algemene Directie der Waterwegen een studie opgedragen van stedenbouw?

ANTWOORD.

Het is niet aan het Bestuur der Waterwegen dat de opdracht, voorzien bij het besluit van de Regent van 23 November 1949, werd toevertrouwd, doch aan de Dienst der Scheepvaart, een openbare instelling, bij het Ministerie van Openbare Werken opgericht krachtens de wet van 13 Augustus 1928.

ANNEXE

QUESTIONS POSÉES AU MINISTRE.

RÉPONSES DU MINISTRE.

QUESTION N° 1.

Les ponts semi-permanents construits dans le Limbourg peuvent-ils se justifier du point de vue esthétique?

RÉPONSE.

Les ponts semi-permanents du Limbourg, comme d'ailleurs les ponts semi-permanents en général, constituent des solutions de fortune auxquelles l'Administration des Ponts et Chaussées a dû avoir recours, généralement par suite du manque des crédits nécessaires pour construire immédiatement des ponts définitifs.

Il s'ensuit que les ponts semi-permanents doivent être des ponts économiques, étant entendu qu'ils doivent pouvoir être maintenus assez longtemps en service pour être complètement amortis, sans exiger des frais élevés d'entretien.

En vue de réduire la dépense relative à ces ponts au strict minimum possible, on a été amené à prévoir des piles intermédiaires qui rétrécissent en une certaine mesure l'espace réservé au passage des bateaux, et tout en étant acceptables pour la navigation, constituent cependant un ralentissement pour la navigation rapide de l'avenir. La présence de ces piles n'est pas de nature à porter nécessairement atteinte à l'aspect esthétique de l'ouvrage d'art.

Il tombe sous le sens que, pour des ponts de ce genre, les dépenses résultant de leur ornementation sont tenues aussi bas que possible, mais les milieux compétents d'architectes admettent en général le principe qu'un ouvrage d'art est beau lorsqu'il est conçu rationnellement dans le domaine fonctionnel.

QUESTION N° 2.

Article 20/2. — Pourquoi la Direction générale des voies hydrauliques se voit-elle chargée d'une étude urbanistique?

RÉPONSE.

Ce n'est pas à l'Administration des voies hydrauliques qu'est confiée la mission prévue par l'arrêté du Régent du 23 novembre 1949, mais à l'Office de la navigation, organisme public créé au sein du Ministère des Travaux Publics, par la loi du 13 août 1928.

De opdracht waarvan sprake werd toevertrouwd aan de Dienst der Scheepvaart, omdat dat organisme, krachtens de wet waarbij het opgericht is, niet alleen werd belast met de exploitatie der waterwegen tussen Luik en Antwerpen, maar ook met het beheer der domaniale terreinen gelegen langs die waterwegen. Het is krachtens die wettelijke bevoegdheden dat het logisch werd geoordeeld aan de Dienst der Scheepvaart de studie toe te vertrouwen van de aanleg der terreinen gelegen langs het Albertkanaal en de beneden-Maas.

Het besluit van de Regent, waarbij die opdracht wordt geregeld, werd genomen bij toepassing van artikel 4, paragraaf j, van de wet van 13 Augustus 1928, houdende oprichting van de Dienst der Scheepvaart.

VRAAG N° 3.

Nieuwe diensten : Wij vernamen van de h. Minister met genoegen dat het technisch onderzoek van materialen, werken, enz., voortaan door een speciaal bevoegd en degelijk uitgeruste dienst zou geschieden. Naar het schijnt zou er ook een speciale dienst worden ingericht voor de verkeersstudie. Deze dienst is zeer noodzakelijk : 1° om verdere verkeersstellingen te doen; 2° oplossingen te vinden voor : parkeren, stationneren, de bepaling van wegen van werkelijk groot verkeer, de toepassing van het verkeersreglement voor maximum veiligheid voor iedereen, enz. Komt die dienst tot stand ?

ANTWOORD.

De oprichting van drie nieuwe diensten bij het Bestuur der Wegen wordt in overweging genomen. Het betreft namelijk :

- een dienst van het wegvervoer,
- een dienst van wegencontrôle en -keuring en
- een dienst voor de herclassificatie der wegen.

De desbetreffende voorstellen worden door de bevoegde instanties onderzocht.

VRAAG N° 4.

Régies bestaan in vijf provinciën. Welk resultaat geven deze régies ten overstaan van 1° degelijkheid van het werk; 2° aantal kantonniërs en helpers; 3° besparingen op akkoord-onderhoud ? Is er spraak van deze régies ook in te richten in andere provincies, en uitgerust met modern materieel ?

ANTWOORD.

1° Régies. — Ze bestaan in al de provincies en niet enkel in vijf.

Die van de provincies Henegouwen, Oost-Vlaanderen en Antwerpen zijn evenwel niet zeer uitgebreid (respectievelijk 5, 10, en 16 werklieden).

La mission dont il s'agit en l'espèce a été confiée à l'Office de la navigation parce que cet organisme, en vertu de la loi qui l'a créé, a été chargé non seulement de l'exploitation des voies navigables entre Liège et Anvers, mais aussi de l'administration des terrains domaniaux situés en bordure de ces mêmes voies navigables. En vertu de ces attributions légales, il a été jugé opportun de confier à l'Office de la navigation l'étude de l'aménagement des terrains situés en bordure du canal Albert et de la Meuse inférieure.

L'arrêté du Régent réglant cette mission a été pris en application de l'article 4, paragraphe j, de la loi du 13 août 1928, créant l'Office de la navigation.

QUESTION N° 3.

Services nouveaux : C'est avec satisfaction que nous avons appris de M. le Ministre que l'examen technique des matériaux, des travaux, etc. sera effectué à l'avenir par un service qualifié et équipé à cet effet. Il serait question également de la création d'un service spécialisé pour l'étude du trafic. Ce service est indispensable : 1° pour effectuer de nouveaux recensements de la circulation; 2° pour trouver des solutions en ce qui concerne le parquage, le stationnement, la détermination des voies effectivement de grande communication, l'application du règlement sur la circulation pour la plus grande sécurité de tous, etc. Ce service sera-t-il réellement organisé ?

RÉPONSE.

La création de trois nouveaux services attachés à l'Administration des Routes est envisagée. Il s'agit notamment de :

- un service du trafic routier;
- un service de contrôle et essais routiers;
- un service pour le reclassement de la voirie.

Les propositions qui s'y rapportent sont examinées par les instances compétentes.

QUESTION N° 4.

Régies : Des régies existent dans cinq provinces. Quels sont les résultats obtenus par ces régies au point de vue de : 1° la qualité de travail; 2° le nombre des cantonniers et de leurs aides; 3° les économies réalisées sur les travaux d'entretien à forfait ? La création de ces régies, équipées de matériel moderne, est-elle envisagée dans d'autres provinces ?

RÉPONSE.

1° Régies. — Elles existent dans toutes les provinces, et non pas seulement dans cinq.

Celles des provinces du Hainaut, de la Flandre orientale et d'Anvers ne sont cependant pas très importantes (elles comprennent respectivement 5,

De omvangrijkste is die van Brabant, die, samen met de Dienst der Bepantingen, 236 werklieden in dienst heeft. Totaal effectief van de régies der negen provincies : 828, of gemiddeld 92 werklieden per provincie.

Resultaten die in de régies werden bekomen uit de hierna vermelde vier oogpunten :

1. — Gepastheid van het werk. De régies voeren werken uit die hun met gunstige uitslag kunnen toevertrouwd worden (kleine plaatselijke onderhoudswerken, grondwerken, transport van materialen voor hun eigen werken of voor de kantonniërs, onderhoud van de signalisatie, enz.) Drie ervan voeren 's Zomers bestrijdingswerken uit. Deze werken zullen door de régies uitgevoerd worden zolang als bij gelijke kwaliteit de kostprijs ervan lager is dan wanneer ze aan een private aannemer worden toevertrouwd. Voor het overige komen de régies tussenbeide voor wat in verband met dezelfde werken dringend moet worden uitgevoerd en voor wat in een bestek onmogelijk kan worden beschreven.

2. — Aantal kantonniërs en helpers van de kantonniërs.

Er zijn 534 kantons, maar dit getal zal geleidelijk tot 527 worden teruggebracht en zal moeten worden verhoogd met de kantons welke zullen nodig zijn voor de in gebruik gestelde nieuwe wegen. Er zijn thans 534 kantonniërs of waarnemende kantonniërs. Hun helpers (adjuncten van de kantonniërs genoemd) zijn ten getale van 1253. In dit laatste getal zijn niet begrepen de eigenlijke regiewerken, waarvan het effectief 828 bedraagt. Totaal : $1.253 + 828 = 2.081$. Maar men streeft naar een vermindering van dit aantal tot 2.030, te weten datgene dat door het ministerieel besluit van 11 Mei 1951 is vastgesteld.

3. — Bezuiniging die door gebruik van de régies wordt verwezenlijkt in vergelijking met de onderhoudsaannemingen. Aan het gebruik van de régies is een financieel voordeel verbonden; in de dringende gevallen zou de uitgestrektheid van de te herstellen delen vergroten als gevolg van de vertraging die door de aanbesteding zou worden veroorzaakt; bovendien zouden de aannemers, aangezien zij hun kosten niet nauwkeurig kunnen bepalen, onaanvaardbaar hoge prijsofferten indienen om zich tegen de risico's te vrijwaren. Trouwens, zoals hierboven gezegd, zijn er gevallen waarin het niet mogelijk is het werk nauwkeurig te beschrijven, omdat er zoveel verscheidenheid in het werk te herstellen is.

4. — Er is geen spraak van, grote veranderingen te brengen in de régies, ze uit te breiden of ze systematisch uit te rusten met een modern materieel. Hierop zijn er echter uitzonderingen; aldus heeft het Bestuur een verrijdbare motorkraan aangekocht voor het lossen van met split geladen wagons voor bestrijdingswerken in Namen, en een machinale grasperkscheerder voor de regie van Brabant.

10 et 16 ouvriers). La plus importante est celle du Brabant, qui, avec le service des plantations, occupe 236 ouvriers. Effectif total des régies pour les neuf provinces : 828 unités ou en moyenne 92 ouvriers par province.

Résultats obtenus par les régies au quadruple point de vue :

1. — de la qualité du travail. Les régies exécutent des travaux dont elles s'acquittent avec succès (menus travaux d'entretien local, travaux de terrassement, transport de matériaux pour les travaux en régie ou pour les cantonniers, entretien de la signalisation, etc.). Trois d'entre-elles effectuent des travaux d'enduisage pendant la période d'été. Ces travaux seront exécutés par les régies aussi longtemps, qu'à qualité égale, leur prix de revient est inférieur à celui qui serait demandé par un entrepreneur privé. D'autre part, les régies interviennent pour tous les travaux accessoires mais urgents qu'il n'est pas possible de détailler dans le devis.

2. — Du nombre de cantonniers et d'aides.

Il y a 534 cantons, mais ce nombre sera progressivement réduit à 527 et devra être augmenté des cantons nécessaires pour les routes nouvellement ouvertes au trafic. Il y a actuellement 534 cantonniers ou cantonniers intérimaires. Leurs aides (appelés adjoints des cantonniers) sont au nombre de 1253. Ce dernier chiffre comprend les travaux de régie proprement dits, dont l'effectif s'élève à 828 unités. Total : $1.253 + 828 = 2.081$. Mais on tend à réduire ce nombre à 2.030, c'est-à-dire au nombre fixé par l'arrêté ministériel du 11 mai 1951.

3. — De l'économie réalisée par l'utilisation des régies comparativement aux entreprises d'entretien. Un avantage financier est attaché à l'utilisation des régies : dans les cas urgents, l'étendue des parties à réparer s'accroîtrait par suite du retard qui résulterait de l'adjudication; en outre, les entrepreneurs, se trouvant dans l'impossibilité d'évaluer exactement leurs frais, présenteraient des offres de prix inacceptables pour se garantir contre les risques. D'ailleurs, comme il a été dit plus haut, il n'est pas possible dans certains cas, de décrire exactement le travail, à cause de la diversité des réparations à effectuer.

4. — Il n'est pas question d'apporter des modifications profondes aux régies, de les développer ou de les équiper systématiquement d'un matériel moderne. Il est toutefois des exceptions à cette règle. Ainsi l'Administration a acheté une grue motorisée mobile pour le déchargement de wagons chargés de pierraille de basalte pour les travaux d'enduisage à Namur, et une tondeuse de gazon mécanique pour la régie du Brabant.

VRAAG N° 5.

Een lid vraagt dat de verlichting verder zou doorgedreven worden op de grote rijksbanen met druk verkeer.

Het lid is verwonderd te zien dat er tussen de twee banen van sommige wegen (autowegen?) dwarslopende hagen staan. Die hagen zouden in de lengte dienen aangebracht.

ANTWOORD.

a) De verlichting van de wegen is wenselijk en is te verantwoorden wanneer het verkeer 's nachts 200 rijtuigen per uur bedraagt. Het is evenwel tot dusverre niet mogelijk geweest de weg Brussel-Antwerpen ononderbroken te verlichten, want het scheen verkieslijk de beschikbare kredieten te gebruiken voor de modernisering van de onderbouw van de weg.

b) De laagstammige plantsoenen op de middenpanden van de wegen met dubbele rijweg schakelen het gevaar uit van verbinding door de lichten van uit omgekeerde richting komende voertuigen. Die uitslag wordt bereikt door ononderbroken beplantingen in de lengte of door dwarslopende beplantingen met behoorlijke tussenruimten. Het Bestuur der Wegen doet thans een proefneming om beide systemen te vergelijken.

VRAAG N° 6.

Op 23 Juli 1950 werd begonnen met het beleggen van de baan Antwerpen-Gent (Baanvak Zeveneken-Lokeren). Dit werk zal dit jaar waarschijnlijk nog niet beëindigd zijn. De onaanvaardbare vertraging van dit werk op deze weg van groot verkeer, zal bijzonder hinderlijk zijn tijdens de komende zomer. Kan hier niets gedaan worden?

ANTWOORD.

Deze werken ondergingen inderdaad een geweldige vertraging in de wintermaanden door het feit dat het asfaltbetonwerk niet bij regen of bij vorst kan uitgevoerd worden, anderzijds was het niet aangewezen grotere weggedeelten op te breken om de fundering aan te leggen. Dit zou nog meer hinder voor het verkeer hebben teweeggebracht.

Nu de weergesteltenis gunstig is werd de aannemer aangezet de werken met de nodige spoed door te drijven om zo snel mogelijk alle hinder voor het verkeer uit de weg te ruimen.

Het Bestuur heeft herhaaldelijk en bijzonder in de laatste weken stappen gedaan om de uitvoering van de werken te bespoedigen. Het Bestuur is vast besloten de reglementaire strafmaatregelen te treffen zo de aannemer niet genoeg goede wil toont.

QUESTION N° 5.

Un membre insiste sur l'éclairage plus poussé sur les grand'routes d'Etat avec gros trafic.

Il s'étonne de voir entre les deux voies de certaines routes (autostrades?) des haies transversales. Elles devraient être longitudinales.

RÉPONSE.

a) L'éclairage des routes est souhaitable et se justifie quand le trafic nocturne atteint 200 véhicules à l'heure. Toutefois, il n'a été possible, jusqu'à présent, que de réaliser l'éclairage continu de la route Bruxelles-Anvers, car il a paru préférable d'affecter les crédits disponibles à la modernisation de l'assiette de la route.

b) Les plantations basses dans les terre-pleins centraux des routes à double chaussée éliminent les risques d'éblouissement par les phares des voitures venant en sens inverse. Cet effet est obtenu par une plantation longitudinale continue ou par des plantations transversales convenablement espacées. L'Administration des Routes fait actuellement l'essai comparatif des deux systèmes.

QUESTION N° 6.

Le 23 juillet 1950 ont été entamés des travaux de revêtement de la route Anvers-Gand (section Zeveneken-Lokeren). Ces travaux ne seront probablement pas achevés cette année-ci. Le retard inadmissible que subit ce travail sur cette route de grande communication sera surtout fâcheux au cours de la prochaine saison d'été. N'y a-t-il pas moyen d'intervenir?

RÉPONSE.

Les travaux en question ont subi en effet un retard considérable dans le courant des mois d'hiver par le fait que le travail du béton asphaltique ne peut être exécuté par temps de pluie ou de gel; d'autre part, il n'était pas indiqué de démonter le pavage de sections plus étendues en vue de la construction de la fondation de la route. Il en serait résulté encore plus d'entraves à la circulation.

Maintenant que les conditions atmosphériques sont devenues favorables, l'entrepreneur a été invité à pousser les travaux avec la célérité requise en vue de supprimer aussitôt que possible toutes les entraves à la circulation.

A diverses reprises, et surtout ces dernières semaines, l'Administration a fait des démarches pour activer l'exécution des travaux. L'Administration est fermement décidée à prendre les mesures disciplinaires réglementaires si l'entrepreneur ne fait pas suffisamment preuve de bonne volonté.

VRAAG N^o 7.

Trams en buurttrams op de wegen : Welke zijn de rechten en plichten der trammaatschappijen betreffende : 1^o onderhoud ; 2^o vernieuwing wegdek ; 3^o aanvangsdatum onderhoudswerken wanneer de weg beschadigd is ; 4^o keuze van plaats der riggels 5^o wanneer de weg te smal is voor verkeer, wie beslist dan dat tram of buurttram wordt verlegd ; 6^o is er nog spraak van in ons land niet renderende stoomtrams te moderniseren (electrificatie) op de weg zelf die nu reeds te smal is voor het wegverkeer, of worden, bij modernisering, de sporen altijd buiten de weg gelegd ?

ANTWOORD.

Rechten en plichten van de Stadstrammaatschappijen en van de N.M.V.B.

Deze rechten en plichten zijn omschreven in de respectievelijke bestekken, die verschillen op een zeker aantal punten. Hierna volgt een samenvatting van de gemeenschappelijke bepalingen :

1. *Het onderhoud.*

Luidens de bestekken moeten de concessiehouders de spoorbanen en hun aanhorigheden alsmede de stroken van de keibestrating of van de steenslagverharding (tussen de rails, tussen de spoorbanen, stroken aan de buitenkant van de spoorbanen over een breedte die schommelt van 60 centimeter tot 1 meter) onderhouden op zulke wijze dat het verkeer steeds gemakkelijk en zonder gevaar kan geschieden.

Om na te gaan of de door de concessiehouder te onderhouden stroken zich in een bevredigende staat bevinden, moet men zich baseren op de bepalingen van de bestekken betreffende het onderhoud van de rijwegen waarop de rails zijn gelegd ; bij gebreke hiervan, zal men zich laten leiden door de bestekken betreffende gelijkaardige rijwegen.

Wat de herstellingen betreft, vallen de kleine alsmede de grote herstellingen, behoudens andersluidende overeenkomst, ten laste van de concessiehouder. Maar over het algemeen zijn in de verschillende bestekken een zeker aantal mogelijke gevallen voorzien waarin de uitgave gedeeltelijk door de openbare besturen en gedeeltelijk door de concessiehouder wordt gedragen.

2. *Vernieuwen van de verhardingen.*

Telkens als de Staat de verharding van één van zijn wegen vernieuwt, neemt hij de volledige uitgave, die betreffende de strook met de sporen inbegrepen, te zijnen laste.

QUESTION N^o 7.

Tramways et chemins de fer vicinaux circulant sur les routes : Quels sont les droits et les devoirs des sociétés de tramways et de chemins de fer vicinaux concernant : 1^o l'entretien ; 2^o le renouvellement du revêtement de la route ; 3^o la date de commencement des travaux d'entretien lorsque la route est endommagée ; 4^o le choix de l'emplacement des rails ; 5^o lorsque la route est trop étroite pour la circulation, qui décide que le tram ou le chemin de fer vicinal doit être déplacé ? 5^o est-il encore question dans notre pays de moderniser (électrification) les trams à vapeur non rentables sur la route même, qui est dès maintenant trop étroite pour le trafic routier ou bien les rails sont-ils toujours placés en dehors de la chaussée en cas de modernisation ?

RÉPONSE.

Droits et devoirs des sociétés de tramways urbains et de la S.N.C.V.

Ces droits et devoirs sont définis dans les cahiers des charges respectifs, qui diffèrent sur un certain nombre de points. Nous donnons ci-dessous leurs dispositions communes :

1^o *L'entretien.*

Aux termes des cahiers des charges, les concessionnaires doivent entretenir les voies ferrées et leurs dépendances, ainsi que les bandes pavées et empierrées (entre les rails, entre les voies ferrées, bandes à l'extérieur des voies ferrées sur une largeur variant de 60 centimètres à 1 mètre), de façon à assurer une circulation facile et sans dangers.

Pour vérifier si les bandes à entretenir par les concessionnaires se trouvent dans un état satisfaisant, il faut se baser sur les dispositions des cahiers des charges relatives à l'entretien des chaussées sur lesquelles les rails sont posés ; à défaut de ces dispositions, il faut s'inspirer des cahiers des charges relatifs aux chaussées similaires.

Quant aux réparations, les menus et les gros travaux de réparation sont à charge du concessionnaire, sauf disposition contraire. Mais en général, les divers cahiers des charges prévoient un certain nombre de cas possibles, dans lesquels la dépense est supportée en partie par les administrations publiques et en partie par le concessionnaire.

2. *Renouvellement des revêtements.*

Chaque fois que l'Etat procède au renouvellement du revêtement d'une de ses routes, il prend à sa charge la dépense globale, y compris celle relative à la bande ferrée.

3. *Datum van de aanvang der werken wanneer de rijweg beschadigd is.*

Bij gebreke van onderhoud, bij nalatigheid of vertraging, zal de Minister van ambtswege de nodige herstellingen kunnen doen uitvoeren op kosten van de concessiehouder, na deze in gebreke te hebben gesteld.

Er wordt getwist over de vraag, of dit recht behoort tot de attributen van de Minister van Openbare Werken ofwel tot die van de Minister van Verkeerswezen, die de beslissingsbevoegdheid opeist voor al de zaken die op het vervoer per rail betrekking hebben.

4. *Keuze van de plaats der rails op of buiten de rijweg.*

De Minister van Openbare Werken geeft een advies dat volgens de door het Ministerie van Verkeerswezen verdedigde zienswijze slechts geldt als een raadgeving. Het Departement van Openbare Werken kan zich bij dit standpunt niet neerleggen, gelet op de bewoordingen van het koninklijk besluit van 16 December 1894.

5. *Wie beslist over het verleggen van de spoorbaan wanneer de weg te smal is ?*

Zelfde antwoord als voor n^o 4; het Departement van Verkeerswezen is van oordeel dat de Minister van Verkeerswezen beslist in laatste instantie. Het Departement van Openbare Werken betaalt het grootste deel van de uitgave.

6. *Problemen die rijzen ingevolge de electrificatie van de buurtspoorwegen.*

Het Departement van Openbare Werken streeft er naar, de sporen uit de weg te verwijderen; het dringt er bij de Minister van Verkeerswezen op aan, ter gelegenheid van het moderniseren van een spoorlijn, de spoorbaan buiten de rijweg te verleggen, waarbij het dan in de uitgaven bijdraagt.

N. B. — Al deze kwesties worden over het algemeen fel betwist en er kan onmogelijk een bevreemdend antwoord worden op gegeven in een korte samenvatting.

VRAAG N^o 8.

A. — Door de Commissie voor erkenning van de aannemers worden nog steeds aannemers geweigerd omdat zij zelf een tijd lang hun burgerrechten verloren, of omdat zij familieleden hebben die straffen van incivisme opliepen. Is het niet mogelijk, dat de Commissie aan al dezen die hun burgerrechten hebben, en die de nodige financiële technische waarborgen geven, een gelijke kans zou bieden, ten einde de zakelijke concurrentie, en dus de belangen van de Staat, te bevorderen ?

3. *Date de commencement des travaux en cas d'endommagement de la chaussée.*

A défaut d'entretien, en cas de négligence ou de retard, le Ministre pourra faire effectuer d'office les réparations nécessaires, aux frais du concessionnaire, après mise en demeure de celui-ci.

La question de savoir si ce droit appartient aux attributions du Ministre des Travaux Publics ou à celles du Ministre des Communications, qui revendique le droit de décision pour toutes les affaires concernant le transport par voie ferrée, fait l'objet de controverses.

4. *Choix de l'emplacement des rails sur la chaussée ou en dehors de celle-ci.*

Le Ministre des Travaux Publics émet un avis, qui d'après le point de vue du Ministère des Communications, n'est donné qu'à titre consultatif. Le Département des Travaux Publics ne peut se rallier à cette opinion, étant donné les termes de l'arrêté royal du 16 décembre 1894.

5. *Qui doit décider du déplacement des voies ferrées lorsque la route est trop étroite ?*

Même réponse que pour le n^o 4; le Département des Communications estime que c'est le Ministre des Communications qui doit décider en dernier ressort. Le Département des Travaux Publics paie la majeure partie de la dépense.

6. *Problèmes qui se posent à l'occasion de l'électrification des chemins de fer vicinaux.*

Le Département des Travaux Publics s'efforce de faire enlever les voies ferrées de la route; il insiste auprès du Ministre des Communications, à l'occasion de la modernisation d'une voie ferrée, pour faire déplacer les rails en dehors de la chaussée et il intervient alors dans les dépenses.

N. B. — Toutes ces questions sont en général fort controversées et il n'est pas possible de donner une réponse satisfaisante dans un court résumé.

QUESTION N^o 8.

A. — La Commission d'agrément des entrepreneurs refuse en ce moment d'agréer les entrepreneurs qui ont perdu pendant un certain temps leurs droits civils ou parce que des membres de leur famille ont encouru des peines pour faits d'incivisme. N'est-il pas possible à cette Commission de donner une chance égale à tous ceux qui jouissent de leurs droits civils et qui peuvent donner les garanties financières et techniques indispensables, afin de favoriser la concurrence et de sauvegarder ainsi les intérêts de l'Etat ?

B. — Op het Ministerie van Openbare Werken bestaat een ministerieel rondschrĳven, waarbij het aan aannemers die een veroordeling voor incivisme opliepen, verboden wordt op de werken te komen, zelfs als bediende of ondergeschikte; ook diegenen die inmiddels hun burgerrechten terugkregen wordt de toegang ontzegd. Vindt de Minister van Openbare Werken niet dat dit verhinderen van arbeiden zou dienen op te houden ?

ANTWOORD.

A. Krachtens artikel 1 van de besluitwet van 3 Februari 1947, betreffende de erkenning der aannemers, mag de uitvoering van werken door de Staat aangeboden, gefinancierd of gesubsidieerd, o.m. slechts toevertrouwd worden aan aannemers die niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een veroordeling wegens misdrijf of overtreding tegen de buitenlandse veiligheid van de Staat.

B. Krachtens artikel 3 van de omzendbrief n° 561-26 van 25 Februari 1950 is « het toewĳzen aan een aannemer van voor rekening van de Staat gefinancierde of gesubsidieerde werken afhankelijk gesteld van de uitdrukkelijke voorwaarde, dat het aan elke, wegens om het even welke reden uitgesloten aannemer formeel verboden is, op enige wijze aan de uitvoering, de leiding van of het toezicht over de aanneming mede te werken, op straf van verbreking van het contract en heraanbesteding van het werk op kosten van de aannemer ».

Er dient opgemerkt dat voormelde bepalingen van toepassing zijn niet alleen op degenen die wegens burgerontrouw werden uitgesloten, *maar op al de aannemers die om een welkdanige reden uitgesloten werden.*

VRAAG N° 9.

Artikel 25 betreft de technische studies in samenwerking met « Via Perfecta ». Staat dit in verhand met de nieuwe dienst die zal opgericht worden tot technisch onderzoek van materialen, werken, enz. ?

ANTWOORD.

De technische studies, die het Bestuur der Wegen aangaan, kunnen niet alle door dit Bestuur alleen worden gemaakt.

De systematische opneming van de profielen der wegen door middel van Viagrafen, bij voorbeeld, wordt uitgevoerd door het Bestuur, dat er conclusies zal uit trekken en op grond van deze conclusies voorschriften zal opstellen; in dit geval is de medewerking van personen buiten het Bestuur niet vereist.

Maar het opstellen van normen betreffende de stukgrootten van steenslag en de korrelsamenstelling van teermacadams heeft een rechtstreeks belang voor een groot aantal niet tot het Bestuur behorende personen zoals de fabrikanten van steen-

B. — Il existe au Ministère des Travaux Publics une circulaire ministérielle interdisant aux entrepreneurs qui ont encouru une condamnation pour incivisme, de se présenter dans les chantiers, même en qualité d'employé ou de subordonné; l'accès des travaux est même interdit à ceux qui ont recouvré leurs droits civils. M. le Ministre des Travaux Publics n'estime-t-il pas qu'il est temps de lever cette interdiction de travailler ?

RÉPONSE.

A. En vertu de l'article premier de l'arrêté-loi du 3 février 1947, organisant l'agrégation des entrepreneurs, l'exécution de travaux offerts par l'Etat ou financés ou subsideés par lui, ne peut, entre autres, être confiés qu'à des entrepreneurs n'ayant pas fait l'objet d'une condamnation pour crime ou délit contre la sécurité extérieure de l'Etat.

B. En vertu de l'article 3 de la circulaire n° 561-26 du 25 février 1950 « l'adjudication de travaux pour compte de l'Etat ou financés ou subsideés par lui à un entrepreneur est subordonnée à la condition expresse qu'il soit interdit formellement à tout entrepreneur, exclu pour quelque motif que ce soit, de participer en aucune manière à l'exécution, à la direction et à la surveillance de l'entreprise, sous peine de résolution du contrat et de remise en adjudication du travail aux frais de l'adjudicataire. »

Il y a lieu de remarquer que les dispositions qui précèdent s'appliquent non seulement aux entrepreneurs exclus pour cause d'incivisme, *mais à tous les entrepreneurs exclus pour quelque motif que ce soit.*

QUESTION N° 9.

L'article 25 concerne les études techniques en collaboration avec l'association « Via Perfecta ». Existe-t-il une relation avec le service nouveau qui sera institué pour le contrôle technique des matériaux, des travaux, etc. ?

RÉPONSE.

Toutes études techniques qui concernent l'Administration des Routes, ne peuvent être effectuées par cette Administration seule.

Le relevé systématique des profils des routes au moyen de Viagrafes, par exemple, est exécuté par l'Administration, qui en dégagera les conclusions et qui rédigera des instructions sur la base de ces conclusions; dans ce cas, la collaboration de personnes étrangères à l'Administration n'est pas requise.

Mais la rédaction de normes concernant la grosseur des éléments de pierrailles et la composition granulométrique des tarmacs a une importance directe pour un grand nombre de personnes n'appartenant pas à l'Administration, tels les fabricants

slag en de teerdistillateurs. In dit tweede voorbeeld van een activiteit die het Bestuur der Wegen aangaat, is het dus logisch dat de verschillende personen of bedrijven die bij een normalisatie van afmetingen betrokken zijn, in verband met de aan het gesteld probleem te geven oplossing geraadpleegd worden. Welnu, de rol van Via Perfecta is juist de bij diverse problemen betrokken personen te verenigen in verschillende technische commissies, in navolging van wat de « Highway Research Board » in de V.S.A. doet.

De activiteit van een « Technische Studie- en Contrôledienst » zou dus die van Via Perfecta aanvullen in die zin, dat hij door het uitvoeren van controlewerk dat niet op Via Perfecta rust, praktisch navorsingen en studies zou kunnen verrichten die Lelangwekkend zijn voor de technische commissies van Via Perfecta. Deze Technische Studie- en Contrôledienst zou in zekere zin het werktuig vormen waarover het Bestuur der Wegen zou beschikken om voor de door de weg gestelde technische problemen een oplossing te zoeken op zelfstandige wijze en tevens in samenwerking met Via Perfecta, al naar de aard van de gestelde problemen.

Het is dus logisch, aan Via Perfecta, een toelage te verlenen.

VRAAG N° 10.

Wegcode. — Het nieuw herzien reglement zou verschijnen in April 1951. Is het reglement op de verkeerspolitie klaar? Welke schikkingen worden er genomen voor het reglementeren van: 1° prioriteit op kruispunten; 2° prioriteit van rechts; 3° stationneren op het rijvak, enz.? Welke zijn de andere wijzigingen met vroeger?

ANTWOORD.

Het nieuw verkeersreglement is op dit ogenblik nog in studie.

Aangaande de verkeersvoorrang aan de kruispunten zal het principe der prioriteit van rechts ten grondslag liggen van de nieuwe regeling. Op dit principe zal uitzondering worden gemaakt in drie gevallen, namelijk voor de wegen met méér dan één rijweg, voor de wegen met minstens één spoorlijn en voor de wegen die aan het kruispunt van een speciaal verkeersteken zijn voorzien. Deze laatste drie soorten wegen zullen aan de kruispunten, ten opzichte van alle andere wegen als hoofdwegen worden beschouwd.

Het vraagstuk van het stationneren op de rijweg werd in zijn geheel nog niet definitief onderzocht.

Het is niet mogelijk tot in de bijzonderheden een vergelijking te maken tussen het thans bestaande algemeen verkeersreglement en de nieuwe bepalingen die van kracht zullen worden.

De Permanente Commissie van Advies inzake Wegverkeer heeft er zich niet toe beperkt enkele

de pierraille en les distillateurs de goudron. Dans ce deuxième exemple d'une activité qui concerne l'Administration, il est donc logique que différentes personnes ou entreprises intéressées à la normalisation des dimensions soient consultées au sujet de la solution à donner au problème posé. Or, le rôle de « Via Perfecta » est précisément de réunir dans différentes commissions techniques les personnes intéressées à divers problèmes, à l'instar de ce que fait aux Etats-Unis d'Amérique le « Highway Research Board ».

L'activité d'un « Service technique d'études et de contrôle » compléterait donc celle de « Via Perfecta » dans ce sens que, pour l'exécution des travaux de contrôle qui n'incombent pas à « Via Perfecta », il pourrait effectuer des investigations et des études pratiques qui revêtent un certain intérêt pour les commissions techniques de « Via Perfecta ». Ce Service technique d'études et de contrôle constituerait en un certain sens l'instrument dont disposerait l'Administration des Routes pour rechercher une solution aux problèmes techniques que fait surgir la route, soit d'une façon autonome, soit en collaboration avec « Via Perfecta » d'après la nature des problèmes posés.

Il est donc logique d'accorder une subvention à « Via Perfecta ».

QUESTION N° 10.

Code de la route. — Le règlement nouvellement revu serait publié au mois d'avril 1951. Le règlement sur la police du roulage est-il au point? Quelles sont les dispositions prises pour la réglementation de: 1° la priorité aux carrefours; 2° la priorité de droite; 3° le stationnement sur la chaussée, etc. Quelles sont les autres modifications?

RÉPONSE.

Le nouveau règlement sur la circulation est encore à l'étude.

En ce qui concerne la priorité de passage aux carrefours, le principe de la priorité de droite sera à la base de la nouvelle réglementation. Trois exceptions sont prévues à cette règle générale, à savoir pour les routes à plusieurs chaussées, pour les routes qu'emprunte au moins une voie ferrée et pour les routes pourvues aux carrefours d'un signal particulier. Ces trois dernières catégories de routes seront considérées comme routes principales à l'égard de toutes les autres aux points de croisement.

La question du stationnement sur la chaussée n'a pas encore fait l'objet d'un examen général et définitif.

Il n'est pas possible de faire une comparaison détaillée entre le règlement général sur la circulation en vigueur et les nouvelles dispositions qui seront adoptées.

La Commission permanente de consultation en matière de circulation routière ne s'est pas limitée

der bestaande bepalingen te verbeteren en aan te passen aan de nieuwe toestand, maar heeft het nodig geacht een geheel nieuw tekstontwerp uit te werken, zonder nochtans aan de grondslagen van het bestaand reglement te raken.

Er wordt echter rekening gehouden met de voorschriften van de internationale overeenkomst inzake wegverkeer welke op 29 September 1949 te Genève werd getekend.

VRAAG N^o 11.

Wat wordt er de laatste tijd gedaan voor de opleiding van het publiek in zake kennis van de verkeersreglementen ?

In de eerste plaats moet de wegcode klaar en eenvoudig zijn, met enkele algemene regels.

Wat wordt er voorzien als opleiding : 1^o lessen in de scholen; 2^o filmen voor scholen en ook publiek ? Men zou in iedere kinema elke maand een aantal dagen een film moeten geven van een vijftal minuten, ter opleiding en waarschuwing.

ANTWOORD.

In de laatste maanden werd voor de opvoeding van het publiek inzake verkeersreglementering, een week van het verkeer belegd te Luik en een te Antwerpen. Te dier gelegenheid werden kosteloos brochures uitgedeeld aan de bestuurders van voertuigen en aan de voetgangers. Deze brochures bevatten naast de essentiële verkeersregels ook tekeningen ter verduidelijking van de tekst. Tevens werd een groot aantal aanplakbrieven op de muren aangebracht. Hetzelfde initiatief zal binnenkort genomen worden door de steden Gent en Charleroi.

Door het Departement werden contracten gesloten met verscheidene firma's respectievelijk voor het realiseren van twee filmen over het verkeer en voor het ontwerpen van tekeningen, voor de schoolkinderen. De filmen waarvan hierboven sprake zijn voor het groot publiek zowel als voor de scholen bedoeld.

VRAAG N^o 12.

Wegcode. — Welke wijzigingen aan de wegcode werden reeds definitief aangenomen ?

ANTWOORD.

Het is niet mogelijk de datum te bepalen waarop het nieuw Verkeersreglement zal worden bekendgemaakt. Het is nog steeds in studie bij de Commissie, die haar werkzaamheden eerstdaags zal beëindigen.

à l'amélioration et à la réadaptation d'un certain nombre de dispositions, mais elle a jugé nécessaire d'élaborer un projet entièrement nouveau, sans toutefois toucher aux principes de base du règlement en vigueur.

Cependant, il sera tenu compte des prescriptions de la convention internationale relative à la circulation routière, signée à Genève, le 19 septembre 1949.

QUESTION N^o 11.

Qu'a-t-on fait ces derniers temps pour l'éducation du public en matière de la réglementation de la circulation ?

Tout d'abord, il faut que le Code de la route soit clair et simple, qu'il énonce quelques principes généraux.

Que prévoit-on dans le domaine de l'éducation : 1^o dans les écoles; 2^o de films pour les écoles et pour le public ? Il faudrait pouvoir arriver à ce que chaque cinéma donne chaque mois pendant quelques jours un film d'une durée de cinq minutes environ et destiné à éduquer et à avertir le public.

RÉPONSE.

Au cours de ces derniers mois, dans le cadre de l'éducation du public en matière de police du roulage, une semaine de la circulation a été organisée à Liège et une autre à Anvers. A cette occasion, des brochures ont été distribuées gratuitement aux conducteurs de véhicules et aux piétons. Ces brochures comprennent, outre les règles essentielles de la circulation, des dessins destinés à illustrer les textes. De plus, un grand nombre d'affiches ont été apposées aux murs. La même initiative sera prise bientôt par les villes de Gand et de Charleroi.

Des contrats ont été signés par le département avec plusieurs firmes, d'une part pour la réalisation de deux films sur la circulation et d'autre part pour la confection de dessins à l'intention des enfants des écoles. Les films dont question ci-dessus sont destinés au grand public comme aux écoles.

QUESTION N^o 12.

Code de la Route. — Quelles sont les modifications apportées au Code de la Route qui ont déjà été définitivement adoptées ?

RÉPONSE.

Il n'est pas possible de déterminer la date exacte à laquelle sera publié le nouveau règlement de la circulation. Il est toujours à l'étude auprès de la Commission, qui terminera incessamment ses travaux.

De volgende punten werden definitief vastgelegd :

- 1° de inleidende bepalingen en de definities;
- 2° de algemene regelen betreffende het gebruik van de openbare weg;
- 3° de manoeuvres aan de kruispunten en buiten de kruispunten;
- 4° de kwesties betreffende de inschrijving;
- 5° de technische kwesties betreffende de voertuigen : uitrusting, verlichting, enz.;
- 6° de onderverdeling van de categorieën verkeers-tekens, hun vorm en hun afmetingen;
- 7° de verbods- en gebodstekens;

8° de aanwijzingstekens;

9° de signalisatie van de bouwplaatsen.

Wel te verstaan zijn deze teksten definitief vastgelegd onder voorbehoud van de wijzigingen die er zullen worden in gebracht ingevolge het advies van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State.

VRAAG N° 13.

De signalisatie op de hoogte van het gezicht wordt reeds toegepast op de rijkswegen. De gemeenten echter mogen deze nog niet toepassen. Waarom dit verschil?

Kan de verlichting der grote rijkswegen niet uitgebreid worden?

ANTWOORD.

Het is juist dat het plaatsen van de verkeers-tekens op gezichtshoogte veralgemeend wordt op de rijkswegen, ten minste wat de door het bestuur van Bruggen en Wegen geplaatste tekens betreft.

Er dient evenwel opgemerkt dat een onderscheid moet gemaakt worden eensdeels tussen de politietekens (wier aanduidingen als bevelen gelden) en de aanwijzingstekens anderdeels (die facultatieve aanduidingen geven).

Voor de eerste voorziet het Reglement de hoogte van 2,10 m., waartoe de Staat en de gemeenten gehouden zijn.

Voor de tweede staat het de gemeenten vrij, wanneer zij het gepast achten, de hoogte te volgen toegepast langsheen de rijkswegen.

Deze bezwaren zullen door het nieuw Reglement uit de weg worden geruimd, doordat daarin, benevens de bestaande hoogte van 2,10 m., ook die van 0,90 m. zal voorzien zijn.

VRAAG N° 14.

Signalisatie. — Wanneer wordt de Internationale Overeenkomst van Genève van Augustus 1949 tot normalisatie van de verkeersin en toegepast? Wat werd er in dit opzicht gedaan en wordt er in

Les points suivants ont déjà été fixés définitivement :

- 1° les dispositions introductives et les définitions;
- 2° les règles générales concernant l'usage de la voie publique;
- 3° les manoeuvres aux croisements et en dehors des croisements;
- 4° les questions concernant l'inscription;
- 5° les questions techniques concernant les véhicules : équipement, éclairage, etc.;
- 6° la subdivision des catégories de signaux avertisseurs, leur forme et leurs dimensions;
- 7° les signaux marquant une interdiction ou une obligation;
- 8° les signaux indicateurs;
- 9° la signalisation des chantiers;

Il est bien entendu que ces textes sont fixés définitivement sous réserve des modifications qui y seront apportées à la suite de l'avis de la Section de Législation du Conseil d'Etat.

QUESTION N° 13.

La signalisation à hauteur de la vue est déjà appliquée sur les routes nationales. Mais il est défendu aux communes d'en faire usage. Pourquoi cette discrimination?

N'est-il pas possible d'envisager l'extension de l'éclairage à toutes les grandes routes nationales?

RÉPONSE.

Il est exact que le placement de la signalisation à hauteur de la vue devient généralisé sur les routes de l'Etat, du moins en ce qui concerne les signaux placés par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Il y a lieu, toutefois, de remarquer que l'on doit distinguer en l'occurrence, d'une part, les signaux de police (donnant une indication impérative) et les signaux de simple indication (donnant des indications facultatives).

Pour les premiers le règlement prévoit la hauteur de 2,10 m. que l'Etat comme les communes sont tenus de suivre.

Pour les seconds, il est loisible aux communes d'appliquer, lorsqu'elles le jugent opportun, la hauteur adoptée le long des routes de l'Etat.

Le nouveau Code remédiera à ces inconvénients en prévoyant la hauteur de 0,90 m. et celle existant de 2,10 m.

QUESTION N° 14.

Signalisation. — A quelle date la Convention Internationale de Genève d'août 1949 tendant à la normalisation de la signalisation sera-t-elle mise en application? Qu'a-t-on déjà fait à cet égard

de onmiddellijke toekomst nog gedaan ? Is de juiste aflijning der plichten van de gemeenten in dit opzicht reeds definitief geregeld ?

ANTWOORD.

Signalisatie. — De integrale toepassing van de Overeenkomst en van het Protocol die te Genève werden ondertekend (Augustus 1949), moet samenvallen met het verschijnen van het nieuw algemeen verkeersreglement.

Ondertussen werden maatregelen getroffen om de verkeerstekens te verlagen en om de niet in overeenstemming zijnde tekens af te schaffen. Sommige gebodstekens (onder meer het STOP-teken) werden reeds nu geplaatst ofschoon ze nog geen wetkracht bezitten.

Er wordt een speciale krachtsinspanning gedaan wat betreft de *richtingstekens* en het *onmiddellijk* eenvormig maken van de signalisatie der hoofdwegen.

De afbakening van de wegen door middel van paaltjes is praktisch ten einde.

Men is bezig met het aflijnen van de rijwegen met meer dan drie rijstroken. Deze wijze van signalisatie op de grond moet worden uitgebreid : reeds nu blijkt de buitengewone doelmatigheid ervan.

Inzake het recht van de gemeenten tot het plaatsen, het vernieuwen en het onderhouden van verkeerstekens, werd door het Ministerie van Openbare Werken een wetsontwerp opgesteld. Dit ontwerp is thans voor advies aan de betrokken departementen voorgelegd. Men mag aannemen dat het eerstdaags aan het advies van de Raad van State zal kunnen worden onderworpen, om het zohaat mogelijk bij het Parlement te kunnen indienen.

VRAAG N^o 15.

Onderhoudskosten der wegen. — Een aantal rijswegen moeten vernieuwd en het ware verloren geld er nu nog onderhoudskosten aan te doen. Anderzijds kan men ook sommige wegen niet in hun erbarmelijke staat laten liggen. Hoeveel zou de eerstvolgende jaren moeten besteed worden aan de rijswegen (buiten de radiale wegen), om dergelijke nutteloze onderhoudskosten te vermijden en te vervangen door vernieuwing ?

ANTWOORD.

Onderhoudskosten der wegen. — Men kan bezwaarlijk een enigszins juiste schatting maken van de werken tot vernieuwing der verhardingen, nodig om een verhoging van de onderhoudskosten te vermijden. Hoe dan ook, zo men, voor de bestaande verhardingen van de wegen die geen radiale wegen zijn aanneemt dat hun levensduur gemiddeld twintig jaar bedraagt, moeten ieder jaar minstens

et que fera-t-on encore dans un avenir immédiat ? La délimitation exacte des obligations des communes à ce sujet est-elle déjà réglée définitivement ?

RÉPONSE.

Signalisation. — L'application intégrale de la Convention et du Protocole signés à Genève (août 1949) doit coïncider avec la publication du nouveau règlement général de la circulation.

Dans l'entretemps, des mesures ont été prises pour abaisser la hauteur des signaux de circulation ou pour supprimer les signaux non concordants. Certains signaux marquant une interdiction (entre autres le signal STOP) sont déjà placés, quoi qu'ils n'aient pas encore force de loi.

Un effort spécial est fait en ce qui concerne les *signaux de direction* et l'unification *immédiate* de la signalisation sur les routes principales.

Le jalonnement des routes au moyen de piquets est pratiquement achevé.

On s'occupe de la délimitation des routes avec plus de trois chaussées. Ce système de signalisation sur le sol doit encore être développé : l'efficacité extraordinaire en apparaît dès maintenant.

En ce qui concerne le droit des communes à placer, à renouveler et à entretenir les signaux de circulation, le Ministère des Travaux Publics a rédigé un projet de loi. Ce projet est actuellement soumis pour avis aux départements intéressés. On peut admettre qu'il pourra être soumis incessamment à l'avis du Conseil d'Etat, pour qu'il puisse être déposé au Parlement aussitôt que possible.

QUESTION N^o 15.

Frais d'entretien des routes. — Un certain nombre de routes de l'Etat doivent être renouvelées et ce seraient des frais perdus si on continuait à les entretenir. D'autre part, il est impossible de laisser certaines routes dans l'état lamentable dans lequel elles se trouvent. Quelle est la somme qu'il faudrait affecter dans les toutes premières années à suivre aux routes nationales (sauf les routes axiales), pour éviter ces frais inutiles et pour remplacer les revêtements ?

RÉPONSE.

Frais d'entretien des routes. — Il serait malaisé de procéder à une estimation quelque peu approximative des travaux de renouvellement des revêtements nécessaires pour éviter une augmentation des frais d'entretien. Quoi qu'il en soit, si l'on admet pour les revêtements existants des routes non axiales une durée de vie moyenne de vingt ans, il faut remplacer chaque année au moins 5 p. c.

5 t. h. van de oude verhardingen worden vervangen om uit oogpunt van het onderhoud een gelijkwaardige toestand te kunnen handhaven.

In die voorwaarden zouden jaarlijks ongeveer 500 miljoen frank moeten worden besteed aan de werken tot vernieuwing van deze verhardingen.

VRAAG N° 16.

Wij hebben de belofte gekregen, dat de Staat de signalisatie van de rijkswegen in de bebouwde kom van de gemeenten, voor zijn rekening zou nemen. Hoe staat het hiermede ?

ANTWOORD.

De Staat draagt sedert meer dan een jaar de volle last van een lichtsignalisatie aan de kruispunten van de rijkswegen, wanneer het verkeer daar druk genoeg is.

Op vele punten is reeds een dergelijke signalisatie aangebracht.

Deze politiek wordt actief doorgezet binnen het kader van de begrotingsmogelijkheden.

VRAAG N° 17.

Wie heeft de zorg voor het onderhoud en het herstel der *monumenten*, eigendom van de Staat ? Welke diensten houden zich hiermee bezig en hoeveel zijn er voor heel het land ?

ANTWOORD.

De aan de Staat toebehorende monumenten worden door de Algemene Directie der Gebouwen onderhouden en hersteld.

Twee soorten monumenten dienen hierbij beschouwd te worden :

1° Historische monumenten die een oudheidkundig karakter hebben, gewoonlijk « Oude monumenten » geheten.

Totaal : 77 (monumenten, geheel of complex).

2° Monumenten die een historisch (zogezegde « Nationale » monumenten) of artistiek belang hebben.

Totaal : 17.

VRAAG N° 18.

De legerdiensten die gebouwen of installaties optrekken doen zulks zonder de gemeenten te verwittigen noch de plannen te onderwerpen aan de Provinciale Diensten van Urbanisme. Dit zou moeten gewijzigd, ten ware het gaat om geheime militaire installaties.

des anciens revêtements si l'on veut maintenir une situation équivalente au point de vue de l'entretien.

Dans ces conditions, il faudrait consacrer annuellement une somme de l'ordre de 500 millions aux travaux de renouvellement de ces revêtements.

QUESTION N° 16.

Pour la signalisation des carrefours, on nous a promis que l'Etat prendrait à sa charge la signalisation sur les routes d'Etat dans les agglomérations des communes. Où en est-on ?

RÉPONSE.

Depuis plus d'un an l'Etat prend entièrement à sa charge l'installation d'une signalisation lumineuse aux carrefours des routes de l'Etat quand le trafic a une importance suffisante.

De nombreuses applications ont déjà été réalisées.

Cette politique est poursuivie activement dans la mesure des possibilités budgétaires.

QUESTION N° 17.

Qui est chargé de l'entretien et de la réparation des *monuments*, appartenant à l'Etat ? Quels sont les services qui s'en occupent et quel en est le nombre pour l'ensemble du pays ?

RÉPONSE.

Les monuments appartenant à l'Etat sont entretenus et restaurés par la Direction générale des Bâtiments.

A cet égard, il y a lieu de considérer deux sortes de monuments :

1° Les monuments historiques ayant un caractère archéologique, dénommés communément « Vieux monuments ».

Total : 77 (monuments, ensemble ou complexe).

2° Monuments revêtant un intérêt historique (dits Monuments « nationaux ») ou artistique.

Total : 17.

QUESTION N° 18.

Les services de l'armée, qui construisent des bâtiments ou des installations, le font sans avertir les communes et sans soumettre les plans aux services provinciaux de l'urbanisme. Il faudrait modifier cette procédure, sauf s'il s'agit d'installations militaires secrètes.

Voor militaire gebouwen, als kazernen enz., zou de zorg hiervoor moeten overgedragen worden aan de Algemene Directie der Gebouwen.

ANTWOORD.

Het Ministerie van Landsverdediging is onderworpen aan de bepalingen van de besluitwet op de stedenbouw en aan de gemeentewet en gemeentereglementen. Het moet dus de bouwplannen voorleggen aan het schepencollege en, in de onder stedenbouwkundig regime gestelde gemeenten, aan het bestuur van de Stedenbouw.

De zorg voor het oprichten van militaire gebouwen zou eventueel slechts op voorstel van de Minister van Landsverdediging kunnen overgedragen worden aan het bestuur der Gebouwen.

VRAAG N^o 19.

Elke verkaveling van bouwgronden zou door de Stedenbouw moeten geschieden. Wanneer een nieuwe weg wordt getrokken vragen de eigenaars betaling van het onteigende perceel, ofschoon zij reeds, door het bestaan van de nieuwe weg, van een meerwaarde profiteren.

ANTWOORD.

Het verkavelen van bouwgronden wordt niet geregeld door de wet. In feite worden vele verkavelingsaanvragen aan het Bestuur van de Stedenbouw voorgelegd, omdat de verkaveling de bouwwijze beïnvloedt en dat het Bestuur van de Stedenbouw de bouwpolitie uitoefent op grond van artikel 18 van de besluitwet van 2 December 1946 op de stedenbouw.

Wat de meerwaarde van de onteigende terreinen betreft, mag er geen compensatie gebeuren tussen de vergoeding voor de inneming en de meerwaarde van het overschot. De inneming moet inderdaad volgens de veilbare waarde vergoed worden.

Quant aux bâtiments militaires, tels que casernes, etc., il faudrait en charger la Direction générale des Bâtiments.

RÉPONSE.

Le Ministère de la Défense Nationale est soumis aux dispositions de l'arrêté-loi sur l'urbanisation comme à la loi communale et aux règlements communaux. Il doit donc soumettre les plans de bâtisse au collège et, pour les communes soumises au régime urbanistique, à l'administration de l'Urbanisme.

Le soin pour la construction de bâtiments militaires ne pourrait éventuellement être transféré à l'administration de Bâtiments que sur proposition du Ministre de la Défense Nationale.

QUESTION N^o 19.

Tout lotissement de terrains à bâtir devrait être fait par l'Urbanisme. Quand on trace une nouvelle route, les propriétaires demandent le paiement de la parcelle expropriée, alors qu'ils profitent déjà d'une plus-value par le fait de la nouvelle rue.

RÉPONSE.

L'établissement de lotissements de terrains à bâtir n'est pas régi par la loi. En fait, beaucoup de demandes de lotissement sont soumises à l'Administration de l'Urbanisme, parce que le lotissement conditionne le genre de construction à ériger sur les parcelles loties, et que l'Administration de l'Urbanisme exerce la police des bâtisses en vertu de l'article 18 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 sur l'urbanisation.

Quant à la plus-value acquise par des terrains expropriés, il ne peut y avoir compensation entre l'indemnité pour l'emprise et la plus-value de la partie restante. Il faut en effet, indemniser l'emprise à la valeur vénale.