

BELGISCHE SENAAT**SÉNAT DE BELGIQUE**

ZITTING 1951-1952.

SESSION DE 1951-1952.

VERGADERING VAN 27 MAART 1952.

SÉANCE DU 27 MARS 1952.

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 1952.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi concernant le budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1952.

Aanwezig : de hh. VAN BELLE, voorzitter; DE COENE, DELOR, DEMARNEFFE, DURAY (L.), FERIJN, JACOBS, LAPAILLE, LEEMANS, MARIEN, MASSONNET, NEEFS, REMSON, SLEGTEN, VAN BUGGENHOUT, VAN HOOVELD, VAN PETEGHEM, VAN ROOSBROECK, VAN STEENBERGE, WIJN en VAN DEN STORME, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

A. — BEGROTINGSBEDRAGEN.**A. — MONTANTS DES BUDGETS.**

Het wetsontwerp n^r 5-XVI (zitting 1951-1952) voorziet 1.769.755.000 frank uitgaven in 1952 voor bestuur, toelagen, onderhoudskosten en diverse gewone uitgaven van het Ministerie van Openbare Werken.

Enkele amendementen van de Regering (Senaat Stuk, n^r 158, van 4 Maart 1952) wijzigen sommige posten maar laten het globaal bedrag onveranderd.

Vergeleken met 1951 is er ongeveer 80 miljoen minder voorzien. Deze vermindering is grotendeels te danken aan besparingen op de onderhoudswerken.

In onderstaande tabel worden, per soort uitgave, de betalingen van 1951 vergeleken met de vooruitzichten voor 1952. Er valt op te merken dat de werkelijke uitgaven van 1951 ook de overdracht van 1950 bevatten. Hierdoor komt de vermindering der onderhoudskredieten niet duidelijk naar voren.

*Voir :**Documents du Sénat :*

5-XVI (Session de 1951-1952) : Projet de loi;
158 (Session de 1951-1952) : Amendements.

Le projet de loi n^o 5-XVI (session de 1951-1952) prévoit une somme de 1.769.755.000 francs pour les dépenses d'administration, les subventions, les frais d'entretien et pour les diverses dépenses ordinaires du Ministère des Travaux Publics.

Quelques amendements du Gouvernement (Document du Sénat, n^o 158, du 4 mars 1952) tendent à modifier certains postes, mais n'influent en rien sur le montant global du budget.

Comparativement à l'exercice 1951, le budget est en diminution de 80 millions. Cette réduction résulte principalement des économies réalisées au chapitre des travaux d'entretien.

Le tableau ci-dessous indique, par nature de dépenses, les sommes payées en 1951, comparées à celles prévues pour 1952. Il est à remarquer que les dépenses réelles de 1951 comprennent le report de l'exercice 1950. Il en résulte que la diminution des crédits d'entretien n'apparaît pas clairement.

*Zie :**Gedr. Stukken van de Senaat :*

5-XVI (Zitting 1951-1952) : Wetsontwerp;
158 (Zitting 1951-1952) : Amendementen.

In onderstaande tabel kan men de uitgaven van 1951 vergelijken met de begrotingsbedragen van 1952 :

La comparaison des dépenses de 1951 avec les montants prévus au budget de 1952 s'établit comme suit :

GEWONE BEGROTING BUDGET ORDINAIRE	Werkelijke uitgaven 1951 + overdr. 1950 — Dépenses réelles 1951 + report 1950	Begroting 1952 — Budget 1952
I. — Bestuurskosten — <i>Frais d'administration</i> :		
a) Personeel — <i>Personnel</i> fr.	750.255.929	620.974.000
b) Werkingsuitgaven — <i>Dépenses de fonctionnement</i>	154.734.458	197.976.000
II. — Toelagen — <i>Subventions</i>	40.635.000	18.870.000
III. — Onderhoudskosten — <i>Frais d'entretien</i> :		
a) Wegen — <i>Routes</i>	309.510.869	396.800.000
b) Gebouwen — <i>Bâtiments</i>	137.954.033	151.850.000
c) Waterwegen en polders — <i>Voies d'eau et polders</i>	222.728.074	224.850.000
d) Havens en kust — <i>Ports et côte</i>	79.071.431	99.900.000
e) Stedebouw — <i>Urbanisme</i>	39.183.872	50.000.000
IV. — Andere uitgaven — <i>Autres dépenses</i>	7.423.454	8.685.000
TOTALEN — <i>TOTAUX</i> fr.	1.741.497.120	1.769.900.000

Wat de buitengewone uitgaven betreft voor werken uitgevoerd of gecontroleerd door het Departement van Openbare Werken zijn de vastleggingen voor de jaren 1948 tot 1951 per Algemene Directie zoals vermeld in volgende tabel. De laatste kolom zijn de ramingen voor 1952. De cijfers betreffen alleen de nieuwe beleggingen en herstel van oorlogschade. De vastleggingen van de kredieten voor Orde (Wet Vanderpoorten en aankoop voor herverkaveling en stedebouw) zijn niet begrepen in deze bedragen :

Quant aux dépenses extraordinaires pour les travaux exécutés ou contrôlés par le Département des Travaux Publics, le tableau ci-dessous donne, pour les années de 1948 à 1951, les montants engagés, par Direction générale. La dernière colonne indique les prévisions pour 1952. Les chiffres ne se rapportent qu'aux investissements nouveaux et à la réparation des dommages de guerre. Les engagements de crédits pour ordre (Loi Vanderpoorten et acquisitions nécessitées par le relotissement et l'urbanisation) ne sont pas compris dans ces sommes.

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN — MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

BUITENGEWONE BEGROTING — BUDGET EXTRAORDINAIRE.

	Vastleggingen in miljoenen frank — Engagements en millions de francs				Buitengewone kredieten 1952 (in duizendtallen frank) — Crédits extraordinaires 1952 (en milliers de francs)
	1948	1949	1950	1951	
Buitengewone begroting — <i>Budget extraordinaire.</i>	2.511	4.186	5.108	5.587	
Begroting voor Orde — <i>Budget pour Ordre</i> . . .	206	376	433	577	
	2.717	4.562	5.541	6.164	
	=====	=====	=====	=====	

	Vastleggingen in millioenen frank				Buitengewone kredieten 1952 (in duizendtallen frank)
	— Engagements en millions de francs				— Crédits extraordinaires 1952 (en milliers de francs)
	1948	1949	1950	1951	
A. NIEUWE BELEGGINGEN — INVESTISSEMENTS NOUVEAUX :					
Wegen — <i>Routes</i>	79	696	671	647	593.344,—
Snelwegen — <i>Autostrades</i>	33	200	200	343	240.000,—
Gebouwen (min Fonds Vanderpoorten) — <i>Bâtiments (non compris Fonds Vanderpoorten)</i> .	326	383	542	323	705.800,—
Havens, zeescheepvaartwegen — <i>Ports, voies maritimes</i>	460	650	371	476	398.500,—
Binnenscheepvaartwegen — <i>Navigation intérieure</i>			895	853	1.046.587,50
Stedebouw — <i>Urbanisme</i> :					
Toelagen Openbare Werken — <i>Subventions Travaux Publics</i>	305	629	880	1.074	650.000,—
Toelagen Volksgezondheid (pro memorie) — <i>Subventions Santé Publique (pour mémoire)</i> .	200	92	—	—	—
Toelagen Openbare Onderwijs — <i>Subventions Instruction Publique</i>	36	125	160	183	120.000,—
Toelagen Justitie — <i>Subventions Justice</i> .	21	41	33	102	85.000,—
Toelagen Landbouw — <i>Subventions Agriculture</i>	39	29	27	45	—
Allerhande — <i>Divers</i>	100	169	45	44	106.000,—
Wet Brunfaut — <i>Loi Brunfaut</i>	—	20	70	200	250.000,—
Geotechnisch Instituut — <i>Institut Géotechnique</i> .	3	3	2	2	3.100,—
A.	1.602	3.037	3.896	4.292	4.198.331,50
B. HERSTELLING OPENBAAR DOMEIN — RESTAURATION DU DOMAINE PUBLIC :					
Wegen en autosnelwegen — <i>Routes et autostrades</i> .	87	171	146	278	123.136,—
Gebouwen — <i>Bâtiments</i>	62	68	71	66	21.000,—
Havens, zeescheepvaartwegen — <i>Ports, voies maritimes</i>	510	510	242	234	159.950,—
Binnenscheepvaartwegen — <i>Navigation intérieure</i>			153	82	120.350,—
Stedebouw — <i>Urbanisme</i>	250	400	600	635	700.000,—
B.	909	1.149	1.212	1.295	1.124.436,—
TOTALEN — TOTAUX A. + B.	2.511	4.186	5.108	5.587	5.322.767,50

Vergeleken met de vastleggingen van 1951 zijn de betalingskredieten van 1952, voor de nieuwe beleggingen, voor :

de wegen, 54 miljoen kleiner;
de snelwegen, 103 miljoen kleiner;
havens en zeescheepvaartwegen, 77 miljoen kleiner;

stedebouw :

openbare werken, 424 miljoen kleiner;
openbare onderwijs, 63 miljoen kleiner;
justitie, 17 miljoen kleiner;

gebouwen, 382 miljoen groter;
binnescheepvaartwegen, 193 miljoen groter;

wet Brunfaut, 50 miljoen groter.

B. — VASTLEGGINGEN EN BETALINGSKREDIETEN.

Kredieten voor openbare werken.

Wij stellen ieder jaar vast dat de gewone kredieten voor bestuurs- en onderhoudskosten ongeveer volgens raming worden besteed maar dat de ramingen der buitengewone uitgaven steeds hoger zijn dan de werkelijke vastleggingen.

De tabel hieronder duidt aan :

- 1^o bewilligde uitgaven;
- 2^o door aanpassingsfeuilleton gewijzigde uitgaven ;
- 3^o werkelijke vastleggingen.

Si l'on compare les engagements de 1951 avec les crédits de paiement prévus en 1952 pour les nouveaux investissements, on relève pour :

les routes, une diminution de 54 millions;
les autostrades, une diminution de 103 millions;
les ports et voies maritimes, une diminution de 77 millions;

urbanisme :

travaux publics, une diminution de 424 millions;
instruction publique, une diminution de 63 millions;
justice, une diminution de 17 millions;

les bâtiments, une augmentation de 382 millions;
la navigation intérieure, une augmentation de 193 millions;
la loi Brunfaut, une augmentation de 50 millions.

B. — CRÉDITS D'ENGAGEMENT ET CRÉDITS DE PAIEMENT.

Crédits affectés aux travaux publics.

Chaque année nous constatons que les dépenses ordinaires destinées à couvrir les frais d'administration et d'entretien, s'établissent approximativement au niveau des prévisions budgétaires, mais que les crédits extraordinaires sont toujours supérieurs au montant des engagements réels.

Le tableau ci-dessous donne :

- 1^o les crédits votés;
- 2^o les dépenses modifiées par les feuillets d'ajustement;
- 3^o les dépenses réellement engagées.

Bedragen in miljoenen — *Montants en millions*

	Begroting — <i>Budget</i>	Na feuilleton — <i>Après feuilleton</i>	Werkelijk vastgesteld — <i>Réellement engagé</i>
1949	—	—	4.186
1950	9.616	6.534	5.108
1951	8.164	6.063	5.587
1952	5.323	—	—

In deze cijfers zijn de bedragen der begroting voor Orde niet meegerekend. De som van 5.323 miljoen is het krediet voorzien op de begroting, amendementen van de Regering inbegrepen.

Ces chiffres ne comprennent pas les montants prévus au budget pour ordre. La somme de 5.323 millions représente le crédit prévu au budget, compte tenu des amendements du Gouvernement.

Wat de betalingskredieten betreft worden de kredieten voor openbare werken, in 1952 tegenover 1951 verminderd met 970 miljoen frank, terwijl voor twee andere departementen de buitengewone openbare werken respectievelijk met 236 en 569 miljoen worden verhoogd.

In onderstaande tabel worden de vastleggingen vermeld voor de jaren 1947 tot 1951 met de overeenstemmende betalingen.

De uitgaven voor de begroting voor Orde (aankoop voor verkaveling en stedenbouw en fonds Vanderpoorten) zijn niet begrepen in deze sommen.

En ce qui concerne les crédits de paiement inscrits au budget de 1952 pour les travaux publics, ils accusent une diminution de 970 millions de francs par rapport à l'exercice 1951, alors que, pour deux autres départements, les crédits destinés aux travaux publics extraordinaires, sont en augmentation de 236 et de 569 millions, respectivement.

Le tableau ci-après donne les engagements pour les exercices 1947 à 1951, ainsi que les paiements correspondants.

Les dépenses inscrites au budget pour Ordre (acquisitions nécessitées par le relotissement et l'urbanisation et fonds Vanderpoorten) ne sont pas comprises dans ces sommes.

Bedragen in miljoenen — Montants en millions		Openbare Werken — Buitengewone begroting — Travaux Publics — Budget extraordinaire					Werkelijke uitgaven per jaar — Dépenses réelles par année
Vastleggingen — Engagements		1947	1948	1949	1950	1951	
		3.600	2.511	4.186	5.108	5.587	
Werkelijke uitgaven in — Dépenses réelles en	1947	878	—	—	—	—	878
	1948	1.900	686	—	—	—	2.586
	1949	610	1.093	950	—	—	2.653
	1950	176	406	2.033	1.761	—	3.376
	1951	20	108	644	2.115	1.578	4.465
Betalingen per begroting — Payments par budget		3.584	2.293	3.627	3.876	1.578	

Indien wij de normale coëfficiënten voor uitbetalingen nemen zullen benaderend de uitgaven in 1952 evolueren als volgt voor openbare werken :

10 t. h. op de vastleggingen van 1949 :

$$4.186 \times 0,10 = 419$$

17 t. h. op de vastleggingen van 1950 :

$$5.108 \times 0,17 = 868$$

46 t. h. op de vastleggingen van 1951 :

$$5.587 \times 0,46 = 2.570$$

25 t. h. op de vastleggingen van 1952 :

$$5.350 \times 0,25 = 1.337$$

Waarschijnlijke betalingen (in miljoenen) = 5.194

Het hiervoor uitgetrokken betalingskrediet beloopt 5.323 miljoen frank.

Sur la base des coefficients normaux des liquidations, les dépenses affectées aux travaux publics évolueront approximativement comme suit en 1952 :

10 p. c. sur les engagements de 1949 :

$$4.186 \times 0,10 = 419$$

17 p. c. sur les engagements de 1950 :

$$5.108 \times 0,17 = 868$$

46 p. c. sur les engagements de 1951 :

$$5.587 \times 0,46 = 2.570$$

25 p. c. sur les engagements de 1952 :

$$5.350 \times 0,25 = 1.337$$

Payments probables (en millions) = 5.194

Le crédit de paiement prévu à cet effet se chiffre par 5.323 millions de francs.

Hieruit kunnen wij besluiten dat de voorziene kredieten volledig kunnen vastgelegd worden indien de betalingskredieten worden gehandhaafd.

Wat de kredieten voor Orde betreft zijn de vastleggingen en vereffeningen als volgt verdeeld over de jaren 1947 tot 1951 :

On peut en conclure que les crédits ainsi prévus peuvent être engagés dans leur totalité, si les crédits de paiement sont maintenus.

Quant aux crédits pour Ordre, les engagements et les liquidations se répartissent comme suit sur les années 1947 à 1951 :

	Fonds Vanderpoorten — <i>Fonds Vanderpoorten</i>			Aankoop, herverkaveling, stedbouw — <i>Acquisition, relotissement, urbanisme</i>		
	Kredieten gestort op V. O.	Vastleggingen	Vereffening	Kredieten gestort op V. O.	Vastleggingen	Vereffening
	— <i>Crédits versés au P. O.</i>	— <i>Engagements</i>	— <i>Liquidation</i>	— <i>Crédits versés au P. O.</i>	— <i>Engagements</i>	— <i>Liquidation</i>
1947	—	—	—	40.000.000	14.432.500	6.766.461
1948	600.000.000	164.890.602	80.463.479	149.840.000	42.541.428	33.355.742
1949	200.000.000	280.338.273	163.046.327	10.000.000	88.590.337	77.069.773
1950	300.000.000	329.519.919	282.809.459	100.000.000	69.282.163	69.693.275
1951	300.000.000	350.261.607	239.398.866	75.000.000	81.606.699	89.331.638
	1.400.000.000	1.125.010.401	765.718.131	374.840.000	296.453.127	276.217.289

De kredieten voorzien in 1952 zijn respectievelijk 300 miljoen frank voor het Fonds Vanderpoorten en 250 miljoen voor aankoop tot herverkaveling en stedbouw.

Les crédits prévus en 1951 s'élèvent respectivement à 300 millions de francs pour le Fonds Vanderpoorten et à 250 millions pour les acquisitions nécessitées par le relotissement et l'urbanisation.

C. — OPENBARE WERKEN. EN WERKLOOSHEID.

Het probleem van de opslorping der werkloosheid heeft de aandacht van de Regering. Een beperkt ministerieel comité onderzoekt namelijk alle mogelijkheden die terzake geboden worden. Met hetzelfde doel werd contact genomen met de provinciegouverneurs die op hun beurt onderhandelen met de gemeenten.

Het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg signaleert regelmatig aan het Departement van Openbare Werken de streken waar grote werkloosheid heerst. Het Departement van Openbare Werken laat opmerken dat insgelijks dient rekening gehouden met de urgentie en de economische noodzakelijkheid van de uit te voeren werken en dat onrechtstreeks bijna evenveel arbeiders te werk worden gesteld dan rechtstreeks op de werf zelf. De afwerking op de werven vergt immers half afgewerkte producten die komen uit de fabrieken en werkhuizen van ons land.

C. — LES TRAVAUX PUBLICS ET LE CHOMAGE.

Le problème de la résorption du chômage retient l'attention du Gouvernement. Un comité ministériel restreint examine notamment toutes les possibilités qui s'offrent en la matière. Dans le même but, des contacts ont été établis avec les gouverneurs des provinces qui, à leur tour, négocient avec les communes.

Le Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale signale régulièrement au Département des Travaux Publics les régions où le chômage est le plus intense. Le Département des Travaux Publics fait remarquer qu'il y a lieu de tenir compte également de l'urgence et de la nécessité économique des travaux à exécuter, et que le nombre de travailleurs mis au travail par la voie indirecte est à peu près égal à celui des travailleurs occupés directement sur les chantiers. L'achèvement sur les chantiers nécessite en effet l'utilisation de produits demi-finis qui sont fabriqués par les usines et les ateliers du pays.

Uw Commissie dringt er echter nogmaals op aan dat meer aandacht zou besteed worden aan de opslorping van de huidige werkloosheid door middelen die voor de hand liggen en onmiddellijk aan tienduizenden arbeiders en bedienden werk kunnen verschaffen.

Werkkrachten ongebruikt laten is een verlies voor de gemeenschap, terwijl de uitgaven voor werkverschaffing, vooral wanneer uitsluitend inländse grondstoffen worden gebruikt en het economisch nuttig en later renderende werken betreft, altijd winstgeven en sociale vooruitgang betekenen. Er zijn immers zoveel onrechtstreekse voordelen voor de Staat en de gemeenschap aan verbonden dat andere landen spijs min soliede financiën het na de bevrijding hebben aangedurfd tijdelijk bijkomende openbare werken uit te voeren ter bestrijding der werkloosheid.

De voordelen van dergelijke politiek komen eerst later wanneer de uitgevoerde werken economisch renderen. In deze tijd van grote werkloosheid zouden de economisch en sociaal meest renderende werken de voorrang moeten hebben.

De pause die moet intreden voor sommige uitgaven terwille van de herbewapeningsinspanning mag geen reden zijn van achteruitgang op gebied van werkverschaffing door Openbare Werken. Men minimiseert te gemakkelijk deze mogelijkheid tot onmiddellijke werkverschaffing door te beweren dat de mechanisatie zoveel werkkrachten uitschakelt, dat openbare werken geen middel zijn om de werkloosheid op te slorpen. Sommige spectaculaire werkmethodes hebben deze gedachte doen ingang vinden maar men vergeet dat voorbereiding en afwerking van sommige grote werken evenveel werkkrachten mobiliseert als vroeger. Volgende gegevens bewijzen dit.

Wij hebben enkele private inrichtingen en staatsdiensten geraadpleegd en volgende gegevens bekomen nopens het gemiddeld aantal werkdagen per miljoen frank openbare werken voor wegen, gebouwen, waterwegen, enz.

Votre Commission insiste cependant une nouvelle fois pour que les instances compétentes consacrent toute leur attention à la résorption du chômage par des moyens à portée de la main et susceptibles de fournir immédiatement du travail à des dizaines de milliers d'ouvriers et d'employés.

Le fait de laisser inutilisée la main-d'œuvre entraîne une perte pour la communauté, alors que les dépenses effectuées en vue de la résorption du chômage, surtout lorsque les matières premières employées proviennent exclusivement du pays et que les travaux exécutés revêtent un caractère d'utilité économique et de rentabilité pour l'avenir, constituent toujours un profit et un progrès social. En effet, les nombreux avantages indirects résultant de ce système pour l'Etat et pour la communauté ont incité d'autres pays, après la libération, en dépit de leur état financier moins solide, à procéder, à titre temporaire, à des travaux publics supplémentaires en vue de combattre le chômage.

Les avantages d'une telle politique n'apparaissent qu'ultérieurement, lorsque les travaux exécutés deviennent économiquement rentables. Au moment où le chômage s'intensifie, les travaux les plus rentables au point de vue économique et social devraient avoir la priorité.

La pause qui est indispensable pour certaines dépenses, en raison de l'effort de réarmement, ne peut justifier une régression dans le domaine de la lutte contre le chômage par une politique de travaux publics. On minimise trop facilement cette possibilité immédiate de fournir du travail, lorsqu'on affirme que la mécanisation permet d'économiser de la main-d'œuvre à un point tel que les travaux publics ne constituent plus un moyen efficace pour résorber le chômage. Certaines méthodes de travail spectaculaires ont fait accréditer cette idée, mais on oublie que la préparation et l'achèvement des grands travaux nécessitent une main-d'œuvre tout aussi considérable que précédemment. Les chiffres ci-dessous le démontrent.

Nous avons consulté des établissements privés et des services publics qui nous ont fourni les renseignements suivants sur la moyenne des journées de travail par million de francs affecté aux travaux publics portant sur les routes, les bâtiments, les voies hydrauliques, etc.

Getal werkdagen per 1 miljoen werken — <i>Nombre de journées de travail par 1 million de travaux</i>	Rechtstreeks op de werven — <i>Directement sur les chantiers</i>	Onrechtstreeks in de fabriek — <i>Indirectement à l'usine</i>	Totaal — <i>Total</i>
Wegen — <i>Routes</i>	900	1.100	2.000
Waterwegen — <i>Voies hydrauliques</i>	1.500	800	2.300
Gebouwen — <i>Bâtiments</i>	1.300	900	2.200
Gemeente werken — <i>Travaux communaux</i>	1.300	1.000	2.300

Vermelden wij dat voor de gemeente werken de Staat gemiddeld 50 t. h. toelage geeft en de bovengemelde bedragen 1.300 en 1.000 moeten verdubbeld worden voor 1 miljoen Rijkstoelagen.

Een parastatale instelling gaf voor 1 miljoen frank werken :

lonen op de werf : 400.000 frank ;
lonen in de fabriek : 300.000 frank.

De eerste som verdeelde zich als volgt :

55 t. h. voor de ruwbouw ;
17 t. h. voor electriciteits- en mechanische werken ;
28 t. h. voor laatste afwerking.

Merken wij op dat bij de onrechtstreekse lonen in de fabriek de lonen niet begrepen zijn voor kolen, hout en andere grondstoffen, en ook sommige vervoerkosten.

Men mag hieruit besluiten dat voor ieder miljoen kredieten, op de werf voor de afwerking en in de fabriek voor de half-afgewerkte producten van zes tot acht werklieden een volledig jaar werk hebben. Voor een milliard kredieten meer zijn er dus voor een heel jaar zes tot acht duizend werklozen minder. De te werk gestelden verbruiken meer goederen van andere bedrijfstakken, waarin opnieuw min werklozen zijn. Dit alles vormt een ketting van meer welvaart en ten slotte van nieuw inkomen voor de Staat.

Uw Commissie oordeelt daarom dat de kredieten voorzien voor dit jaar voor openbare werken een minimum zijn en in de mate van het mogelijke volledig moeten vastgelegd worden, bij voorkeur in de streken waar meest werkloosheid is.

Zij stelt ook de vraag of voor de gemeentewerken, de meest effectieve voor de opslorping der werkloosheid, niet meer kredieten moeten besteed worden. Voor zoveel de financiële mogelijkheden zulks toelaten dringt uw Commissie er op aan dat de kredieten voor toelagen aan Provinciën en gemeenten zouden verhoogd worden.

D. — STAATSGEBOUWEN.

Wat wij hier verleden jaar in dit besluit van het verslag hebben gezegd betreffend de rijksgebouwen kunnen wij hier herhalen : « Indien deze in opbouw zijnde grote complexen binnen drie jaar afgewerkt worden is hiervoor jaarlijks 650 miljoen nodig. Wil men daarbij de onontbeerlijke gebouwen voor de rijkswacht, de post, de belastingen, de rijksuniversiteiten en technische scholen oprichten, dan zou men over minstens een milliard per jaar moeten beschikken. Indien dergelijke kredieten voor de gebouwen niet kunnen toegestaan worden, dan moet men bijna onverbiddeijk het openen van nieuwe

Signalons que l'Etat intervient généralement pour 50 p. c. dans les travaux communaux et les chiffres de 1.300 et de 1.000 doivent donc être doublés.

Un organisme parastatal a payé, par million de francs de travaux exécutés,

en salaires sur le chantier : 400.000 francs ;
en salaires à l'usine : 300.000 francs.

La première somme se répartissait comme suit :

50 p. c. pour le gros œuvre ;
17 p. c. pour les travaux d'électricité et de mécanique ;
28 p. c. pour le parachèvement.

Remarquons que les salaires indirects payés à l'usine ne comprennent pas les salaires incorporés dans le prix du charbon, du bois et d'autres matières premières, et dans certains frais de transport.

On peut en déduire que, pour chaque million de crédits, six à huit ouvriers sont occupés pendant une année entière, soit en chantier, pour le parachèvement, soit à l'usine pour la fabrication de produits semi-finis. Si l'on augmente de un milliard les crédits prévus, le nombre de chômeurs se trouvera donc réduit pendant une année entière, de 6.000 à 8.000 unités. Les travailleurs mis au travail consomment une plus grande quantité de marchandises provenant des autres branches d'activité, faisant ainsi diminuer le chômage dans le secteur intéressé. Ceci constitue une chaîne de bien-être et, en fin de compte, une source nouvelle de revenus pour l'Etat.

C'est pourquoi votre Commission estime que les crédits prévus pour les travaux publics, au budget de l'exercice 1952, constituent un minimum et qu'ils doivent être engagés, dans toute la mesure du possible, de préférence dans les régions qui sont les plus atteintes par le chômage.

Elle se demande en outre s'il n'y a pas lieu d'affecter plus de crédits aux travaux communaux, qui sont les plus efficaces pour la résorption du chômage. Autant que les possibilités financières le permettent, votre Commission insiste pour que soient augmentés les crédits de subsides aux provinces et aux communes.

D. — BATIMENTS DE L'ETAT.

Nous pouvons reprendre ici la conclusion de notre rapport de l'année passée, en ce qui concerne les bâtiments administratifs : « Si ces grands complexes en construction doivent être terminés d'ici trois ans, il faudra prévoir 650 millions par an. Si l'on veut, en outre, construire les bâtiments indispensables pour la gendarmerie, l'administration des postes et des contributions, les universités de l'Etat et les écoles techniques, il sera nécessaire de disposer d'un milliard par an au minimum. Si des crédits de cette importance ne peuvent être accordés pour les bâtiments, il faudra inévi-

werven verwerpen en de voorhanden zijnde kredieten besteden aan de ononderbroken afwerking der gebouwen in de openstaande werven. »

Wij zouden er kunnen de vraag bijvoegen : Heeft men sommige gebouwen niet te groots opgevat ten aanzien van onze financiële mogelijkheden en in enkele gevallen ten aanzien van de werkelijke noodwendigheden ?

Van de nieuwe grote administratieve complexen werden evenwel de volgende reeds in dienst steld :

1^o De « Residence » waar delen van Openbaar Onderwijs, Wederopbouw en alle centrale diensten van Openbaar Werken zijn verenigd. Dit complex werd echter aangekocht door de Staat ;

2^o In 1951 werden in het nieuw Provinciaal Gouvernementsgebouw te Bergen, de Diensten van de Gouverneur en van de Provincie en de provinciale diensten van het departement van Openbare Werken ondergebracht ;

3^o Te Hasselt werden de administratieve diensten van de departementen van Landbouw, Financiën, Openbare Werken (Directie Gebouwen) en de Mijschool ondergebracht, in de omgevormde Kazerne Herckenrode. Een verdere uitbreiding zal toelaten de Diensten van Registratie en Domeinen in hetzelfde complex te vestigen ;

4^o Te Turnhout werden de administratie van Financiën en van de gebouwen in een administratief centrum ondergebracht ;

5^o Te Hannut zijn de diensten van het Ministerie van Financiën in een groot gebouw verenigd.

Buiten deze enkele grote en kleinere complexen zijn er nog een dertigtal in opbouw. De bouw van deze onvoltrokken complexen werd begonnen : 2 er van in 1952 ; 2 in 1951 ; 5 in 1950 ; 5 in 1949 ; 3 in 1948 ; 5 in 1947 ; 1 in 1945 ; 1 in 1942 ; 1 in 1941 ; 1 in 1939 ; 1 in 1938 ; 1 in 1937 en 1 in 1936. Voor deze gebouwen werd tot op heden reeds 1.450 miljoen frank uitgegeven.

In de buitengewone begroting van 1952 is voor deze gebouwen 244.400.000 frank voorzien en zal na vastlegging van dit laatste bedrag van af 1 Januari 1953 nog ongeveer 1.800.000.000 frank vast te leggen zijn.

Buiten deze open werven van staatsgebouwen zijn er nog een twintigtal andere grote gebouwen voorzien waarvoor in 1952 reeds drie aanbestedingen zullen plaats hebben. De kredieten hiervoor in 1952 uitgetrokken bedragen 27.350.000 frank. De nog te voorziene kredieten voor de laatste twintig gebouwen benaderen de som van 1.600 miljoen frank. Er is dus slechts 1,7 t. h. voorzien in 1952. De beide hierboven vermelde na 1952 nog vast te leggen bedragen benaderen de 3,5 milliard waaruit blijkt dat men circa 700 miljoen frank gemiddeld per jaar zou moeten voorzien om deze, als onmisbaar beschouwde gebouwen, binnen zes à zeven jaar af te werken.

tablement renoncer à l'ouverture de nouveaux chantiers et consacrer les crédits disponibles à l'achèvement des bâtiments en construction. »

Nous pourrions d'ailleurs poser la question suivante : La conception de certains bâtiments n'est-elle pas trop luxueuse, eu égard à nos possibilités financières et même, dans certains cas, aux besoins réels ?

Parmi les grands complexes administratifs qui sont déjà mis en service, citons :

1^o Le « Résidence Palace », où sont réunis certains services de l'Instruction Publique, de la Reconstruction et tous les services centraux des Travaux Publics. Ce complexe a été acheté par l'Etat ;

2^o En 1951, les services du Gouverneur et de la Province du Hainaut, ainsi que les services provinciaux du département des Travaux Publics ont été installés dans le nouveau bâtiment du Gouvernement provincial à Mons ;

3^o A Hasselt, la caserne Herckenrode a été transformée à l'intention des services administratifs des départements de l'Agriculture, des Finances et des Travaux Publics (Direction des Bâtiments), et de l'Ecole des Mines qui l'occupent actuellement. Un agrandissement du complexe permettrait d'y installer également les services de l'Enregistrement et des Domaines ;

4^o A Turnhout, les services des Finances et des Bâtiments ont été logés dans un centre administratif ;

5^o A Hannut, les services du Ministère des Finances sont réunis dans un grand bâtiment.

En dehors des complexes énumérés ci-dessus, une trentaine d'autres sont en construction. Les travaux ont été entamés à des dates différentes : 2 en 1952 ; 2 en 1951 ; 5 en 1950 ; 5 en 1949 ; 3 en 1948 ; 5 en 1947 ; 1 en 1945 ; 1 en 1942 ; 1 en 1941 ; 1 en 1939 ; 1 en 1938 ; 1 en 1937 et 1 en 1936. Les dépenses nécessitées par la construction de ces immeubles ont déjà atteint la somme de 1.450 millions de francs.

Le budget extraordinaire de 1952 prévoit pour ces travaux un crédit de 244.400.000 francs et après engagement de cette somme, il restera encore environ 1.800.000.000 de francs à engager, à partir du 1^{er} janvier 1953.

En plus de ces chantiers ouverts, on prévoit la construction d'une vingtaine d'autres grands bâtiments, pour lesquels trois adjudications auront lieu en 1952. Le crédit inscrit à cet effet, en 1952, s'élève à 27.350.000 francs. Les crédits à prévoir ultérieurement pour ces mêmes constructions, se chiffreront approximativement à 1.600 millions de francs. Les crédits prévus en 1952 atteignent donc à peine 1,7 p. c. des sommes nécessaires. Après 1952, il restera encore près de 3,5 milliards à engager pour les postes repris ci-dessous, ce qui représente une moyenne de 700 millions de francs par an, si l'on désire terminer, dans un délai de six à sept ans, ces travaux jugés indispensables.

Bij deze jaarlijkse kredieten wordt telkens 300 miljoen voor het Fonds Vanderpoorten en ongeveer 200 à 250 miljoen voor het hoger-, normaal- en technisch onderwijs voorzien. In 1952 is in totaal voor deze scholen 484 miljoen in de begroting vermeld.

Wij willen hier nog de aandacht trekken op drie categoriën gebouwen waarvoor een speciale grotere inspanning zou moeten gedaan worden, namelijk voor de Postgebouwen, de gebouwen voor het Ministerie van Financiën en voor de Rijkswacht.

In de tabel hieronder worden de voorziene kredieten en vastleggingen vermeld van 1949 tot 1951.

A ces crédits annuels s'ajoutent 300 millions pour le Fonds Vanderpoorten et environ 200 à 250 millions pour l'enseignement supérieur, normal et technique. Le budget de 1952 prévoit pour ces écoles une somme totale de 484 millions.

Par ailleurs, il existe trois catégories de bâtiments pour lesquels un effort spécial s'impose. Il s'agit des bâtiments de l'administration des Postes, du Ministère des Finances et de la Gendarmerie.

Le tableau ci-dessous mentionne les crédits prévus et les engagements durant la période de 1949 à 1951.

	Postgebouwen — <i>Communications</i>		Financiën — <i>Finances</i>		Rijkswacht — <i>Gendarmerie</i>	
	Kredieten <i>Prévu</i>	Vastlegging <i>Engagé</i>	Kredieten <i>Prévu</i>	Vastlegging <i>Engagé</i>	Kredieten <i>Prévu</i>	Vastlegging <i>Engagé</i>
1949	Begrepen in het Maarshall-plan. <i>Compris dans le Plan Marshall.</i>	20.000.000	44.000.000	40.769.000	15.450.000	15.029.439
1950	46.000.000	31.916.000	107.000.000	107.000.000	39.000.000	23.619.000
1951	22.500.000	14.792.000	79.770.000	75.461.000	15.000.000	12.554.000
1952	11.350.000	—	73.000.000	—	15.000.000	—

Wij hebben hier verleden jaar uiteengezet waarom de kredieten voor deze drie categoriën gebouwen belangrijker zouden moeten zijn. Vergelijken wij even de Post en Telegraaf en Telefoon gebouwen. Terwijl voor al de postgebouwen van het land gemiddeld een twintigtal miljoenen wordt besteed, wordt voor de gebouwen van Telegraaf en Telefoon circa 200 miljoen per jaar besteed. Zelfs rekening houdend met de modernisering van T.T. is de verhouding van de bestede bedragen niet te verdedigen.

In 1951, werden volgende bedragen voorzien en vastgelegd voor de Staatsgebouwen :

1° *Onderhoud en verbetering :*

vastlegging op krediet van 192.000.000 frank.

Brabant	fr. 72.735.050
Antwerpen	8.393.632
Oost-Vlaanderen	23.008.201
West-Vlaanderen	7.693.098
Henegouwen	27.805.047
Namen	12.544.925
Luik	17.089.619
Luxemburg	13.626.436
Limburg	5.087.540

Fr. 187.983.548

L'an dernier, nous avons exposé les raisons pour lesquelles les crédits affectés à la construction de ces trois catégories de bâtiments devraient être augmentés. Comparons, par exemple, les crédits destinés aux bâtiments des Postes et ceux prévus pour la Régie des Télégraphes et Téléphones. Alors qu'en moyenne, on dépense une vingtaine de millions pour les bâtiments des Postes, les dépenses s'élèvent à 200 millions par an pour les bâtiments des Télégraphes et Téléphones. Même si l'on tient compte de la modernisation des T.T., il y a, entre les crédits alloués à ces deux administrations, une disproportion injustifiable.

En 1951, les dépenses prévues et engagées pour les bâtiments de l'Etat, se sont établies comme suit :

1° *Travaux d'entretien et d'amélioration :*

engagements sur un crédit de 192.000.000 de francs.

Brabant	fr. 72.735.050
Anvers	8.393.632
Flandre Orientale	23.008.201
Flandre Occidentale	7.693.098
Hainaut	27.805.047
Namur	12.544.925
Liège	17.089.619
Luxemburg	13.626.436
Limbourg	5.087.540

Fr. 187.983.548

2° *Nieuwbouw in 1951 :*

a)	Kredieten	Vastleggingen
Diverse fr.	42.720.000	38.289.000
Justitie	2.625.000	2.441.000
Binnenlandse Zaken. .	5.760.000	5.754.000
Rijkswacht	15.000.000	12.554.000
Volksgezondheid . .	29.050.000	18.359.000
Openbaar Onderwijs .	141.725.000	122.224.000
Landbouw	32.450.000	27.864.000
Openbare Werken . .	18.000.000	17.160.000
Economische Zaken .	2.500.000	2.500.000
Postgebouwen . . .	22.500.000	14.792.000
Financiën	79.770.000	75.461.000
Totaal	fr. 392.100.000	337.398.000

b)		
Fonds Vanderpoorten	fr. 300.000.000	350.262.206

E. — WATERWEGEN.**I. Waterwegenpolitiek.**

De veelvuldige opdrachten door de Algemene Directie der waterwegen te vervullen waarbij in hoofdzaak op het voorplan treden het zo snel en voordelig mogelijk verzekeren van het vervoer der massagoederen en het, in periode van watersnood zo vlug mogelijk afvoeren van het overtollige water, bepalen in hoofdzaak de te volgen politiek.

a) Onderhoudswerken :

Wat het *onderhoud* betreft dient er in hoofdzaak een onderscheid te worden gemaakt tussen de gewone onderhoudswerken en de onderhouds-baggerwerken.

De *onderhoudsbaggerwerken* omvatten eerst en vooral het verzekeren der toegangen tot de havens. De steeds groter wordende afmetingen der zeeschepen, die al maar bredere en diepere vaargeulen vereisen vergen uitgaven, die noodzakelijkerwijze in stijgende lijn gaan. Het jaarlijks terugkomend bedrag voor het baggeren der binnenscheepvaartwegen blijft nagenoeg constant. Er dient nochtans aangestipt dat tengevolge van perioden van uitzonderlijke droogten dit bedrag kan verhoogd worden. Bij de *gewone onderhoudswerken* is te rekenen het bedrag dat jaarlijks dient besteed te worden aan het opruimen van wrakken en het herstellen van schadevaringen. Uit de aard der zaak is dit bedrag wisselend en van de omstandigheden afhankelijk.

Het verdere onderhoud gebeurt per pacht voor de telkenjare terugkerende kleine onderhoudswerkjes. Vooral sedert 1951 wordt de voorkeur echter gegeven aan afzonderlijke onderhoudsaannemingen die werken van dezelfde aard groeperen doch die echter evenals de onderhoudspachten

2° *Constructions nouvelles en 1951 :*

a)	Prévu :	Engagé :
Généralités fr.	42.720.000	38.289.000
Justice	2.625.000	2.441.000
Intérieur	5.760.000	5.754.000
Gendarmerie	15.000.000	12.554.000
Santé Publique . . .	29.050.000	18.359.000
Instruction Publique .	141.725.000	122.224.000
Agriculture	32.450.000	27.864.000
Travaux Publics . .	18.000.000	17.160.000
Affaires Economiques .	2.500.000	2.500.000
Communications. . .	22.500.000	14.792.000
Finances	79.770.000	75.461.000
Total	fr. 392.100.000	337.398.000

b)		
Fonds Vanderpoorten	fr. 300.000.000	350.262.206

E. — VOIES HYDRAULIQUES.**I. Politique en matière de voies hydrauliques.**

Les multiples missions dévolues à la Direction générale des Voies hydrauliques, et dont les plus importantes consistent à assurer aussi rapidement et d'une manière aussi avantageuse que possible le transport des marchandises en vrac et, en période de crue, à évacuer, dans le plus bref délai, les eaux superflues, déterminent l'essentiel de la politique à suivre.

a) Travaux d'entretien :

En ce qui concerne *l'entretien*, il importe d'établir une distinction entre les travaux d'entretien ordinaire et les travaux de dragage d'entretien.

Les *travaux de dragage d'entretien* doivent viser en tout premier lieu à assurer l'accès aux ports. Les dimensions sans cesse croissantes des navires de mer, qui exigent des passes navigables de plus en plus profondes, imposent des dépenses qui sont nécessairement de plus en plus élevées. Le montant à prévoir chaque année pour le dragage des voies de navigation intérieure reste pour ainsi dire constant. Toutefois, il convient de souligner que, par suite de périodes de sécheresse exceptionnelle, ce montant peut subir des augmentations. Dans les *travaux d'entretien ordinaire*, il faut comprendre le montant à consacrer annuellement au renflouement des épaves et à la réparation des dégâts d'abordage. Ce montant est essentiellement variable et conditionné par les circonstances.

Les autres travaux d'entretien s'effectuent par bail, pour les petits travaux qui doivent être exécutés chaque année. Toutefois, surtout depuis 1951, on donne la préférence à des entreprises d'entretien séparées groupant des travaux de même nature mais qui, cependant, de même que les baux

wegens de beperking der kredieten tot het uiterste minimum zijn herleid. Dit ware niet zo erg, indien voor al de minder belangrijke waterwegen reeds kon worden begonnen met het uitvoeren van de voorzienene, buiten het onderhoud vallende, verbeteringswerken.

De aandacht wordt op het huidige ogenblik echter gevraagd voor het aanpassen van de grote binnenscheepvaartwegen. Hieruit volgt dat de huidige kredieten voor het onderhoud der waterwegen vooral dienen om noodtoestanden te verhelpen. Hieraan moet zo vlug mogelijk een einde worden gesteld.

De hieronderstaande gegevens tonen inderdaad aan, dat het voor 1952 voorzien onderhoudskrediet tot een minimum werd herleid, daar waar steeds hogere kredieten nodig zijn voor het onderhouden der toegangen tot de havens en daar waar het onmogelijk is de onderhoudsbaggerwerken op de binnenscheepvaartwegen te verminderen.

Tabel der van 1948 tot 1951 vastgelegde en voor 1952 voorzien kredieten voor het onderhoud van waterwegen, Kust en havens.

Vastgelegd in :

1948	.	.	.	fr.	327.024.000
1499	.	.	.	.	336.657.000
1950	.	.	.	.	368.635.000
1951	.	.	.	.	363.643.000

Voorzien voor :

1952	.	.	.	fr.	325.000.000
------	---	---	---	-----	-------------

Er is dus een vermindering, niettegenstaande dat, gelet op de verhoging der lonen en materialenprijzen de uitgave groter zou moeten zijn voor dezelfde omvang werken.

Noodzakelijkerwijze dient voor 1952 het gewone onderhoud beperkt te blijven tot die werken die absoluut niet kunnen worden uitgesteld, zoals de baggerwerken, de onderhoudspachten en de gevallen van overmacht. Voor de komende jaren ware het voorzeker wenselijk met de hierboven aangehaalde factoren rekening te kunnen houden en een hoger bedrag te voorzien, terwijl voor 1952 de omstandigheden zullen uitwijzen of er al dan niet bijkredieten zullen dienen aangevraagd.

b) Verbeteringswerken :

Wat de verbeteringswerken betreft dient er naar gestreefd binnen de kortst mogelijke tijd de belangrijke industriële bekkens van Doornik, van de Borinage, van het Centrum en van Charleroi in verbinding te stellen met de grote havens. Deze verwezenlijking is een voornaam deel van het onderprofiel brengen voor 1.350 ton schepen van de waterwegen :

Antwerpen-Brussel-Charleroi-Namen-Luik;
Gent-Doornik-Bergen-Charleroi;
verder ook Oostende-Brugge-Gent-Antwerpen.

d'entretien, ont dû être réduits au strict minimum en raison de la limitation des crédits. La chose ne serait pas tellement grave si, pour toutes les voies navigables moins importantes, on pouvait dès maintenant entamer l'exécution des travaux d'amélioration prévus autres que les travaux d'entretien.

Cependant ce qui, à l'heure actuelle, mérite surtout de retenir l'attention, c'est la nécessité d'adapter les voies navigables importantes. Il en résulte que les crédits actuellement affectés à l'entretien des voies navigables visent en tout premier lieu à remédier à une situation critique à laquelle il conviendrait de mettre fin le plus rapidement possible.

Les données ci-dessous révèlent en effet que le crédit d'entretien prévu pour 1952 a été réduit au minimum, alors que des crédits de plus en plus élevés sont nécessaires pour l'entretien des accès aux ports et qu'il est impossible de réduire le volume des travaux de dragage d'entretien pour les voies de navigation intérieure.

Tableau des crédits engagés de 1948 à 1951 et prévus en 1952, pour l'entretien des voies hydrauliques, de la Côte et des ports.

Engagés en :

1948	.	.	.	fr.	327.024.000
1949	.	.	.	.	336.657.000
1950	.	.	.	.	368.635.000
1951	.	.	.	.	363.643.000

Prévus pour :

1952	.	.	.	fr.	325.000.000
------	---	---	---	-----	-------------

On constate donc une diminution, alors que, en raison de l'augmentation des salaires et des prix des matériaux, la dépense devrait être plus importante, pour des travaux équivalents.

Pour 1952, l'entretien ordinaire devra nécessairement être limité aux travaux qui ne peuvent absolument pas être différés, tels que les dragages, les baux d'entretien et les cas de force majeure. Il serait certes souhaitable de pouvoir tenir compte, pour les prochaines années, des facteurs cités ci-dessus et de prévoir un montant plus élevé; pour 1952, les circonstances se chargeront de montrer s'il y a lieu ou non de solliciter des crédits supplémentaires.

b) Travaux d'amélioration :

En ce qui concerne les travaux d'amélioration, il convient d'assurer la liaison entre grands ports et les importants bassins industriels de Tournai, du Borinage, du Centre et de Charleroi, et ce dans le plus bref délai possible. Cette réalisation fait partie de la mise sous profil des voies navigables suivantes pour les rendre accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes ;

Anvers-Bruxelles-Charleroi-Namur-Liège;
Gand-Tournai-Mons-Charleroi;
Ostende-Bruges-Gand-Anvers.

Volgende waterwegen van vitaal belang behoren tot dit programma :

1^o het kanaal Charleroi-Brussel, tussen Charleroi en Klabbeek, waar op dit ogenblik werken uitgevoerd worden bij de uitmonding in de Samber en ter plaatse van het verdeelpand;

2^o de Samber, tussen Charleroi en Namen;

3^o de Maas, van Namen tot Luik;

4^o de Ringvaart, te Gent;

5^o de Bovenschelde;

6^o het kanaal Nimy-Blaton-Peronnes waar de werken tot Blaton in uitvoering zijn;

7^o het Centrumkanaal van Seneffe tot Bergen-dat om de bestaande schepenliften dient omgeleid.

Daarbij aansluitend :

8^o het in uitvoering zijnde Netekanaal dat als by-pass van het Albertkanaal een rechtstreekse verbinding zal geven voor het verkeer met het Westen en het centrum van het land, waarbij de langere en moeilijkere weg door de Antwerpse dokken kan worden vermeden;

9^o het kanaal Gent-Brugge, met de te verwezenlijken Ringvaart te Brugge, die de zeehavens van Oostende en Zeebrugge bij het net inschakelt.

Onderstaande tabel geeft voor die waterwegen een overzicht van wat reeds verwezenlijkt werd, van wat er voor 1952 voorzien is in de door de regeringsamendementen aangevulde begroting en van wat er nog te doen blijft na 1952 om het programma te verwezenlijken.

Ce programme comprend les voies navigables d'importance vitale ci-après désignées :

1^o le canal de Charleroi à Bruxelles, entre Charleroi et Clabecq, auquel des travaux sont exécutés actuellement là où il rejoint la Sambre et à hauteur du bief de partage;

2^o la Sambre, entre Charleroi et Namur;

3^o la Meuse, de Namur à Liège;

4^o le Canal circulaire, à Gand;

5^o le Haut-Escaut;

6^o le canal Nimy-Blaton-Péronnes où les travaux sont en cours jusqu'à Blaton;

7^o le canal du Centre, de Seneffe à Mons, qui doit être détourné pour éviter les ascenseurs existants.

Voies connexes :

8^o le canal de la Nèthe en voie d'exécution qui, constituant un by-pass du canal Albert, assurera pour le trafic avec l'Ouest et le centre du pays, une liaison directe permettant d'éviter l'itinéraire plus long et plus difficile passant par les bassins d'Anvers;

9^o le canal de Gand à Bruges avec le Canal circulaire de Bruges à réaliser, qui insérera dans le réseau, les ports de mer d'Oostende et de Zeebrugge.

Le tableau ci-dessous donne, en ce qui concerne les voies hydrauliques, une vue d'ensemble de ce qui a déjà été réalisé, de ce qui est prévu pour 1952 au budget complété par les amendements gouvernementaux et de ce qui restera à faire après 1952 pour réaliser le programme.

WATERWEG — VOIE NAVIGABLE	Vastleggingen van 1948 tot einde 1951 <i>Engagements de 1948 à fin 1951</i>	Voorzien in 1952 <i>Prévus pour 1952</i>	Te voorzien na 1952 <i>A prévoir après 1952</i>
1. Kanaal Charleroi-Brussel (boven Klabbeek) — <i>Canal Charleroi-Bruxelles (en amont de Clabecq)</i> fr.	621.645.125	341.920.000 (amendement inbegrepen) <i>amendement compris</i>)	3.077.830.000
2. Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes — <i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes</i> .	376.171.860	273.500.000	855.530.000
3. Bovenschelde — <i>Haut-Escaut</i>	66.146.266	30.000.000	685.350.000
4. Ringvaart te Gent — <i>Canal circulaire à Gand</i>	81.213.564	27.000.000	1.378.340.000
5. Het omleiden van het Centrumkanaal ter plaatse van de schepenliften — <i>Détournement du canal du Centre aux ascenseurs</i> . . .	—	—	1.950.000.000
6. Samber — <i>Sambre</i>	136.860.109	30.000.000	727.150.000
7. Maas, tussen Namen en Luik — <i>Meuse, entre Namur et Liège</i> . .	123.187.147	13.817.500	2.125.702.000
8. Netekanaal — <i>Canal de la Nèthe</i>	28.282.000	20.000.000	87.000.000
9. Kanaal Gent-Brugge — <i>Canal Gand-Bruges</i>	1.202.219	8.000.000	293.898.000
10. Ringvaart te Brugge — <i>Canal circulaire à Bruges</i>	—	—	500.000.000
Totaal voor deze tien werken — <i>Total pour ces dix travaux</i>	1.444.708.290	744.237.500	11.680.860.000

Dit programma is verder nog aan te vullen met het op 600 ton brengen van de Dender tussen Dendermonde en Lessen, waarvoor een bedrag van 565.000.000 frank te voorzien is en het onder profiel brengen der talrijke waterwegen die zich bij het hoofdnet komen aansluiten.

* * *

Het is onontbeerlijk dit waterwegennet te laten aansluiten bij dat van Nederland en Duitsland, waar de voornaamste waterwegen door 1.350 ton schepen kunnen bevaren worden en bij dat van Frankrijk. De Antwerpen-Rijnverbindingen zijn ook dan, aan dit programma toe te voegen mits in acht te nemen, dat de diplomatieke besprekingen hieromtrent nog niet geëindigd zijn, terwijl ook het aanleggen van een kanaal Doornik-Rijsel ter studie ligt.

* * *

Wat de havens en zeescheepvaartwegen betreft wordt in de eerste plaats aandacht geschonken aan de toegangen tot de havens van Antwerpen en Gent.

Te Antwerpen is de tweede Kruisschanssluis, welke de naam van Boudewijnsluis zal dragen, in aanbouw. De aansluiting met de Schelde niet inbegrepen, is de uitgave op 498.500.000 frank geraamd, waarvan 110.000.000 frank in 1951 werden vastgelegd, 180.000.000 frank voorzien voor 1952 en het saldo of 208.500.000 frank voor na 1952. De basculebrug over de sluis waarvoor de uitgave op 25.000.000 frank geraamd was en waarvoor 10.000.000 frank in 1951 werden vastgelegd en 15.000.000 frank voorzien voor 1952, zal een uitgave van circa 30.000.000 frank vergen. De gezamenlijke raming der werken belooft 840.000.000 frank.

De verbetering van het kanaal van Terneuzen en het bouwen van een nieuwe sluis te Terneuzen waarmede kan worden aangevangen van zodra de onderhandelingen met Nederland tot een goed einde gebracht zijn, zullen aan schepen met grotere tonnemaat (15.000 ton tot 16.000 ton) toelaten de haven van Gent en de talrijke nijverheidsinstellingen, langs het kanaal gelegen, te bereiken.

De haven van Oostende met zijn belangrijke visserijhaven, zijn nijverheidsinstellingen en de diensten van het Zeewezen vergt voor zijn modernisering in de eerstvolgende jaren nog een bedrag van circa 300.000.000 frank (Staatshaven). 90.000.000 frank werden reeds besteed aan verbeteringswerken, nieuwe kaaimuren en aanlegposten (1 voor Zeestation en 2 voor car-ferry), verbeteringswerken bij het herbouwen der vismijn en van de kaaimuur van het Houtdok.

De laatste schijf van 18.500.000 frank wordt in 1952 vastgelegd voor het bouwen van een nieuwe terminus voor « ferry-boats » in de voorhaven van Zeebrugge (M.B.Z.I.). Er werden vroeger reeds 31.500.000 frank vastgelegd.

A ce programme doivent venir s'ajouter les travaux destinés à porter la Dendre à 600 tonnes entre Termonde et Lessines, travaux pour lesquels un montant de 565.000.000 de francs est prévu ainsi que la mise sous profil des nombreuses voies navigables raccordées au réseau principal.

* * *

Il est indispensable de raccorder ce réseau de voies navigables à celui des Pays-Bas et de l'Allemagne, où les voies navigables les plus importantes sont accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes, et à celui de la France. Il faut donc ajouter à ce programme, les liaisons Anvers-Rhin, en tenant compte de ce que les pourparlers diplomatiques y relatifs ne sont pas encore terminés; d'autre part, la construction d'un canal Tournai-Lille est encore à l'étude.

* * *

Pour ce qui est des ports et des voies maritimes, ce sont d'abord les accès aux ports d'Anvers et de Gand qui retiennent l'attention.

A Anvers, la deuxième écluse du Kruisschans, qui s'appellera écluse Baudouin, est en construction. Sans compter le raccordement à l'Escaut, la dépense est estimée à 498.500.000 francs, dont 110.000.000 de francs ont été engagés en 1951, 180.000.000 de francs sont prévus pour 1952 et le solde de 208.500.000 francs pour après 1952. Le pont basculant sur l'écluse, dont le coût avait été évalué à 25.000.000 de francs, nécessitera une dépense de 30.000.000 de francs. En 1951, une somme de 10.000.000 de francs a été engagée à cet effet, le crédit prévu pour 1952 s'élevant à 15.000.000 de francs. L'estimation globale des travaux s'élève à 840.000.000 de francs.

L'amélioration du canal de Terneuzen et la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen qui pourront être entamées dès que les pourparlers avec les Pays-Bas auront été menés à bonne fin, permettront aux bateaux de fort tonnage (15.000 à 16.000 tonnes) d'atteindre le port de Gand et les nombreuses installations industrielles établies le long du canal.

La modernisation du port d'Oostende avec son important port de pêche, ses installations industrielles et les services de l'Administration de la Marine, exigera encore, dans les prochaines années, un montant d'environ 300.000.000 de francs (port de l'Etat). Un montant de 90.000.000 de francs a déjà été consacré à des travaux d'amélioration : nouveaux murs de quai et postes d'accostage (1 pour la Gare maritime et 2 pour le car-ferry), travaux d'amélioration liés à la reconstruction de la minque et du mur de quai du Houtdok.

La deuxième tranche de 18.500.000 francs sera engagée en 1952 pour la construction d'un nouveau terminus pour « ferry-boats » dans l'avant-port de Zeebrugge (M.B.Z.I.). Un montant de 31.500.000 francs avait déjà été engagé précédemment.

Wat de havens van ondergeschikte openbare besturen betreft (Antwerpen, Gent, Brussel, Luik) werd in totaal tot einde 1951 een bedrag van 778.000.000 frank vastgelegd. De vastleggingen in 1952 mogen tot 783.000.000 frank gaan. Dit is waarschijnlijk onvoldoende om de aangevatte moderniseringspolitiek op doelmatige wijze voort te zetten en het ware wenselijk na 1952 over de nodige kredieten te beschikken, zoniet doet men goed met dit programma te herzien.

* *

Wat de verbeterings werken aan de bruggen betreft bepaalt de huidige politiek van verbetering er zich toe, bij het herstellen der oorlogsschade rekening te houden met de moderne eisen van het verkeer zowel te water als langs de weg.

Het vervangen der semi-permanente bruggen door definitieve bruggen buiten beschouwing gelaten (circa 426.000.000 frank) blijven er op dit ogenblik nog 77 bruggen te herbouwen waar geen brug is (raming : 460.000.000 frank) en 132 bruggen ter vervanging van voorlopige bruggen (raming : 870.000.000 frank). Voor de bestendige herbouw is dus nog een bedrag van 1.756.000.000 frank nodig. Voor de bruggen te bstwau door de Algemene Directie zie blz. 44.

Ter gelegenheid van het herbouwen der spoorbrug te Temse wordt aldaar naast de nieuwe spoorbrug een moderne wegbrug aangelegd, waarvoor voor de onderbouw en de bovenbouw, met uitzondering van het beweegbaar gedeelte alle werken aanbesteed en in uitvoering zijn.

Nieuwe bruggen worden daarenboven aangelegd in het raam der werken van de Ringvaart te Gent en van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. De bedragen hiervoor zijn begrepen in de reeds opgegeven aanlegkosten voor die kanalen.

* *

Volledigheidshalve nog een woordje omtrent de politiek inzake de grote stuwdammen.

De stuwdam van de Vesder te Eupen is voltooid. Het zuiveringsstation wordt uitgerust. De watertoevoerleiding Soor-Gileppe is in uitvoering en een schijf van 34.000.000 frank voor het voltooiën dezer werken is voor 1952 voorzien. 7.000.000 frank zijn voorzien voor het voltooiën der leidingen die het water van de Vesder-stuw naar de Gileppe-stuw zullen voeren wat naderhand zal toelaten deze laatste buiten dienst te stellen tijdens de verhogings- en herstellingswerken ervan. Er is inderdaad voorzien de Gileppe-stuw 12 meter te verhogen, wat zijn capaciteit van 13.000.000 op 25.000.000 kubieke meter zal brengen.

En ce qui concerne les ports des administrations subordonnées (Anvers, Gand, Bruxelles, Liège), un montant total de 778.000.000 de francs avait été engagé fin 1952. Les engagements pourront s'élever à 783.000.000 de francs en 1952. Ce chiffre est vraisemblablement insuffisant pour poursuivre d'une manière efficace la politique de modernisation inaugurée, et il serait souhaitable de disposer, après 1952, des crédits nécessaires, sinon on ferait bien de revoir ce programme.

* *

Pour ce qui est des travaux d'amélioration des ponts, la politique actuelle d'amélioration se borne à tenir compte, lors de la réparation des dommages de guerre, des exigences modernes de la circulation tant par eau que par terre.

Si l'on néglige le remplacement des ponts semi-permanents par des ponts définitifs (environ 426.000.000 de francs), il reste encore, à l'heure actuelle, 77 ponts à reconstruire là où aucun pont n'existe (estimation : 460.000.000 de francs) et 132 ponts destinés à remplacer des ponts provisoires (estimation : 870.000.000 de francs). Il faudra donc encore, pour la reconstruction définitive, un montant de 1.756.000.000 de francs. Pour les ponts à construire par la Direction générale, voir page 44.

A l'occasion de la reconstruction du pont-rails de Tamise, un pont-route moderne est construit à cet endroit, près du nouveau pont-rails. Les travaux de reconstruction de l'infrastructure et de la superstructure dudit pont-route ont été adjugés et sont en cours d'exécution, à l'exception de la partie mobile.

En outre, de nouveaux ponts sont construits dans le cadre des travaux du Canal Circulaire à Gand et du canal Nimy-Blaton-Péronnes. Les montants y relatifs sont compris dans le coût de construction de ces canaux, qui a déjà été indiqué.

* *

Pour être complet, il reste à dire un mot de la politique en matière de grands barrages-réservoirs.

Le barrage-réservoir de la Vesdre, à Eupen, est achevé. Les travaux d'équipement de la station d'épuration sont en cours. L'adduction d'eau Soor-Gileppe est en voie d'exécution et une tranche de 34.000.000 de francs est prévue pour 1952, pour l'achèvement de ces travaux. Un montant de 7.000.000 de francs est prévu pour l'achèvement des canalisations qui conduiront l'eau du barrage de la Vesdre au barrage de la Gileppe, ce qui permettra, ultérieurement, de mettre ce dernier hors service lors des travaux d'exhaussement et de réparation à y effectuer. En effet, on projette d'exhausser de 12 mètres le barrage de la Gileppe, ce qui portera sa capacité de 13.000.000 à 25.000.000 de mètres cubes.

Voor het eerste gedeelte van de leiding Bethane-Seraing (Goé-Béthane-Mont-Dison) is een eerste schijf van 40.000.000 frank voorzien voor 1952 op een totale uitgave geraamd op 90.000.000 frank. De gezamenlijke raming voor de leiding Béthane-Seraing die de streek Verviers-Luik van water moet voorzien belooft 320.000.000 frank.

De steeds groeiende behoeften aan drinkwater en nijverheidswater en de bedreiging binnen enkele jaren de uitputting te moeten vaststellen van de onderaardse water-reserves nopen er toe tijdig maatregelen te treffen voor het capteren van meer oppervlaktewater. Voor de watervoorziening van een belangrijk deel van de provincie Luxemburg (intercommunale Aisne et Ourthe) dient also onverwijld te worden overgegaan tot het bouwen van een kleine stuwdam op de Ourthe. Die werken zullen het voorwerp uitmaken van een regerings-amendement.

Als algemeen besluit van de vooropstelling van dit programma van circa 20 milliard werken (vast te leggen na 1952 !) geven wij ter overweging wat volgt. Voor zo 'n omvangrijk programma moeten jaarlijks meer kredieten voorzien worden, zo niet moet men zich beperken tot de werken die sociaal en economisch meest nut opleveren. Werken die men slechts na tientallen jaren kan doen renderen, zijn slechte plaatsingen en komen ten slotte met intercalaire intresten en instandhoudingskosten op een kostprijs die twee of drie maal of meer zo hoog is dan aanvankelijk voorzien werd.

Een ander uitzicht van dit programma is de vraag of men niet al te grootse plannen vooropstelt ten aanzien van onze financiële mogelijkheden.

II. — Vastleggingen.

In onderstaande tabellen geven wij de vastleggingen per Provincie voor het onderhoud, de verbeteringswerken en herstel van oorlogsschade. Sommige gegevens worden verstrekt per stroomgebied of directie.

Wij vergelijken de jaren 1950 en 1951.

1^o Verdeling der vastleggingen voor de binnenscheepvaartwegen per directie wat het onderhoud betreft en per provincie wat de verbeteringswerken en herstel van oorlogsschade betreft.

Pour la première partie de la canalisation Béthane-Seraing (Goé-Béthane-Mont-Dison), une première tranche de 40.000.000 de francs est prévue pour 1952, sur une dépense totale estimée à 90.000.000 de francs. L'estimation globale pour la canalisation Béthane-Seraing, qui alimentera en eau la région Verviers-Liège, s'élève à 320.000.000 de francs.

Les besoins sans cesse croissants en eau potable et en eau industrielle et la menace d'épuisement, dans un délai de quelques années, des réserves d'eau souterraine exigent que des mesures soient prises en temps utile pour le captage d'une quantité plus grande d'eaux de surface. En vue d'assurer l'alimentation en eau d'une partie importante de la province de Luxembourg (intercommunale Aisne et Ourthe), il y a donc lieu de procéder sans retard à la construction d'un petit barrage-réservoir sur l'Ourthe. Ces travaux feront l'objet d'un amendement du Gouvernement.

Comme conclusion générale de l'examen de ce programme d'environ 20 milliards de travaux (à engager après 1952 !), nous donnons en considération ce qui suit. Pour un programme aussi important, il faut que des crédits plus considérables soient prévus chaque année, sinon on doit se limiter aux travaux les plus utiles au point de vue social et économique. L'exécution de travaux qui ne peuvent devenir productifs qu'après des dizaines d'années constitue un mauvais placement, et si l'on tient compte des intérêts intercalaires et des frais de conservation, leur prix de revient atteint le double ou le triple ou même davantage que ce qui avait été initialement prévu.

Un autre aspect de ce programme réside dans la question de savoir si les plans envisagés ne sont pas trop vastes par rapport à nos possibilités financières.

II. — Engagements.

Les tableaux ci-dessous donnent, pour les exercices 1950 et 1951 et par province, les engagements pour les travaux d'entretien, pour les travaux d'amélioration et pour la réparation des dommages de guerre. Certaines données sont fournies par bassin fluvial ou par direction.

Nous comparons les exercices 1950 et 1951.

1^o Répartition des engagements pour les voies de navigation intérieure, par direction, en ce qui concerne l'entretien, et par province, en ce qui concerne les travaux d'amélioration et la réparation des dommages de guerre.

BEDRAGEN IN MILLIOENEN FRANK — MONTANTS EN MILLIONS DE FRANCS

DIRECTIE — DIRECTION	Vastleggingen voor Onderhoud — Engagements pour Entretien		PROVINCIE — PROVINCES	Vastleggingen voor Engagements pour			
				Verbeterings- werken — Travaux d'amélioration		Herstel van oorlogsschaden — Réparation des dommages de guer.	
	1950	1951		1950	1951	1950	1951
Kust — Côte	21,0	12,3	Antwerpen — Anvers	51,0	33,0	17,3	1,8
Stroomgebied Schelde te Gent — Bassin fluvial de l'Escaut à Gand	27,2	26,5	Brabant — Brabant	—	—	2,8	—
Ringvaart — Canal circulaire.	—	—	West Vlaanderen — Flandre occ.	11,2	17,2	22,9	18,0
Stroomgebied Schelde te Kortrijk — Bassin fluvial de l'Escaut à Courtrai	13,0	11,1	Oost Vlaanderen — Flandre or.	55,0	41,0	16,9	6,8
Zeeschelde — Escaut maritime .	24,0	20,5	Henegouwen — Hainaut . . .	488,8	460,1	12,2	9,1
Albertkanaal — Canal Albert .	3,2	2,6	Limburg — Limbourg	16,7	9,5	23,1	8,6
Luikse Maas — Meuse liégeoise	11,7	9,5	Luik — Liège	43,7	33,5	58,6	31,7
Naamse Maas — Meuse namur.	8,6	8,6	Luxemburg — Luxembourg . .	—	—	0,3	—
Samber — Sambre	8,3	8,8	Namen — Namur	14,3	14,6	8,0	6,8
Borinage — Borinage	18,2	20,0					
Kolenafvoerkanalen — Canaux houillers	19,9	18,6					
Totalen — Totaux .	155,4	138,5	Totalen — Totaux .	680,7	608,9	162,1	82,8

2^o Verdeling per provincie der vastleggingen in
1950 en 1951 voor zeevaartwegen en zeehavens.

2^o Répartition par province des engagements
effectués en 1950 et 1951 pour les voies maritimes
et les ports de mer.

BEDRAGEN IN MILLIOENEN FRANK — MONTANTS EN MILLIONS DE FRANCS.

PROVINCIE — PROVINCE	Vastleggingen voor — Engagements pour					
	Onderhoud — Entretien		Verbeteringswerken — Travaux d'améliorat.		Herstel van oorlogssch. — Rép. des dom. de guerre	
	1950	1951	1950	1951	1950	1951
Antwerpen — Anvers	102,5	114,8	71,8	158,7	12,0	10,3
Brabant — Brabant	—	—	—	45,5	12,9	13,3
West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	88,4	78,5	53,5	43,0	67,2	85,2
Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale	5,2	2,6	30,0	45,8	3,8	7,4
Andere provinciën — Autres provinces	—	—	—	—	—	—
TOTALEN — TOTAUX	196,4	195,9	155,3	293,0	95,9	116,2

3^o Vastleggingen in 1951 (tussenkost van de Staat of zuiver Staatswerken) voor ieder der vier Zeehavens : Antwerpen, Gent Zeebrugge, Oostende.

3^o Engagements effectués en 1951 (intervention de l'Etat ou travaux effectués exclusivement par l'Etat), pour chacun des ports de mer : Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende.

BEDRAGEN IN MILLIOENEN FRANK — MONTANTS EN MILLIONS DE FRANCS.

HAVENS — PORTS	Vastleggingen voor — Engagements pour			
	Nieuwe beleggingen — Investissements nouveaux		Herstel van oorlogsschade — Réparation des dommages de guerre	
	Zuiver Staatswerken — Travaux de l'Etat uniquement	Staats- tussenkost — Intervention de l'Etat	Zuiver Staatswerken — Travaux de l'Etat uniquement	Staats- tussenkost — Intervention de l'Etat
Antwerpen — Anvers	117,4	34,3	—	—
Gent — Gand	7,3	38,6	—	1,9
Zeebrugge — Zeebrugge	29,0	—	17,9	—
Oostende — Ostende	9,5	—	37,9	16,4
TOTALEN — TOTAUX	163,2	72,9	55,8	18,3

III. — Scheepvaartrechten.

Commissieleden stelden belang in de evolutie van de scheepvaartrechten en vroegen of deze rechten niet grotendeels de administratie- en in zekere mate, de onderhoudskosten zouden kunnen dekken.

Hierop werd geantwoord dat de maximumbedragen van de scheepvaartrechten steeds door de Wetgevende Macht werden vastgesteld.

De wet van 1 Juli 1865 stelde deze vast op fr. 0,01 per km/t voor de kanalen, fr. 0,0075 per km/t voor de gekanaliseerde rivieren en fr. 0,002 per km/t voor de rivieren met vrije stroming.

De wet van 2 Januari 1926, met het doel de scheepvaartrechten aan te toenmalige waarde van de frank aan te passen, verhoogde het plafond dezer rechten op fr. 0,02 per km/t.

Binnen de perken van de aldus vastgestelde maxima verordende de Uitvoerende Macht volgende eenheidsbedragen :

1^o bij Koninklijk besluit van 1 Juni 1886 :

fr. 0,005 per km/t voor de kanalen; fr. 0,0016 per km/t voor de rivieren; vrijstelling op de natuurlijke bevaarbare rivieren of gedeelten van rivieren.

III. — Droits de navigation.

Certains membres de la Commission se sont intéressés à l'évolution des droits de navigation et se sont demandés si ces droits ne pourraient pas couvrir une grande partie des frais d'administration, et, dans une certaine mesure aussi, les frais d'entretien.

Il a été répondu que les taux maxima des droits de navigation ont toujours été fixés par le Pouvoir législatif.

La loi du 1^{er} juillet 1865 les avait fixés à fr. 0,01 par t/km pour les canaux, à fr. 0,0075 par t/km pour les rivières canalisées et à fr. 0,002 par t/km pour les rivières non canalisées.

En vue d'adapter les droits de navigation à la valeur du franc à l'époque, la loi du 2 janvier 1926 a porté le plafond de ces droits à fr. 0,02 par t/km.

Dans les limites des maxima ainsi fixés, le Pouvoir exécutif a prescrit les taux unitaires suivants :

1^o par arrêté royal du 1^{er} juin 1886 :

fr. 0,005 par t/km pour les canaux; fr. 0,0016 par t/km pour les rivières; exonération sur les rivières ou parties de rivières naturellement navigables.

2^o bij Koninklijk besluit van 6 Januari 1926 :

fr. 0,005 per km/t voor de waterwegen van nationaal belang (beschouwd als de verlenging van onze zeevaartroutes); fr. 0,01 per km/t voor de waterwegen van plaatselijk belang; vrijstelling op de aan tij onderhevige rivieren (natuurlijk bevaarbaar).

3^o bij besluitwet van 14 Augustus 1933 :

werden de rechten onder 2^o met 12,5 % verhoogd en aldus gebracht op fr. 0,005625 per km/t voor de eerste groep en op fr. 0,001125 per km/t voor de tweede groep.

4^o bij besluit van de Regent van 6 Juli 1948 :

werden de bedragen voor alle scheepvaartwegen, welke niet vrijgesteld zijn, geünificeerd en dit bedrag vastgesteld op het door de wet van 2 Januari 1926 toegelaten maximum van 2 centimes.

*
* *

Voor de scheepvaartwegen die onder het beheer staan van de Dienst der Scheepvaart wordt evenwel een speciaal regime toegepast, zoals hierna is aangegeven.

1. — Toestand vóór 1939.

De scheepvaartrechten waren op al de waterwegen onder het beheer van de Dienst der Scheepvaart vastgesteld op fr. 0,01125 per km/t behalve op de Zuidwillemsvaart en het kanaal van Monsin waar de rechten geregeld waren volgens de Hollands-Belgische overeenkomst en respectievelijk fr. 0,0025 en 0,0016 bedroegen.

2. — Toestand in 1939.

Van 1 Mei 1939 af (koninklijk besluit van 15 April 1939) werden de scheepvaartrechten tot fr. 0,015 per km/t opgevoerd met uitzondering evenwel :

a) de sleepboten en motorschepen die in de tractie voorzien en waarvoor het oud bedrag fr. 0,01125 gehandhaafd werd;

b) de conventionele waterwegen : Zuidwillemsvaart, fr. 0,0025 en kanaal van Monsin fr. 0,0016.

OPMERKING.

Het koninklijk besluit van 15 April 1939 voorzag daarenboven dat de scheepvaartrechten, zodra het Albertkanaal over zijn ganse lengte zou in dienst gesteld zijn, tot fr. 0,02 per km/t zouden worden opgevoerd, behalve voor de Zuidwillemsvaart, het kanaal van Monsin en het kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout.

2^o par arrêté royal du 6 janvier 1926 :

fr. 0,005 par t/km pour les voies navigables d'intérêt national (considérées comme le prolongement de nos voies maritimes); fr. 0,01 par t/km pour les voies navigables d'intérêt local; exonération sur les rivières soumises à l'influence de la marée (naturellement navigables).

3^o par arrêté-loi du 14 août 1933 :

les droits mentionnés sub. 2^o ont été majorés de 12,5 % et portés ainsi à fr. 0,005625 par t/km pour le premier groupe et à fr. 0,001125 par t/km pour le deuxième groupe.

4^o par arrêté du Régent du 6 juillet 1948 :

les taux ont été unifiés pour toutes les voies navigables non exonérées et ce taux a été fixé au maximum de 2 centimes autorisé par la loi du 2 janvier 1926.

*
* *

Aux voies navigables administrées par l'Office de la Navigation s'applique un régime spécial, que nous exposons ci-dessous :

1. — Situation avant 1939.

Les droits de navigation étaient fixés à fr. 0,01125 par t/km sur toutes les voies navigables administrées par l'Office de la Navigation, sauf sur la Zuidwillemsvaart et sur le canal de Monsin, où les droits étaient fixés respectivement à fr. 0,0025 et fr. 0,0016 en vertu de la convention hollando-belge.

2. — Situation de 1939.

A partir du 1^{er} mai 1939 (arrêté royal du 15 avril 1939), les droits de navigation ont été portés à fr. 0,015 par t/km, excepté pour :

a) les remorqueurs et les bateaux à moteur qui assurent la traction, auxquels on applique l'ancien taux de fr. 0,01125;

b) les voies navigables conventionnelles : Zuidwillemsvaart, fr. 0,0025, et canal de Monsin, fr. 0,0016.

REMARQUE.

L'arrêté royal du 15 avril 1939 prévoyait en outre que dès la mise en service du canal Albert sur sa longueur totale, les droits de navigation seraient portés à fr. 0,02 par t/km, sauf pour la Zuidwillemsvaart, le canal de Monsin et le canal de Dessel à Schoten, par Turnhout.

3. — *Toestand in 1941.*

Het besluit van 27 December 1940 van de Secretaris-generaal vaardigt de indienststelling van het Albertkanaal over zijn ganse lengte uit met ingang van 1 Januari 1941. Vanaf dit ogenblik bedragen de rechten dus fr. 0,02 voor al de waterwegen onder het beheer van de Dienst der Scheepvaart, behalve voor de Zuidwillemsvaart fr. 0,0025; het kanaal van Monsin, fr. 0,0016 en het kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout fr. 0,015; de sleepboten en de motorschepen behouden insgelijks hun oud bedrag, hetzij fr. 0,01125.

4. — *Op 18 Januari 1947* (koninklijk besluit van 16 December 1946),

Wordt de onder het 2 hiervoren voorziene afwijking inzake sleepboten en motorboten ingetrokken; deze vaartuigen zijn dienvolgens aan dezelfde rechten als de gewone schepen onderworpen.

5. — *Op 21 Juni 1948* (Regentsbesluit van 31 Mei 1948),

Worden de rechten op de conventionele waterweg: de Zuidwillemsvaart, en op het kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout tot fr. 0,02 per km/t opgevoerd.

6. — *Op 1 October 1948* (Regentsbesluit van 6 Juli 1948),

Worden de rechten op de conventionele waterweg, het kanaal van Monsin, insgelijks tot fr. 0,02 per km/t opgevoerd.

In samenwerking met de Minister van Financiën bestudeert de Minister van Openbare Werken een wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 2 Januari 1926, betreffende de scheepvaartrechten. Dit ontwerp van wet zal bij de Wetgevende Kamers ingediend worden met het doel het vastgesteld maximum-bedrag van fr. 0,02 per km/t te verhogen.

De rechten, welke de Dienst der Scheepvaart int, zijn insgelijks onderworpen aan de bepalingen van de wet van 1926. Het voorgenenomen wetsontwerp zal aldus deze Dienst de mogelijkheid bieden, zijn ontvangsten te verhogen, om aldus te trachten zijn actuele jaarlijkse tekorten uit te schakelen.

*
* *

Er dient echter niet uit het oog verloren dat de scheepvaart slechts één der nagestreefde doeleinden is onder de meervoudige diensten door de waterwegen te vervullen. De scheepvaartrechten moeten dus niet noodzakelijk de volledige onderhouds- en exploitatiekosten dekken.

3. — *Situation de 1941.*

L'arrêté des Secrétaires Généraux du 27 décembre 1940 décrète la mise en service du canal Albert, sur sa longueur totale, à partir du 1^{er} janvier 1941. Dès lors, les droits s'élèvent à fr. 0,02 pour toutes les voies navigables administrées par l'Office de la Navigation, sauf pour la Zuidwillemsvaart, fr. 0,0025; le canal de Monsin, fr. 0,0016, et le canal de Dessel à Schoten, par Turnhout, fr. 0,015; les remorqueurs et les bateaux à moteur continuent à bénéficier de l'ancien taux, soit fr. 0,01125.

4. — *Le 18 janvier 1947* (arrêté du Régent du 16 décembre 1946),

L'exception prévue sous le chiffre 2 ci-dessus pour les remorqueurs et les bateaux à moteur est supprimée; par conséquent, ces bateaux sont soumis aux mêmes droits que les bateaux ordinaires.

5. — *Le 21 juin 1948* (arrêté du Régent du 31 mai 1948).

Les droits applicables à la voie navigable conventionnelle de la Zuidwillemsvaart, et au canal de Dessel à Schoten, par Turnhout, sont portés à fr. 0,02 par t/km.

6. — *Le 1^{er} octobre 1948* (arrêté du Régent du 6 juillet 1948).

Les droits applicables à la voie navigable conventionnelle du canal de Monsin, sont également portés à fr. 0,02 par t/km.

En collaboration avec le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux Publics étudie un projet de loi modifiant la loi du 2 janvier 1926 relative aux droits de navigation. Ce projet de loi sera déposé sur le bureau des Chambres Législatives en vue d'augmenter le taux maximum fixé de fr. 0,02 par t/km.

Les droits perçus par l'Office de la Navigation sont également soumis aux dispositions de la loi de 1926. La proposition de loi envisagée permettra donc au dit Office d'augmenter ses recettes et sans doute d'éviter ainsi les déficits annuels qu'il enregistre actuellement.

*
* *

Toutefois, il convient de ne pas perdre de vue que la navigation ne constitue qu'un seul des multiples services que les voies navigables sont appelées à rendre. Les droits de navigation ne doivent donc pas nécessairement couvrir la totalité des frais d'entretien et d'exploitation.

Bedrag der geïnde scheepvaartrechten en totaal aantal kilometerton, wat betreft :

a) de waterwegen onder het beheer van de Staat.

Jaar	Scheepvaartrechten	Kilometerton
1939	fr. 8.950.847,02	2.070.019.960
1945	4.591.534,—	938.211.824
1946	5.710.826,—	1.171.787.069
1947	6.783.147,—	1.408.732.583
1948	11.504.335,—	1.562.467.327
1949	25.009.040,—	1.826.155.508
1950	27.619.940,—	2.077.426.872
1951	31.567.765,—	2.010.211.824

(Telkens van en tot de maand October.)

b) de waterwegen onder beheer van de Dienst der Scheepvaart wat betreft de jaren 1939, 1945 tot en met 1951.

Jaren	Scheepvaartrechten	Kilometerton
1939	fr. 10.811.947,—	860.808.265
1945	9.835.687,—	506.081.717
1946	12.688.314,—	690.452.563
1947	13.509.289,—	721.201.221
1948	15.317.683,—	768.042.680
1949	17.807.267,—	807.911.806
1950	21.100.959,—	953.503.993
1951	26.032.501,—	1.189.156.721

Op te merken valt dat het verkeer per waterweg gedurende de laatste jaren in zeer gunstige zin geëvolueerd heeft. Wat de waterwegen onder het beheer van de Staat betreft, werd gedurende de tien eerste maanden van het jaar 1951 het verkeer van het ganse jaar 1939 bereikt, en er mag voorzien worden dat dit verkeer met ongeveer 16 t. h. zal overschreden zijn voor het ganse jaar.

Wat betreft de waterwegen onder het beheer van de Dienst der Scheepvaart, bedroeg het verkeer in 1951, 38 t. h. meer dan dat van het jaar 1939.

Wat de verhoging van de inkomsten betreft, deze kan ongeveer op 330 t. h. worden geraamd voor de waterwegen onder het beheer van de Staat en op 140 t. h. voor die onder het beheer van de Dienst der Scheepvaart.

Het verschil tussen deze verhogingen vloeit vooral voort uit het feit dat de scheepvaartrechten vanaf 1939 tot fr. 0,02 per km/t werden opgevoerd voor de waterwegen onder het beheer van de Dienst der Scheepvaart, terwijl deze verhoging voor de andere waterwegen slechts in 1948 werd uitgevaardigd.

Montant des droits de navigation perçus et nombre total de t/km en ce qui concerne :

a) les voies navigables administrées par l'Etat :

Années	Droits de navigation	Nombre de km /t
1939	fr. 8.950.847,02	2.070.019.960
1945	4.591.534,—	938.211.824
1946	5.710.826,—	1.171.787.069
1947	6.783.147,—	1.408.732.583
1948	11.504.335,—	1.562.467.327
1949	25.009.040,—	1.826.155.508
1950	27.619.940,—	2.077.426.872
1951	31.567.765,—	2.010.211.824

(A partir du mois d'octobre d'une année au mois d'octobre de l'année suivante.)

b) les voies navigables administrées par l'Office de la Navigation (années 1939 et 1945 à 1951 inclusivement) :

Années	Droits de navigation	Nombre de t/km
1939	fr. 10.811.947,—	860.808.265
1945	9.835.687,—	506.081.717
1946	12.688.314,—	690.452.563
1947	13.509.289,—	721.201.221
1948	15.317.683,—	768.042.680
1949	17.807.267,—	807.911.806
1950	21.100.959,—	953.503.993
1951	26.032.501,—	1.189.156.721

Il est à remarquer que le trafic empruntant les voies navigables a évolué très favorablement au cours de ces dernières années. En ce qui concerne les voies navigables administrées par l'Etat, on a enregistré, durant les dix premiers mois de l'année 1951, un volume de trafic égal à celui de toute l'année 1939 et il est à prévoir que, pour l'année entière, le trafic dépassera de 16 p. c. celui de 1939.

Pour les voies navigables administrées par l'Office de la Navigation, le trafic a dépassé en 1951 de plus de 38 p. c. celui de l'année 1939.

Les recettes ont également augmenté et peuvent être estimées à 330 p. c. pour les voies navigables administrées par l'Etat et à 140 p. c. pour celles administrées par l'Office de la Navigation.

La différence entre ces deux taux d'augmentation est due notamment au fait qu'à partir de 1939, les droits de navigation ont été portés à fr. 0,02 par t/km pour les voies navigables administrées par l'Office de la Navigation, alors que cette augmentation n'a été décidée qu'à partir de 1948, pour les autres voies navigables.

IV. — Baggerwerken.

Zeeschelde :

Er dient een onderscheid gemaakt tussen het gedeelte Gentbrugge-Rupelmonding en het gedeelte vanaf de Rupelmonding naar stroomafwaarts. Kubieken en uitgravingen voor dit laatste gedeelte zijn in onderstaande tabel opgegeven. De baggerwerken zijn gesplitst in baggerwerken in de Zeeschelde en in baggerwerken vóór de kademuren te Antwerpen.

IV. — Travaux de dragage.

Escaut Maritime :

Il y a lieu de faire une distinction entre la partie Gentbrugge-embouchure du Rupel et la partie allant de l'embouchure du Rupel vers l'aval. Le tableau ci-dessous mentionne les cubes des déblais pour cette dernière partie. Les travaux de dragage sont répartis en dragages dans l'Escaut maritime et en dragages au droit des murs de quai à Anvers.

TABEL I — TABLEAU I.

Jaar — Année	In Zeeschelde — Escaut maritime		Vóór kademuren te Antwerpen — Au droit des murs de quai à Anvers	
1939	3.680.000 m ³	15.500.000 fr.	137.000 m ³	1.445.000 fr.
1945	1.790.000	27.500.000	42.000	1.430.000
1946	2.680.000	53.000.000	71.000	2.430.000
1947	3.425.000	83.000.000	58.500	2.220.000
1948	3.785.000	102.900.000	69.000	2.500.000
1949	3.390.000	87.600.000	34.000	1.225.000
1950	3.595.000	91.450.000	113.000	4.590.100
1951	4.435.000	113.000.000	155.000	5.080.000

Wat betreft de baggerwerken op het gedeelte der Zeeschelde tussen Gentbrugge en de Rupelmonding gelden de volgende bedragen :

Les montants relatifs aux travaux de dragage effectués dans la partie de l'Escaut maritime comprise entre Gentbrugge et l'embouchure du Rupel sont les suivants :

TABEL II — TABLEAU II.

1939	Nihil — <i>Néant</i>
1945	504.400 fr.
1946	Nihil — <i>Néant</i>
1947	463.600
1948	836.200
1949	11.091.800
1950	12.621.400
1951	5.987.100

Havens en killen der kust (Oostende, Nieuwpoort, Blankenberge).

Ports et passes de la Côte (Ostende, Nieuport, Blankenberge).

TABEL III — TABLEAU III.

Uitgaven voor baggerwerken — *Dépenses pour travaux de dragage.*

Jaar <i>Année</i>	Oostende <i>Ostende</i>	Nieuwpoort <i>Nieuport</i>	Blankenberge <i>Blankenberge</i>
1939 (1) van-du 1-4-1938 tot-au 31-3-1939 . . . (pachtjaar — <i>année de bail</i>)	3.300.000 fr.	900.000 fr.	300.000 fr.
1945	Nihil — <i>Néant</i>	Nihil — <i>Néant</i>	Nihil — <i>Néant</i>
1946	8.495.000 fr.	3.780.000 fr.	540.000 fr.
1947	12.223.200	5.428.800	452.400
1948	12.861.460	7.914.267	586.730
1949	19.112.707	8.167.515	2.271.639
1950	18.315.308	13.605.156	2.140.919
1951	21.262.863	8.370.435	3.355.922

- (1) Gegevens van het pachtjaar, wegens onvoldoende inlichtingen over de periode van 1-4-1939 tot 9-5-1940 (evacuëren van dossiers in 1940).
Données relatives à l'année de bail, les renseignements sur la période du 1-4-1939 au 9-5-1940 (évacuation de dossiers en 1940) étant insuffisants.

Haven van Zeebrugge.

| Port de Zeebrugge.

TABEL IV — TABLEAU IV.

	Bedrag der uitgevoerde baggerwerken — <i>Coût des travaux de dragage effectués</i>
Pachtjaar van 1-3-1939 tot 29-2-1940 — <i>Année de bail du 1-3-1939 au 29-2-1940</i> . . .	6.720.610 fr.
1945	Nihil — <i>Néant</i>
Pachtjaar van 18-3-1946 tot 15-3-1947 — <i>Année de bail du 18-3-1946 au 15-3-1947</i> .	10.011.253
Periode van 16-3-1947 tot 20-8-1947 — <i>Période du 16-3-1947 au 20-8-1947</i>	10.116.507
Pachtjaar van 21-8-1947 tot 20-8-1948 — <i>Année de bail du 21-8-1947 au 20-8-1948</i> .	29.629.000
Pachtjaar van 21-8-1948 tot 20-8-1949 — <i>Année de bail du 21-8-1948 au 20-8-1949</i> .	28.208.593
Pachtjaar van 21-8-1949 tot 20-8-1950 — <i>Année de bail du 21-8-1949 au 20-8-1950</i> .	34.039.176
Pachtjaar van 21-8-1950 tot 20-8-1951 — <i>Année de bail du 21-8-1950 au 20-8-1951</i> .	32.285.205

Commentaren.**1. — ALGEMENE COMMENTAAR.**

Wanneer de vergelijking der uitgaven tussen 1939 en 1951 wordt gemaakt, dient er opgemerkt dat de eenheidsprijzen per kubieke meter voor het baggerwerk functie zijn van de lonen der gespecialiseerde arbeiders, van de sociale lasten en van de kolenprijzen.

Het loon der gespecialiseerde arbeiders is gestegen van 5,95 fr/u (+sociale lasten 10 t. h.) tot 25,37 fr/u (+sociale lasten 33,50 t. h.).

De kolenprijs is gestegen van 166 fr/ton in 1939 tot 1.083,70 fr/ton in 1951, dezelfde voorwaarden in acht genomen zijnde.

De lonen geven alzo met de sociale lasten een vermeerderingscoëfficiënt van 5,2 en de kolen een vermeerderingscoëfficiënt 6,5.

Voor het naoorlogse baggerwerk dient ook rekening gehouden met de 25 t. h toeslag op de lonen voor mijngevaarvergoeding.

Er dient alzo, alles samengenomen, rekening te worden gehouden met een vermeerderingscoëfficiënt die ongeveer 6,2 belooft.

2. — BIJZONDERE COMMENTAAR.*Zeeschelde :*

Men stelt een lichte verhoging vast van het in 1951 gebaggerde kubiek ten opzichte van 1939 wat de vaargeulen der Zeeschelde, die de toegang tot de haven van Antwerpen moeten verzekeren, betreft.

Die verhoging vloeit voort uit het feit :

1^o dat het verwaarlozen der baggerwerken tijdens de oorlogsjaren zich nog steeds laat gevoelen;

2^o dat de grotere afmetingen der zeeschepen diepere en bredere vaargeulen vergen.

Om dezelfde redenen als hierboven was er ook een lichte verhoging wat betreft het kubiek baggerwerk vóór de kademuren, aanlegplaats der grote zeeschepen.

De uitgaven voor baggerwerken voor het gedeelte der Zeeschelde tussen Gentbrugge en Baasrode stijgen aanzienlijk vanaf 1949. Dit is het gevolg van meer omvangrijk baggerwerk om de vaargeul, die als gevolg van een uitzonderlijk droge periode moeilijkheden berokkende aan de scheepvaart, op de gewenste afmetingen te brengen. Die toestand is nog niet terug normaal en de baggerwerken dienen voortgezet. Door het graven van de Ringvaart te Gent zal de toevoer van meer oppervlaktewater van de Schelde en de Leie die aldus genormaliseerde toestand bestendigen.

* *

Commentaires.**I. — COMMENTAIRE GÉNÉRAL.**

Pour comparer les dépenses des années 1939 et 1951, il y a lieu de remarquer que, pour les travaux de dragage, les prix unitaires par mètre cube sont fonction des salaires des ouvriers spécialisés, des charges sociales et des prix du charbon.

Les salaires des ouvriers spécialisés sont passés de 5,95 fr/heure (+charges sociales 10 p. c.) à 25,37 fr/heure (+charges sociales 33,50 p. c.).

Le prix du charbon est passé, toutes conditions restant égales, de 166 fr/t en 1939 à 1.083,70 fr/t en 1951.

Avec les charges sociales, les salaires sont donc affectés d'un coefficient de majoration de 5,2 et le charbon, d'un coefficient de majoration de 6,5.

En ce qui concerne les dragages d'après-guerre, il y a également lieu de tenir compte de la majoration des salaires de 25 p. c. à titre d'indemnité de danger (mines).

Dans l'ensemble, il y a donc lieu de tenir compte d'un coefficient de majoration s'élevant à environ 6,2.

2. — COMMENTAIRE SPÉCIAL.*Escaut Maritime :*

Par rapport à 1939, on constate une légère augmentation du cube dragué en 1951 en ce qui concerne les passes de l'Escaut maritime qui doivent permettre l'accès au port d'Anvers.

Cette augmentation résulte du fait :

1^o que l'absence de dragage pendant les années de guerre se fait encore sentir;

2^o que les dimensions plus grandes des navires de mer requièrent des passes plus profondes et plus larges.

Pour les mêmes raisons que ci-dessus, il y a également eu une légère augmentation en ce qui concerne le cube des dragages au droit des murs de quai servant de lieu d'accostage aux grands navires de mer.

Les dépenses relatives aux travaux de dragage pour la partie de l'Escaut maritime comprise entre Gentbrugge et Baasrode augmentent sensiblement à partir de 1949. C'est là la conséquence de l'augmentation du volume des dragages pour donner les dimensions voulues à la passe navigable, qui, du fait d'une période de sécheresse exceptionnelle, était une source de difficultés pour la navigation. Cette situation n'est pas encore redevenue normale, et il y a lieu de poursuivre les travaux de dragage. L'apport d'un supplément d'eau d'amont de l'Escaut et de la Lys, résultant du creusement du Canal circulaire à Gand, maintiendra la situation ainsi normalisée.

* *

Wat de havens en killen der kust betreft (Oostende, Nieuwpoort, Blankenberge) dient er opgemerkt dat er in 1945 nog geen onderhoudsbaggerwerken konden worden uitgevoerd. De havens moesten eerst worden ontijnd en de hindernissen opgeruimd. Dit laatste werk werd aan bijzondere aannemingen toevertrouwd en ging gepaard met kleine lokale baggerwerken. Naarmate de opruiming vorderde, werden de door de onderhoudsaannemer te baggeren oppervlakten groter en groter. Vandaar geleidelijke verhoging der bedragen. De verhoging spruit tevens voort uit de verhoging der lonen, sociale lasten en prijs der brandstoffen. (Zie bespreking baggerwerken in de Zeeschelde.)

Er valt hier aan te stippen dat het in 1951 gebaggerde kubiek voor de drie havens samen hetzij 1.880.010 kubieke meter nog beneden de kubieken van 1937 en 1938 blijft, respectievelijk 2.130.086 kubieke meter en 2.064.275 kubieke meter. 1939 was geen normaal baggerjaar aan de kust wegens de reeds tussen Duitsland en Frankrijk en Engeland bestaande oorlogstoestand. Er is daar dus nog een achterstand in te lopen die feitelijk groter is wegens de hogere eisen der scheepvaart (bredere en diepere vaargeulen) en de in te lopen achterstand wegens verwaarlozing der onderhoudsbaggerwerken tijdens de oorlog.

Wat de haven van Zeebrugge betreft, kon er ook niet aan onderhoudsbaggerwerk worden gedaan in 1945. Hier ook moest er ontijnd worden en de hindernissen opgeruimd. De geleidelijke verhoging der bedragen spruit voort uit het feit dat de eigenlijke onderhoudsbaggerwerken slechts geleidelijk konden worden hervat, naarmate de opruimingswerken vorderden. Het opruimen langs de voet van de havendam was een bijzondere aanneming, die ook met lokale baggerwerken gepaard ging.

Er is ook rekening te houden met de verhoging der lonen en sociale lasten en kolenprijzen, met de toegekende gevaarvergoeding. (Zie bespreking baggerwerken Zeeschelde.) Het kubiek ondergaat tevens de invloed van de in te lopen achterstand, van de verwaarlozing der baggerwerken tijdens de oorlogsjaren en van de hogere eisen gesteld door de scheepvaart (bredere en diepere vaargeulen).

* * *

V. — Overstromingen en waterwegen.

Buiten andere functies, waarvan de voornaamste is goedkoop vervoer van massagoederen, moet de waterweg ten alle tijde, zo vlug en zo zeker mogelijk het overtollige water kunnen afvoeren.

En ce qui concerne les ports et les passes de la côte (Ostende, Nieuport et Blankenberge), il y a lieu de remarquer qu'aucun dragage d'entretien n'a pu être exécuté en 1945. Les ports devaient préalablement être déminés et les obstacles évacués. Ce dernier travail a été confié à des entreprises spéciales et a été effectué concurremment avec des dragages locaux d'importance limitée. Au fur et à mesure de l'exécution des travaux de déblai, les surfaces à draguer par les entrepreneurs chargés de l'entretien sont devenues de plus en plus grandes. Il en est résulté une augmentation progressive des montants. Cette augmentation résulte également de l'augmentation des salaires, des charges sociales et du prix des carburants (voir commentaire des travaux de dragage dans l'Escaut maritime).

Il convient de signaler ici que le cube dragué pour l'ensemble des trois ports, soit 1.880.010 mètres cubes, est encore inférieur aux volumes de 1937 et 1938 qui étaient respectivement de 2.130.086 mètres cubes et de 2.064.275 mètres cubes. L'année 1939 n'a pas été une année de dragage normale à la côte, en raison de l'état de guerre existant déjà alors entre l'Allemagne, d'une part, la France et l'Angleterre, d'autre part. Il y a donc là encore un retard à rattraper que les exigences les plus élevées de la navigation (passes plus larges et plus profondes) et l'abandon des dragages d'entretien pendant la guerre, ont encore augmenté.

Pour ce qui est du port de Zeebrugge, on n'a pu effectuer non plus de dragages d'entretien en 1945. Ici aussi, il fallut déminer et évacuer les obstacles. L'augmentation progressive des montants résulte du fait que les dragages d'entretien proprement dits n'ont pu être repris que progressivement, à mesure qu'avançaient les travaux de déblaiement. Les déblaiements le long du pied du môle ont fait l'objet d'une entreprise spéciale qui s'est effectuée, elle aussi, concurremment avec des dragages locaux.

Il y a lieu de tenir compte également de l'augmentation des salaires, des charges sociales et des prix du charbon ainsi que de l'indemnité de danger octroyée (voir commentaire des dragages dans l'Escaut maritime). Le cube subit également l'influence du retard à rattraper dû à l'abandon des travaux de dragages pendant les années de guerre et des exigences accrues de la navigation (passes plus larges et plus profondes).

* * *

V. — Inondations et voies hydrauliques.

Outre ses autres fonctions, dont la principale est le transport à bon marché de marchandises volumineuses, la voie d'eau doit, à tout moment, pouvoir évacuer, de façon rapide et sûre, les eaux excédentaires.

De atmosferische neerslag van de laatste weken en de overstromingen in verschillende bekkens brengen er ons toe te onderzoeken of onze waterwegen de afvoer van overtollig water voldoende verzekeren.

Alle waterwegen, de bevaarbare en niet bevaarbare, moeten zodanig ingericht dat overstromingen nooit voorkomen. In principie heeft het Departement van Openbare Werken alleen te zorgen voor de bevaarbare maar wij raken hier evenwel ook enkele andere waterwegen aan.

1. *De Sambervallei.*

Vanaf de Franse grens tot aan Thuin zijn er dit jaar enkele weiden overstroomd. Deze lage punten komen regelmatig onder water, enerzijds door de Samber en anderszijds door de kleine beken La Hantes, La Thure, La Biesmelle), welke de overvloedige waters niet meer kunnen aflozen.

In Châtelet kwamen enige laag gelegen straten onder water. Aan deze toestand kan niet verholpen worden zolang de Samber er niet zal gemoderniseerd zijn door de bouw van een nieuwe stuwsuis te Farciennes.

Een zeer ernstige toestand werd geschapen te Aiseau en Tamines ten gevolge der mijnverzakkingen. De overvloedige waters worden teruggestuurd door de leidingen, terwijl de Biesmerivier overloopt. De gemeente Aiseau zal een nieuw collectoren-systeem in aanbesteding leggen, maar de eigenlijke verbetering kan slechts optreden wanneer Bruggen en Wegen in staat zal zijn een reeks werken uit te voeren waarvan de bijzonderste zijn: bouw van een stuwsuis te Tamines, in dienst stellen van de nieuwe stuwsuis te Auvelais, wegbreken van de sluis te Grogneaux en bouwen van dijken onder meer te Aiseau.

De kanalisering van de Samber is reeds geruime tijd begonnen maar zou zonder onderbreking moeth kunnen voortgezet worden.

2. *De Piétonvallei.*

Deze rivier wordt beheerd door Provinciale Diensten. Enkele kleine overstromingen grepen plaats te Roux en Viesville vooral ten gevolge van het niet ruimen van deze waterloop.

De toestand is hier echter reeds veel verbeterd door de werken uitgevoerd aan de nieuwe monding van het kanaal Charleroi naar Brussel te Dampremy en door de overwelving van de Piéton.

3. *De Maasvallei.*

Dank zij de werken ondernomen in het Luikse na de rampen van 1925-1926, had de Maasvallei weinig te lijden van de laatste overstromingen.

Les précipitations atmosphériques récentes et les inondations qu'elles ont provoquées dans plusieurs bassins, nous amènent à examiner le point de savoir si nos voies d'eau sont suffisamment adaptées à cette tâche d'évacuation.

En effet, toutes les voies d'eau, qu'elles soient navigables ou non, doivent être aménagées de façon à empêcher toute inondation. En principe, le Département des Travaux Publics ne doit s'occuper que des voies navigables, mais nous traiterons également de certaines autres voies d'eau.

1. *La vallée de la Sambre.*

Entre la frontière française et Thuin, quelques prairies ont été inondées, cette année. Ces endroits situés à un niveau très bas, sont régulièrement submergés par les crues de la Sambre et des petits ruisseaux (La Hantes, La Thure, La Biesmelle), qui ne peuvent évacuer les eaux trop abondantes.

A Châtelet, quelques rues, situées dans le bas de la ville, ont été inondées. Il ne pourra être remédié à cette situation, aussi longtemps que la Sambre ne sera pas équipée d'un nouveau barrage-écluse à construire à Farciennes.

Par suite des affaissements miniers, la situation est devenue critique à Aiseau et à Tamines. Les eaux de crue sont refoulées par les canalisations, alors que la Biesme déborde. La commune d'Aiseau va mettre en adjudication un nouveau système de collecteurs, mais une amélioration réelle ne pourra être réalisée que lorsque les Ponts et Chaussées seront à même d'effectuer une série de travaux, dont les principaux sont: la construction d'un barrage-écluse à Tamines, la mise en service du nouveau barrage-écluse à Auvelais, la démolition de l'écluse de Grogneaux et la construction de digues, notamment à Aiseau.

Les travaux de canalisation de la Sambre sont en cours depuis quelque temps déjà, mais ils devraient être poursuivis sans interruption.

2. *La vallée du Piéton.*

Cette rivière relève des services provinciaux. Quelques inondations de moindre importance se sont produites à Roux et à Viesville; elles étaient dues principalement au fait qu'il n'a pas été procédé au curage de ce cours d'eau.

La situation s'est déjà beaucoup améliorée grâce aux travaux exécutés à l'embouchure nouvelle du canal Bruxelles-Charleroi, à Dampremy, et au voûtement du Piéton.

3. *La vallée de la Meuse.*

Grâce aux travaux entrepris dans la région de Liège, après les catastrophes de 1925-1926, la vallée de la Meuse n'a que très peu souffert des récentes inondations.

Enkele weiden en jaagpaden, de havens van « Bon Dieu » te Namen en van « Grands Malades » te Beez en gedeelten van de weg Beez-Marche-les-Dames, werden overstroomd.

In het Luikse is de toestand merkkelijk verbeterd sinds de bouw van de stuwsluizen van Monsin en Yvoz-Ramet en de dijkmuuren te Luik en Seraing.

De aanpassing zal nog beter zijn na de bouw van de nieuwe stuwsluis te Neuville-s/Huy en het verbeteren van enkele dijken en havens.

Stroomafwaarts Luik waren er overstromingen te Wandre en Herstal.

4. *De Vesdervallei.*

De stuwdam van Eupen heeft de waterafvoer zodanig geregeld dat de Vesdervallei gespaard bleef van overstromingen. Een reserve van 7.000.000 kubieke meter werd uit het meer vrijgemaakt ten einde de gesmolten sneeuw te kunnen opnemen.

5. *De Scheldevallei.*

Op de Bovenschelde treden de wassen steeds langzamer in, doch duren langer dan op andere rivieren. Een snelle was zou een deel van de stad Gent onder water kunnen zetten. Daarom kan de Bovenschelde nergens gemoderniseerd worden zolang de Ringvaart niet voltrokken is. Al was het peil minder hoog dan in 1925-1926 toch kwam het natuurlijk winterbed van de Schelde volledig onder water en stond het peil op sommige plaatsen op enkele centimeters van de keldervensters.

Wat de Zeeschelde betreft heeft het getij en bovendebiet op enkele plaatsen te Schellebelle, te Melle en te Gentbrugge het water over de lage dijken gebracht en er veel schade veroorzaakt.

6. *De Henevallei.*

Belangrijke overstromingen grepen plaats te Quaregnon-Maurage en te Jemeppe. De oorzaken zijn de mijnverzakkingen en de onbevaarbare waterloop de Hene. Deze rivier wordt niet door de Staat beheerd. De waswaters van de Hene zullen evenwel afgetapt worden in het nieuw kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. De Hene behoort tot het stroomgebied van de Schelde. Deze rivier kan echter bij grote waterwas al het water van zijn hydrografisch net niet slikken zonder gevaar voor overstroming te Gent. Het kanaal van Nimy zal maar volledig nuttig zijn wanneer de Ringvaart te Gent zal kunnen in gebruik gesteld worden.

Seuls, quelques chemins de halage, les ports de « Bon Dieu » à Namur et de « Grands Malades » à Beez, ainsi que certains tronçons de la route Beez-Marche-les-Dames ont été inondés.

Dans la région de Liège, la situation a été sensiblement améliorée par la construction de barrages-écluses à Monsin et à Yvoz-Ramet et de digues à Liège et à Seraing.

L'installation d'un nouveau barrage-écluse à Neuville-s/Huy et l'amélioration de quelques digues et ports constituera un nouveau progrès dans la lutte contre les inondations.

En aval de Liège il y a eu des inondations à Wandre et Herstal.

4. *La vallée de la Vesdre.*

Le barrage d'Eupen a régularisé l'évacuation des eaux de telle façon que la vallée de la Vesdre est désormais à l'abri des inondations. Une réserve de 7 millions de mètres carrés a été libérée du lac en vue de permettre l'absorption des eaux résultant de la fonte des neiges.

5. *La vallée de l'Escaut.*

En ce qui concerne le Haut-Escaut, les crues se produisent toujours plus lentement, mais elles persistent plus longtemps qu'ailleurs. Une crue rapide pourrait avoir pour effet d'inonder une partie de la ville de Gand. C'est pourquoi la modernisation du Haut-Escaut en n'importe quel point demeurera impossible aussi longtemps que le Canal circulaire ne sera pas achevé. Quoique le niveau des eaux soit resté inférieur à celui de 1925-1926, le lit naturel d'hiver de l'Escaut s'est trouvé complètement sous eau et dans certaines rues le niveau n'était plus qu'à quelques centimètres des soupiraux.

Quant à l'Escaut maritime, l'action de la marée et du débit supérieur a fait déborder le fleuve à certains endroits et notamment à Schellebelle, à Melle et à Gentbrugge, en y causant des dégâts considérables.

6. *La vallée de La Haine.*

Quaregnon-Maurage et Jemeppe ont souffert de graves inondations, causées par les affaissements miniers et le débordement de la Haine. Cette rivière non navigable ne relève pas de l'Etat. Les eaux de crue de la Haine seront déversées dans le nouveau canal Nimy-Blaton-Péronnes. La Haine appartient au bassin hydrographique de l'Escaut, mais en cas de crue ce fleuve ne peut écouler toutes les eaux qu'il reçoit, ce qui risque de provoquer des inondations à Gand. Le canal de Nimy ne sera pleinement utile que lorsque le Canal circulaire à Gand aura été ouvert à la navigation.

7. *De Leievallei.*

De was in de Leie was minder erg dan in 1926. Te Wervik en Menen stond in tientallen huizen het water 10 à 20 centimeter boven de dorpels. Voorts stond natuurlijk het winterbed onder water. De normalisatie van de Leie is ook afhankelijk van de aanleg van de Ringvaart.

8. *De Zennevallei.*

Overstromingen worden opgemerkt te Halle, Tubke, Ruisbroek en Vorst. Tot aan Vilvoorde wordt de Zenne beheerd door de Provinciale Technische Diensten. Nochtans werd een programma uitgewerkt om de waswaters van de Zenne, door middel van een watervang te Anderlecht en een te Lembeek, op te nemen in het kanaal Charleroi-Brussel en ze wederom aan de Zenne af te staan te Vilvoorde bij middel van automatische syphons.

Dit programma werd reeds gedeeltelijk verwezenlijkt door de watervang van Anderlecht. De aanpassing van de watervang te Lembeek en het verdiepen van het kanaal, zijn werken die kortelings moeten uitgevoerd worden.

9. *De Durme streek.*

De Durme heeft geen bovendeblat. De overstromingen worden veroorzaakt door het gebrek aan afvoer. In normale tijd reeds belet de verzanding van de Durme de regelmatige afvoer van de overtollige waters.

10. *De Demervallei.*

Opwaarts Diest staat de onbevaarbare Demer onder het beheer van de Provincie en beneden Diest onder het beheer van Bruggen en Wegen.

Iedere Winter staan opwaarts Diest meerdere weiden volledig blank. Ten einde aan die toestand te verhelpen bestaat er slechts één logische oplossing : grondige verbetering van de waterafvoer langs de Demer en Dijle. De werken moeten afwaarts beginnen met de verbetering van de Dylestuw te Mechelen, en verder herbouwen van de stuwen te Testelt, Zichem, Diest (kalibrering van de Zwartebeek) en het afschaffen van vele bochten.

11. *De Netevallei.*

Te Lier op de linkeroever werd een dijkbreuk van ongeveer 13 meter lengte door de wassende waters veroorzaakt. De herstellingswerken werden onmiddellijk aangevat.

12. *De Yzervallei.*

Alleen de laag gelegen weiden van de vallei kwamen blank.

7. *La vallée de la Lys.*

La crue de la Lys a été moins importante en 1951 qu'en 1926. A Wervik et à Menin, l'eau ne se trouvait plus, aux abords de dizaines de maisons, qu'à 10 ou 20 centimètres au-dessous des seuils. Par ailleurs, le lit d'hiver de la rivière était sous eau. La régularisation de la Lys dépend, elle aussi, de l'achèvement du Canal circulaire.

8. *La vallée de la Senne.*

Des inondations ont été signalées à Hal, Tubise, Ruisbroek et Forest. Jusqu'à Vilvorde, la Senne relève des services techniques provinciaux. Un programme a été élaboré en vue de déverser les eaux de crue de la Senne dans le canal de Charleroi, grâce à l'établissement de deux prises d'eau, l'une à Anderlecht et l'autre à Lembeek. A Vilvorde, ces eaux retourneraient à la Senne au moyen de syphons automatiques.

La prise d'eau d'Anderlecht a été construite et l'adaptation de celle de Lembeek, ainsi que les travaux en vue d'approfondir le canal, seront entrepris bientôt.

9. *La région de la Durme.*

La Durme n'a pas de débit supérieur. Les inondations sont provoquées par l'insuffisance de l'évacuation. En temps normal déjà, l'ensablement de la Durme empêche l'écoulement régulier des eaux excédentaires.

10. *La vallée du Démer.*

Pour la partie située en amont de Diest, le Démer non navigable relève de l'administration de la province; pour la partie en aval de Diest, de l'administration des Ponts et Chaussées.

Chaque hiver, de nombreuses prairies sont inondées en amont de Diest. Pour remédier à cette situation, il n'existe qu'une solution logique : l'amélioration radicale du système d'évacuation des eaux le long du Démer et de la Dyle. Les travaux doivent commencer en amont du fleuve par l'amélioration de batardeaux à Testelt, Zichem, Diest (calibrage de la « Zwartebeek ») et par la rectification d'un grand nombre de courbes.

11. *La vallée de la Nèthe.*

A Lierre, la crue des eaux a provoqué une rupture des digues de la rive gauche du fleuve sur une longueur d'environ 13 mètres. Les travaux de réparation ont été entrepris sur-le-champ.

12. *La vallée de l'Yser.*

Seules, les prairies basses ont été inondées dans cette vallée.

Bij grote regenval stijgt het water in de Zeeschelde en alle afvoer van het plaatselijk regenwater wordt volledig afgesneden door hoger peil in de Durme. Enkele huizen in de laagste gedeelten kwamen aldus tot zekere hoogte onder water. De radicale oplossing ware het bouwen van een sluis aan de monding, maar het regime der Schelde zou herdoor wijzigingen ondergaan (zie nota over Durmekwestie, verder). In deze streek zijn verschillende pompstations hoogst dringend.

* * *

Uit dit overzicht kunnen wij besluiten dat spijs de tot hiertoe genomen voorzorgen sommige val-leien bij iedere grote waterwas bedreigd zijn met overstromingen. Alleen de plaatsen waar voldoende werken werden uitgevoerd bleven gespaard. Gelukkig heeft het waterpeil de hoogte van 1925/1926 niet bereikt (40 à 70 centimeter verschil). Enkele decimeters meer ware een ramp geweest voor ons land. Het blijkt dan ook noodzakelijk aan de verbetering van onze watewegen voldoende kredieten te besteden.

VI. — Het Durme-probleem.

Het Departement gaf volgend antwoord aan de Senatoren die maatregelen vroegen om uiteindelijk aan het Durme-probleem een afdoende oplossing te geven :

1. — De Durme vertoont sinds verscheidene jaren een uitgesproken neiging tot verzanding. Massale baggerwerken uitgevoerd in 1947-1948 hebben slechts een kortstondige verbetering gebracht ten gevolge van de daaropvolgende droge jaren en in 1950 was de toestand van vóór de baggering teruggekomen. De verzanding is vooral hinderlijk opwaarts Waasmunster-brug, naar Lokeren toe. Afwaarts Hamme-kaai is de toestand voor de scheepvaart min of meer bevredigend; een beperkte baggering voor doel hebbend de kruin van de hoogste drempels weg te baggeren, is voorzien en men verwacht dat dit werk (min of meer 500.000 frank) tamelijk lang zijn gevolgen zal laten voelen. De verzanding tussen Eksaarde-Daknam en Lokeren heeft — buiten de praktische uitschakeling van de scheepvaart — een grote moeilijkheid voor de natuurlijke waterafvoer der nevenliggende gronden voor gevolg.

De verzanding kan beperkt of verhinderd worden door het schenken van een voldoende bovendebiet of door het verhinderen van het indringen van het vloedwater (beladen met zandkorrels) dus door afdamming.

De mogelijkheid tot het opvoeren van het bovendebiet bestaat op dit ogenblik niet; de oplossing van het Durmevraagstuk dient dus gezocht in een afdamming van de rivier (door een stuwsuis), maar hiermede wordt een nieuw en zeer belangrijk problema gesteld : dit van de Schelde. Berekeningen en proefondervindelijke waarnemingen hebben bewezen dat een afsluiting aan de monding der Durme het gemiddeld hoogwaterpeil in de Schelde

En cas de fortes pluies, l'eau monte dans l'Escaut maritime et toute évacuation des précipitations locales est complètement coupée par la hausse du niveau de la Durme. Quelques maisons situées aux endroits les plus bas ont été submergées jusqu'à une certaine hauteur. La solution radicale consisterait dans la construction d'une écluse à l'embouchure de l'Escaut, mais le régime de ce fleuve en serait influencé (voir plus loin la note sur le problème de la Durme). Plusieurs stations de pompage devraient être établies d'urgence dans cette région.

* * *

De tout ce qui précède, nous pouvons conclure que, malgré les précautions prises, certaines vallées sont menacées d'inondation à chaque crue des eaux. Seuls ont été épargnés les endroits où des travaux adéquats avaient été effectués. Heureusement, les crues n'ont pas atteint le niveau de 1925-1926 (40 à 70 centimètres minimum). Quelques décimètres de plus, et c'eût été la catastrophe pour notre pays. Il semble donc indispensable que des crédits suffisants soient consacrés à l'amélioration de nos voies d'eau.

VI. — Le problème de la Durme.

Le Département a donné la réponse suivante aux Sénateurs qui insistaient pour qu'une solution efficace soit finalement donnée au problème de la Durme :

1. — La Durme présente, depuis plusieurs années, une tendance marquée à l'ensablement. Des dragages intensifs, effectués en 1947-1948, n'ont apporté qu'une amélioration passagère par suite des années de sécheresse subséquentes et, en 1950, la situation était redevenue ce qu'elle était avant les dragages. C'est surtout en amont du « Waasmunster-brug », en direction de Lokeren, que l'ensablement est le plus gênant. En aval du quai de Hamme, la situation est plus ou moins satisfaisante pour la navigation; un dragage limité ayant pour but l'élimination de la crête des seuils les plus élevés, est prévu, et l'on espère que ce travail ($\pm$ 500.000 francs) fera sentir ses effets pendant une période assez longue. Outre le fait qu'il rend la navigation pratiquement impossible, l'ensablement entre Eksaarde-Daknam et Lokeren rend très difficile l'écoulement naturel des eaux des terrains contigus.

On pourrait réduire ou empêcher l'ensablement en créant un débit supérieur suffisant ou en s'opposant à la pénétration du flot (chargé de grains de sable) c'est-à-dire en établissant un barrage.

Actuellement, il est pratiquement impossible d'augmenter le débit amont. Il faut donc rechercher la solution du problème de la Durme dans l'établissement d'un barrage sur la rivière (écluse-barrage), mais ceci pose un nouveau et très important problème : celui de l'Escaut. Des calculs et des observations expérimentales ont prouvé que l'établissement d'un barrage à l'embouchure de la Durme ferait monter le niveau moyen des hautes

zou doen stijgen van 30 tot 35 centimeter tussen Temse en Dendermonde, tot 20 à 25 centimeter te Gentbrugge en afnemend van 30 centimeter tot 5 centimeter van Temse tot Antwerpen; bij stormtijden kan de vermeerdering het dubbel en nog meer bedragen, zodat gezien op heden de meeste dijken slechts amper genoegzaam hoog boven het peil der stormtijden uitsteken en reeds menige kaai, oever of dijk onder water komen, de afsluiting van de Durme bij stormtijden en katastrofale gevolgen voor de overbewoners der Schelde en ook van de Rupel en bijrivieren zou hebben indien niet voorafgaandelijk dijkverhogings- en versterkingswerken, andere beschermingswerken en alle hieraan verbonden bijkomende werken zouden uitgevoerd worden welke een enorme omvang hebben, en zekerlijk uitgaven, meer dan een milliard en misschien een paar milliards bereikend, zouden vergen. Deze cijfers vooruitzetten is meteen vaststellen dat de oplossing welke tot dergelijke uitgave aanleiding geeft, niet aan te nemen is. Tussenooplossingen zijn te beschouwen, maar elke mogelijke oplossing moet vooraf grondig worden ingestudeerd en het problema is zo complex dat tot op heden nog geen oplossing — aanneembaar onder alle te beschouwen oogmerken — bestaat.

Er kan dus nog geen sprake zijn van enige veronderstelling inzake voorziene uitvoeringstermijn.

In tussentijd is het nodig — en daartoe dienen de kredieten beschikbaar gesteld — :

1^o de Durmedijken waar nodig te versterken en te verhogen ten einde alleszins de oevergemeenten van overstromingen te vrijwaren;

2^o het oprichten van pompstations — waar nuttig — aan te moedigen en genoegzaam te subsidiëren;

3^o baggerwerken uit te voeren, op beperkte schaal, niet zozeer ten nutte van de scheepvaart, maar vooral van de natuurlijke waterafvoer.

2. — Indien mag aangenomen worden dat, na de aanleg van de Ringvaart, het bovendebiet van de Schelde zal verhogen, hetgeen het regime van deze rivier zal ten goede komen, dan volgt hieruit niet *ipso facto* de mogelijkheid de Durme uit te schakelen als bijrivier. Inderdaad heeft de Durme geen bovendebiet, hetgeen hierop neerkomt dat de Durme aan de Schelde geen ander water teruggeeft dan het geen bij vloed uit de Schelde in de Durme wordt gestuwd. Afsluiting van de Durme bij in dienst stellen van de Ringvaart is dus niet te beschouwen als zijnde een eenvoudige verplaatsing van een bovendebietafgave. Zoals onder 1. hierboven uiteengezet zou de afsluiting van de Durme zeer verstrekkende gevolgen hebben voor de Schelde.

eaux de l'Escaut de 30 à 35 centimètres, entre Tamise et Termonde, de 20 à 25 centimètres à Gentbrugge, et, dans une mesure décroissante, à partir de Tamise, de 30 centimètres à 5 centimètres entre Tamise et Anvers; par marées de tempête, l'augmentation peut atteindre le double ou plus de sorte que, vu le fait qu'actuellement, la plupart des digues ont une hauteur à peine suffisante au-dessus du niveau des marées de tempête, et que déjà nombre de quais, rives ou digues sont inondés, l'établissement du barrage sur la Durme aurait, lors des marées de tempête, des conséquences catastrophiques pour les riverains de l'Escaut ainsi que pour ceux du Rupel et des affluents, si on ne procédait pas au préalable à l'exécution de travaux d'exhaussement et de consolidation des digues, d'autres travaux de protection et tous les travaux accessoires connexes, lesquels seraient d'une ampleur énorme et exigeraient certainement des dépenses atteignant plus d'un milliard et peut-être plusieurs milliards. Avancer ces chiffres équivaut à constater qu'une solution donnant lieu à de telles dépenses est inacceptable. Des solutions intermédiaires sont à envisager, mais toute solution possible doit plutôt être étudiée d'une manière approfondie, et le problème est tellement complexe qu'il n'existe encore, actuellement, aucune solution acceptable à tous les points de vue.

Il ne peut donc être question d'émettre une hypothèse quelconque en ce qui concerne le délai d'exécution.

Entretiens, il s'impose de prévoir les crédits nécessaires pour :

1^o consolider et exhausser les digues de la Durme là où c'est nécessaire, afin de prémunir parfaitement contre les inondations les communes riveraines;

2^o encourager et subsidier d'une façon suffisante l'établissement de stations de pompage, là où elles sont nécessaires;

3^o exécuter des travaux de dragage, à une échelle réduite, non seulement à l'intention de la navigation, mais surtout en vue de favoriser l'écoulement naturel des eaux.

2. — Si on peut admettre qu'après la construction du Canal circulaire, le débit supérieur de l'Escaut sera augmenté, ce qui améliorera le régime de ce fleuve, il ne s'ensuit pas *ipso facto* la possibilité de supprimer la Durme en tant qu'affluent. En effet, la Durme n'a pas de débit supérieur, ce qui revient à dire qu'elle ne rend à l'Escaut que les eaux qu'elle en a reçues lors de la marée. L'établissement d'un barrage supérieur de la Durme, lors de la mise en service du Canal circulaire, ne peut donc pas être considéré comme constituant le simple déplacement du débit supérieur. Ainsi qu'il est exposé au point 1 ci-dessus, l'établissement d'un barrage sur la Durme serait lourd de conséquences pour l'Escaut.

Afsluiting van de Durme samen met indienststelling van de Ringvaart zou de toestand nog erger kunnen maken want de waterhoogten tijdens een stormtij op een rivier bereikt, hangen niet alleenlijk af van de afwaartse voorwaarden maar ook van de opwaartse voorwaarden t.t.z. dat het waterpeil op een bepaald punt van de Schelde opwaarts Antwerpen niet alleenlijk afhankelijk is van het te Antwerpen bereikt peil tijdens de beschouwde tij maar ook van bovendebiet dat in de rivier tijdens de stormtij afgegeven wordt : hoe meer water opwaarts in de rivier geloosd wordt hoe hoger het waterpeil in de rivier moet stijgen bij zelfde waterhoogte te Antwerpen. Gezien nu de Ringvaart een verhoging van het aan de Zeeschelde afgestane quantum Leie- en Opperscheldewater zal voor gevolg hebben is het dus duidelijk dat er ook mogelijkheid zal bestaan tot stijging van de waterpeilen afwaarts Gentbrugge alle andere voorwaarden te Antwerpen gelijkblijvend. Bij stormtij zouden de gevolgen van een verhoogd bovendebiet groot kunnen zijn.

Wat wel kan in overweging genomen worden na uitvoering van de Ringvaart en nadat men een voldoende zuivering van Leie- en Scheldewaters zal bekomen hebben, is een verhoging van het bovendebiet van Durme en Moervaart langs het Kanaal Gent-Terneuzen. Doch dit ligt vanzelfsprekend in de verre toekomst.

3. — Uit hetgeen onder 1. en 2. uiteengezet is, blijkt duidelijk dat dus zeer omzichtig zal dienen te werk gegaan. De aanleg van een grote potpolder bij de Durmemonding is *a priori* niet te verwerpen en kan ook een mogelijke oplossing daarstellen. Zij is trouwens ook al onder oog genomen, evenals de oplossing bestaande in een gedeeltelijke afdamming der Durme waardoor ook de huidige potpolders zouden bewaard blijven.

F. — LANDWEGEN.

De politiek van het Departement inzake aanpassing van de Rijkswegen aan het huidig wegverkeer blijft ongewijzigd gehandhaafd zoals hier verleden jaar uiteengezet en door uw Commissie goedgekeurd.

De verbeteringswerken kunnen echter maar voortgezet worden in verhouding met voorhanden zijnde kredieten.

Daar het nieuw « Wëgenfonds » waarschijnlijk in 't kort zal gestemd worden, mag men verwachten dat, spijs de huidige beperking der kredieten, de dringendste verbeteringswerken zullen kunnen bespoedigd dank zij speciale leningen ten bate van dit fonds.

L'établissement d'un barrage sur la Durme, auquel s'ajouterait la mise en service du Canal circulaire serait de nature à aggraver encore la situation, car les niveaux d'eau atteints au cours d'une marée de tempête sur une rivière ne dépendent pas uniquement des conditions régnant en aval, mais aussi de celles existant en amont, c'est-à-dire que le niveau d'eau en un point donné de l'Escaut en amont d'Anvers ne dépend pas uniquement du niveau atteint à Anvers pendant la marée considérée, mais aussi du débit supérieur fourni à la rivière pendant la marée de tempête; plus la rivière reçoit d'eau en amont, plus le niveau d'eau dans la rivière doit monter pour un même niveau d'eau à Anvers. Or, étant donné que la mise en service du Canal circulaire entraînera une augmentation du quantum d'eau de la Lys et du Haut-Escaut cédé à l'Escaut maritime, il est clair qu'il est également possible que les niveaux d'eau montent en amont de Gentbrugge, toutes autres conditions existant à Anvers restant égales. Par marées de tempête, les conséquences d'une augmentation du débit supérieur pourraient être importantes.

Par contre, ce qui peut être envisagé après l'exécution du Canal circulaire et après qu'on aura obtenu une épuration suffisante des eaux de la Lys et de l'Escaut, c'est une augmentation du débit supérieur de la Durme et du Moervaart, par le canal Gand-Terneuzen. Mais il s'agit là, bien entendu, de perspectives d'avenir lointaines.

3. — Il ressort clairement de ce qui est exposé aux points 1 et 2 qu'il faudra procéder avec beaucoup de prudence. L'idée de l'établissement d'un grand potpolder à proximité de l'embouchure de la Durme n'est pas à rejeter *a priori* et peut constituer une solution. Elle a d'ailleurs déjà été envisagée, de même que la solution consistant en l'établissement d'un barrage partiel sur la Durme, ce qui permettrait par ailleurs, de conserver les potpolders actuels.

F. — LES ROUTES.

La politique du Département dans le domaine de l'adaptation de la voirie de l'Etat aux exigences du trafic routier actuel, a été maintenue sans modification, telle qu'elle se trouve exposée dans le rapport sur le budget de l'exercice 1951 et qu'elle a été approuvée par votre Commission.

Les travaux d'amélioration ne peuvent toutefois être poursuivis que proportionnellement aux crédits disponibles.

Etant donné que le nouveau « Fonds des Routes » sera probablement voté à bref délai, on peut espérer que, malgré les restrictions actuelles des crédits, les travaux d'amélioration les plus urgents pourront être activés grâce aux emprunts spéciaux émis en faveur de ce Fonds.

Op einde 1951, was de indeling van de Rijkswegen volgens aard der bekleding en kwaliteit der fundering als volgt :

Fin 1951, la répartition des routes de l'Etat, d'après la nature du revêtement et la qualité des fondations, se présentait comme suit :

	Keibestrating — <i>Pavage</i>		Mozaïek — <i>Mosaïque</i>	Cement beton — <i>Béton de ciment</i>	Asfalt beton — <i>Béton d'as- phalte</i>	Andere kool- water- stof bind- middelen — <i>Autres liants hydro- carbonés</i>	Macadam — <i>Macadam</i>		Aller- lei — <i>Divers</i>	Totaal in km. rijweg — <i>Total en km. de voie carros- sable</i>
	zonder funde- ring — <i>sans fonda- tion</i>	met funde- ring — <i>avec fonda- tion</i>					bes- stre- ken — <i>enduit</i>	niet stre- ken — <i>non enduit</i>		
Brabant — <i>Brabant</i>	308	80	33	249	37	59	49	—	19	834
West-Vl. — <i>Flandre occident.</i>	368	127	134	285	83	136	16	—	2	1.151
Oost-Vlaand. — <i>Flandre or.</i> .	472	101	68	301	20	2	7	—	—	971
Limburg — <i>Limbourg</i> . . .	103	73	36	76	5	338	217	6	11	865
Henegouwen — <i>Hainaut</i> . .	182	61	166	163	17	66	205	—	3	863
Antwerpen — <i>Anvers</i>	294	117	10	184	112	49	16	—	5	787
Luik — <i>Liège</i>	113	23	191	73	47	565	411	27	9	1.459
Namen — <i>Namur</i>	67	20	155	55	45	275	696	31	12	1.356
Luxemburg — <i>Luxembourg</i> .	6	—	42	4	47	494	638	4	—	1.236
Totaal — <i>Total</i>	1.913	602	835	1.390	413	1.984	2.255	68	62	9.522
	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====

Het aantal kilometer Rijkswegen was op 31 December 1951 : 9.336 kilometer. Enkele wegen zijn echter deels ontdubbeld (186 kilometer in twee verkeersstroken). Van daar het verschil tussen het totaal (9.552) aantal kilometer van de tabel en 9.336 kilometer.

Tegenover 1948, is het aantal kilometer betonwegen met 30 t.h. vermeerderd en het aantal kilometer wegen zonder fundering is met 19 t. h. verminderd.

La voirie de l'Etat avait, au 30 décembre 1951, une longueur de 9.336 kilomètres. Quelques routes ont déjà été partiellement dédoublées (186 kilomètres). Cette constatation explique la différence existant entre le nombre total (9.522) de kilomètres, indiqué par le tableau et, le chiffre de 9.336 indiqué ci-dessus.

Comparativement à l'année 1948, le nombre de kilomètres de routes bétonnées a augmenté de 30 p. c. et le nombre de kilomètres de routes sans fondation a diminué de 19 p. c.

Ten overstaan van het geheel der Rijkswegen evolueerden de percentages wegbekledingen van 1948 tot 1951 als volgt :

Par rapport à l'ensemble des routes de l'Etat, les pourcentages des revêtements ont évolué comme il est indiqué ci-après, de 1948 à 1951.

AARD DER WEGBEKLEDING — NATURE DU REVETEMENT	Lengte in % — Longueur en %		Verschil in % — Différence en %
	in 1948 — en 1948	in 1951 — en 1951	
Keibestrating met of zonder fundering — <i>Pavage avec ou sans fondation</i>	43,5	35,0	— 8,5
Cementbeton — <i>Béton de ciment</i>	11,5	15,0	+ 3,5
Asfaltbeton — <i>Béton d'asphalte</i>	3,0	4,5	+ 1,5
Tarmacadam — <i>Tarmac</i>	18,0	21,0	+ 3,0
Bestreken wegdek — <i>Revêtement enduit</i>	21,0	23,5	+ 2,5
Andere wegbekleding — <i>Autres revêtements</i>	3,0	1,0	— 2,0

Sinds 1948 werd er dus werkelijk reeds wat gepresteerd op gebied van wegenbouw. Vele Rijkswegen zijn werkelijk modelwegen geworden; aan een hele reeks andere Rijkswegen is echter nog heel wat te verbeteren.

On constate donc que, depuis 1948, des réalisations ont été effectuées dans le domaine de la construction des routes. Maintes routes de l'Etat sont devenues vraiment des routes modèles, mais pour toute une série d'autres, des améliorations considérables s'avèrent encore nécessaires.

Vastleggingen.

Verdeling der vastleggingen in 1951.

Bedragen in millioenen frank.

Engagements.

Répartition des engagements en 1951.

Montants en millions de francs.

PROVINCIE — PROVINCES	Onderhoud der Rijkswegen — <i>Entretien des routes de l'Etat</i>	Verbeterings- werken — <i>Travaux d'amélioration</i>	Herstel oorlogschade — <i>Réparation des dommages de guerre</i>
Antwerpen — <i>Anvers</i>	32,0	19,5	24,0
Brabant — <i>Brabant</i>	48,0	110,0	2,0
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	42,0	82,5	15,5
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i>	38,0	46,0	70,5
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	63,5	114,5	3,0
Luik — <i>Liège</i>	60,0	28,5	71,5
Limburg — <i>Limbourg</i>	25,5	20,0	16,5
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	37,0	35,5	57,0
Namen — <i>Namur</i>	64,0	111,0	50,5
TOTALEN — <i>TOTAUX</i>	410,0	567,5	310,5

Herklassering van de wegen.

De herklassering van ons wegennet werd hier vorige jaren reeds behandeld. De noodzakelijkheid er van wordt algemeen aangenomen maar een afdoende oplossing is nog niet in het verschiet.

De verkeerstelling van 1949 gaf voldoende elementen om te bepalen hoe en waar de meest dringende verbeteringswerken moesten uitgevoerd worden. Uit deze telling had men ook reeds moeten afleiden welke wegen door de Staat moesten overgenomen worden en voor welke wegen van de ondergeschikte besturen een grotere aanmoediging tot verbetering moest verleend worden.

De wet van 9 Augustus 1948 liet de overname voorzien van de provinciale wegen. Sinds dien werd nog weinig verbeterd aan deze wegen vermits ze van eigenaar zouden veranderen. Het resultaat was dus eerder negatief vermits deze wegen niet meer werden verbeterd. De overname van deze wegen door de Staat dringt zich dan ook op.

De wet van 9 Augustus 1948 ontnam aan de Provinciale overheden het recht om nog buurtwegen van groot verkeer te verklaren, vermits men in de centrale diensten te Brussel de herklassering van geheel ons wegennet ter hand had genomen. Geen enkele buurtweg werd sinds 9 Augustus 1948 van groot verkeer verklaard wat feitelijk dus neerkomt op het bestendigen van een toestand aan welke de wet van 9 Augustus 1948 kon verhelpen.

Slechts enkele delen van buurtwegen werden overgenomen in het Rijkswegennet.

Andere kleine wijzigingen, meestal van plaatselijk belang werden aan de klassering der wegen gebracht zooals blijkt uit volgende lijsten I en II.

**I. — DOOR DE STAAT SEDERT 1 JANUARI 1950
OVERGENOMEN WEGEN. TOESTAND OP 1 JANUARI 1952.**

Reclassement des routes.

La question du reclassement de notre réseau routier a déjà été examinée dans nos rapports précédents. La nécessité d'un reclassement est généralement admise mais en ce qui concerne la solution adéquate à y donner, on est encore loin de compte.

Le recensement du trafic de 1949 a fourni les éléments permettant de déterminer comment et où les travaux d'amélioration les plus urgents devaient être effectués. Des résultats de ce recensement on aurait aussi dû déduire déjà quelles sont les routes à reprendre par l'Etat et quelles sont celles, relevant des pouvoirs subordonnés, dont il faut davantage encourager l'amélioration.

La loi du 9 août 1948 prévoyait la reprise par l'Etat de la voirie provinciale. Depuis cette date, très peu d'améliorations furent apportées à ces routes. Est-ce parce qu'elles allaient changer de propriétaire ? Le résultat a donc été plutôt négatif, puisque ces routes n'ont plus été améliorées. Il s'impose par conséquent que l'Etat procède sans tarder à la reprise de la voirie provinciale.

La loi du 9 août 1948 a enlevé aux autorités provinciales le droit de déclarer désormais de grande communication certains chemins vicinaux, les services centraux ayant entrepris le reclassement de l'ensemble de notre réseau routier. Depuis le 9 août 1948, aucun chemin vicinal n'a plus été déclaré de grande communication, ce qui a eu pour résultat de stabiliser une situation à laquelle la loi du 9 août 1948 aurait pu remédier.

Certains tronçons seulement des chemins vicinaux ont été incorporés au réseau des routes de l'Etat.

Quelques autres modifications, le plus souvent d'importance locale, ont été apportées au classement des routes, ainsi qu'il ressort des listes I et II reproduites ci-après.

**I. — VOIRIE REPRISE PAR L'ETAT DEPUIS
LE 1 JANVIER 1950. SITUATION AU 1 JANVIER 1952.**

Datum van het besluit	BENAMING VAN DE WEG	Lengte
<i>Date de l'arrêté</i>	<i>DENOMINATION DE LA ROUTE</i>	<i>Longueur</i>
K.B. van — A.R. du 22-2-1950.	Provinciale weg Jambes-Dinant — <i>Route provinciale Jambes-Dinant.</i>	23.592 m.
K.B. van — A.R. du 8-4-1950 .	Ruiling van wegen te Gent — <i>Echange de voirie à Gand.</i>	—
K.B. van — A.R. du 15-4-1950.	Ruiling van wegen te Châtelet — <i>Echange de voirie à Châtelet.</i>	4.100 m.
K.B. van — A.R. du 5-5-1950 .	Gemeentewegen n ^{rs} 3 en 99 te Denée — <i>Chemins communaux n^{os} 3 et 99 à Denée</i>	2.500 m.
K.B. van — A.R. du 4-10-1950.	Weg van G.V. n ^r 201 Jemelle-Ambly-Forrières — <i>Chemin de G.C. n^o 201 Jemelle-Ambly-Forrières</i>	9.500 m.
K.B. van — A.R. du 7-11-1950.	Weg van G.V. n ^r 254 Couvin-Nismes-Olloy — <i>Chemin de G.C. n^o 254 Couvin-Nismes-Olloy</i>	24.733 m.

Datum van het Besluit — <i>Date de l'arrêté</i>	BENAMING VAN DE WEG — <i>DÉNOMINATION DE LA ROUTE</i>	Lengte — <i>Longueur</i>
K.B. van — A.R. du 12-12-1950	« Duinkerkelaan » gelegen tussen haar kruispunt met de Zeelaan en haar schuine raakklijn met de Rijksweg n ^o 65 Rijsel-De Panne (De Panne) — « Duinkerkelaan » située entre son point d'intersection avec la « Zeelaan » et sa tangente oblique avec la route de l'Etat n ^o 65 Lille-La Panne (La Panne)	825 m.
K.B. van — A.R. du 26-12-1950	Provinciale weg n ^o 383 van Dour naar de Franse grens — <i>Route provinciale n^o 383 de Dour à la frontière française.</i>	6.000 m.
K.B. van — A.R. du 2-2-1951	Weg van G.V. n ^o 258 Couvin-Cul-des-Sarts — <i>Chemin de G.C. n^o 258 Couvin-Cul-des-Sarts</i>	1.100 m.
K.B. van — A.R. du 19-3-1951	Buitenlanen te Bergen — <i>Boulevards extérieurs de Mons</i>	4.770 m.
K.B. van — A.R. du 19-3-1951	Vaststelling van de wegen te Ath — <i>Fixation de la voirie à Ath.</i>	300 m.
K.B. van — A.R. du 19-3-1951	Weg van G.V. n ^o 244 tot verbinding van de wegen 36 en 5, op het grondgebied van de gemeenten Jamoille en Villers-deux-Eglises — <i>Chemin de G.C. n^o 244 reliant les routes 36 et 5, sur le territoire des communes de Jamiolle et de Villers-deux-Eglises</i>	2.800 m.
K.B. van — A.R. du 11-7-1951	Provinciale weg Gent-Deinze en het gedeelte van de provinciale weg Eeklo-Tielt vanaf de autosnelweg te Aalter tot aan de grens van de provincie West-Vlaanderen — <i>Route provinciale Gand-Deinze et la partie de la route provinciale Eeklo-Tielt depuis l'autoroute à Aalter jusqu'à la frontière de la province de la Flandre Occidentale.</i>	15.225 m.
K.B. van — A.R. du 3-10-1951	Gedeelte van de weg van G.V. n ^o 71 op het grondgebied der gemeenten Hamoir en Tohogne — <i>Partie du chemin de G.C. n^o 71 sur le territoire des communes de Hamoir et Tohogne</i>	6.000 m.
K.B. van — A.R. du 30-10-1951	Vakken van de weg van G.V. n ^o 51 op het grondgebied der gemeenten Tilff, Beaufays, Dolembreux en Gomze-Andoumont — <i>Sections du chemin de G.C. n^o 51 sur le territoire des communes de Tilff, Beaufays, Dolembreux et Gomze-Andoumont</i>	11.000 m.
K.B. van — A.R. du 28-12-1951	Gemeenteweg Macquenoise-Hirson vanaf de verbinding met de Rijksweg Chimay-Macquenoise tot aan de Franse grens — <i>Chemin communal Macquenoise-Hirson depuis le raccordement à la route de l'Etat Chimay-Macquenoise jusqu'à la frontière française.</i>	82,10 m.

II. — IN PRINCIPE DOOR DE STAAT OVERGENOMEN WEGEN.

Provincie Antwerpen :

Prins-Boudewijnlaan op het grondgebied der gemeenten *Wilrijk, Edegem* en *Kontich*.

Provincie Brabant :

Herman Debroux-laan, vak van de G. Demeylaan begrepen tussen de Souvereijlaan en de G. Poelslaan alsmede de Verminktenlaan, te *Brussel*.

Brugmannlaan op het grondgebied der gemeenten *Sint-Gillis, Elscne, Vorst, Ukkel*, de Stallestraat (*Ukkel*), de Messidorlaan en de Churchilllaan.

Groendreef te *Brussel*, mits overgave aan de stad Brussel van de Antwerpse steenweg.

Gemeentewegen te *Leuven-Winksele* en *Heverle*, voor het aanleggen van de Ringlaan rond Leuven.

II. — VOIRIES REPRISES EN PRINCIPE PAR L'ÉTAT.

Province d'Anvers :

Prins-Boudewijnlaan sur le territoire des communes de *Wilrijk, Edegem* en *Kontich*.

Province de Brabant :

Avenue Herman Debroux, section de l'avenue G. Demey comprise entre le boulevard du Souverain et l'avenue G. Poels, ainsi que le boulevard des Invalides, à *Bruxelles*.

Avenue Brugmann sur le territoire des communes de *Saint-Gilles, Ixelles, Forest, Uccle*, la rue de Stalle (*Uccle*), l'avenue Messidor et l'avenue Churchill.

Allée Verte à *Bruxelles*, moyennant remise à la ville de la chaussée d'Anvers.

Chemins communaux à *Louvain, Winksele* et *Heverle* pour la construction du boulevard de ceinture de Louvain.

Provincie West-Vlaanderen :

Gemeenteweg *Harelbeke-Kuurne*.
 Provinciale wegen : *Steenbrugge-Heidelberg, Brugge-Torhout*.
 Provinciale weg *Menen-Moeskroen-Dottenijs*.
 Zijlanen der « *Steenbrugge Wandeling* » (Stad Brugge).

Provincie Oost-Vlaanderen :

« *Touristische Weg* » te *Ronse*.

Provincie Henegouwen.

Gemeenteweg genaamd « *du Bultia* », te *Biesmes*, op het grondgebied van de gemeente *Gerpinnes*.
 Gemeenteweg van *Saint-Symphorien* naar *Spiennes*.
 Circuit van *Chimay*, « route de l'Arbrisseau ».
 Ruiling van wegen te *Genly*.
 Vestingswegen te *Edingen*.
 Provinciale weg *Binche-Pont-Saint-Vaast* (traject n^o 55).

Provincie Luik :

Weg van G. V. van *Basse-Bodeux* naar *Vaux-Chevanne* (Manhay).
 Weg van G. V. n^o 96 A van *Pépinster* naar *Louveigné*.
 Weg van *Malmédy* naar *Robertville*.
 Weg naar *Waternal van Coö*.
 Vak van de weg n^o 7 (Hoei-Seilles) gelegen in de gemeente *Bas-Oha*.
 Bosweg genaamd « *de la Gileppe* ».
 Weg naar de *stuwdam te Eupen* (gemeenteweg te *Langestal*).

Provincie Limburg :

Dilsen-Neeroeteren, buurtweg, *As-Opoeteren*, id.

Provincie Luxemburg :

Weg van G. V. n^o 101 van *Habay-la-Neuve* naar *Marbehan* over *Habay-la-Vieille*, *Houdemont* en *Rulles*.
 Weg van G. V. n^o 25 *Rochehaut-Poupehan-Corbion*.
 Weg tot verbinding van het eigenlijke oord van de *Hérou* met de Rijksweg n^o 560 (*Houffalize-Laroche*), te *Nadrin*.
 « *Quai des Remparts* », te *Bouillon*.
 Wegvak begrepen tussen het traject n^o 28 en de brug genaamd « *pont du Gravier* », te *La Roche*.

Province de Flandre Occidentale :

Chemin communal Harelbeke-Kuurne :
 Routes provinciales *Steenbrugge-Heidelberg, Brugge-Torhout*.
 Route provinciale *Menin-Mouscron-Dottignies*.
 Avenues latérales de la « *Steenbrugge Wandeling* » (Ville de Bruges).

Province de Flandre Orientale :

Chemin touristique à Renaix.

Province de Hainaut :

Route communale du *Bultia* à *Biesmes*, sur le territoire de la commune de *Gerpinnes*.
 Route communale de *Saint-Symphorien* à *Spiennes*.
 Circuit routier de *Chimay*, route de l'Arbrisseau.
 Echange de voirie à *Genly*.
 Voirie des « *Remparts* » à *Enghien*.
 Route provinciale *Binche-Pont-Saint-Vaast* (itinéraire n^o 55).

Province de Liège :

Chemin de G. C. de Basse-Bodeux à Vaux-Chevanne (Manhay).
Chemin de G. C. n^o 96 A de Pépinster à Louveigné.
 Route de *Malmédy* à *Robertville*.
 Route d'accès à la *Cascade de Coö*.
 Tronçon de la route n^o 7 (*Huy-Seilles*) située sur la commune de *Bas-Oha*.
 Route forestière dite « *de la Gileppe* ».
 Route d'accès au *barrage d'Eupen* (chemin communal de *Langestal*).

Province de Limbourg :

Chemin de communication Dilsen-Neeroeteren, As-Opoeteren, id.

Province de Luxembourg :

Chemin de G. C. n^o 101 de Habay-la-Neuve à Marbehan par Habay-la-Vieille, Houdemont et Rulles.
Chemin de G. C. n^o 25 Rochehaut-Poupehan-Corbion.
Chemin raccordant le site du Hérou à la route de l'Etat n^o 560 (Houffalize-Laroche) à Nadrin.
 « *Quai des Remparts* » à *Bouillon*.
 Tronçon de route compris entre l'itinéraire n^o 28 et le pont du Gravier à *La Roche*.

Provincie Namen :

Gemeenteweg ter vermindering van de overweg te Gembloux.

Wegen van G. V. n^{rs} 187 en 189, Membre-Bohan-Franse grens.

Weg van G. V. Falisolle-Le Roux-Vitrival.

Circuit van Mettet.

Weg van G. V. Florennes-Corenne.

Ruiling van wegen te Namen.

Op einde 1951 was het aantal kilometer Rijkswegen (autosnelwegen inbegrepen), 9.336 kilometers onderverdeeld per provincie zooals hieronder vermeld. Naast deze cijfers staat het aantal kilometers Rijkswegen, toestand begin 1950 :

Province de Namur :

Chemin communal évitant le passage à niveau de Gembloux.

Chemin de G. C. n^{rs} 187 et 189, Membre-Bohan-frontière française.

Chemin de G. C. Falisolle-Le Roux-Vitrival.

Circuit routier de Mettet.

Chemin de G. C. Florennes-Corenne.

Echange de voirie à Namur.

Le tableau ci-dessous indique la répartition par province, au début de l'année 1952, des 9.336 kilomètres de routes de l'Etat (y compris les autoroutes), avec en regard les chiffres correspondants pour le début de l'année 1950.

PROVINCIE — PROVINCES	Begin 1952 Début 1952	Begin 1950 Début 1950	Aangroei + Minder — Accroissement + Diminution —
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	1.095 km	1.066 km	+ 29 km
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i>	940 km	870 km	+ 70 km
Brabant — <i>Brabant</i>	775 km	756 km	+ 19 km
Luik — <i>Liège</i>	1.446 km	1.426 km	+ 20 km
Limburg — <i>Limbourg</i>	860 km	858 km	+ 2 km
Antwerpen — <i>Anvers</i>	766 km	769 km	— 3 km
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	862 km	852 km	+ 10 km
Namen — <i>Namur</i>	1.356 km	1.286 km	+ 70 km
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	1.236 km	1.210 km	+ 26 km
TOTALEN — <i>TOTAUX</i>	9.336 km	9.093 km	+243 km

Het aantal kilometers provinciewegen was begin 1950 en is nu verdeeld als volgt :

Quant aux routes provinciales, leur répartition se présente comme suit, au début des années 1950 et 1952 :

PROVINCIE — PROVINCES	Begin 1952 — Début 1952	Begin 1950 — Début 1950	Aangroei + Minder — — Accroissement + Diminution —
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	189 km	188 km	+ 1 km
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i>	188 km	217 km	— 29 km
Brabant — <i>Brabant</i>	352 km	355 km	— 3 km
Luik — <i>Liège</i>	48 km	48 km	0 km
Limburg — <i>Limbourg</i>	0 km	0 km	0 km
Antwerpen — <i>Anvers</i>	196 km	196 km	0 km
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	410 km	314 km	+ 96 km
Namen — <i>Namur</i>	79 km	103 km	— 24 km
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	149 km	149 km	0 km
TOTALEN — <i>TOTAUX</i>	1.611 km	1.570 km	+ 41 km
	=====	=====	=====

Wat de grote wegen (Rijkswegen) betreft wordt de volgende classificatie overwogen :

Autosnelwegennet : ongeveer 1.000 kilometers;
 Primair net I : ongeveer 2.000 kilometers;
 Primair net II : ongeveer 4.000 kilometers;
 Secondaire wegen : de overige.

Beginnel van de ontworpen classificatie.

De keuze van het net waarin een weg moet geïnclassificeerd worden, steunt op :

1° de omvang van het verkeer, dat op die weg wordt waargenomen en de vermoedelijke aangroei daarvan;

2° de belangrijkheid van de plaatsen welke door die wegen verbonden worden, inzonderheid het cijfer van de bevolking daarvan;

3° de noodwendigheid tot een homogeen en ononderbroken stelsel van netten te komen;

4° het nut van sommige nieuwe verbindingen te bevorderen of de trajecten te verbeteren, die kunnen dienen als omlegging van overlaste trajecten.

En ce qui concerne les grand'routes (routes de l'État), on envisage la classification suivante :

Réseau d'autoroutes : 1.000 kilomètres environ;
 Réseau primaire I : 2.000 kilomètres environ;
 Réseau primaire II : 4.000 kilomètres environ;
 Réseau secondaire : le restant.

Principes de la classification projetée.

Le choix du réseau dans lequel une route doit être classée est basé :

1° sur l'importance du trafic relevé sur cette route et sur son augmentation probable;

2° sur l'importance des localités dont elle assure la liaison notamment l'importance de la population desservie;

3° sur la nécessité d'obtenir un système de réseaux homogène, sans solution de continuité;

4° sur l'utilité de favoriser certaines liaisons nouvelles ou d'améliorer des itinéraires qui peuvent servir de détournement à des itinéraires trop chargés.

Keuze van de breedtekenmerken.

Het grondbeginsel is de rationele verdeling van de beschikbare of mogelijke breedte, ten einde een zo volledig mogelijke scheiding te maken tussen de verschillende soorten verkeer. Die scheiding kan evenwel slechts doorgevoerd worden wanneer er een voldoende verkeer is van elk type van weggebruikers.

Keuze van de lengtekenmerken.

Onderstaande tabel vermeldt vijf reeksen van normen (A, B, C, D, E) die overeenstemmen met vijf veiligheidssnelheden :

Choix des caractéristiques en travers.

Le principe fondamental est la distribution rationnelle de la largeur disponible ou réalisable, en vue d'obtenir une séparation aussi complète que possible des différents trafics. Toutefois, cette séparation ne peut être envisagée qu'à partir d'un trafic suffisant de chacun des types d'utilisateurs.

Choix des caractéristiques en long.

Le tableau ci-après prévoit cinq séries de normes (A, B, C, D, E) correspondant à cinq vitesses de sécurité :

Normen — <i>Normes</i>	Plattegrond — <i>En plan</i>	Dwaarsketting t. h. — <i>Dévers</i> %	Lengteprofiel — <i>Profil en long</i>			Minimum zichtbaarheid — <i>Visibilité min. (m.)</i>	Km. /U. — <i>Km. /H.</i>
	Minimum straal in m. — <i>Rayon min. (m.)</i>		Bolle straat — <i>Rayon convexe min. (m.)</i>	Holle straat — <i>Rayon concave min. (m.)</i>	Max. helling — <i>Pente max. %</i>		
A	1.000	2	20.000	10.000	4	400	150
B	500	3	6.000	3.000	5	250	125
C	300	4	3.000	1.500	6	175	100
D	100	5	1.000	500	8	100	70
E	50	6	400	200	10	50	45

De voor een gegeven weg aan te nemen normen moeten gekozen worden in functie van de belangrijkheid van de weg en de aard van het reliëf van de beschouwde streek (klassen), wat de onderstaande tabel geeft :

Les normes à adopter pour une route donnée doivent être choisies, en fonction de l'importance de la route et de la nature du relief de la région considérée (classe), ce qui conduit au tableau ci-dessous :

Categorie van de weg — <i>Catégorie de la route</i>	Aantal verkeersstroken — <i>Nombre de voies</i>	Breedte der verkeersstroken — <i>Largeur des voies</i>	NORMEN — NORMES		
			Klasse I (vlakke streek) — <i>Classe I (Région de plaine)</i>	Klasse II (heuvelachtige streek) — <i>Classe II (Région accidentée)</i>	Klasse III (zeer heuvelachtige streek) — <i>Classe III (Région très accidentée)</i>
Autosnelwegen — <i>Autoroutes</i>	4 of meer <i>4 ou plus</i>	3,75	A	B	C
Primair net I — <i>Réseau primaire I</i>	3 of/ou 4	3,50	B	C	D
Primair net II — <i>Réseau primaire II</i>	2	3,5 of/ou 3	C	D	E
Secondaire wegen — <i>Réseau secondaire</i>	2	3	D	E	E

De veiligheid op de weg.

Ieder jaar wordt door verscheidene commissarissen naar meer ingrijpende middelen gevraagd om het aantal verkeersongevallen te verminderen.

In België worden dagelijks gemiddeld twee mensen door het wegverkeer gedood, tien erg gekwetst en veertig licht gekwetst.

De materiële schade overtreft 3 miljoen frank per dag. De voornaamste oorzaken liggen bij de weggebruikers zelf. Het is dikwijls vergissing of onwetendheid maar ook soms roekeloze lichtzinnigheid.

Van de ongevallen voorgekomen in 1950 zijn er 29 t. h. te wijten aan niet naleving van de prioriteit en 18 t. h. gebeuren bij het inhalen van een rijdend of het voorbijrijden van een stilstaand voertuig.

Vijftig procent van al de wegongevallen komen voor in de enkele grote agglomeraties van ons land. maar negentig procent der dodelijke ongevallen doen zich voor op de wegen buiten de grote agglomeraties. Te dikwijls wordt de snelheid al te hoog opgedreven.

De verbeteringswerken aan ons wegennet door breder en effener wegdek, schuine helling in de bochten en betere zichtbaarheid mogen de gemiddelde snelheid verhogen, maar moeten tevens factoren blijven van veiligheid.

Indien de verbeterde weg een bekoring wordt om de snelheid zinloos op te drijven zullen er wettelijke maatregelen moeten genomen worden om roekeloze snelheden te verbieden. In onze dicht bevolkte streken is een snelheid van meer dan 100 kilometers per uur op weinig open wegen toelaatbaar.

Als voorname factoren van veiligheid mag de scheiding van het verkeer vermeld worden. Statistieken tonen aan dat door scheiding van het verkeer van auto's voetgangers en fietsen een vermindering van nagenoeg 70 t. h. van het aantal op de weg weggemaakte mensenlevens zou tot gevolg hebben.

Er wordt door het Bestuur van de Wegen gestreefd naar het aanleggen van rijwielpaden, het afschaffen van overwegen, het omleggen van de nauwe en kronkelende doortochten der bebouwde kommen, het afschaffen van gevaarlijke snijpunten door het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen, het vrijmaken van kruispunten, het aanleggen van verkeersheuvels, en het aanleggen van zijwaartse stationeerplaatsen langs de wegen.

Het stationneren langs de hoofdwegen veroorzaakt talrijke en zware ongevallen. Hiertegen zal de nieuwe Wegcode radicale sancties moeten voorzien. Intussen zou men nu reeds moeten beginnen met langs deze wegen zijwaartse stationeerplaatsen aan te duiden of aan te leggen.

La sécurité de nos routes.

Chaque année, les membres de la Commission demandent que des mesures énergiques soient prises afin de réduire le nombre des accidents de la circulation.

En Belgique, le trafic routier exige en moyenne deux morts, dix blessés graves et quarante blessés légers, par jour.

Les dégâts matériels dépassent trois millions de francs par jour. Les causes principales des accidents résident dans l'erreur, l'ignorance et même parfois dans la téméraire légèreté des usagers de la route.

29 p. c. des accidents, que nous avons eu à déplorer en 1950, sont imputables à la non-observation de la priorité et 18 p. c. se sont produits à l'occasion du dépassement d'un autre véhicule, en mouvement ou à l'arrêt.

Les grandes agglomérations ont été le théâtre de 50 p. c. du total des accidents, alors que 90 p. c. des accidents mortels se sont produits sur les routes, en rase campagne. Trop souvent, les conducteurs se rendent coupables d'excès de vitesse.

Les travaux qui ont amélioré notre réseau routier en assurant des voies plus larges et des revêtements plus lisses, des virages établis en devers et une meilleure visibilité autorisent l'accroissement de la vitesse moyenne, mais doivent rester des facteurs de sécurité.

Si la route ainsi modernisée devait inciter les automobilistes à rouler à des vitesses insensées, des mesures légales devraient être prises afin d'interdire ces allures excessives. Dans nos régions fort peuplées une vitesse de plus de 100 kilomètres à l'heure ne peut être autorisée qu'exceptionnellement.

Parmi les facteurs importants de la sécurité il y a lieu de citer la séparation des trafics. Les statistiques démontrent qu'en séparant le trafic des voitures automobiles, des piétons et des cyclistes, le nombre des victimes de la route pourrait être réduit d'environ 70 p. c.

La Direction des Routes s'efforce d'aménager des pistes cyclables, de supprimer les passages à niveau, de détourner le trafic là où il doit emprunter des rues étroites et sinueuses pour traverser les centres habités, de supprimer les croisements dangereux en construisant des voies à niveaux différents, de dégager les carrefours, de construire des refuges et d'aménager des parkings latéraux le long des routes.

Le stationnement des véhicules sur la grand-voirée est à l'origine de nombreux accidents graves. A cet égard, le nouveau Code de la route devra prévoir des sanctions sévères. Dès à présent, il conviendrait de signaler ou d'aménager en bordure de ces routes, des zones latérales de stationnement.

Onze wegen zullen verder moeten voorzien worden van een doelmatiger en homogener signalisatie en afbakenings uitrusting en een verlichting van zeer drukke trajecten en van alle gevaarlijke punten. Door de technische uitrusting onzer wegen moet het verkeer beter geordend worden.

Het reeds lang beloofde nieuw reglement op de verkeers politie zal, volgens de h. Minister ons heeft gemeld, eerlang aan de Raad van State onderworpen worden en in ieder geval nog in 1952 van toepassing zijn.

De permanente Commissie van advies inzake wegverkeer houdt zich sinds 1948 bezig met de herziening van het reglement en heeft nu praktisch haar taak geëindigd.

Deze nieuw wetgeving zal de algemene principes, die het verkeer regelen, aanpassen aan de noodwendigheden van deze tijd van intens en snel wegverkeer.

Wij hopen dat dit koninklijk besluit zal steunen op een beperkt aantal duidelijke en eenvoudige algemene regels en dat een te brede interpretatie niet meer zal mogelijk zijn.

Op een vraag van een commissaris wat in het nieuw reglement zal voorzien zijn om de zichtbaarheid van de rode lichten van de voertuigen te verbeteren werd het volgende geantwoord :

Wat de rode lichten betreft, voorziet het voor-gelegd ontwerp, dat de autovoertuigen met drie of vier wielen alsmede de aanhangwagens aan de achterzijde twee rode lichten en twee rode reflectoren zullen moeten voeren. De andere voertuigen zullen aan de achterzijde een rood licht en een rode reflector moeten voeren.

De lichten zullen 's nachts en bij heldere atmosfeer moeten zichtbaar zijn op een afstand van minstens 200 meter, terwijl de reflectoren een zodanig lichtweerkaatsend vermogen zullen hebben dat ze in dezelfde atmosferische voorwaarden op minstens 100 meter afstand kunnen gezien worden door de bestuurder van een voertuig waarvan de koplampen in die richting verlichten. De goedkeuring van de reflectoren door de Metrologische Dienst van het Ministerie van Economische Zaken is overigens voorzien.

Deze nieuwe voorschriften zullen het mogelijk maken een meer strenge controle uit te oefenen wat betreft de doelmatigheid van deze inrichtingen.

Buiten deze nieuwe wetgeving wordt ons ook door de h. Minister gemeld dat voor 1952 de oprichting wordt overwogen in de Algemene Dienst der Wegen van een Dienst voor de Technische Controle der Wegen en een Dienst voor de Exploitatie der Wegen.

Enkele specialisten zullen zich dus bestendig bezig houden met de technische verbetering van de weg maar tevens wordt de verkeersordening en veiligheid bestudeerd ten einde een rationele en veilige exploitatie van de wegen te verzekeren.

Il est indispensable, en outre, que nos routes soient équipées d'un système de signalisation et de balisage plus efficace et plus homogène, et que les itinéraires très fréquentés et tous les points dangereux soient dotés d'un éclairage adéquat. L'équipement technique de nos routes doit permettre une meilleure organisation de notre trafic.

M. le Ministre nous communiqua que le nouveau règlement sur la police de roulage, annoncé depuis longtemps, sera soumis incessamment au Conseil d'Etat et qu'en tout état de cause, il entrera en vigueur dans le courant de l'année 1952.

La Commission permanente consultative de la Circulation routière qui s'occupe de puis 1948 de la revision du règlement en question, vient de terminer ses travaux.

Dans la nouvelle réglementation, les principes généraux qui règlent la circulation seront adaptés à l'intensité et à la rapidité du trafic actuel.

Nous espérons que l'Arrêté royal s'appuiera sur des règles générales peu nombreuses mais claires et simples, et qu'une interprétation trop large sera exclue à l'avenir.

Un membre de la Commission ayant posé la question de savoir quelles seront les dispositions prévues dans le nouveau règlement pour améliorer la visibilité des feux rouges à l'arrière des véhicules, il lui a été répondu ce qui suit :

En ce qui concerne les feux rouges, le projet soumis prévoit que les véhicules automoteurs à trois roues ou plus, ainsi que les remorques, doivent être pourvus, à l'arrière, de deux feux rouges et de deux catadioptrés rouges. Les autres véhicules devront porter à l'arrière un feu rouge et un catadioptré rouge.

Les feux devront être visibles, la nuit, par atmosphère limpide, à une distance minimum de 200 mètres, tandis que les catadioptrés devront avoir un pouvoir réfléchissant tel que, dans les mêmes conditions atmosphériques, ils soient visibles, à une distance minimum de 100 mètres, par le conducteur d'un véhicule dont les phares éclairent dans leur direction. L'agrément des catadioptrés par le service de Métrologie du Ministère des Affaires Economiques est d'ailleurs prévue.

Ces prescriptions nouvelles permettront d'exercer un contrôle plus sévère en ce qui concerne l'efficacité de ces dispositifs.

Indépendamment de cette nouvelle réglementation, le Ministre annonce la création, pour l'année 1952, auprès de la Direction générale des Routes, d'un Service du Contrôle technique des Routes et d'un Service de l'Exploitation des Routes.

Un certain nombre de spécialistes s'occuperont donc constamment de l'amélioration technique de la route. On étudie en même temps la coordination et la sécurité du trafic en vue d'assurer une exploitation rationnelle et sûre des routes.

Ten slotte wordt verder gezorgd voor opleiding van het publiek.

Een campagne tot opleiding van het publiek, zoals de door het Departement van Openbare Werken ingerichte weken van het wegverkeer, heeft over het algemeen een waar succes geboekt. Het tijdens die weken uitgedeeld drukwerk is gewaardeerd geworden en heeft tienduizenden automobilisten en voetgangers bereikt. Maar dergelijke manifestaties volstaan niet en zouden in al de landelijke centra niet kunnen ingericht worden. Uit oogpunt van de opleiding van de weggebruikers past het andere methodes aan te wenden. In dit verband moet er op gewezen worden dat het Departement van Openbare Werken reeds een opleidende film heeft verwezenlijkt die bijval heeft gevonden, en dat weldra een tweede film zal klaar zijn.

Het Bestuur der Wegen heeft anderdeels, ten einde de opleidende actie met een maximum van draagwijdte en doelmatigheid te leiden, zich met verschillende nationale instellingen, zoals de Royal Automobile Club, de Touring Club en Touring-Wegenhulp, de Verenigingen van Verzekeringsmaatschappijen, het Rode Kruis van België, enz., in betrekking gesteld om naar de middelen te zoeken voor het samenbundelen van al de krachten die hetzelfde doel beogen. Door deze middelen zullen acties kunnen worden ondernomen waarvoor het ganse land terzelfdertijd en niet enkel de belangrijkste centra zullen bereikt worden.

Met dit doel werd thans een V.Z.W. in het leven geroepen, onder de benaming Nationale Vereniging ter voorkoming van verkeersongevallen. Ze staat onder de bescherming van de Minister van Openbare Werken.

G. — HERBOUW VAN BRUGGEN.

De door oorlogsfeiten vernielde bruggen worden herbouwd door de Algemene Directie der Waterwegen en de Algemene Directie der Wegen.

Onderstaande tabellen geven per provincie :

- a) het aantal vernielde bruggen door oorlogsfeiten;
- b) reeds uitgegeven sommen (bedragen in miljoenen);
- c) nog uit te geven (bedragen in miljoenen);
- d) aantal nog te bouwen definitieve bruggen;
- e) aantal voorzien in de begroting van 1952;
- f) bedragen (in miljoenen) voorzien in 1952.

Enfin, le Département veille à l'éducation du public.

Les manifestations éducatives telles que des semaines de la circulation organisées par le Département des Travaux Publics ont connu, en général, un réel succès. Les imprimés distribués au cours de ces semaines ont été bien appréciés et ont atteint des dizaines de milliers d'automobilistes et de piétons. Mais semblables manifestations ne suffisent pas et ne pourraient être organisées dans tous les centres ruraux. Il importe au point de vue de l'éducation des usagers de la route de mettre en œuvre d'autres méthodes. A cet égard, il y a lieu de signaler que le Département des Travaux Publics a déjà fait réaliser un film éducatif qui a été bien accueilli et qu'un second film est sur le point d'être terminé.

D'autre part, en vue de mener l'action éducative en lui donnant le plus d'ampleur et le plus d'efficacité possible, l'Administration des Routes a provoqué des contacts avec divers organismes nationaux, tels que Royal Automobile Club, Touring Club, et Touring Secours, Associations des Compagnies d'Assurances, Croix-Rouge de Belgique, etc. en vue d'examiner les moyens à arrêter pour grouper tous les efforts qui tendent vers le même but. Par ces moyens, il pourra être envisagé d'entreprendre des actions qui s'étendront en même temps au pays tout entier et non plus seulement aux centres les plus importants.

A cet effet, une A.S.B.L. dénommée Association Nationale pour la Prévention des Accidents de la Route vient d'être constituée sous le Patronage du Ministre des Travaux Publics.

G. — RECONSTRUCTION DES PONTS.

Les ponts détruits par faits de guerre sont reconstruits par les soins de la Direction générale des Voies hydrauliques et de la Direction générale des Routes.

Les tableaux ci-dessous donnent, par province :

- a) le nombre de ponts détruits par faits de guerre;
- b) les dépenses déjà effectuées (en millions de francs);
- c) les dépenses restant à effectuer (en millions de francs);
- d) le nombre de ponts définitifs restant à construire;
- e) le nombre de ponts prévus au budget de 1952;
- f) les montants (en millions de francs) prévus en 1952.

BRUGGEN, DIRECTIE WATERWEGEN.

PONTS, DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES.

PROVINCIE — PROVINCES	Aantal vernielde bruggen — <i>Nombre de ponts détruits</i> A	Reeds uitgegeven (in millioenen frank) — <i>Dépenses déjà affectées (en millions de francs)</i> B	Nog uit te geven (in millioenen frank) — <i>Dépenses restant à effectuer (en millions de francs)</i> C	Aantal nog te bouwen definitieve bruggen — <i>Nombre de ponts définitifs restant à construire</i> D	Begroting 1952 — <i>Budget 1952</i>	
					Aantal bruggen voorzien — <i>Nombre de ponts prévus</i> E	Uitgaven voorzien (in millioenen frank) — <i>Dépenses prévues (en millions de francs)</i> F
Antwerpen — <i>Anvers</i>	92	201	297	38	1	1
Brabant — <i>Brabant</i>	41	93	108	16	2	8
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i> .	122	221	244 (*)	44	7	33
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i> .	114	245	368	51	3	60
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	95	191	243	28	2	27
Limburg — <i>Limbourg</i>	58	153	221	21	—	—
Luik — <i>Liège</i>	22	185	123	7	1	30
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	4	16	10	1	—	—
Namen — <i>Namur</i>	15	65	85	3	—	—
TOTALEN — <i>TOTAUX</i> . .	563	1.370	1.699 (**)	209	16	159
	=====	=====	=====	=====	=====	=====

(*) Aan de Sint-Kruispoortbrug te Brugge worden verbeteringswerken voorzien voor een bedrag van 8.000.000 frank. Dit bedrag is niet in de 244.000.000 frank begrepen.
Pour le pont de la Porte Sainte-Croix à Bruges, les travaux d'amélioration sont prévus pour un montant de 8.000.000 de francs. Ce montant n'est pas compris dans la somme de 244.000.000 de francs citée dans le tableau.

(**) Definitief herbouwen der semi-permanente bruggen inbegrepen.
Y compris la reconstruction définitive des ponts semi-permanents.

BRUGGEN, DIRECTIE DER WEGEN.

PONTS, DIRECTION DES ROUTES.

PROVINCIE — PROVINCES	Aantal vernielde bruggen — <i>Nombre de ponts détruits</i> A	Reeds uitgegeven (in miljoenen frank) — <i>Dépenses déjà affectées (en millions de francs)</i> B	Nog uit te geven (in miljoenen frank) — <i>Dépenses restant à effectuer (en millions de francs)</i> C	Aantal nog te bouwen definitieve bruggen — <i>Nombre de ponts définitifs restant à construire</i> D	Begroting 1952 — <i>Budget 1952</i>	
					Aantal bruggen voorzien — <i>Nombre de ponts prévus</i> E	Uitgaven voorzien (in miljoenen frank) — <i>Dépenses prévues (en millions de francs)</i> F
Antwerpen — <i>Anvers</i>	62	81,5	260	17	4	24,5
Brabant — <i>Brabant</i>	49	66,5	240	9	2	4
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i> . .	43	59	51	20	4	17,5
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i> .	47	118,5	154,5	23	2	17
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	28	166	219	10	—	—
Limburg — <i>Limbourg</i>	80	134	138	21	1	7
Luik — <i>Liège</i>	110	276	468	64	—	—
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	100	155,5	29	26	2	3
Namen — <i>Namur</i>	62	269	200	26	1	4
TOTALEN — <i>TOTAUX</i> . .	581 (1)	1.326	1.759,5	216	16	77

(1) Waarvan 363 bruggen van meer dan 1 miljoen frank.
Dont 363 ponts de plus de 1 million de francs.

H. — STEDEBOUW EN WERKEN VAN ONDERGESCHIKTE BESTUREN.

I. — Eigenlijke Stedebouw.

De besluitwet van 2 December 1946 betreffende Stedebouw is een uitzonderingswet die van kracht blijft tot een definitieve wetgeving inzake Stedebouw door het Parlement zal gestemd worden. In de memorie van toelichting van deze besluitwet erkent men dat deze wetgeving onvolledig en voorlopig is.

Uw Commissie heeft reeds vroeger aangedrongen opdat een volledig wetsontwerp zou worden ingediend. Na vijf à zes jaar opgedane ervaring schijnt ons dit wel mogelijk.

De Administratie oordeelt echter dat de toepassing der voorlopige wetgeving veel nuttige elementen heeft bezorgd maar dat alle gegevens nog niet voorhanden zijn om nu reeds een definitief wetsontwerp op te maken.

Men laat met recht opmerken dat de grote critieken weggewerkt zijn en de opleiding van de kaders van Stedebouw en opvoeding van het publiek op gebied van Stedebouw veel vorderingen maakt

H. — URBANISATION ET TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LES POUVOIRS SUBORDONNÉS.

I. — Travaux d'Urbanisation.

L'arrêté-loi du 2 décembre 1946 concernant l'urbanisation est une loi dite d'exception, qui reste en vigueur jusqu'à ce qu'une législation définitive en matière d'urbanisation soit votée par le Parlement. L'exposé des motifs de cet arrêté-loi reconnaît que la législation qu'il instaure est incomplète et temporaire.

Votre Commission avait déjà insisté pour qu'un projet de loi complet soit déposé. Eu égard à l'expérience acquise depuis plus de cinq ans, cela nous paraît possible.

L'Administration estime cependant que si l'application de la législation provisoire lui a déjà fourni de nombreux éléments utiles, elle ne dispose pas de toutes les données nécessaires à l'élaboration d'un projet de loi définitif.

On a fait remarquer très justement, qu'il a été remédié aux défauts les plus critiques et que la formation des cadres de l'Administration de l'Urbanisme ainsi que l'éducation du public, dans ce domaine, ont fait beaucoup de progrès.

Uw Commissie dringt er ook op aan dat een type-bouwverordening zou opgemaakt worden dat, behoudens detail-aanpassingen door alle gemeenten van het land zou kunnen gebruikt worden. Het gaat er niet om een bouwreglement te maken zonder enige soepelheid. De belangrijke gemeenten van het land beschikken reeds over een bouwreglement maar deze reglementen zijn soms te streng en elders te breed toegepast. De Technische Raad van Stedebouw werd er mede belast een type-bouwreglement te maken. Wij hopen dat dank zijn ervaring wij op gebied van bouwreglementen en ook op gebied van urbanisatie in 't algemeen, wij in 't kort over type-reglementen zullen kunnen beschikken waaruit dan ook des te gemakkelijker een degelijke wetgeving inzake Stedebouw in het algemeen zal kunnen groeien.

Reeds dikwijls werd opgeworpen dat men eerst een degelijk streekplan zou moeten hebben vooraleer de gemeenten te verplichten een gemeentelijk aanlegplan op te maken. Tegen dergelijke opvatting brengt de Algemene Directie van Stedebouw in, dat zulks theoretisch waar, maar in de praktijk onmogelijk is. Het opmaken van een streekplan vraagt veel tijd en intussen moeten de lokale plannen opgemaakt en het bouwen positief beïnvloed worden.

Bij het goedkeuren van een gemeentelijk plan wordt toch rekening gehouden met het gewest waarin de gemeente ligt.

Intussen zijn enkele streekplannen ter studie. De survey van het Luikse is praktisch afgewerkt. Die van Brussel, de Kust, Antwerpen en Kortrijk worden met succes voortgezet.

Ten einde het resultaat van verschillende methodes te kunnen vergelijken werd het opmaken van de survey van streekplannen toevertrouwd : enerzijds aan de openbare lokale besturen (Antwerpen en Kortrijk), anderzijds aan private groepen stedebouwkundigen (Luik en Brussel) en ten slotte aan het bestuur van de Stedebouw zelf (het bijzonder Commissariaat voor de Kust).

In afwachting van de uitslagen van deze pogingen, maakt het Bestuur het plan klaar voor de voorbereidende studies tot het aanleggen van andere streken.

Anderzijds beoogt het Departement de oprichting van Consultatieve Commissies die ermede zouden belast worden de Regering in te lichten omtrent de verschillende vraagstukken die het aanleggen van zekere streken kunnen stellen.

Het aantal algemene plannen van aanleg bedroeg einde 1951 : 57. Deze kregen respectievelijk kracht van wet in 1947 : 4; in 1948 : 4; in 1949 : 11; in 1950 : 25; in 1951 : 13. Er schijnt dus een vertraging ingetreden sinds de laatste maanden.

Het aantal bijzondere plannen van aanleg bij koninklijk besluit goedgekeurd stijgt echter voortdurend : in 1946 : 12; in 1947 : 34; in 1948 : 65; in 1949 : 104; in 1950 : 125 en in 1951 : 187, om einde 1951 een totaal van 570 te bereiken.

Votre Commission a également insisté pour que soit établi un règlement-type sur la bâtisse, susceptible d'être appliqué dans ses grandes lignes par toutes les communes du pays. Il ne s'agit pas d'édicter un règlement sur la bâtisse qui n'ait aucune souplesse. Les communes importantes du pays disposent déjà d'un règlement en la matière, mais ces textes sont appliqués, tantôt avec trop de rigueur, tantôt d'une façon trop large. Le Conseil technique de l'Urbanisme a été chargé d'élaborer un règlement-type sur la bâtisse. Nous espérons que, grâce à son expérience dans le domaine de ces règlements et dans celui de l'urbanisme en général, nous pourrions bientôt disposer d'un règlement-type, dont sortira, avec d'autant plus de facilité, une législation adéquate en matière d'urbanisme.

Il a été objecté à diverses reprises qu'il conviendrait de disposer d'un plan régional bien établi, avant d'imposer aux communes l'élaboration d'un plan d'aménagement local. La Direction Générale de l'Urbanisme fait remarquer que pareille procédure ne peut être appliquée en pratique. Dresser un plan régional est une œuvre de longue haleine et, dans l'intervalle, il est indispensable de procéder à l'élaboration des plans locaux tout en encourageant d'une façon positive l'industrie du bâtiment.

Néanmoins, lors de l'approbation d'un plan communal, il est toujours tenu compte de la région à laquelle appartient la commune intéressée.

A l'heure actuelle, quelques plans régionaux sont à l'étude. Le survey de la région liégeoise est pratiquement terminé. Les travaux se poursuivent avec succès pour ceux de Bruxelles, d'Anvers, de Courtrai et de la Côte.

Afin de pouvoir comparer les résultats des diverses méthodes de travail, le survey des plans régionaux est confié d'une part aux administrations locales (Anvers et Courtrai), d'autre part, à des groupes privés d'urbanistes (Liège et Bruxelles) et, enfin, à l'Administration de l'Urbanisme même (Commissariat spécial pour la côte).

En attendant le résultat de ces essais, l'Administration de l'Urbanisme dresse le plan des études préparatoires à l'aménagement d'autres régions.

D'autre part, le Département envisage la création de Commissions Consultatives qui seraient chargées d'éclairer le Gouvernement sur les divers problèmes que pose l'aménagement de régions urbanistiques déterminées.

Le nombre de plans généraux d'aménagement s'élevait à 57 à la fin de l'année 1951. Ils sont entrés en vigueur respectivement en 1947 (4), 1948 (4), 1949 (11), 1950 (25), 1951 (13). Un certain retard semble donc s'être produit au cours des derniers mois.

Par contre, le nombre de plans particuliers d'aménagement approuvés par arrêté royal ne cesse de s'accroître : en 1946 : 12; en 1947 : 34; en 1948 : 65; en 1949 : 104; en 1950 : 125 et en 1951 : 187. A la fin de l'année 1951, un total de 570 était atteint.

Wat het aantal bouwvergunningen betreft door Stedebouw verleend hebben wij :

in 1945 : 8.409 vergunningen;
in 1946 : 27.279 vergunningen;
in 1947 : 19.594 vergunningen;
in 1948 : 32.157 vergunningen;
in 1949 : 39.735 vergunningen;
in 1950 : 48.560 vergunningen;
in 1951 : 41.986 vergunningen.

De uitgaven voor verkavelingen waren (in ronde cijfers) de volgende :

in 1947 : 14 miljoen frank;
in 1948 : 42 miljoen frank;
in 1949 : 88 miljoen frank;
in 1950 : 69 miljoen frank;
in 1951 : 81 miljoen frank.

2. — *Onderhoudstoelagen op werken door ondergeschikte besturen.*

In artikel 23-1 van de gewone begroting van 1951 was 50 miljoen voorzien voor onderhoudswerken aan de provinciewegen, de buurtwegen van groot verkeer (de officieel erkende) en landbouwwegen. Deze som werd onder de provinciën verdeeld als volgt :

Antwerpen	fr. 4.720.000
Brabant	16.717.169
West-Vlaanderen	13.284.866
Oost-Vlaanderen	1.380.125
Henegouwen	2.280.806
Luik	2.756.425
Limburg	3.896.344
Luxemburg	—
Namen	4.964.265
	Fr. 50.000.000

Artikel 23-1 van de gewone begroting voor het dienstjaar 1952 is eveneens 50.000.000 frank. Het blijkt evenwel dat alle aanvragen tot subsidiëring niet konden ingewilligd worden.

En ce qui concerne le nombre d'autorisations de bâtir accordées par l'Administration de l'Urbanisme, il y a eu :

en 1945 : 8.409 autorisations;
en 1946 : 27.279 autorisations;
en 1947 : 19.594 autorisations;
en 1948 : 32.157 autorisations;
en 1949 : 39.735 autorisations;
en 1950 : 48.560 autorisations;
en 1951 : 41.986 autorisations.

Les dépenses relatives aux relotissements s'établissent comme suit (en chiffres ronds) :

en 1947 : 14 millions de francs;
en 1948 : 42 millions de francs;
en 1949 : 88 millions de francs;
en 1950 : 69 millions de francs;
en 1951 : 81 millions de francs.

2. — *Subsides d'entretien pour les travaux publics exécutés par les administrations subordonnées.*

L'article 23-1 du budget ordinaire pour l'exercice 1951 comportait une somme de 50 millions pour travaux d'entretien aux routes provinciales, aux chemins vicinaux de grande communication (officiellement reconnus) et aux chemins ruraux. Cette somme a été répartie de la façon suivante entre les différentes provinces :

Anvers	fr. 4.720.000
Brabant	16.717.169
Flandre occidentale	13.284.866
Flandre orientale	1.380.125
Hainaut	2.280.806
Liège	2.756.425
Limbourg	3.896.344
Luxembourg	—
Namur	4.964.265
	Fr. 50.000.000

L'article 23-1 du budget ordinaire pour l'exercice 1952 prévoit également un montant de 50 millions. Il est cependant insuffisant pour faire face à toutes les demandes de subsides.

*Toelagen aan ondergeschikte besturen
voor verbeteringswerken.*

De verdeling per provincie der vastleggingen
in 1951 gebeurde als volgt :

Vastleggingen in 1951 (in frank)

*Subsides aux administrations subordonnées
pour travaux d'amélioration.*

Par province, les montants engagés en 1951 se
répartissent comme suit :

Engagements en 1951 (en francs)

PROVINCIES — PROVINCES	Artikelen der buitengewone begroting — <i>Articles du budget extraordinaire</i>			
	532	496 /1	496 /2	496 /4
	Oorlogsschade — <i>Domm. de guerre</i>	Openbare Werken — <i>Travaux Publics</i>	Schoolgebouwen — <i>Bâtim. scolaires</i>	Kerken-pastorijen — <i>Eglises-presbytères</i>
Antwerpen — <i>Anvers</i>	85.296.854	74.282.418	18.746.113	12.677.513
Brabant — <i>Brabant</i>	38.272.141	84.642.521	11.373.833	26.452.243
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	111.957.403	78.950.291	3.492.041	16.606.366
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i>	25.372.239	76.065.151	9.098.452	6.257.011
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	25.135.796	108.134.285	20.145.321	5.254.995
Luik — <i>Liège</i>	60.199.258	75.060.607	13.641.987	3.223.558
Limburg — <i>Limbourg</i>	6.657.235	40.083.436	7.777.416	3.219.440
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	78.979.275	26.164.530	7.707.130	5.785.673
Namen — <i>Namur</i>	13.129.799	31.602.628	3.003.597	3.020.939

3. — Buurtwegen van Groot Verkeer.

De benaming « van groot verkeer » betekent niet noodzakelijk voor een buurtweg dat er een werkelijk groot wegverkeer op deze weg bestaat. Deze bepaling « van, groot verkeer » aan een buurtweg gegeven door het Centraal Bestuur, betekent echter altijd « grote Staatstoelage ». Van daar dat vele gemeenten die buurtwegen moeten onderhouden en herstellen waarop een werkelijk groot verkeer bestaat maar officieel niet op de lijst vermeld aandringen om ook de grote toelage te ontvangen. Deze wordt geweigerd omdat de verouderde officiële rangschikking spijs de wet van 9 Augustus 1948 niet aangevuld werd.

Zo ontvangen de gemeenten voor de *onderhoudswerken* van een buurtweg van groot verkeer (als dusdanig erkend door Centraal Bestuur) een toelage van 30 t. h. Voor de andere buurtwegen van groot verkeer (alleen erkend door de bestendige deputaties) en de gewone buurtwegen is geen Staatstoelage voorzien en het onderhoud komt volledig ten laste der gemeente.

Wat de *verbeteringswerken* betreft is een Staatstoelage van 60 t. h. voorzien voor alle buurtwegen

3. — Chemins Vicinaux de Grande Communication.

La qualification « de grande communication » appliquée à un chemin vicinal, n'est pas nécessairement synonyme de « grand trafic routier », mais émanant de l'Administration centrale, elle implique toujours « un subside important ». C'est la raison pour laquelle de nombreuses communes, chargées de l'entretien et la réfection de chemins vicinaux à grand trafic, ne figurant pas sur la liste, insistent afin d'obtenir ce subside important. Il leur est cependant refusé parce que l'ancien classement officiel, en dépit de la loi du 9 août 1948, n'a pas été complété.

Les communes obtiennent pour les *travaux d'entretien* d'un chemin vicinal de grande communication (reconnu comme tel par l'Administration centrale) un subside de 30 p. c. Aucun subside de l'Etat n'est prévu pour les autres chemins vicinaux de grande communication (reconnus exclusivement par la députation permanente), ni pour les chemins vicinaux ordinaires, leur entretien étant intégralement à charge de la commune.

Quant aux *travaux d'amélioration*, l'Etat accorde un subside de 60 p. c. pour tous les chemins vici-

van groot verkeer en 30 t. h. voor de gewone buurtwegen.

Er dient hier echter opgemerkt dat de verbeteringswerken van sommige buurtwegen van groot verkeer (alleen erkend door het Provinciaal Bestuur) slechts met 30 t. h. worden gesubsidieerd wanneer deze wegen intussen Stadswegen zijn geworden.

In onderstaande tabel vermelden wij per Provincie:

a) het aantal kilometer buurtwegen van groot verkeer als dusdanig erkend door het Centraal Bestuur (officiële b.G.V.);

b) het aantal kilometer buurtwegen van groot verkeer alleen als dusdanig erkend door de Bestendige Deputaties (niet officiële buurtw. G.V.);

c) de respectievelijke percentages van al de buurtwegen van groot verkeer: C₁ officiële, C₂ niet officiële;

d) percentages inwoners;

e) percentages oppervlakte;

f) percentages kadastraal inkomen (f₁, f₂).

naux de grande communication et de 30 p. c. pour les chemins vicinaux ordinaires.

Il y a lieu de noter que les travaux d'amélioration à certains chemins vicinaux de grande communication (reconnus par l'Administration provinciale) ne sont subsidiés qu'à concurrence de 30 p. c. lorsque ces routes sont devenues entretemps des routes urbaines.

Le tableau ci-dessous indique par province :

a) le nombre de chemins vicinaux de grande communication reconnus comme tels par l'Administration Centrale (c.v.G.C. officiels);

b) le nombre de kilomètres de chemins vicinaux de grande communication reconnus uniquement comme tels par la Députation permanente (c.v.G.C. non-officiels);

c) les pourcentages respectifs de tous les chemins vicinaux de grande communication: C₁ officiels, C₂ non-officiels;

d) pourcentage des habitants;

e) pourcentage des superficies;

f) pourcentage des revenus cadastraux (f₁, f₂).

PROVINCIES — PROVINCES	a km	b km	C ₁ %	C ₂ %	C ₁ + C ₂ %	d Inwoners % Habitants %	e Oppervl. % Superficie %	f ₁ Kadastr. inkomen ongebouwde Revenu cadastral non bâti	f ₂ Kadastr. inkomen nijverheids inrichting Revenu cadastral entreprises industr.
Antwerpen — Anvers	875	33	7,4	0,28	7,68	15,0	9,3	8,0	12,0
Brabant — Brabant	1.580	694	13,38	5,88	19,26	21,0	10,7	14,0	19,0
West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	1.233	—	10,40	—	10,40	11,7	10,6	16,0	7,5
Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale .	158	592	1,34	5,0	6,34	14,2	9,7	14,0	15,5
Henegouwen — Hainaut	2.024	211	17,13	1,79	18,92	14,3	12,3	15,0	23,0
Luik — Liège	1.314	30	11,12	0,26	11,38	11,3	12,7	12,5	15,0
Limburg — Limbourg	469	63	3,97	0,54	4,51	5,40	8,1	7,0	3,5
Luxemburg — Luxembourg	846	—	7,16	—	7,16	2,5	14,5	6,0	1,0
Namen — Namur	1.390	305	11,76	2,59	14,35	4,2	12,0	7,5	3,5
	9.889	1.928							
	11.817								

Er bestaan geleerde formules die het aantal kilometer grote wegen aangeven nodig voor een bepaalde streek volgens het aantal inwoners, de oppervlakte, het kadastraal inkomen, het inkomen in het algemeen, enz.

Er bestaat immers een zekere verhouding tussen deze factoren en het aantal kilometers grote verkeerswegen nodig per streek. Wij hebben daarom in bovenstaande tabel de percentages vermeld van enkele van deze factoren in vergelijking met het bestaande aantal buurtwegen van groot verkeer. Men ziet duidelijk dat de cijfers niet evenredig noch gelijklopend zijn.

Feitelijk zou men per provincie moeten samenstellen, de Rijkswegen, de provinciewegen en de officiële buurtwegen van groot verkeer en dit totaal moeten vergelijken met de factoren in kwestie. In het hoofdstuk «Wegen» zijn deze cijfers vermeld. De wanverhouding treedt nog scherper naar voren indien men zo de vergelijking zou maken.

In ieder geval is het duidelijk dat de buurtwegen van groot verkeer niet goed verdeeld zijn over het land.

Deze herklassering is dringend nodig want de buurtwegen van groot verkeer zijn een onmisbare aanvulling van de Rijk- en provinciewegen.

De grote wegen (Rijkswegen) liggen immers vooral stralend rond de grote centra zonder voldoende aantal grote wegen als dwarsverbindingen.

De buurtwegen die deze rol van dwarsverbinding vervullen zouden moeten officieel erkende buurtwegen van groot verkeer zijn ofwel worden opgenomen in het Rijkswegenet.

De verbindingswegen tussen belangrijke gemeenten en tussen grote landelijke gemeenten en Rijkswegen zouden moeten officieel erkende buurtwegen van groot verkeer zijn.

Er zijn in ons land nog streken waar geen enkele buurtweg werd geïnclasséerd bij de officiële «van groot verkeer».

De herverdeling der buurtwegen van groot verkeer is reeds lang ter sprake. Tot hiertoe werd aan dit dringend probleem nog geen begin van rationele oplossing gegeven.

De wet van 9 Augustus 1948 ontnam aan de Bestendige Deputatie het recht nog verder buurtwegen van groot verkeer te verklaren. Artikel 4 van deze wet gaf alleen nog aan de Minister het recht deze verklaring te doen.

Sinds Augustus 1948 werd echter geen enkele verklaring van «groot verkeer» gedaan omdat de studie der herklassering der Belgische wegen niet voleindigd is. Deze studie moet actief worden voortgezet want hier dringen zich wettelijke beschikkingen op. De subsidiëring der buurtwegen moet zodanig geregeld worden dat alle buurtwegen

Il existe des formules savantes qui permettent de déterminer le nombre de kilomètres de grand'routes pour une région donnée d'après le nombre des habitants, la superficie, le revenu cadastral, le revenu en général, etc.

Il y a, en effet, un certain rapport entre ces facteurs et le nombre de kilomètres de grandes voies de communication par région. C'est pourquoi nous avons indiqué, dans le tableau ci-dessus, certains de ces facteurs comparativement au nombre de chemins vicinaux de grande communication. Il en ressort nettement que les chiffres ne sont ni proportionnels ni parallèles.

En fait, il faudrait additionner par province les routes de l'Etat, les routes provinciales et les chemins vicinaux officiels de grande communication, et comparer ensuite le total ainsi obtenu avec les facteurs en question. Ces chiffres sont repris au chapitre des «Routes». La disproportion apparaîtrait avec plus de netteté encore si l'on établissait la comparaison de la façon qui vient d'être indiquée.

En tout état de cause, il est évident que les chemins vicinaux de grande communication ne sont pas répartis judicieusement lorsque l'on considère l'ensemble du territoire.

Leur reclassement s'impose d'urgence, puisque les chemins vicinaux de grande communication constituent le complément indispensable des routes de l'Etat et des routes provinciales.

En effet, la grande voirie se compose essentiellement de routes radiales partant des centres importants, alors que les voies transversales ne sont trop souvent que d'ordre secondaire.

Les chemins vicinaux faisant ainsi office de voies transversales devraient être officiellement reconnus de grande communication, à moins d'être repris dans le réseau des routes nationales.

Les voies de communication entre les communes importantes et celles reliant les grandes communes rurales au réseau des routes nationales devraient être rangées dans la catégorie des chemins vicinaux reconnus officiellement de grande communication.

Il y a encore dans notre pays des régions dont aucun chemin vicinal n'a pu obtenir cette qualification officielle.

La redistribution des chemins vicinaux de grande communication est à l'étude depuis longtemps. Jusqu'à présent, toutefois, ce problème urgent n'a pas reçu un commencement de solution rationnelle.

La loi du 9 août 1948 a enlevé aux députations permanentes le droit de déclarer des chemins vicinaux de grande communication. En vertu de l'article 4 de la dite loi, le Ministre seul est compétent pour le faire.

Or, depuis le mois d'août 1948, aucun chemin vicinal n'a plus été déclaré de grande communication, l'étude du reclassement des routes belges n'étant pas terminée. Il importe que cette étude soit poursuivie activement, car des dispositions légales s'imposent dans ce domaine. La subvention des chemins vicinaux doit être réglée de façon telle

met werkelijk groot verkeer door middel van de grote toelagen voor onderhoud en verbetering kunnen gemoderniseerd worden.

I. — PERSONEEL.

Er zijn geen wijzigingen aan het kader te vermelden, tenzij bij het Bestuur voor de Electriciteit en Electromechaniek gebracht waarbij onder meer een betrekking van hoofdingenieur-directeur bij de eerste Directie voorzien werd en enkele ondergeschikte betrekkingen ingesteld. Voor 1952, moet de oprichting van de volgende nieuwe diensten in overweging genomen worden :

- Dienst voor het herklasseren der wegen;
- Dienst voor de technische controle der wegen;
- Dienst voor de exploitatie der wegen.

Dit zal wellicht een kleine uitbreiding van dit technisch personeel vergen. Wij laten opmerken dat een besparing op het kader van het technisch personeel steeds een groot verlies zou betekenen. Een gebrek aan technisch personeel maakt de controle op de werken moeilijk en soms kunnen de plannen niet voldoende ingestudeerd worden wat de kwaliteit en de prijs der werken nadelig beïnvloedt.

Wat de aanwerving van Ingenieurs en Technici betreft is de moeilijke toestand van vroeger iets verbeterd.

Er waren meer kandidaten dan vroeger voor de betrekkingen van architect, conducteur en vooral van technisch-ingenieurs. Wat de ingenieurs betreft, waren er slechts weinig kandidaten en het Vast Wervingssecretariaat heeft geen voldoende aantal kandidaten kunnen bezorgen.

Andere Rijksdiensten en speciaal sommige parastatalen zouden min strenge voorwaarden stellen en snellere bevordering voor de Ingenieurs verzekeren. Voor het technisch personeel van openbare werken zal in de toekomst een betere bezoldiging moeten overwogen worden zoniet bestaat het gevaar dat onze Ingenieurs van Openbare Werken niet het elite-corps zal blijven welk het nu nog is.

Een openbaar vergelijkend examen voor de aanwerving van 32 ingenieurs van Bruggen en Wegen (16 voor iedere taalrol) wordt thans afgenomen. 29 kandidaten zijn ingeschreven; de meesten van hen zijn reeds in dienst. Het Koninklijk besluit van 29 December 1951 laat de toegang tot de proeftijd toe, wat ook de dienstancienniteit zij, van al de tijdelijke ingenieurs die in functie waren op 4 Januari 1951, datum van het in werking treden van de wet van 28 December 1950, houdende tijdelijke maatregelen inzake vergelijkend examen voor toelating tot de vaste betrekkingen in de Rijksbesturen.

que tous les chemins vicinaux qui sont effectivement de grande communication, puissent être modernisés grâce à des subsides importants d'entretien et d'amélioration.

I. — PERSONNEL.

Il n'y a pas de modifications à signaler aux cadres, sauf à celui de la Direction de l'Electricité et de l'Electro-mécanique qui a été modifié par la création d'un poste d'ingénieur en chef-directeur à la première Direction ainsi que de quelques emplois subalternes. Pour 1952, il y a lieu d'envisager la création des nouveaux services suivants :

- Service du reclassement des routes;
- Service du Contrôle technique des routes;
- Service de l'exploitation des routes.

Il en résultera probablement une légère extension du personnel technique. Remarquons à ce propos qu'une économie réalisée au détriment du cadre technique, représenterait en fait une perte importante. En effet, l'absence de personnel technique rend difficile le contrôle des chantiers et empêche parfois l'étude approfondie des plans, ce qui influence défavorablement la qualité et le coût des travaux.

La situation s'est légèrement améliorée en ce qui concerne le recrutement d'ingénieurs et de techniciens.

Il y avait plus de candidats que précédemment aux emplois d'architecte, de conducteur et surtout d'ingénieur technicien. En ce qui concerne les ingénieurs, le Secrétariat permanent au Recrutement n'est pas parvenu à fournir un nombre suffisant de candidats.

Certains autres services de l'Etat, et plus particulièrement certains organismes parastataux imposeraient des conditions moins sévères et assureraient une promotion plus rapide aux ingénieurs. Il s'agira, à l'avenir, d'améliorer les rémunérations du personnel technique des Travaux Publics, si l'on veut éviter qu'il cesse d'être le corps d'élite d'ingénieurs qu'il est encore actuellement.

Un concours pour le recrutement de 32 ingénieurs des Ponts et Chaussées (16 pour chacun des rôles linguistiques) est organisé actuellement. 29 candidats sont inscrits; la plupart d'entre eux sont déjà en service. L'arrêté royal du 29 décembre 1951 autorise l'accès au stage, quelle que soit l'ancienneté, de tous les ingénieurs temporaires en fonction au 4 janvier 1951, date de la mise en vigueur de la loi du 28 décembre 1950 portant des mesures temporaires en ce qui concerne l'examen-concours pour l'accès aux emplois définitifs dans les administrations de l'Etat.

Voor wat de taalrollen van de centrale diensten betreft is de toestand als volgt op 1 Maart 1952 (van Secretaris Generaal tot Bestuurssecretaris) :

En ce qui concerne le régime linguistique des services centraux, la situation se présentait comme suit au 1^{er} mars 1952 (de Secrétaire général à Secrétaire d'administration) :

TAALROLLEN.

Toestand op 1 Maart 1952.

ROLES LINGUISTIQUES.

Situation au 1^{er} mars 1952.

GRAAD — GRADE	Nederlandse taalrol	Franse taalrol
	—	—
	Rôle néerlandais	Rôle français
Secretaris-Generaal — <i>Secrétaire général</i>	1	—
Directeur-Generaal — <i>Directeur général</i>	1	3
Inspecteur-Generaal — <i>Inspecteur général</i>	4	4
Directeur van Bestuur — <i>Directeur d'Administration</i>	—	3
Adviseur — <i>Conseiller</i>	—	1
Hoofdingenieur-Directeur — <i>Ingénieur en chef-Directeur</i>	11	6
Hoofdingenieur-Bouwmeester-Directeur — <i>Ingénieur en chef-Architecte-Directeur</i>	—	1
Directeur — <i>Directeur</i>	6	3
Hoofdbouwmeester-Directeur — <i>Architecte en chef-Directeur</i>	—	1
Organisatie-Adviseur — <i>Conseiller d'organisation</i>	—	1
Sociaal Inspecteur — <i>Inspecteur social</i>	—	1
Afdelingshoofd — <i>Chef de division</i>	—	1
Hoofdvertaler — <i>Chef traducteur</i>	1	—
Adjunkt-rechtskundig-adviseur — <i>Conseiller juridique adjoint</i>	1	—
Adjunkt-adviseur — <i>Conseiller adjoint</i>	—	1
E. a. Ingenieur-Diensthooft — <i>Ingénieur principal-Chef de service</i>	1	3
Hoofdbouwmeester — <i>Architecte en chef</i>	—	2
Bureelhoofd — <i>Chef de bureau</i>	7	12
Bureelhoofd-tekenaar — <i>Chef de bureau-dessinateur</i>	1	4
Ingenieur — <i>Ingénieur</i>	17	29
Bestuurssecretaris — <i>Secrétaire d'Administration</i>	5	7
Bibliothecaris — <i>Bibliothécaire</i>	—	1
TOTALEN — <i>TOTAUX</i>	56	84

De totalen der vorige jaren waren als volgt :

	Nederlandse taalrol	Franse taalrol
1949	47	58
1950	48	56
1951	60	74

De verhouding ten gunste van de Franstalige ambtenaren is volgens de ontvangen gegevens te wijten aan de aanwervingsmogelijkheden van ingenieurs, welke niet toelieten rekening te houden met de taalrol waartoe de kandidaten behoorden. Er valt op te merken dat voor de hoogste functies, van hoofdingenieur-directeur tot secretaris-generaal er 17 functionnarissen zijn van iedere taalrol, terwijl voor de lagere functies van bureelhoofd tot bibliothecaris (zie tabel), er 53 zijn op de Franse en slechts 30 op de Nederlandse.

Het blijkt dan ook aangewezen om voor deze laatste categorie de aanwervingen tijdelijk te beperken tot de Nederlandse taalrol zoniet zal binnen enkele jaren het onevenwicht zich uitbreiden tot de hogere functies.

Wat het personeel van de buitendiensten betreft werd gevraagd naar het globaal effectief. Hieronder volgt het antwoord dat wij mochten ontvangen.

Pour les années précédentes, les totaux étaient les suivants :

	Rôle néerlandais	Rôle français
1949	47	58
1950	48	56
1951	60	74

Selon les renseignements obtenus, il y a plus de fonctionnaires d'expression française parce qu'il n'a pas été possible lors du recrutement des ingénieurs, de tenir compte du rôle linguistique auquel appartenaient les candidats. Il est à remarquer qu'en ce qui concerne les fonctions supérieures, c'est-à-dire d'ingénieur en chef-directeur à secrétaire général, il y a 17 fonctionnaires de chaque rôle linguistique, alors que pour les fonctions moins importantes, de chef de bureau à bibliothécaire (voir tableau), 53 fonctionnaires sont inscrits au rôle français et 30 seulement au rôle néerlandais.

Afin d'éviter que le déséquilibre s'étende aux fonctions supérieures, il paraît indiqué de limiter les recrutements pour la catégorie inférieure au rôle linguistique néerlandais.

Des renseignements ont été demandés concernant l'effectif global du personnel des services extérieurs. Nous reproduisons ci-dessous la réponse qui nous est parvenue à cet égard.

BUITENDIENSTEN SERVICES EXTERIEURS	Administratief personeel — Personnel administratif	Meesters personeel en werklieden — Personnel de maîtrise et ouvriers	Totaal — Total
BESTUUR DER WEGEN — ADMINISTRATION DES ROUTES :			
Antwerpen — <i>Anvers</i>	60	200	260
Brabant — <i>Brabant</i>	122	477	599
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	66	316	382
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i>	82	228	310
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	88	189	277
Luik — <i>Liège</i>	89	247	336
Limburg — <i>Limbourg</i>	64	256	320
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	57	238	295
Namen — <i>Namur</i>	65	252	317
TOTALEN — TOTALS	693	2.403	3.096

BUITENDIENSTEN <i>SERVICES EXTERIEURS</i>	Administratief personeel <i>Personnel administratif</i>	Meesters personeel en werklieden <i>Personnel de maîtrise et ouvriers</i>	Totaal <i>Total</i>
BESTUUR DER WATERWEGEN — ADMINISTRATION DES VOIES HYDRAULIQUES : Luikse Maas — <i>Meuse Liégeoise</i> Naamse Maas — <i>Meuse Namuroise</i> Dienst van de Samber — <i>Service de la Sambre</i> Dienst van de Vesder — <i>Service de la Vesdre</i> Dienst van de Borinage — <i>Service du Borinage</i> . . . Dienst van de Kust — <i>Service de la Côte</i> Dienst van de Kolenafvoerkanaalen — <i>Service des Canaux Houillers</i> Dienst der Zeeschelde — <i>Service de l'Escaut Maritime</i> . Antwerpse Zeediensten — <i>Services Maritimes d'Anvers</i> . Stroomgebied der Schelde, 1 ^e Directie — <i>Bassin fluvial de l'Escaut, 1^{re} Direction</i> Stroomgebied der Schelde, 2 ^e Directie — <i>Bassin fluvial de l'Escaut, 2^e Direction</i> Dienst van het Albertkanaal — <i>Service du Canal Albert</i> . Dienst der Ringvaart — <i>Service du Canal Circulaire</i> .	56 22 35 31 42 64 64 50 31 46 39 54 25	125 98 89 28 246 154 148 31 6 295 106 25 6	181 120 124 59 288 218 212 81 37 341 145 79 31
TOTALEN — <i>TOTAUX</i> . . .	559	1.357	1.916
BESTUUR DER GEBOUWEN — ADMINISTRATION DES BATIMENTS : Antwerpen — <i>Anvers</i> Brussel — <i>Bruxelles</i> Brugge — <i>Bruges</i> Gent — <i>Gand</i> Bergen — <i>Mons</i> Luik — <i>Liège</i> Hasselt — <i>Hasselt</i> Aarlen — <i>Arlon</i> Namen — <i>Namur</i>	42 141 51 58 60 86 45 40 63	— 81 10 6 — 8 2 — —	42 222 61 64 60 94 47 40 63
TOTALEN — <i>TOTAUX</i> . . .	586	107	693

BUITENDIENSTEN SERVICES EXTERIEURS	Administratief personeel — Personnel administratif	Meesters personeel en werklieden — Personnel de maîtrise et ouvriers	Totaal — Total
BESTUUR VAN DE STEDEBOUW — ADMINISTRATION DE L'URBANISME :			
Antwerpen — <i>Anvers</i>	28	—	28
Brabant — <i>Brabant</i>	27	—	27
West-Vlaanderen — <i>Flandre Occidentale</i>	21	—	21
Oost-Vlaanderen — <i>Flandre Orientale</i>	20	—	20
Henegouwen — <i>Hainaut</i>	21	—	21
Luik — <i>Liège</i>	26	—	26
Limburg — <i>Limbourg</i>	20	—	20
Luxemburg — <i>Luxembourg</i>	24	—	24
Namen — <i>Namur</i>	16	—	16
Commissarissen der Kust — <i>Commissaires de la Côte</i> .	8	—	8
Commissarissen van Doornik — <i>Commissaires de Tournai</i> .	4	—	4
TOTALEN — <i>TOTAUX</i> . . .	215	—	215
	=====	=====	=====

* * *

De begroting en de Regeringsamendementen werden door uw Commissie met 12 stemmen tegen 8 goedgekeurd.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.

De Verslaggever,
O. VAN DEN STORME.

* * *

Le projet de budget ainsi que les amendements ont été adoptés par 12 voix contre 8.

Le présent rapport a été admis à l'unanimité.

Le Président,
C. VAN BELLE.

Le Rapporteur,
O. VAN DEN STORME.

J. — VRAGEN EN ANTWOORDEN.**Vragen van commissieleden
en antwoorden van de Minister.****VRAAG.**

Verscheidene commissarissen drongen ook aan opdat bij verbetering der grote wegen de fietswegen terzelfdertijd zouden verbeterd worden en niet zoals op sommige plaatsen eenvoudig ingenomen door de grote rijweg.

ANTWOORD.

Waar een verkeersdrukte van 500 rijwielen per dag of meer heerst, dient dat verkeer te worden afgescheiden van het overige door het aanleggen van één-richting-fietspaden.

Ingevolge de telling van 1949 kon nagegaan worden op welke wegen of weggedeelten die dichtheid bereikt wordt. Het bouwprogram der fietspaden wordt bepaald volgens de kaart van dat fietsverkeer.

Met de thans beschikbare rijwegbreedte is het over 't algemeen niet mogelijk fietspaden naast de verbrede rijwegen aan te leggen, zonder vooraf een aangrenzende strook grond te onteigenen.

Daarom kon de uitvoering van fietspaden niet samengaan met die van de verhardingswerken van de rijwegen.

Zij zullen aangelegd worden naargelang de benodigde stroken grond kunnen ingenomen worden.

VRAAG.

Moeten de gemeentebesturen bij het Ministerie van Openbare Werken om de installatie verzoeken van een lichtsignalisatie op de kruisingen met een Rijksweg en onder welke voorwaarden kunnen dergelijke installaties worden geplaatst.

ANTWOORD.

Alhoewel de aanleg en de exploitatie van de lichtsignalisatie aan de kruispunten normaal ten laste is van de gemeenten die binnen de uitgestrektheid van haar grondgebied voor de veiligheid van het verkeer moeten waken, heeft het Departement van Openbare Werken evenwel aanvaard de aanleg van zekere nieuwe inrichtingen te zijnen laste te nemen op de wegen die onder zijn beheer ressorteren.

Zodra een dergelijke installatie nodig blijkt, wordt dan ook aan de begunstigde gemeente gevraagd met de Staat (Ministerie van Openbare Werken) een overeenkomst te sluiten, krachtens welke de werken door de Staat op eigen kosten worden uitgevoerd. Na goedkeuring worden de installaties overgegeven aan de gemeente die dan in de bediening en het onderhoud er van voorziet.

J. — QUESTIONS ET RÉPONSES.**Questions posées par les membres
et réponses du Ministre.****QUESTION.**

Plusieurs commissaires ont insisté pour que les pistes cyclables soient améliorées en même temps que les grandes routes et ne soient plus incorporées purement et simplement dans la chaussée, comme il arrive à certains endroits.

RÉPONSE.

Quand le trafic cycliste atteint ou dépasse 500 véhicules par jour, il est indiqué de séparer le trafic de la circulation générale par l'établissement de pistes cyclables à sens unique.

Le recensement de 1949 a permis de déterminer les routes ou tronçons de routes sur lesquels ce trafic est atteint. C'est à partir de la carte figurant ce trafic que l'on établit le programme de construction des pistes cyclables.

Mais les largeurs actuellement disponibles des plates-formes des routes, ne permettent généralement pas de réaliser les pistes cyclables en bordure des chaussées élargies, sans procéder préalablement à l'expropriation d'une zone contiguë de terrain.

C'est pourquoi, l'exécution des pistes cyclables n'a pu être entreprise en même temps que celle des revêtements de chaussées.

Au fur et à mesure de la réalisation des emprises nécessaires, les pistes cyclables seront construites.

QUESTION.

Les administrations communales doivent-elles demander au Ministère des Travaux Publics l'installation éventuelle de la signalisation lumineuse aux carrefours de croisement avec une route de l'Etat et à quelles conditions pareilles installations sont-elles réalisées.

RÉPONSE.

Quoique l'installation et l'exploitation de la signalisation lumineuse de carrefours incombe normalement aux communes qui doivent veiller à la sécurité de la circulation dans l'étendue de leur territoire, le Département des Travaux Publics a accepté de prendre en charge l'établissement de certains nouveaux dispositifs sur la voirie dont il a la gestion.

C'est ainsi que, dès qu'une pareille installation s'avère nécessaire, la commune bénéficiaire est appelée à signer une convention avec l'Etat (Ministère des Travaux Publics) aux termes de laquelle les travaux sont exécutés par l'Etat et à ses frais. Après réception, les installations sont remises à la commune qui en assure le fonctionnement et l'entretien.

VRAAG.

De verkeersborden zijn over 't algemeen te groot in de bebouwde kommen. Is het niet mogelijk er kleinere borden te plaatsen zoals in Nederland en onder meer te Maastricht gebeurt.

De verlichting zou uitgebreid moeten worden tot de belangrijkste radiale wegen, bijvoorbeeld tussen Gent en Brussel.

ANTWOORD.

a) *Wegensignalisatie.*

Het in voorbereiding zijnde verkeersreglement voorziet borden van beperkte grootte binnen de bebouwde kommen en in zekere zones die bijzonder dicht bebouwd zijn. Ziehier de afmetingen van die borden :

- driehoek : 0m70 zijde;
- schijf : 0m40 diameter;
- richtingspijl :
lengte : tussen 0m80 en 1m60;
hoogte : 0m20.

Met de verandering van de op de Rijkswegen aangelegde signalisatie is reeds een aanvang gemaakt.

b) *Verlichting der Rijkswegen.*

De verlichting der Rijkswegen is ten laste van de gemeenten die die wegen doorkruisen.

Ik heb op dit ogenblik niet de bedoeling die toestand te wijzigen.

VRAAG.

a) Op welke post der begroting zijn de kredieten voorzien voor lichtsignalen in Gemeenten op Staatskosten worden geplaatst, welke post is daarvoor voorzien ?

b) Welke maatregelen worden getroffen ter voorkoming van dodelijke ongevallen op bepaalde gevaarlijke plaatsen ?

c) Wat doet men voor Asse en Aalst waar de meeste ongevallen voorkomen.

ANTWOORD.

a) Buitengewone begroting : (art. 485-3).

b) Voor de gevaarlijke kruispunten is de aanleg van verkeerspleinen, verkeersheuvels, lichtsignalisaties en van andere bijzondere inrichtingen voorzien.

QUESTION.

Les panneaux de signalisation sont, en général, trop encombrants dans les agglomérations. Ne serait-il pas possible de placer dans celles-ci des panneaux plus petits, ainsi que cela se pratique aux Pays-Bas, et notamment à Maastricht.

L'éclairage devrait être étendu aux routes axiales les plus importantes, par exemple, entre Gand et Bruxelles.

RÉPONSE.

a) *Signalisation routière.*

Le Code de la route, en préparation, prévoit des panneaux de dimensions réduites à l'intérieur des agglomérations et dans certaines zones où la bâtisse est particulièrement dense. Ci-après les dimensions de ces panneaux :

- triangle : 0m70 de côté;
- disque : 0m40 de diamètre;
- flèche de direction :
longueur variant entre 0m80 et 1m60;
hauteur : 0m20.

La transformation de la signalisation établie sur les routes de l'Etat est dès à présent en cours.

b) *Eclairage des routes de l'Etat.*

L'éclairage des routes de l'Etat incombe aux communes traversées.

Actuellement, il n'entre pas dans mes intentions de modifier cet état de choses.

QUESTION.

a) Lorsque la signalisation lumineuse dans les communes est installée aux frais de l'Etat, quelle est le poste prévoyant cette dépense ?

b) Quelles sont les mesures prises en vue d'éviter des accidents mortels à certains endroits dangereux ?

c) Que fait-on pour Asse et Alost, où surviennent le plus grand nombre d'accidents ?

RÉPONSE.

a) Budget extraordinaire : (art. 485-3).

b) On prévoit l'aménagement aux carrefours dangereux de ronds-points et de refuges, l'installation de signalisations lumineuses et d'autres dispositifs spéciaux.

Het fietsverkeer zal van het autoverkeer op al de wegen van het primair net worden gescheiden zodra de toestand zulks zal rechtvaardigen.

Met het oog op de homogeniteit er van, wordt de signalisatie thans herzien; dit zal de veiligheid grotelijks bevorderen.

Het afbakenen der wegen en het aflijnen der rijwegen met drie en meer rijstroken, zal dit jaar voltooid zijn.

Voor zekere agglomeraties is een omleiding voorzien. Sommige overwegen zullen worden afgeschaft. Die werken zullen worden uitgevoerd naar mate van de verwezenlijking van het geschiktmakingsprogramma.

Al die werken zijn bestudeerd om het aantal ongevallen door geleidelijke afschaffing der gevaarlijke plaatsen te verminderen.

c) Het ontwerp van de omleiding van Asse is opgemaakt. Ook het ontwerp tot voltooiing van de ringweg te Aalst is opgemaakt.

VRAAG.

Welk is de verdeling der auto's in gebruik bij het Ministerie van Openbare Werken? Voeg ook uitleg nopens vergoeding per kilometer.

ANTWOORD.

De 49 autovoertuigen behorende aan de Staat in gebruik bij het Ministerie van Openbare Werken zijn als volgt verdeeld:

1 auto ten behoeve van de h. Minister;
1 auto ten behoeve van de h. Kabinetschef;
1 auto ten behoeve van de h. Secretaris-Generaal;

13 auto's ten behoeve van de diensten der provincie Brabant (hoofdbestuur en buitendiensten);

6 auto's ten behoeve van de diensten der provincie Antwerpen;

4 auto's ten behoeve van de diensten der provincie Oost-Vlaanderen;

3 auto's ten behoeve van de diensten der provincie West-Vlaanderen;

6 auto's ten behoeve van de diensten der provincie Henegouwen;

5 auto's ten behoeve van de diensten der provincie Luik;

4 auto's ten behoeve van de diensten der provincie Limburg;

4 auto's ten behoeve van de diensten der provincie Namen;

1 auto ten behoeve van de diensten der provincie Luxemburg.

Sommige personeelsleden werden er toe gemachtigd met hun persoonlijk autovoertuig dienstverplaatsingen te doen; de kilometervergoeding wordt berekend volgens de bepaling van het koninklijk besluit van 9 Maart 1951.

Le trafic cycliste est séparé du trafic automobile sur toutes les routes du réseau primaire, dès que la situation le justifie.

Il est procédé actuellement à la revision de la signalisation en vue de son unification, ce qui contribuera grandement à la sécurité des routes.

Le jalonnement des routes et la délimitation de celles ayant plus de trois chaussées seront achevés cette année.

Il est prévu un détournement pour certaines agglomérations. Certains passages à niveau seront supprimés. Ces travaux seront exécutés au fur et à mesure de la réalisation du programme d'aménagement.

Tous ces travaux ont été conçus en vue de réduire le nombre d'accidents, par la suppression progressive des endroits dangereux.

c) Le projet du détournement à Asse est terminé. Il en est de même du projet d'achèvement du boulevard circulaire d'Alost.

QUESTION.

Quelle est la répartition des véhicules automobiles utilisés par le Ministère des Travaux Publics? Joindre explication au sujet de l'indemnité kilométrique.

RÉPONSE.

Les 49 voitures automobiles appartenant à l'Etat et utilisées par le Ministère des Travaux Publics se répartissent comme suit:

1 voiture à l'usage de M. le Ministre;
1 voiture à l'usage de M. le Chef de Cabinet;
1 voiture à l'usage de M. le Secrétaire général;

13 voitures à l'usage des services de la province du Brabant (services central et extérieurs);

6 voitures à l'usage des services de la province d'Anvers;

4 voitures à l'usage des services de la province de Flandre Orientale;

3 voitures à l'usage des services de la province de Flandre Occidentale;

6 voitures à l'usage des services de la province du Hainaut;

5 voitures à l'usage des services de la province de Liège;

4 voitures à l'usage des services de la province de Limbourg;

4 voitures à l'usage des services de la province de Namur;

1 voiture à l'usage des services de la province de Luxembourg.

Certains membres du personnel ont été autorisés à se servir de leur voiture personnelle pour effectuer des déplacements de service; l'indemnité kilométrique est calculée sur la base des dispositions de l'arrêté royal du 9 mars 1951.

VRAAG.

ART. 6.2-5. — Gewone begroting. Juiste functie en namen en titels van de leden van de Technische Raad voor Stedebouw.

ANTWOORD.

De Raad bestaat uit vijf leden :

De Smet, Auguste, ingenieur-architect-urbanist;
 Gilson, Jean, architect-urbanist;
 Lauwers, Jean, architect-urbanist;
 Leborgne, Marcel, architect-urbanist;
 Parent, Emile, architect-urbanist.

De leden maken geen deel uit van het Bestuur.

VRAAG.

Buitengewone begroting 1952.

Ware het niet wenselijk het beheer over de kredieten voor de uitbreiding der watervoorziening van Volksgezondheid naar Openbare Werken over te plaatsen ?

Aldus zou vermeden worden dat er kredieten voor straatwerken toegekend worden en dat die voor het aanleggen der drinkwaterleiding eerst één of twee jaar later worden verleend.

ANTWOORD.

De centralisatie van alle subsidiën bij één departement is indertijd aangezien geworden als een gewenste hervorming.

De tussenkomst van gespecialiseerde departementen naast die van het centraal departement heeft aanleiding gegeven tot vele verwickelingen die slechts kunnen vermeden worden indien het centraal departement zich automatisch tot het gespecialiseerd departement wendt, maar in dit geval is zijn tussenkomst overbodig.

Daarom is aan de centralisatie der kredieten voor subsidiën, bij besluit van 2 Juli 1949, uit overwegingen van administratieve vereenvoudiging, een einde gemaakt.

Anderdeels is het voor de uitvoering der werken niet altijd voordelig, werken van zeer verschillende aard onder één organisme samen te brengen.

De administratie, die verantwoordelijk is voor het werk, dient haar werkzaamheden zo te coördineren dat de verschillende werken achtereenvolgens, binnen een redelijke tijd, volgens een goed doorzacht programma uitgevoerd worden.

De departementen van Openbare Werken en van Volksgezondheid en het Gezin coördineren hun werkzaamheid dienovereenkomstig in de verschillende administratieve stadia.

QUESTION.

ART. 6.2-5. — Budget ordinaire. Fonction exacte, noms et titres des membres du Conseil technique de l'Urbanisme.

RÉPONSE.

Le Conseil se compose de cinq membres :

De Smet, Auguste, ingénieur-architecte-urbaniste;
 Gilson, Jean, architecte-urbaniste;
 Lauwers, Jean, architecte-urbaniste;
 Leborgne, Marcel, architecte-urbaniste;
 Parent, Emile, architecte-urbaniste.

Les membres ne font pas partie de l'Administration.

QUESTION.

Budget extraordinaire 1952.

Ne serait-il pas désirable de faire passer de la Santé Publique aux Travaux Publics, la gestion des crédits pour extensions de distribution d'eau ?

Cette mesure permettrait d'éviter que des crédits soient accordés pour l'équipement d'une rue et que ceux destinés au placement de l'eau alimentaire ne soient alloués qu'un an ou deux plus tard.

RÉPONSE.

La centralisation de tous les subsides entre les mains d'un seul département a été dans le temps considéré comme une réforme qui paraissait souhaitable.

La coexistence de l'intervention des départements spécialisés et du département centralisateur, a été à l'origine des complications multiples, qui ne peuvent être évitées que si le département centralisateur s'en réfère automatiquement au département spécialisé, mais dans ce cas, son intervention est superflue.

C'est pourquoi l'arrêté du 2 juillet 1949 a mis fin à cette centralisation des crédits relatifs aux subsides par mesure de simplification administrative.

D'autre part, au point de vue de la réalisation des travaux, il n'est pas toujours avantageux de réunir des travaux de nature très différente en une seule entreprise.

Il appartient à l'administration, maître de l'ouvrage, de coordonner son activité de façon à ce que, dans un laps de temps raisonnable, les différents travaux soient conduits successivement suivant un programme bien établi.

Le Département des Travaux Publics et de la Santé Publique et de la Famille coordonnent aux divers échelons administratifs leur action en conséquence.

Indien er in een speciaal geval bij uitzondering geen coördinatie geweest is, heeft het geachte lid er alle belang bij zulks mede te delen, ten einde zulks onmiddellijk te kunnen verhelpen.

VRAAG.

Buitengewone begroting 1952.

Wanneer denkt de geachte Minister te kunnen overgaan tot de wederaanbesteding van de bruggen over de Maas :

- Pont-Neuf te Luik;
- Brug te Ougrée;
- Brug te Seraing;
- de « Hoeibrug » over de aftakking te Luik ?
- de brug te Klabeek over kanaal van Charleroi.

ANTWOORD.

Pont-Neuf :

Er bestaat een half-vaste brug.

De onteigeningen voor de definitieve brug zijn aan de gang.

Dat werk komt niet voor op het program voor dit jaar,

Ougrée :

De wederopbouw van die brug is niet voorzien voor 1952.

Seraing :

Het ontwerp is in studie genomen. De wederopbouw komt niet voor op het program voor dit jaar.

Luik — Hoeibrug :

Men is bezig met de wederopbouw van de brug.

Klabeek :

Er bestaat een noodbrug.

De herbouw van de brug hangt af van de modernisering aan het afwaarts liggend gedeelte van het kanaal.

De herbouw staat niet op het programma voor dit jaar.

VRAAG.

Buitengewone begroting 1952.

Wanneer worden de beelden, die vroeger de Pont de Fragnée te Luik versierden en thans opgeborgen zijn, hersteld en opnieuw op hun plaats gezet ?

ANTWOORD.

De bronzen beelden zijn zodanig beschadigd dat zij niet kunnen hersteld worden; er dienen nieuwe gemaakt. Dat werk zal verscheidene miljoenen kosten. Mijn Departement bespreekt die aangelegenheid thans met de ontwerper van die kunstwerken.

De aanbesteding voor het herplaatsen van de engel op de top van een der kolommen aan de brug zal in 1952 plaats hebben.

Si exceptionnellement cette coordination avait dû faire défaut dans un cas particulier, l'honorable membre aurait tout intérêt à le signaler afin qu'un remède soit immédiatement apporté à la situation.

QUESTION.

Budget extraordinaire 1952.

Quand l'honorable Ministre compte-t-il pouvoir assurer la réadjudication des ponts sur la Meuse :

- Pont-Neuf, à Liège;
- Pont d'Ougrée;
- Pont de Seraing;
- le « pont de Huy » sur la dérivation à Liège ?
- le pont de Clabecq sur le canal de Charleroi-Bruxelles.

RÉPONSE.

Pont-Neuf :

Il existe un pont semi-permanent.

Les expropriations pour la reconstruction du pont définitif sont en cours.

Ce travail ne figure pas au programme de cette année.

Ougrée :

La reconstruction de ce pont n'est pas prévue en 1952.

Seraing :

Le projet est à l'étude. La reconstruction ne figure pas au programme de cette année.

Liège — Pont de Huy :

La reconstruction de ce pont est actuellement en cours.

Clabecq :

Il existe un pont provisoire.

La reconstruction de ce pont est liée à la section aval du canal à moderniser.

Elle n'est pas prévue au programme de cette année.

QUESTION.

Budget extraordinaire 1952.

Quand les statues ornant jadis le pont de Fragnée à Liège, et mises actuellement en dépôt, seront-elles restaurées et remises en place ?

RÉPONSE.

Les statues en bronze sont tellement endommagées qu'il faut renoncer à les restaurer; il faudra en faire de nouvelles. Ce travail coûtera plusieurs millions. Mon Département est actuellement en pourparlers à ce sujet avec l'auteur de ces œuvres d'art.

L'adjudication pour la remise en place de l'ange qui manque au sommet d'une des colonnes d'entrée du pont aura lieu en 1952.

VRAAG.

Buitengewone begroting 1952.

De bestekken voor sommige werken worden dikwijls opgemaakt zonder rekening te houden met de stand der markt op dat ogenblik. Onder voorwendsel dat de bedragen voorbijgestreefd zijn, worden de aanbestedingen vernietigd en opnieuw uitgeschreven.

De tweede aanbesteding levert opnieuw ongunstige resultaten op, waaruit tijd- en geldverlies voortvloeit.

Zou de h. Minister de bestekken bij de aanbesteding niet grondig kunnen onderzoeken en daaraan het relatieve belang toekennen dat zij verdienen ?

ANTWOORD.

Voor de werken waarvan de aanbestedingsstukken door het departement van Openbare Werken opgemaakt worden, bedroeg het aantal wederaangebestedingen nog geen 1 t. h. der tijdens het jaar 1951 afgesloten overeenkomsten.

Er mag derhalve worden gezegd dat het departement slechts uitzonderlijk tot wederaanbesteding overgaat.

Daarenboven heeft, in tegenstelling met wat de gestelde vraag doet veronderstellen, het feit alleen dat de prijs van de laagste intekenaar de raming overtreft, nooit een wederaanbesteding tot gevolg gehad.

In zulke gevallen onderzoekt de technische dienst de aannemelijkheid van de ingediende prijs en het is slechts indien deze overdreven blijkt dat er tot wederaanbesteding besloten wordt.

Ik acht het ten slotte nuttig er aan toe te voegen dat het verschil tussen de raming en de ingediende prijs dikwijls het gevolg is van de verhoging der prijzen en lonen tussen het tijdstip van de raming en dat van de aanbesteding.

* *

Ter uitvoering van artikel 31 der gemeentewet is alleen de deputatie bevoegd tot het niet-goedkeuren der aanbesteding van door de ondergeschikte besturen uit te voeren werken waarvoor rijkssubsidiën worden gevraagd.

Mijn departement brengt evenwel een advies uit omtrent de uitkomst der aanbesteding waarvan het dossier voorgelegd wordt met het oog op het verkrijgen van een rijksbijdrage. Ten deze kan ik het geacht lid verzekeren dat mijn departement slechts de wederaanbesteding in overweging geeft, wanneer de regelmatig ingediende prijzen klaarblijkelijk al te bezwarend zijn; zulks is meestal het gevolg van gemis aan concurrentie bij de opening der intekeningen.

QUESTION.

Budget extraordinaire 1952.

Les devis pour certaines entreprises sont souvent dressés sans tenir compte des conditions actuelles du marché. Sous prétexte que les montants sont dépassés, les adjudications sont annulées et il est procédé à des réadjudications.

Les nouvelles adjudications donnent parfois des résultats plus défavorables encore, d'où perte de temps et d'argent.

Le Ministre ne pourrait-il soigneusement examiner les devis lors des adjudications et leur donner l'importance relative qu'ils méritent ?

RÉPONSE.

Pour les travaux dont les pièces d'adjudication sont élaborées par le département des Travaux Publics, le nombre de réadjudications n'a pas atteint 1 p. c. des marchés conclus au cours de l'année 1951.

Il est donc permis de dire que c'est à titre exceptionnel que le département a recours à la réadjudication.

De plus, contrairement à ce que la question posée laisse supposer, le seul fait que le prix remis par le plus bas soumissionnaire dépasse l'estimation, n'a jamais entraîné la réadjudication.

Dans les cas de l'espèce, le Service technique examine le bien-fondé des prix remis par les soumissionnaires, et ce n'est qu'au cas où ceux-ci paraissent surfaits, que la réadjudication est décidée.

Je crois enfin opportun d'ajouter que les différences constatées entre les estimations et les prix remis par les entrepreneurs ont souvent pour cause les majorations des matériaux et des salaires survenues entre le moment où l'estimation est faite et la date de l'adjudication.

* *

En ce qui concerne les travaux à exécuter par les pouvoirs publics subordonnés et pour lesquels le subside de l'Etat est sollicité, seule la Députation Permanente a qualité pour en improuver l'adjudication, en exécution de l'article 31 de la loi communale.

Toutefois mon département émet un avis sur le résultat de l'adjudication, dont le dossier lui est soumis en vue de l'allocation de l'intervention financière de l'Etat. A ce propos, je puis rassurer l'honorable Membre que mon département ne suggère la réadjudication que lorsqu'il est évident que les offres régulièrement déposées sont nettement onéreuses; ceci résulte le plus souvent du manque de concurrence, le jour de l'ouverture des soumissions.

Er wordt geen aanbesteding gevraagd wegens het feit alleen dat alle regelmatige intekeningen hoger zijn dan het bestek, dat bij het goedgekeurde ontwerp gevoegd is.

Men dient inderdaad rekening te houden met de eventuele marktwijzigingen tussen het ogenblik waarop het bestek is opgemaakt en de dag van de opening der intekeningen.

Het blijft niettemin waar dat sommige ontwerpers van plannen, bij het opmaken der bestekken beter rekening zouden moeten houden met de dan geldende prijzen.

VRAAG.

ART. 20-2. — Toelage aan de Dienst der Scheepvaart om deze instelling toe te laten de kosten te dekken die voortspruiten uit de opdracht waarmee zij belast is ingevolge het besluit van de Regent van 23 November 1949.

Hoe is de samenstelling der subcommissies voor het Luikse en voor Limburg ?

ANTWOORD.

Bij besluit van de Regent van 23 November 1949 is de Dienst der Scheepvaart belast met de studie, de voorbereiding en de ordening van sommige maatregelen betreffende de aanleg van de streken langs de Maas, beneden Luik, en langs het Albertkanaal, tussen Luik en Antwerpen.

Overeenkomstig artikel 2 van het voormeld besluit, werd de studie van de desbetreffende vraagstukken voor elk van die zones toevertrouwd aan een bijzonder Comité waarvan de samenstelling volgt :

1. *Bijzonder Comité voor Limburg.*

Voorzitter :

de h. Roppe, Gouverneur van de provincie Limburg.

Leden :

de h. Willems, G., Directeur Generaal van Bruggen en Wegen, Beheerder van de Dienst der Scheepvaart.

de h. Bure, V., Directeur Generaal van het Bestuur van de Stedebouw.

de h. de Grand Ry, Inspecteur van Financiën toegevoegd aan het Ministerie van Openbare Werken, Beheerder van de Dienst der Scheepvaart.

de h. Allard, Zaakvoerend Beheerder van de Luikse Koolmijnen in de Kempen, Beheerder van de Dienst der Scheepvaart.

de h. Vuylsteke, E., Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen, Beheerder van de Dienst der Scheepvaart.

Une réadjudication ne sera pas demandée du seul fait que les soumissions régulières sont toutes supérieures au devis annexé au projet approuvé.

En effet, il y a lieu de tenir compte des modifications qui peuvent être intervenues sur le marché entre le moment où le devis a été dressé et le jour de l'ouverture des soumissions.

Il n'en est pas moins vrai que certains auteurs de projets devraient mieux tenir compte des prix du moment, lors de la rédaction des devis.

QUESTION.

ART. 20-2. — Subsidies à l'Office de la Navigation pour permettre à cet établissement de se couvrir des frais résultant de la mission dont il est chargé par l'arrêté du Régent du 23 novembre 1949.

Quelle est la composition des sous-commissions pour la région liégeoise et pour le Limbourg ?

RÉPONSE.

L'arrêté du Régent du 23 novembre 1949, charge l'Office de la Navigation de l'étude, de la préparation et de la coordination de certaines mesures relatives à l'aménagement des régions situées en bordure de la Meuse, en aval de Liège et le long du canal Albert, entre Liège et Anvers.

Conformément à l'article 2 de l'arrêté précité, l'étude des questions dont il s'agit a été confiée, pour chaque zone, à un Comité spécial dont la composition est donnée ci-après :

1. — *Comité spécial du Limbourg.*

Président :

M. Roppe, Gouverneur de la province de Limbourg.

Membres :

M. Willems, G., Directeur général des Ponts et Chaussées, Administrateur de l'Office de la navigation.

M. Bure, V., Directeur général de l'Administration de l'Urbanisme.

M. de Grand Ry, Inspecteur des Finances, attaché au Ministère des Travaux Publics, Administrateur de l'Office de la navigation.

M. Allard, Administrateur-gérant des Charbonnages Liégeois en Campine, Administrateur de l'Office de la navigation.

Vuylsteke, E., Ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées, Administrateur de l'Office de la navigation.

de h. Huyghebaert, Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen.

de h. Schoon, M., Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen, belast met de directie van de Stedebouw in de provincie Limburg.

de h. Robyn, Hypotheekbewaarder te Leuven.

de h. Meyers, Advocaat, Volksvertegenwoordiger, Schepen van de stad Hasselt.

de h. D'Haese, Ingenieur bij de gemeente Genk.

de h. Gruyters, J., Deken van de Orde der Advokaten, Lid van de Bestendige Deputatie van Limburg, Rechtskundig Adviseur van de Dienst der Scheepvaart.

2. *Bijzonder Comité voor Luik.*

Voorzitter :

de h. Delmer, Voorzitter van de Raad van Beheer van de Dienst der Scheepvaart.

Leden :

de h. Willems, G., Directeur Generaal van Bruggen en Wegen, Beheerder van de Dienst der Scheepvaart.

de h. Bure, V., Directeur Generaal van het Bestuur van de Stedebouw.

de h. de Grand Ry, Inspecteur van Financiën toegevoegd aan het Ministerie van Openbare Werken, Beheerder van de Dienst der Scheepvaart.

de h. Putzeys, Lid van de Raad van Beheer van de Dienst der Scheepvaart.

de h. Dhoossche, Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen, belast met de directie der Wegen in de provincie Luik.

de h. Bellekens, Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen, belast met de directie van de Dienst der Luikse Maas.

de h. Servais, Voorzitter van het Comité voor Aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat, te Luik.

de h. Montrieux, E., Directeur van de Stedebouw in de provincie Luik.

de h. Lohest, O., Afgevaardigde-Beheerder van de Autonome Haven van Luik.

de h. Wilkin, R., Doctor in de Rechten, Directeur van de Dienst der Geschillen der stad Luik.

3. *Bijzonder Comité voor Antwerpen.*

Nog niet samengesteld.

M. Huyghebaert, Ingénieur en chef directeur des Ponts et Chaussées.

M. Schoon, M., Ingénieur en chef directeur des Ponts et Chaussées, chargé de la direction de l'Urbanisme de la province de Limbourg.

M. Robyn, Conservateur des Hypothèques à Louvain.

M. Meyers, Avocat, Député, Echevin de la ville de Hasselt.

M. D'Haese, Ingénieur à la commune de Genk.

M. Gruyters, J., Doyen de l'Ordre des avocats, Membre de la Députation permanente du Limbourg, Conseiller juridique de l'Office de la navigation.

2. *Comité spécial de Liège.*

Président :

M. Delmer, Président du Conseil d'Administration de l'Office de la navigation.

Membres :

M. Willems, Directeur Général des Ponts et Chaussées, Administrateur de l'Office de la navigation.

M. Bure, Directeur Général de l'Administration de l'Urbanisme.

M. de Grand Ry, Inspecteur des Finances, attaché au Ministère des Travaux Publics, Administrateur de l'Office de la navigation.

M. Putzeys, Membre du Conseil d'Administration de l'Office de la navigation.

M. Dhoossche, Ingénieur en chef directeur des Ponts et Chaussées, chargé de la direction des Routes de la province de Liège.

M. Bellekens, Ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées, chargé de la Direction du Service de la Meuse Liégeoise.

M. Servais, Président du Comité d'acquisition d'immeubles pour compte de l'Etat, à Liège.

M. Montrieux, E., Directeur de l'Urbanisme de la province de Liège.

M. Lohest, O., Administrateur-délégué du Port autonome de Liège.

M. Wilkin, R., Docteur en droit, Directeur du Service du Contentieux de la Ville de Liège.

3. *Comité spécial d'Anvers.*

Pas encore constitué.

VRAAG.

ART. 10-4/10 en 10-418. — *Bibliotheek*.

Welk is, voor het jaar 1951, per taal (Frans, Nederlands, Engels, enz.), het aantal aangekochte boekwerken en het aantal tijdschriften en publicaties waarop het departement geabonneerd is ?

ANTWOORD.

De gevraagde inlichtingen komen voor in de hierbij gaande tabel.

VRAAG.

ART. 10-4/10 et 10-418. — *Bibliothèque*.

Quel est, relevé par langue (français, néerlandais, anglais, etc.), le nombre d'ouvrages acquis et de revues et publications auxquelles le département est abonné au cours de l'année 1951 ?

RÉPONSE.

Les renseignements demandés sont donnés dans le tableau ci-après.

BOEKEN — <i>LIVRES</i>	Frans — <i>Français</i>	Nederlands — <i>Néerlandais</i>	Tweet. — <i>Bilingues</i>	Engels — <i>Anglais</i>	Duits — <i>Allemand</i>	Allerlei — <i>Divers</i>
Werken in bibliotheek — <i>Ouvrages en bibliothèque</i>	877	338	170	184	95	18
N. B. N.	—	—	475	—	—	—
Tijdschriften — <i>Revues</i>	729	290	34	77	42	18
Officiële publicaties — <i>Publications officielles</i>	162	91	491	—	—	—
Tijdschrift van Openbare Werken — <i>Annales des Travaux Publics</i>	—	—	550	—	—	—

VRAAG.

Een lid wenst mededeling van de lijst der vak-tijdschriften, waarin het Bestuur van de Stedebouw artikelen over de stedebouw laat opnemen. Dat lid vraagt of die tijdschriften niet aan de Commissie-leden kunnen toegezonden worden ?

ANTWOORD.

Het Bestuur van Stedebouw heeft met de hierna aangegeven tijdschriften een contract afgesloten voor het opnemen van artikels.

1° *Le Mouvement Communal*, officieel orgaan van den « Bond der Belgische Steden en Gemeenten », bestemd voor de mandatarissen der gemeenten.

2° *De Gemeente*, Nederlandse tegenhanger van « Le Mouvement communal ».

3° *La Maison*, uitgegeven door « Art et Technique » en bijzonder gericht tot de architecten.

4° *Chantiers*, welke elk jaar drie « Cahiers d'Urbanisme » publiceert, waarvan de tekst door het Bestuur van Stedebouw opgesteld is.

QUESTION.

Un membre désire recevoir le relevé des revues spécialisées dans lesquelles l'Administration de l'Urbanisme insère des articles sur l'urbanisme. Il demande si ces revues ne peuvent être envoyées aux Membres de la Commission.

RÉPONSE.

L'Administration de l'Urbanisme a conclu des contrats pour l'insertion d'articles dans les revues ci-après :

1° *Le Mouvement Communal*, organe officiel de l'Union des Villes et Communes belges, destiné spécialement aux mandataires communaux.

2° *De Gemeente*, qui est l'équivalent, en langue flamande, du « Mouvement communal ».

3° *La Maison*, éditée par « Art et Technique » et s'adressant spécialement aux architectes.

4° *Chantiers*, qui publie chaque année trois « Cahiers d'Urbanisme » dont le texte est fourni par l'Administration.

De contracten voorzien wat die drie eerste tijdschriften betreft, het leveren van een zeer beperkt aantal abonnementen, bestemd voor de belanghebbende ambtenaren.

Maar het is mogelijk het afleveren van de « Cahiers d'Urbanisme » tot de leden van de Commissie van Openbare Werken van de Senaat uit te breiden.

VRAAG.

Welke maatregelen werden er getroffen of zullen er in het kort getroffen worden voor wat de gesubsidieerde werken betreft, in zake vereenvoudiging der voorafgaande formaliteiten voor de dossiers en forfaitaire bedragen om laattijdige afrekeningen te vermijden.

ANTWOORD.

Ik heb de eer U te laten weten dat deze maatregelen onderzocht worden en dat er nog geen definitieve beslissing getroffen is.

Les contrats conclus prévoient, en ce qui concerne les trois premières revues, la fourniture d'un nombre très limité d'abonnements, ce qui permet juste d'en faire le service aux fonctionnaires intéressés.

Mais il est possible de faire le service des « Cahiers d'Urbanisme » aux membres de la Commission des Travaux Publics du Sénat.

QUESTION.

Quelles sont les mesures prises ou à prendre incessamment, pour simplifier, quant aux travaux subventionnés, les formalités préalables à la constitution des dossiers et à la fixation des montants forfaitaires, en vue d'éviter les retards dans les décomptes ?

RÉPONSE.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que ces mesures sont toujours à l'étude et qu'à l'heure actuelle, aucune décision définitive n'a été prise à ce sujet.

INHOUD.

TABLE DES MATIERES.

	Bladz.		Pages.
A. — Begrotingsbedragen	1	A. — Importance des crédits budgétaires	1
B. — Vastleggingen en betalingskredieten	4	B. — Dépenses engagées et crédits de paiement.	4
C. — Openbare werken en werkloosheid	6	C. — Travaux publics et chômage	6
D. — Staatsgebouwen	8	D. — Bâtiments de l'Etat.	8
E. — Waterwegen :		E. — Voies hydrauliques :	
I. — Waterwegenpolitiek	11	I. — Politique des voies navigables	11
II. — Vastleggingen	16	II. — Dépenses engagées	16
III. — Scheepvaartrechten.	18	III. — Droits de navigation	18
IV. — Baggerwerken	22	IV. — Travaux de dragage	22
V. — Overstromingen	25	V. — Inondations	25
VI. — Het Durme probleem	29	VI. — Le problème de la Durme	29
F. — Landwegen :		F. — Routes :	
I. — Wegen	31	I. — Les routes	31
II. — Vastleggingen	33	II. — Dépenses engagées	33
III. — Herklassering der wegen	34	III. — Reclassement des routes	34
IV. — Veiligheid op de weg	40	IV. — Sécurité de la circulation	40
G. — Herbouw van bruggen	42	G. — Reconstruction des ponts	42
H. — Stedebouw en werken van Ondergeschikte Besturen :		H. — Urbanisme et travaux exécutés par les Administrations subordonnées :	
I. — Eigenlijke Stedebouw	44	I. — Urbanisme proprement dit	44
II. — Werken Ondergeschikte Besturen	46	II. — Travaux exécutés par les Administrations subordonnées	46
III. — Buurtwegen van groot verkeer	47	III. — Chemins vicinaux de grande communication.	47
I. — Personeel	50	I. — Personnel	50
J. — Vragen en antwoorden	55	J. — Questions et réponses	55