

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

19 JUNI 1952.

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1952.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER PIERS.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het ligt niet in onze bedoeling een uitgebreide uiteenzetting te geven van de politiek in zake openbare werken. De heer Minister zal dit ter gelegenertijd doen op de tribune van de Kamer, zoals hij het reeds deed voor uw Commissie.

Wij moeten ook rekening houden met het zeer degelijk verslag van onze collega uit de Senaat en ons beperken tot een korte behandeling van de voornaamste kwesties welke door leden van de Commissie werden behandeld en het standpunt van de heer Minister hieromtrent weergeven.

Andere vragen betreffende lokale toestanden zullen rechtstreeks door de heer Minister aan de Commissieleden beantwoord worden, het zou ons verslag te uitgebreid maken.

De politiek van de Regering terzake werd langdurig door de Commissie besproken. Het ontwerp van begroting werd met 10 stemmen en 8 onthoudingen goedgekeurd. Gans de Commissie drukte also haar vertrouwen uit in het beleid van de heer Minister rekening houdende met de hem ter beschikking gestelde sommen.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Bijmens, Gillès de Péligny, Goffings, Hermans (Fernand), Jacques (Mathieu), Kofferschläger, Lambotte, Meyers, Moriau, Piers, Stubbe, Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommlée, Sainte, Thys. — Lahaye, Rey.

Zie :

4-XVI : Begroting overgemaakt door de Senaat.

19 JUIN 1952.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
pour l'exercice 1952.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
DES TRAVAUX PUBLICS

PAR M. PIERS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Nous n'avons pas l'intention de faire un exposé détaillé de la politique en matière de travaux publics. M. le Ministre le fera, au moment opportun, à la tribune de la Chambre, comme il l'a déjà fait devant la Commission.

De plus, il y a le rapport très fouillé de notre collègue du Sénat. Nous nous bornerons donc à un bref examen des principales questions traitées en commission et donnerons l'opinion de M. le Ministre à leur sujet.

En ce qui concerne d'autres questions relatives à des situations locales, M. le Ministre répondra directement aux membres de la Commission.

La politique du gouvernement a été discutée longuement en commission. Le projet de budget a été adopté par 10 voix et 8 abstentions. La commission tout entière a exprimé ainsi sa confiance dans la politique de M. le Ministre, compte tenu des sommes mises à sa disposition.

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Bijmens, Gillès de Péligny, Goffings, Hermans (Fernand), Jacques (Mathieu), Kofferschläger, Lambotte, Meyers, Moriau, Piers, Stubbe, Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommiéc, Sainte, Thys. — Lahaye, Rey.

Voir :

4-XVI : Budget transmis par le Sénat.

G.

Onderhoudswerken.

Zijn de kredieten voor de onderhoudswerken aan de Rijkswegen (400 miljoen) toereikend?

Gelet op de belangrijke verbeteringen welke gedurende de laatste jaren aan de Rijkswegen werden aangebracht, zijn de lasten wegens onderhoud gevoelig verminderd.

De vooruitzichten voor 1952 omvatten:

1) de winterdienst fr.	17.000.000
2) de onderhoudsovereenkomsten en de gewone bestrijkingen... ..	180.000.000
3) de leveringen aan de Regies (materialen en gereedschappen)	33.000.000
4) signalisatie	25.000.000

Het overschot is bestemd om de vernieuwing van wegbedekkingen en van andere buitengewone onderhoudswerken te financieren.

Hoe staat het met het bouwen van Bruggen?

Lijst der bruggen waarmede in 1951 een aanvang werd gemaakt.

*Bestuur der wegen:**West-Vlaanderen:*

Herbouw van twee bruggen over het kanaal van Zelzate en Schipdonk te Moerkerke.

Oost-Vlaanderen:

Herbouw van de St-Lievensbrug over de Schelde te Gent.

Herbouw van de brug over het afleidingskanaal van de Leie, te Merendree.

Herbouw van de Dampoortbrug te Gent.

Herbouw van de Palinghuizenbrug over het kanaal Gent-Brugge, te Gent.

Herbouw van de Melkaderbrug, te Kallo.

Herbouw van de « Rooigemburgen » over de armen van de Leie, te Gent.

Herbouw van de Moederhuisbrug, te Gent.

Antwerpen:

Brug over de Grote Nete, te Geel.

Herbouw van de brug over het Albertkanaal, te Wijnegem.

Brug over de Kleine Nete, te Herenthals.

Herbouw van de brug, te Balen.

Limburg:

Voltooïing van de brug van Maaseik.

Herbouw van de brug over de Zuid-Willemsvaart, te Eisden.

Henegouwen:

Herbouw van de voorlopige brug over de Sambre, te Solre-s/Sambre.

Luik:

Herbouw van de brug over de Warche, te Malmédy.

Herbouw van de brug over de Gheule, te Kelmis.

Herbouw van de brug over de Hoigne, te Theux.

Herbouw van de brug over de Amblève, te Aywaille.

Travaux d'entretien.

Les crédits d'entretien aux routes de l'Etat (400 millions), sont-ils suffisants?

Vu les améliorations importantes, apportées pendant ces dernières années aux routes de l'Etat, les charges d'entretien ont sensiblement diminué.

Les prévisions pour 1952 comportent:

1) le service d'hiver fr.	17.000.000
2) les baux d'entretien et les enduisages ordinaires	180.000.000
3) fournitures pour les régies (matériaux et matériel)	33.000.000
4) signalisation... ..	25.000.000

Le restant est destiné à financer le renouvellement de revêtements et d'autres travaux d'entretien extraordinaire.

Où en est la construction de Ponts?

Liste des ponts entamés en 1951.

*Administration des routes.**Flandre Occidentale:*

Reconstruction de deux ponts sur les canaux de Zelzate et Schipdonk à Moerkerke.

Flandre Orientale:

Reconstruction du pont « Sint Lievens » sur l'Escaut à Gand.

Reconstruction du pont sur le canal de dérivation de la Lys à Merendree.

Reconstruction du pont de Dampoort à Gand.

Reconstruction du Palinghuizenbrug sur le canal de Gand-Bruges à Gand.

Reconstruction du « Melkaderbrug » à Kallo.

Reconstruction des « Rooigemburgen » sur les bras de la Lys à Gand.

Reconstruction du pont « Moederhuisbrug » à Gand.

Anvers:

Pont sur la Grande Nèthe à Geel.

Reconstruction du pont sur le canal Albert à Wijnegem.

Pont sur la Petite Nèthe à Herenthals.

Reconstruction du pont à Balen.

Limbourg:

Achèvement du pont de Maaseik.

Reconstruction du pont sur le Zuid-Willemsvaart, à Eisden.

Hainaut:

Construction du pont provisoire s/Sambre à Solre-sur-Sambre.

Liège:

Reconstruction du pont s/Warche à Malmédy.

Reconstruction du pont s/Gheule à La Calamine.

Reconstruction du pont s/Hoigne à Theux.

Reconstruction du pont s/Amblève à Aywaille.

Herbouw van de brug over de Ourthe, te Tilff.
 Herbouw van de brug over de Amblève, te Ligneuville.
 Herbouw van de brug over de Méhaigne, te Huccorgne.
 Herbouw van de brug over de Groumont, te Lierneux.

Luxemburg :

Herbouw van de « Pont du Moulin des Roches » over de Aisne.

Herbouw van de brug over de Ourthe, te Ortheuville.
 Herbouw van de brug over de Ourthe, te Hotton.
 Herbouw van de brug over de Ourthe, te Petithan.
 Herbouw van de brug over de Mellier, te Marbehan.
 Herbouw van de brug over de Lhomme, te Forrières (weg n° 49).
 Herbouw van de brug over de Lhomme, te Forrières (weg n° 489).

Herbouw van de « Pont du Chenois », te St-Mard-sur-Vire.

Herbouw van de « Pont de Marengo » over de Wamme.
 Herbouw van de « Pont de Neupont » over de Lesse.
 Herbouw van de brug over de Ourthe, te Barvaux.
 Herbouw van de brug over de Lesse, te Chanly.
 Herbouw van de « Pont de France », te Bouillon.

Namen :

Herbouw van de brug over de Ourthe, te Noiseux.
 Herbouw van de brug over de Ourthe, te Deulin.
 Herbouw van de brug over de Ourthe, te Melreux.
 Herbouw van de brug over de Maas, te Dinant.
 Bouw van de « Pont J. B. Brabant », te Namen.

Bestuur der Waterwegen :

Bovenschede. — Bovenbouw van de spoorwegbrug, afwaarts de Delwartbrug.

Zeeschede. — Wegbrug te Temse. — Bovenbouw. — Vaste overspanning aanliggend aan de beweegbare overspanning.

Maas. — Middenbrug opwaarts de spoorbrug van Val-Benoît. — Tussenkompst.

Kanaal Charleroi-Brussel. — Wegbrug der gemeenten, te Godarville.

Kanaal Charleroi-Brussel. — Wegbrug van Soudromont, te Seneffe.

Kanaal Charleroi-Brussel. — Wegbrug van Binche, te Seneffe.

Kanaal Charleroi-Brussel. — Spoorbrug van Soudromont.

Kanaal Charleroi-Brussel. — Wegbrug van Vayemont in de weg welke evenwijdig loopt met de brug van Dampremy-Marchienne.

Kanaal Charleroi-Brussel. — Spoorbrug van Bayemont. Boudewijnsluis te Antwerpen. — Ophaalbrug.

Bovenschede. — IJzerenbrug te Doornik.

Zeeschede. — Brug van Wetteren.

Kanaal Bocholt-Herentals. — Brug van Lommel I. — Onder- en bovenbouw.

Kanaal van Beverlo. — Bruggen van Balen-Zwaling en Lommel-Gelderhorst. — Onderbouw.

Maas. — Brug van Hoei.

Samber. — Bovenbouw. — Wegbrug van Auvelais.

Samber. — Overgang van Salzinnes.

Samber. — Museumbrug te Namen.

Kanaal Gent-Terneuzen. — Brug van Meulestede. — Onderbouw.

Kanaal van Brussel naar de Rupel. — Budabrug. — Onderbouw en elektrische uitrusting.

Reconstruction du pont s/Ourthe à Tilff.
 Reconstruction du pont s/Amblève à Ligneuville.
 Reconstruction du pont s/Méhaigne à Huccorgne.
 Reconstruction du pont de Groumont à Lierneux.

Luxembourg :

Reconstruction du pont du Moulin des Roches s/Aisne.

Reconstruction du pont s/Ourthe à Ortheuville.
 Reconstruction du pont s/Ourthe à Hotton.
 Reconstruction du pont s/Ourthe à Petithan.
 Reconstruction du pont s/Mellier à Marbehan.
 Reconstruction du pont s/Lhomme à Forrières (route n° 49).
 Reconstruction du pont s/Lhomme à Forrières (route n° 489).

Reconstruction du pont de Chenois à St-Mard s/Vire.

Reconstruction du pont de Marengo s/Wamme.
 Reconstruction du pont de Neupont s/Lesse.
 Reconstruction du pont s/Ourthe à Barvaux.
 Reconstruction du pont s/Lesse à Chanly.
 Reconstruction du pont de France à Bouillon.

Namur :

Reconstruction du pont s/Ourthe à Noiseux.
 Reconstruction du pont s/Ourthe à Deulin.
 Reconstruction du pont s/Ourthe à Melreux.
 Reconstruction du pont s/Meuse à Dinant.
 Construction du pont J.B. Brabant à Namur.

Administration des voies hydrauliques.

Haut-Escaut. — Superstructure du pont de chemin de fer en aval du pont Delwart.

Escaut Maritime. — Pont-route de Tamise. — Superstructure. — Travée fixe adjacente à la travée mobile.

Meuse. — Pont médian en amont du pont-rails du Val-Benoît. — Intervention.

Canal Charleroi-Bruxelles. — Pont-route des communes à Godarville.

Canal Charleroi-Bruxelles. — Pont-route de Soudromont à Seneffe.

Canal Charleroi-Bruxelles. — Pont-route de Binche à Seneffe.

Canal Charleroi-Bruxelles. — Pont-rails de Soudromont.

Canal Charleroi-Bruxelles. — Pont-route de Vayemont dans route latérale au pont de Dampremy-Marchienne.

Canal Charleroi-Bruxelles. — Pont-rails de Bayemont. Ecluse Baudouin à Anvers. — Pont basculant.

Haut-Escaut. — Pont de Fer à Tournai.

Escaut Maritime. — Pont de Wetteren.

Canal Bocholt-Herentals. — Pont de Lommel I. — Infrastructure et superstructure.

Canal de Beverlo. — Ponts de Balen-Zwaling et Lommel-Gelderhorst. — Infrastructure.

Meuse. — Pont de Huy.

Sambre. — Superstructure. — Pont-route d'Auvelais.

Sambre. — Passerelle de Salzinnes.

Sambre. — Pont du Musée à Namur.

Canal Gand-Terneuzen. — Pont de Meulestede. — Infrastructure.

Canal de Bruxelles au Rupel. — Pont de Buda. — Infrastructure et équipement électrique.

Lijst der bruggen waarmede in 1952 een aanvang werd gemaakt of waarmede een aanvang zal worden gemaakt.

Bestuur der Wegen.

Antwerpen :

Brug over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, te Ravels.

Brug te Arendonk over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Brug over de Kleine Nete te Lier.

Brug van Wijnegem : Bouwen van het brugdek en schilderwerken.

Brabant :

Herbouw van de brug van de Perenboomstraat, te Leuven.

Herbouw van de Huldernbergbrug over de Ysse.

Herbouw van de Brouwerstraatbrug, te Leuven.

West-Vlaanderen :

Weg n° 9. — Herbouw van de brug over de IJzer, te Roesbrugge.

Weg n° 67. — Herbouw van twee bruggen over de kanalen van Zelzate en Schipdonk, te Dudzele.

Herbouw van de Spuikombrug, te Blankenberghe.

Weg n° 71. — Herbouw van de brug, te Steenbrugge.

Oost-Vlaanderen :

Herbouw van de Brusselse Poortbrug, te Gent.

Weg Deurle-Hansbeke. — Herbouw van de brug over de Leie, te St-Martens-Leerne.

Herbouw van de brug, te Nevele.

Herbouw van de brug, te Aalter.

Herbouw van de brug, te Eine.

Herbouw van de brug, te Watervliet.

Verbreding van de Albertbrug, te Gent.

Limburg :

Weg n° 12. — Herbouw van de brug over het kanaal Bocholt-Antwerpen, te Neerpelt.

Luxemburg :

« Pont d'Oreux », te Amberloup.

Voltooiing ambtshalve van de bruggen van Ansart en van Harinsart.

Herbouw van de Salmbrug over de Salm, te Lierneux.

Namen :

« Pont de Membre », te Membre.

Brug van Olennes.

Bestuur der Waterwegen.

Bruggen waarmede in 1952 een aanvang werd gemaakt (niet « voltooid » op 31 Mei 1952).

Pijlers van de wegbrug van Auvelais.

Bruggen waarvoor het bouwen voorzien is in het ontwerp van de buitengewone begroting van 1952, waarmede nog geen aanvang werd gemaakt.

Zeeschelde. — Wegbrug van Temse. — Bovenbouw. — Beweegbare overspanning. — Electromechanische uitrusting.

Liste des ponts entamés ou à entamer en 1952.

Administration des routes.

Anvers :

Pont sur le canal Dessel-Turnhout-Schoten à Ravels.

Pont à Arendonck sur le canal Dessel-Turnhout-Schoten.

Pont sur la Petite Nèthe à Lierre.

Construction du tablier et travaux de peinture du pont de Wijnegem.

Brabant :

Reconstruction du pont de la rue du Poirier à Louvain.

Reconstruction du pont de Huldernberg sur l'Ysse.

Reconstruction du pont « Brouwerstraat » à Louvain.

Flandre Occidentale :

Route 9. — Reconstruction du pont sur l'Yser à Roesbrugge.

Route 67. — Reconstruction de deux ponts sur les canaux de Zelzate et Schipdonk à Dudzele.

Reconstruction du Pont « Spuikom » à Blankenberghe.

Route 71. — Reconstruction du pont à Steenbrugge.

Flandre Orientale :

Reconstruction du pont « Brusselse Poort » à Gand.

Route Deurle-Hansbeke. — Reconstruction du pont sur la Lys à Leerne-Saint-Martin.

Reconstruction du pont à Nevele.

Reconstruction du pont à Aalter.

Reconstruction du pont à Eine.

Reconstruction du pont à Watervliet.

Elargissement du pont « Albert » à Gand.

Limbourg :

Route 12. — Reconstruction du pont sur le canal Bocholt-Anvers à Neerpelt.

Luxembourg :

Pont d'Oreux à Amberloup.

Achèvement d'office des ponts d'Ansart et d'Harinsart.

Reconstruction du pont de Salm sur la Salm à Lierneux.

Namur :

« Pont de Membre » à Membre.

Pont d'Olennes.

Administration des voies hydrauliques.

Ponts dont la construction a été entamée en 1952 (en construction au 31 mai 1952).

Culée du pont-route d'Auvelais.

Ponts pour lesquels la construction est prévue au projet de budget extraordinaire de 1952, mais non entamée.

Escaut Maritime. — Pont-route de Tamise. — Superstructure. — Travée mobile. — Equipement électromécanique.

Ringvaart van Gent. — Westelijk gedeelte. — Wegbrug W. 9.

Ringvaart van Gent. — Westelijk gedeelte. — Wegbrug W. 10.

Ringvaart van Gent. — Westelijk gedeelte. — Spoorbrug S. 2.

Ringvaart van Gent. — Westelijk gedeelte. — Wegbrug W. 7.

Ringvaart van Gent. — Noordelijk gedeelte. — Bovenbouw van de spoorbrug S. 2.

Kanaal Brugge-Oostende. — Verbetering van de Sint-Kruispoortbrug, te Brugge.

Samber. — Brug Soye-Franière. — Tussenkost.

Bovenschede. — Brug van Bléharies. — Tussenkost.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. — Brug onder de spoorweglijn Bergen-Doornik, te Harchies.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. — Brug onder de spoorweglijn Blaton-Bernissart, te Blaton.

Bruggen waarvan de herbouw in 1952 werd aangevangen
(werken aangevat op 31 Mei 1952).

Afleidingskanaal van de Leie. — Leopoldkanaal. — Bruggen van Heist.

Afleidingskanaal van de Leie. — Leopoldkanaal. — Molentjesbruggen te Moerkerke.

Bruggen waarvan de herbouw voorzien is
in het ontwerp van buitengewone begroting van 1952
(werken niet aangevat).

Kanaal Gent-Brugge. — Sint-Kruispoortbrug, te Brugge.

Zeeschede. — Toegangswegen naar de brug te Wetteren.

Kanaal Charleroi-Brussel. — Half-permanente brug te Seneffe in de weg Gouy-lez-Piéton, te Arquennes.

Kanaal Gent-Terneuzen. — Brug van Meulestede. — Bovenbouw en electromechanische uitrusting.

Kanaal Gent-Terneuzen. — Brug van Zelzate. — Herstelling van de onderbouw. — Bovenbouw en electromechanische uitrusting.

Haven van Blankenberghe. — Brug over de afvoersluis.

Kanaal van Brussel naar de Rupel. — Budabrug. — Bovenbouw en mechanische uitrusting.

Wegcode en daarmee in verband staande kwesties.

Aan de nieuwe wegcode, welke door het Bestuur der Wegen werd samengesteld, op grondslag van het werk van de met dat doel ingestelde commissies, worden thans de laatste verbeteringen aangebracht, vooraleer hij aan de Raad van State zal worden voorgelegd.

De publiciteit langs de wegen moet gereguleerd worden om flagrante misbruiken te beteugelen.

Deze politiek is gerechtvaardigd :

- 1) uit het oogpunt van de eerbied voor de schoonheid van het landschap;
- 2) uit het oogpunt van de veiligheid van het verkeer.

Bij de aanschrijving n° 579 van 15 Juli 1951 worden deze bepalingen samengeordend en aan de betrokken diensthoofden herinnerd.

Het schijnt nochtans dat deze reglementering niet voldoende doeltreffend is gebleken. Het voorkomen en de beteugeling van de inbreuken moet het voorwerp uitmaken van nieuwe bepalingen welke ter studie liggen.

Canal circulaire de Gand. — Section Ouest. — Pont-route W. 9.

Canal circulaire de Gand. — Section Ouest. — Pont-route W. 10.

Canal circulaire de Gand. — Section Ouest. — Pont-rails S. 2.

Canal circulaire de Gand. — Section Ouest. — Pont-route W. 7.

Canal circulaire de Gand. — Section Nord. — Superstructure du pont-rails S. 6.

Canal Bruges-Oostende. — Amélioration du pont de la porte Sainte-Croix, à Bruges.

Sambre. — Pont Soye-Franière. — Intervention.

Haut-Escaut. — Pont de Bléharies. — Intervention.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes. — Pont sous la ligne de chemin de fer Mons-Tournai à Harchies.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes. — Pont sous la ligne de chemin de fer Blaton-Bernissart à Blaton.

Ponts dont la construction a été entamée en 1952
(en contruction au 31 mai 1952).

Canal de dérivation de la Lys. — Canal Léopold. — Ponts de Heist.

Canal de dérivation de la Lys et Canal Léopold. — Ponts « Molentjes » à Moerkerke.

Ponts pour lesquels la construction est prévue
au projet de budget extraordinaire de 1952,
mais non entamée.

Canal Gand-Bruges. — Pont de la porte Sainte-Croix à Bruges.

Escaut Maritime. — Rampes d'accès du pont de Wetteren.

Canal de Charleroi-Bruxelles. — Pont semi-permanent à Seneffe, dans la route Gouy-lez-Piéton à Arquennes.

Canal Gand-Terneuzen. — Pont de Meulestede. — Superstructure et équipement électromécanique.

Canal Gand-Terneuzen. — Pont de Zelzate. — Réparation de l'infrastructure. — Superstructure et équipement électromécanique.

Port de Blankenberghe. — Pont sur l'écluse de chasse.

Canal de Bruxelles au Rupel. — Pont de Buda. — Superstructure et équipement mécanique.

Code de la route et questions connexes.

Le nouveau code de la route qui a été établi par l'Administration des Routes sur la base des travaux de la commission, instituée à cet effet, fait actuellement l'objet de dernières mises au point avant son introduction au Conseil d'Etat.

La publicité le long des routes doit être réglementée pour réprimer des abus flagrants.

Cette politique se justifie :

- 1) du point de vue du respect de la beauté du paysage;
- 2) du point de vue de la sécurité de la circulation.

La circulaire n° 579 du 15 juillet 1951 coordonne ces dispositions en les rappelant au chef des services intéressés.

Il semble cependant que cette réglementation ne se soit pas révélée suffisamment efficace. La prévention et la répression des contraventions doivent faire l'objet de nouvelles prescriptions réglementaires qui sont à l'étude.

Worden de « cuisses-tax » geduld op de Rijkswegen?

De bepalingen van de wegcode laten niet toe dit voermiddel door een bepaling van algemene aard uit te sluiten.

Nochtans mogen de gemeentelijke overheden schikkingen nemen om het gebruik van die « voertuigen » te reglementeren binnen de perken van hun bevoegdheid.

De beperking van de snelheid in de agglomeraties behoort tot de bevoegdheid van de plaatselijke overheden. Nochtans wordt de Dienst van het Wegverkeer voor elk geval door de betrokken bestendige deputaties geraadpleegd. Deze Dienst geeft nochtans slechts zijn advies aan de plaatselijke overheid.

De vragen omtrent de signalisatie, de beperking van de vracht en van de afmetingen van de voertuigen, het stationneren, zullen het voorwerp uitmaken van verschillende innovaties in het ontwerp van de nieuwe wegcode. Deze kwesties zullen het voorwerp uitmaken van een gedetailleerde uiteenzetting aan de leden van de Kamercommissie van Openbare Werken.

Wie moet de schade, aan de wegen veroorzaakt door het militair vervoer, bekostigen?

De schade door dit vervoer veroorzaakt is in principe ten laste van het Bestuur dat met het beheer van de wegen belast is.

Uitzonderingen dienaangaande worden door geen enkele wet voorzien.

Kunnen de kredieten voor toelagen aan gemeentewerken niet verhoogd worden?

Het bedrag van de in de buitengewone begroting ingeschreven kredieten is beperkt door de financiële mogelijkheden van die begroting en door de verplichtingen die de Regering in andere sectoren heeft, namelijk in zake de landsverdediging.

In die sector moet de Regering rekening houden met de internationale verbintenissen die de opeenvolgende Regeringen hebben onderschreven en die door de Wetgevende Kamers werden bekrachtigd.

Quid met de wet Brunfaut?

De kosten van de uitvoering van alle inrichtings- en uitrustingswerken en van alle sanitaire maatregelen, welke nodig zijn om het bij de wet van 15 April 1949 beoogde doel te bereiken, vallen ten laste van de Minister van Openbare Werken.

De daartoe nodige kredieten moeten evenredig zijn met deze die voorzien zijn in de begroting van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin, dit met het oog op de coördinatie van de werken.

Het is inderdaad van belang dat de inrichting van de wegen en de sanitaire maatregelen zouden samengaan met het bouwen van de wijken.

De aansporing om aan de meest dringende behoeften te voldoen is gegeven.

Les « cuisses-tax » sont-ils tolérés le long des routes de l'Etat?

Les dispositions du code de la route ne permettent pas d'exclure ce mode de locomotion par une réglementation d'ordre général.

Cependant, il est permis aux autorités communales de prendre toutes dispositions réglementant l'usage de ces « véhicules », dans la limite de leurs attributions.

La limitation des vitesses dans les agglomérations est de la compétence des autorités locales. Cependant, l'Office de la Circulation Routière est consulté dans chaque cas par les députations permanentes intéressées. Cet Office ne donne cependant qu'un avis aux autorités locales.

Les questions relatives à la signalisation, la limitation des charges et dimensions des véhicules, le stationnement, feront l'objet d'innovations diverses dans le projet d'un nouveau Code de la route. Les questions feront l'objet d'un exposé détaillé aux membres de la Commission des Travaux Publics de la Chambre.

A qui incombent les dégâts occasionnés par le charroi militaire aux routes?

Les dégâts occasionnés par ce charroi est en principe à charge de l'Administration qui a la gestion de la voirie.

Aucune loi ne prévoit d'exceptions à cet égard.

Majoration des crédits pour subsides aux travaux communaux. — Est-ce possible?

Le montant des crédits inscrits au budget extraordinaire est limité par les possibilités de financement de ce budget et par les obligations que le Gouvernement a assumées dans d'autres secteurs et notamment en matière de défense nationale.

En cette matière, le Gouvernement doit faire face aux engagements internationaux que les gouvernements successifs ont souscrit et qui ont été ratifiés par les Chambres législatives.

Quid de la loi Brunfaut?

La prise en charge des frais d'exécution de tous les travaux d'aménagement, d'équipement et d'assainissement des voiries nécessaires à la réalisation des objectifs visés par la loi du 15 avril 1949 incombe au Ministère des Travaux publics.

Les crédits nécessaires à cet effet doivent être proportionnels à ceux qui sont prévus au budget du Ministère de la Santé Publique et de la Famille, ceci afin de pouvoir coordonner les travaux.

Il importe, en effet, que l'établissement et l'assainissement de la voirie aillent de pair avec la construction des cités.

L'impulsion est donnée pour satisfaire aux besoins les plus urgents.

Hoe geschiedt de keuze der gesubsidieerde werken ?

Bij de toekenning van de toelagen wordt de keuze bepaald door de aard van de werken, hun graad van urgentie, hun aard van noodzakelijkheid.

Er wordt eveneens rekening gehouden met het bestaan van plaatselijke werkloosheid.

Tot zover het antwoord van de heer Minister. Uw verslaggever en de meeste leden uwer Commissie durven nochtans nogmaals aandringen bij de heer Minister in hoofdzaak rekening te houden met de werkloosheid welke in sommige gedeelten van het land werkelijk een ware ramp is en in deze streken werken te laten uitvoeren zoals beloofd in de Regeringsverklaring.

Openbare verlichting.

Is de toelage bepaald bij het besluit betreffende de verlichting ook geldig voor verbeteringen die worden aangebracht in een bestaande verlichting ?

De tekst van het Regentsbesluit van 2 Juli 1949 laat niet toe een toelage te verlenen voor de verbetering van een bestaande openbare elektrische verlichting. Dit besluit heeft immers uitdrukkelijk vermeld telkens als verbeteringswerken vatbaar zijn voor een toelage. De term verbetering is evenwel niet van toepassing op uitbreidingswerken zoals het aanbrengen van elektrische lampen in een straat of langs een baan waarvan alleen de kruispunten verlicht waren; zulke werken zijn vatbaar voor een toelage.

Politiek gevolgd inzake schoolgebouwen.

Wat de schoolgebouwen van de Staat betreft, komen de volgende kredieten op de buitengewone begroting van 1952 voor :

Hoger onderwijs	55	millioen
Middelbaar onderwijs (Fonds der schoolgebouwen)	300	millioen
Normaalonderwijs... ..	12,5	millioen
Technisch onderwijs	117	millioen

Subsidies werden eveneens toegekend aan de onderwijsinstellingen die van de provincies en de gemeenten afhangen.

Het crediet dat daartoe op de buitengewone begroting van 1952 voorkomt, bedraagt 120 miljoen.

De zo gesubsidieerde instellingen zijn vooral lagere en bewaarscholen.

Hetzij in totaal voor de schoolgebouwen van de Staat, Provinciën en gemeenten : 604,5 miljoen.

Urbanisme.

Welke is de politiek van het departement in zake streekplannen ?

Inzake streekanlegplannen bestaat de politiek van het departement erin de studies aan te moedigen die het opstellen van deze plannen moeten toelaten. In de stedenbouwkundige terminologie draagt dit voorbereidend werk de naam van « survey »; dat onderzoek slaat op economische, sociale, demografische, topographische elementen, op het verkeer, de uitwijking, enz.

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

Comment s'opère le choix des travaux subsidiés ?

Pour l'attribution des subsides, le choix est guidé par la nature des travaux, leur degré d'urgence, leur caractère de nécessité.

Il est tenu compte également de l'existence des poches de chômage.

Ceci est la réponse de M. le Ministre. Toutefois, votre rapporteur et la plupart des membres de votre Commission se permettent d'insister auprès de M. le Ministre pour qu'il tienne compte, en premier lieu, du chômage qui, dans certaines régions du pays, tourne à la vraie catastrophe et pour qu'il fasse exécuter des travaux dans lesdites régions ainsi que le prévoyait la déclaration gouvernementale.

Eclairage public.

Le subside prévu par l'arrêté pour éclairage est-il valable également pour des améliorations à apporter à un éclairage public existant ?

Le texte de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 ne permet pas d'octroyer un subside pour l'amélioration d'un éclairage existant. Cet arrêté a en effet précisé d'une façon claire les cas où les travaux d'amélioration étaient subventionnables. Le terme amélioration n'est toutefois pas applicable à des travaux d'extension, tels que l'installation de lampes électriques dans une rue ou le long d'une route dont seuls les carrefours étaient éclairés; ces derniers travaux sont subventionnables.

Politique suivie en matière de bâtiments scolaires.

En ce qui concerne les bâtiments scolaires de l'Etat, les crédits suivants figurent au budget extraordinaire de 1952 :

Enseignement supérieur... ..	55	millions
Enseignement moyen (Fonds des constructions scolaires)	300	millions
Enseignement normal	12,5	millions
Enseignement technique	117	millions

Des subsides sont accordés également aux établissements d'enseignement, dépendant des provinces et des communes.

Le crédit, figurant à cet effet au budget extraordinaire de 1952, est de 120 millions.

Les établissements subsidiés de la sorte sont principalement des écoles primaires et gardiennes.

Soit au total pour les bâtiments scolaires de l'Etat, des provinces et des communes : 604,5 millions.

Urbanisme.

Quelle est la politique suivie par le département en matière de plans régionaux ?

En matière de plans régionaux d'aménagement, la politique du département consiste à promouvoir les études devant permettre l'élaboration de ces plans. Dans la terminologie urbanistique ce travail préparatoire porte le nom de « survey »; cette enquête porte sur les éléments économiques, sociaux, démographiques, topographiques, sur la circulation, l'émigration, etc.

Afin de pouvoir comparer le résultat de méthodes différentes, l'élaboration du survey des plans régionaux a été confiée : d'une part à des administrations locales (Anvers et Courtrai), d'autre part à des grands urbanistes privés

private groepen stedenbouwkundigen (Luik en Brussel), en ten slotte aan het Bestuur van de Stedenbouw zelf (het bijzonder commissariaat voor de Kust).

In afwachting van de uitslagen van deze pogingen, plant het departement het voorbereidend werk voor andere streken; dit zou namelijk geschieden door streekplancommissies, waarin de vertegenwoordigers van de economische, sociale en culturele belangen der streek zouden zetelen.

Waarom niet al de gemeenten onder besluit van Urbanisatie?

Het onder stedenbouwkundig regime stellen van de gemeenten wordt door de besluitwet van 2 December 1946 beperkt tot:

a) de gemeenten waar belangrijke schade door de oorlog werd toegebracht aan openbare of private gebouwen;

b) de gemeenten op wier grondgebied werken van openbaar nut voorzien zijn met het oog op de werkverschaffing.

Al de gemeenten voldoen niet aan één dezer twee criteria; het departement bevindt zich dienvolgens in de wettelijke onmogelijkheid ze alle onder het stedenbouwkundig stelsel te plaatsen. *Het is evenwel van mening dat zulks wenselijk is.*

De Commissie dringt aan bij de heer Minister opdat de plannen welke voorgelegd worden door de personen die wensen te bouwen niet willekeurig en te streng zouden beoordeeld worden.

De heer Minister zal de weigeringen zelf onderzoeken.

Ontbossing.

Wie geeft toelating?

De toepassing van artikel 18 van de besluitwet van 2 December 1946 gaat met enkele moeilijkheden gepaard wat betreft de bosontginningen.

Een te intensieve ontginning leidt noodzakelijk tot volledige verarming van het bos.

Het spreekt vanzelf dat de technici van het departement niet steeds de nodige technische kennis bezitten om dergelijke kwesties te kunnen beoordelen.

Derhalve doet het departement regelmatig beroep op de deskundige van het Beheer van Waters en Bossen.

Oprichting van een Commissie voor het aanleggen van industriële gronden langs het Albertkanaal, in de provincie Antwerpen.

Het besluit van de Regent van 23 November 1949 (*Belgisch Staatsblad* 24 December 1949) heeft de Dienst van de Scheepvaart belast met « de studie, de voorbereiding en » de coördinatie van bepaalde maatregelen met betrekking » tot de aanleg van de streken gelegen langs de Maas, » stroomafwaarts van Luik, en langs het Albertkanaal » tussen Luik en Antwerpen ».

Het gaat er in 't kort om de coördinatie tussen de verschillende overheden en instellingen die moeten belast worden met de uitvoering van geschiktmakingswerken met het oog op het vestigen en het uitbreiden van nijverheden (toegangswegen, kaaimuren, spoorwegen, enz.).

In de schoot van de Dienst der Scheepvaart werden bijzondere Comité's opgericht voor Luik en voor Limburg. De provinciale overheid, de steden Genk en Hasselt, de

(Liège et Bruxelles) et enfin à l'Administration de l'Urbanisme (Commissariat spécial pour le littoral).

En attendant le résultat de ces mesures, le département envisage de préparer l'étude pour d'autres régions; à cette fin seraient créées des commissions d'étude, dans lesquelles siègeraient les représentants des intérêts économiques, sociaux et culturels de la région.

Pourquoi ne pas mettre toutes les communes indistinctement sous arrêté de l'Urbanisation.

La mise sous régime urbanistique des communes est limitée par l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 :

a) aux communes dans lesquelles en raison de l'importance des dommages causés par la guerre à des constructions publiques ou privées, l'aménagement est rendu nécessaire;

b) aux communes sur le territoire desquelles des travaux d'utilité publique sont projetés en vue de la remise au travail des ouvriers.

Toutes les communes ne satisfont pas à un de ces 2 critères; le département est donc dans l'impossibilité légale de les mettre toutes sous régime urbanistique. *Il estime toutefois que cette mesure serait désirable.*

La Commission insiste auprès de M. le Ministre pour que les plans soumis par les personnes désirant construire ne soient pas examinés avec arbitraire et trop de sévérité.

M. le Ministre examinera lui-même des refus.

Déboisement.

Qui donne l'autorisation?

L'application de l'article 18 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 rencontre quelques difficultés en ce qui concerne les exploitations forestières.

En effet, l'exploitation trop intensive amène fatalement l'appauvrissement complet de la forêt.

Il est évident que les techniciens du département ne disposent pas toujours des connaissances techniques voulues pour pouvoir apprécier les questions de l'espèce, qui se posent.

C'est pourquoi le département a régulièrement recours aux experts de l'Administration des Eaux et Forêts.

Création d'une Commission pour l'aménagement de terrains industriels le long du Canal Albert dans la province d'Anvers.

L'arrêté du Régent du 23 novembre 1949 (*Moniteur* du 24 décembre 1949) a chargé 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 ».

Il s'agit en somme d'une coordination entre les différents organismes et autorités à charger de l'exécution des travaux d'aménagement en vue de l'établissement et l'extension d'industries (voies d'accès, murs de quai, chemins de fer, etc.).

Au sein de l'Office de la Navigation des Comités Spéciaux ont été créés pour Liège et pour le Limbourg. L'autorité provinciale, les villes de Hasselt et de Genk, les

besturen van Waterwegen, Wegen en Stedebouw zijn in dit laatste Comité vertegenwoordigd. Een eerste verslag over de werkzaamheid van dit Comité is de afwerking nabij.

Niets verzet er zich tegen dat een soortgelijke studie zou gedaan worden in de provincie Antwerpen. Er zullen onderrichtingen gegeven worden om met dat doel een commissie in te stellen.

Toelagen op materialen en gereedschappen.

Verschillende gemeenten hebben gevraagd dat de Staat voor een deel zou tussenkomen in de aankoop van de materialen en van de gereedschappen welke voor de wegwerken nodig zijn; de arbeidskrachten worden ter plaatse aangevonden onder de werklozen.

Het is niet wenselijk die weg in te slaan, wegens de onmogelijkheid om controle uit te oefenen over het gebruik van de materialen en van de machines.

Daar het in werkelijkheid gaat om een conjuncturele, t. t. z. kortstondige toeneming van de werkloosheid, schijnt het niet aangewezen kapitalen te beleggen in de aanschaffing van gereedschappen, waarvan de afschrijving noodzakelijk slechts kan geschieden over een voldoende lange periode van gebruik.

Uw verslaggever en de meeste leden zijn van mening dat Staat en gemeente geen concurrentie mogen doen aan de private aannemers.

Rijkswachtkazernes.

Kan de Staat de in huur genomen gebouwen niet aankopen?

De huisvesting van de Rijkswachters valt reglementair ten laste van de Staat.

De Rijkswachtbrigades zijn ondergebracht hetzij in Staatsgebouwen, hetzij in gehuurde gebouwen.

Sommige van die gehuurde gebouwen zijn eigendom van de gemeenten.

Ofschoon het wenselijk ware dat de door de Rijkswachters betrokken woning aan de Staat zou toebehoren, mag het departement van Openbare Werken die gebouwen slechts aankopen mits gunstig advies van het Departement van Landsverdediging, dat de morele verantwoordelijkheid van de uitgave draagt.

In de huidige omstandigheden is de politiek van het departement gericht op een concentratie van het effectief, met het gevolg dat het aantal Rijkswachtkazernes vermindert.

Het past derhalve niet, over te gaan tot de aankoop van al de thans in huur genomen gebouwen.

Kazernerij van de Rijkswacht.

administrations des voies Hydrauliques, des Routes et de l'Urbanisme sont représentées dans ce dernier comité. Un premier rapport sur l'activité de ce comité est sur le point d'être achevé.

Rien ne s'oppose à ce qu'une étude analogue soit entreprise dans la province d'Anvers. Des instructions seront données pour qu'une commission soit instituée à cet effet.

Subsides pour matériaux et matériel.

Plusieurs communes ont demandé une part d'intervention de l'Etat dans l'achat des matériaux et du matériel nécessaires aux travaux routiers, la main-d'œuvre étant recrutée localement parmi les chômeurs.

Il n'est pas souhaitable d'entrer dans cette voie vu l'impossibilité d'exercer un contrôle sur l'emploi des matériaux et des machines.

Comme il s'agit en réalité de faire face à un accroissement conjoncturel, c'est-à-dire momentané du chômage, il ne semble pas indiqué d'investir des capitaux en acquisition de matériel dont l'amortissement ne pourra se faire que sur une période d'utilisation suffisamment longue.

Votre rapporteur et la plupart des membres sont d'avis que l'Etat et la commune ne peuvent faire de la concurrence aux entreprises privées.

Casernes de gendarmerie.

L'Etat ne peut-il acquérir les immeubles loués?

En vertu de dispositions réglementaires, la charge du logement des gendarmes incombe à l'Etat.

Les brigades de gendarmerie sont logées soit dans des immeubles appartenant à l'Etat, soit dans des immeubles loués.

Certains de ces immeubles loués appartiennent aux communes.

Quoiqu'il soit préférable que l'habitation occupée par les gendarmes appartienne à l'Etat, le département des Travaux publics ne peut acquérir ces immeubles que sur avis favorable du département de la Défense nationale, qui est moralement responsable de la dépense.

Etant donné les contingences actuelles, la politique suivie par le département amène une concentration des effectifs et, par conséquent, une diminution du nombre de casernes de gendarmerie.

Il ne s'indique donc pas de passer à l'acquisition de tous les immeubles actuellement loués.

Casernement de la Gendarmerie.

DIRECTIE	Kazernes aan de Staat toehorend Casernes appartenant à l'Etat	Gehuurd van particulieren Loués des particuliers		Gehuurd van gemeenten Loués des communes		DIRECTION
		Gebouwen Bâtiments	Kazernes Casernes	Gebouwen Bâtiments	Kazernes Casernes	
Brussel	39	50	36	1	3	Bruxelles.
Antwerpen	23	101	6	—	15	Anvers.
Gent	44	149	20	1	—	Gand.
Brugge	49	112	—	—	7	Bruges.
Hasselt	30	116	14	4	—	Hasselt.
Luik	39	87	8	8	2	Liège.
Bergen	73	254	12	2	—	Mons.
Namen	53	110	12	1	—	Namur.
Aarlen	46	50	18	2	2	Arlon.
Totalen	396	1.029	126	19	29	Totaux.

Politiek gevolgd inzake aanleg van administratieve wijken.

In het verslag opgemaakt door de heer Camu, Commissaris voor de administratieve hervorming, werd aangeprezen, de verschillende ministeriële departementen te groeperen in speciaal daartoe opgevatte nieuwe gebouwen.

Sedertdan werd de kwestie onderworpen aan grondige studies waaruit blijkt dat het wegens tal van redenen niet wenselijk is al de besturen in één zelfde wijk onder te brengen, daar de kwestie van het verkeer schier onoplosbare problemen stelt.

Daarenboven is voor de verwezenlijking van gebouwcomplexen een al te lange termijn vereist.

Uit de ondervinding is gebleken dat het heel wat verkieslijker is, enkel een aanvang te maken met de constructie van gebouwen van middelbare belangrijkheid die toelaten in één enkel gebouw dat daartoe is opgevat, volledige administratieve entiteiten te groeperen.

Zo werden verschillende constructies aangevat die thans hun voltooiing nabij zijn, te weten :

- het gebouw van de Paleizenstraat (Belastingen);
- het gebouw van de Hertogelijke straat (Departement van Binnenlandse Zaken);
- het gebouw van de Leuvenseweg (Nationaal Instituut voor de Statistiek);
- het gebouw van het Administratief Centrum te Bergen.

Overneming van provinciewegen.

De overneming door de Staat van de provinciewegen wordt verwezenlijkt op grond van artikel 1 van de wet van 9 Augustus 1948, houdende wijziging van de wetgeving op de wegen.

De toepassing van deze wet geeft aanleiding tot moeilijkheden; het blijkt namelijk dat het wenselijk zou zijn de mogelijkheid in overweging te nemen om terzelfdertijd het provinciaal personeel over te nemen dat het beheer er van verzekert.

Een ontwerp van wet, ter verwezenlijking van die overplaatsing, ligt ter studie.

Onderhoud van de als landbouwwegen met de financiële tegemoetkoming van de Staat verbeterde gewone buurtwegen.

Deze bijzondere categorie van buurtwegen kan een toelage van 30 % bekomen op het bedrag van de onderhoudswerken op grond van artikel 23-1 van de gewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken. Het geldt hier een legaat uit het verleden.

Met het op dit artikel uitgetrokken krediet moet insgelijks in de uitgaven voor onderhoudswerken aan de buurtwegen van groot verkeer en aan de provinciale wegen tot een bedrag van 30 % worden voorzien. Ten aanzien van de grotere belangrijkheid van deze werken en van het feit dat de Staat opgehouden heeft bij te dragen in de verbetering van de als landbouwwegen beschouwde buurtwegen, is het normaal dat het grootste gedeelte van het krediet voor de buurtwegen van groot verkeer en voor de provinciale wegen bestemd wordt.

De uitgetrokken kredieten, de totale vastleggingen en die voor de landbouwwegen komen voor op de hieronderstaande tabel :

Politique suivie en ce qui concerne la création de cités administratives.

Dans le rapport établi par M. Camu, Commissaire à la réforme administrative, il a été préconisé de grouper les différents départements ministériels dans des immeubles neufs, spécialement conçus à cet effet.

Depuis lors, la question a fait l'objet d'études approfondies, desquelles il est résulté qu'il ne semble pas souhaitable, pour de nombreux motifs, de concentrer toutes les administrations dans un même quartier, la question de la circulation posant des problèmes quasi-inextricables.

De plus, la réalisation d'unités de construction prend un temps beaucoup trop considérable.

L'expérience prouve qu'il est de loin préférable de n'entamer que la construction d'immeubles d'importance moyenne, qui permettent de grouper dans un seul immeuble conçu à cet effet, des entités administratives complètes.

C'est ainsi que différentes constructions ont été entreprises, qui sont en voie d'achèvement, notamment :

- l'immeuble de la rue des Palais (Contributions);
- l'immeuble de la rue Ducale (Département de l'Intérieur);
- l'immeuble de la rue de Louvain (Institut national de Statistique);
- l'immeuble du « Centre administratif » à Mons.

Reprise de routes provinciales.

La reprise par l'Etat des routes provinciales est réalisée sur pied de l'article 1^{er} de la loi du 9 août 1948, portant modification à la législation sur la voirie par terre.

L'application de cette loi s'est révélée difficile, notamment il s'avère qu'il serait opportun d'envisager la faculté de reprendre en même temps que la route, le personnel provincial qui en assure la gestion.

Un projet de loi réalisant ce transfert est à l'étude.

Entretien des chemins vicinaux ordinaires améliorés comme chemins agricoles avec l'intervention financière de l'Etat.

Cette catégorie particulière de chemins vicinaux peut bénéficier d'un subside de 30 % sur le montant des travaux d'entretien sur la base de l'article 23-1 du budget ordinaire du Ministère des Travaux publics. Il s'agit en l'occurrence d'un legs du passé.

Le crédit prévu à cet article doit couvrir également les dépenses pour travaux d'entretien aux chemins vicinaux de grande communication et des routes provinciales à concurrence de 30 %. Etant donné l'importance plus grande de ces derniers et le fait que l'Etat ne contribue plus à l'amélioration de chemins vicinaux considérés comme chemins agricoles, il est normal d'affecter la majeure partie du crédit aux chemins vicinaux de grande communication et aux routes provinciales.

Les crédits inscrits, les engagements totaux et ceux pour les chemins agricoles figurent au tableau ci-dessous :

Jaar	Op de gewone begroting uitgetrokken krediet	Totale vastleggingen	Vastleggingen landbouwwegen
1950	60.000.000	59.782.510	2.878.978
1951	50.000.000	50.000.000	14.711.839
1952	50.000.000	21.174.853(1)	136.950(1)

(1) Tot op heden vastgelegd.

Erkenning van de aannemers.

Welke zijn de referenties in zake geldmiddelen en uitgevoerde werken die worden geëist van de aannemers die een aanvraag om erkenning indienen?

1	2	3	4	5
Klassen	Maximum-bedrag per werk	Geëist minimaal netto-vermogen	Minimum-bedrag van de referenties in zake werken in twee jaar (1)	Minimumbedrag van de werken die moeten uitgevoerd zijn in de loop van 24 achtereenvolgende maanden
1	1.000.000	150.000	650.000	100.000 in cat. 60.000 in o/cat.
2	3.000.000	450.000	2.000.000	200.000
3	6.000.000	900.000	4.000.000	600.000
4	15.000.000	1.800.000	10.000.000	1.200.000
5	30.000.000	3.600.000	20.000.000	3.000.000
6	50.000.000	6.000.000	30.000.000	6.000.000
7	75.000.000	9.000.000	50.000.000	10.000.000
8	+75.000.000	18.000.000	100.000.000	15.000.000

(1) Voor het vaststellen van de referenties in zake werken, worden in principe de twee meest gunstige jaren in de loop van de laatste vijf jaren in aanmerking genomen. Wanneer het evenwel gaat over een erkenning in een of meer bijkomende categorieën of ondercategorieën, mag rekening worden gehouden met de werken, uitgevoerd tijdens de laatste tien jaren, de jaren 1939 tot en met 1945 niet medegerekend.

Op het bedrag van de werken die tijdens de aan de oorlog voorafgaande jaren werden uitgevoerd, wordt vooraf de coëfficiënt 3,5 toegepast.

Minimumbedrag van de referenties in zake verzekeringen (burgerlijke verantwoordelijkheid tegenover derden) dat wordt geëist van de aannemers die een aanvraag om erkenning indienen.

N. B. — Wordt slechts geëist indien het deel van het netto-vermogen boven de door de Commissie vastgestelde referenties in zake geldmiddelen eventueel gevoegd bij het bedrag van de reeds aangegane verzekeringen, het overeenstemmend bedrag vermeld in de onderstaande kolom 3, niet bereikt.

Année	Crédit inscrit au budget ordinaire	Engagements totaux	Engagements chemins agricoles
1950	60.000.000	59.782.510	2.878.978
1951	50.000.000	50.000.000	14.711.839
1952	50.000.000	21.174.853(1)	136.950(1)

(1) Engagés à ce jour.

Agréation des entrepreneurs.

Quelles sont les références financières et de travaux exigées des entreprises qui sollicitent l'agrégation?

1	2	3	4	5
Classes	Montant maximum par travail	Avoir net minimum exigé	Montant minimum des références de travaux en deux ans (1)	Montant minimum du travail qui doit avoir été exécuté au cours de 24 mois consécutifs
1	1.000.000	150.000	650.000	100.000 en cat. 60.000 en s/cat.
2	3.000.000	450.000	2.000.000	200.000
3	6.000.000	900.000	4.000.000	600.000
4	15.000.000	1.800.000	10.000.000	1.200.000
5	30.000.000	3.600.000	20.000.000	3.000.000
6	50.000.000	6.000.000	30.000.000	6.000.000
7	75.000.000	9.000.000	50.000.000	10.000.000
8	+75.000.000	18.000.000	100.000.000	15.000.000

(1) Pour l'établissement des références de travaux, on prend en principe les deux années les plus favorables au cours des cinq dernières années. Toutefois s'il s'agit d'une agrégation dans une ou plusieurs catégories ou sous-catégories supplémentaires, il peut être tenu compte des travaux exécutés au cours des dix dernières années, les années 1939 à 1945 inclus exceptées.

Le montant des travaux exécutés pendant les années précédant la guerre est préalablement affecté du coefficient 3,5.

Montants minima des références assurances (Responsabilité civile envers les tiers) exigées des entreprises qui sollicitent leur agrégation.

N. -B. : A n'exiger que pour autant que la partie de l'avoir net excédant les références financières fixées par la Commission, ajoutées éventuellement au montant des assurances déjà souscrites, n'atteigne pas le montant correspondant figurant dans la troisième colonne ci-après :

	Per slacht- offer	Per ongeval	Materiële schade
I. Grote werken (klas 8)	1.000.000	3.000.000	250.000
Ingeval de werken uitgevoerd worden op plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek... ..	1.000.000	5.000.000	300.000
II. Waterwerken :			
Klassen 1, 2 en 3... ..	500.000	1.000.000	200.000
Klassen 4 tot en met 7	1.000.000	3.000.000	250.000
III. Wegenwerken :			
Klassen 1 en 2	500.000	1.000.000	200.000
Klassen 3 tot en met 7	1.000.000	5.000.000	300.000
IV. Constructie van gebouwen :			
Klassen 1, 2 en 3... ..	500.000	1.000.000	50.000
Klassen 4 tot en met 7		2.000.000	50.000
V. Voltooiingswerken (alle klassen)	250.000	500.000	25.000

Afsluiting van het Zwin.

Zoals bekend, vormt het verdrinken land van het Zwin, uit hoofde van zijn fauna en zijn flora, een natuurreservaat met en ware wetenschappelijke waarde.

Door het afsluiten, op Nederlands grondgebied, van de laatste verbindingsarm met de zee, waren deze prachtige flora en fauna gedoemd om spoedig te verdwijnen.

Er werd derhalve een Belgisch-Nederlandse commissie ingesteld, er mede belast een voor beide partijen bevredigende oplossing te vinden.

Vroeger was het Zwin door drie armen met de zee verland.

De twee zuidelijke armen zijn in hun middengedeelte verzand ten gevolge van natuurlijke oorzaken, zodat tot vóór enkele jaren enkel nog de op Nederlands grondgebied gelegen oostelijke arm overbleef.

Daar deze arm op last van een Nederlands waterschapsbestuur werd gedempt, heeft de Nederlandse afvaardiging voorgesteld, de aan de Belgisch-Nederlandse grens gelegen middenarm weder open te maken.

Dit werd met goed gevolg uitgevoerd, en sedertdien wordt het Zwin bij zeer hoge tij opnieuw door het zee-water overstromd. Dit verschijnsel doet zich gemiddeld vijftien maal per jaar voor, hetgeen voldoende is.

Tot op heden kon evenwel geen overeenkomst worden bereikt wat het onderhoud van de aldus geopende geul betreft. De onderhandelingen op dat punt worden voortgezet en de evolutie van de verbinding tussen het Zwin en de zee wordt door de Belgische technici van nabij gevolgd.

Ontzanding der Kust.

Het vraagstuk van zandaanwinst en erosie was langsheen de Belgische kust ten allen tijde een beslomming van de technici, die verantwoordelijk zijn voor het instandhouden van onze stranden en onze kusten. Dit was ook het geval in alle naburige landen. Door de vlugge uitbreiding van verkeer en toerisme in de laatste jaren en de bouw van langsheen de zeedijken zijn ook de publieke opinie en de pers, vooral sinds de laatste oorlog, in het vraagstuk belang gaan stellen.

	Par victime	Par sinistre	Dom- mages matériels
I. Grands travaux (classe 8)	1.000.000	3.000.000	250.000
Dans le cas de travaux exécutés dans des endroits accessibles au public	1.000.000	5.000.000	300.000
II. Travaux hydrauliques :			
Classes 1, 2 et 3	500.000	1.000.000	200.000
Classes 4 à 7 incluse... ..	1.000.000	3.000.000	250.000
III. Travaux de voirie :			
Classes 1 et 2... ..	500.000	1.000.000	200.000
Classes 3 à 7 incluse	1.000.000	5.000.000	300.000
IV. Travaux de bâtiments :			
Classes 1, 2 et 3... ..	500.000	1.000.000	50.000
Classes 4 à 7 incluse		2.000.000	50.000
V. Travaux de parachèvement (toutes classes)... ..	250.000	500.000	25.000

Fermeture du Zwin.

Il y a lieu de rappeler que les terres submergées du Zwin constituent, par leur faune et par leur flore, une réserve naturelle d'un réel intérêt scientifique.

Par la fermeture, sur territoire néerlandais du dernier bras l'unissant à la mer, cette flore et cette faune uniques étaient vouées à la disparition à brève échéance.

A cet effet, une commission belgo-néerlandaise fut instituée afin de trouver une solution acceptable pour les deux parties.

Autrefois, trois bras reliaient le Zwin à la mer.

Les deux bras méridionaux se sont ensablés en moyenne partie par des causes naturelles, de telle sorte que jusqu'il y a quelques années, seul le bras oriental subsistait en territoire néerlandais.

Ce bras oriental ayant été comblé par l'administration d'une wateringue des Pays-Bas, la délégation néerlandaise a proposé de rouvrir le bras central, situé à la frontière belgo-néerlandaise.

Cette opération a été effectuée avec succès, et depuis par fortes marées, la mer pénètre à nouveau dans le Zwin et le submerge. Ce phénomène se reproduit environ quinze fois par an, ce qui est suffisant.

Cependant, aucun accord n'a pu être obtenu jusqu'à présent sur l'entretien du chenal ainsi rouvert. Les négociations sur ce point se poursuivent et les techniciens belges suivent de près l'évolution de la liaison du Zwin à la mer.

Amaigrissement de l'estran.

La question de l'engraissement et de l'érosion le long de la côte belge a constitué de tout temps une préoccupation des techniciens, responsables de l'entretien de nos plages et de notre côte. Cela était aussi le cas pour les pays voisins. L'opinion publique et la presse se sont intéressées à la question, depuis que, grâce à une augmentation rapide de la circulation et du tourisme, la construction s'est développée le long des digues.

De aanvallende werking van de tijdstromen en de golven, op de zandaanvoer erdoor teweeggebracht, vormen een verschijnsel met wisselwerkingen van kosten, langere en zeer lange duur, die elkaar overlappen. Zandaanwinst en zandafvoer volgen elkaar op. Langsheen de Belgische Westkust geven of gaven deze verschijnselen geen aanleiding tot grote zorg. Langsheen de Oostkust, vooral ten Oosten van Bredene en de zone begrepen tussen Zeebrugge en de Nederlandse grens, is het vraagstuk integendeel zorgwekkend geworden, en zoals dit bij gevallen van kustverdediging normaal is, groeit het gevaar in steeds stijgende mate en zijn de te treffen verdedigingsmaatregelen steeds dringender.

Als ver afgelegen oorzaken van het ontzandingsvraagstuk tussen Zeebrugge en de Nederlandse grens zijn te vernoemen :

1. De natuurlijke inklinking van de ondergrond vooral van de jongere geologische formaties.
2. Gebeurlijke cyclische wijzigingen in het peil van het onderzees terras ten opzichte van het gemiddeld zeepeil.
3. De aanleg van de havendam te Zeebrugge.
4. De ligging van de uitmonding van de Schelde sinds de doorbraak van de Westerschelde.

Meer nabije oorzaken, die het ontzandingsverschijnsel verscherpten, zijn :

- a) Het sluiten van het open paalwerk in de havendam te Zeebrugge na de eerste wereldoorlog;
- b) De verplaatsingen van de kuil genaamd « De Appelzak » gelegen ten Noorden van het nat strand. Deze verplaatsingen zijn een gevolg van stromingsintensiteiten die door de gesloten havendam te Zeebrugge en door de Westerschelde beïnvloed zijn;
- c) De zeer vlugge uitbreiding der badplaatsen Heist-Duinbergen — Albert Strand — Knokke-Het Zoute tussen beide wereldoorlogen. Wegens die uitbreiding werden bijna alle duinen ingedijkt en werden de zeedijken bekleed en bebouwd. Daardoor ging een natuurlijke zandreserve voor de voeding van het nat strand verloren;
- d) Het totaal gebrek aan onderhoud van de strandhoofden tijdens de bezettingsjaren 1940-1944 en de stormschade en oorlogsschade, die er het gevolg van waren.

De samenloop van al deze omstandigheden heeft voor gevolg, dat het vraagstuk der ontzanding ten Oosten van Zeebrugge zich thans op zeer scherpe wijze stelt en dat dringende werken nodig zijn om de strandvermagering te remmen en het strand te stabiliseren en te verbeteren. De toestand wordt gevaarlijk, als het droog strand, zoals thans het geval is, geleidelijk op alle plaatsen verdwijnt. Dan geraken ook zeedijken en gebouwen erop in gevaar.

In 1952 is een krediet van 20 miljoen frank op de Buitengewone Begroting ingeschreven.

Deze kredieten zullen besteed worden tot het verhogen, verlengen, verbeteren en ombouwen van drie strandhoofden ten rechte van het Zoute. Aldus zal de strandverbetering op een proefzone van ruim 1 km. lang, kunnen nagegaan en bestudeerd worden.

Een eerste plan tot stabiliseren en verbeteren van het strand tussen Zeebrugge en de Nederlandse grens vergt een uitgave van 150 miljoen frank.

Deze uitgave is klein, als men rekening houdt met het feit, dat zeewerken immer zeer kostelijk zijn, dat het Rijk en het privaat initiatief enorme kapitalen langsheen die kuststrook belegd hebben en dat door de ontworpen wer-

Les travail agressif des courants de marées et de la houle sur les déplacements du sable, provoquent des actions alternatives à courte, moyenne ou très longue durée qui interfèrent mutuellement. Des apports et des pertes de sables se suivent l'un après l'autre. Le long de la côte occidentale belge, ce phénomène n'a pas donné lieu à de grandes préoccupations. Le long de la partie orientale de la côte, principalement à l'Est de Bredene dans la zone comprise entre Zeebrugge et la frontière néerlandaise, la question présente au contraire un caractère spécial de gravité, et comme cela se présente normalement dans le cas de défense de la côte, le danger va sans cesse croissant, rendant les mesures de protection toujours plus urgentes.

Les causes profondes de l'amaigrissement de l'estran entre Zeebrugge et la frontière néerlandaise sont notamment :

1. Le tassement naturel du sous-sol, spécialement les formations géologiques récentes.
2. Eventuellement des modifications cycliques du niveau de la terrasse sous-marine par rapport au niveau moyen de la mer.
3. La construction du môle de Zeebrugge.
4. La situation de l'estuaire de l'Escaut, depuis l'époque de la formation de l'Escaut occidental.

Des événements plus récents ont achevé l'amaigrissement de la plage, notamment :

- a) la fermeture de la claire-voie du môle de Zeebrugge après la première guerre mondiale;
- b) le déplacement de la fosse dénommée « Appelzak » située au nord de la plage immergée. Ces déplacements sont la conséquence de l'intensité des courants influencés par le môle fermé de Zeebrugge et l'Escaut occidental;
- c) la très rapide extension des cités balnéaires de Heist-Duinbergen — Albert Plage — Knokke-Le Zoute durant l'entre-deux-guerres. Du fait de cette extension, presque toutes les dunes ont été transformées en digues, bordées de rues et d'immeubles. Ainsi une réserve naturelle de sable s'est trouvée perdue, pour l'alimentation de l'estran;
- d) l'absence totale d'entretien des brise-lames pendant l'occupation 1940-1944 et les dégâts qui en sont résultés par faits de guerre ou par les tempêtes.

La conjonction de toutes ces circonstances ont eu pour conséquence que la question de l'amaigrissement de l'estran à l'est de Zeebrugge se pose avec acuité et que des travaux urgents s'imposent en vue de freiner cet amaigrissement, de stabiliser et d'améliorer la plage. La situation devient dangereuse, lorsque le sable sec, comme c'est le cas, disparaît progressivement partout. Cela met en danger digues et immeubles.

Pour 1952, un crédit de vingt millions de francs est inscrit au budget extraordinaire.

Ces crédits seront affectés, au relèvement, à la prolongation, à l'amélioration et à la reconstruction de trois brise-lames en face du Zoute. Ainsi le long d'une zone d'essais d'environ 1 km, l'effet de cette amélioration pourra être observé et étudié.

Un premier programme de stabilisation et d'amélioration de la plage entre Zeebrugge et la frontière hollandaise exige une dépense de 150 millions.

Cette dépense est petite, compte tenu de ce que les travaux à la mer sont toujours plus coûteux, que l'Etat et l'initiative privée ont investi des capitaux considérables le long de cette partie de la côte et que, lorsque les travaux

ken achteraf de jaarlijkse onderhoudskosten der zeeweringen, gevoelig zouden kunnen verminderd worden.

Door de samenwerking van de diensten van het Ministerie van Openbare Werken met de dienst van Hydrografie van het Bestuur van het Zeewezen, worden ook steeds meer gegevens ingewonnen met het oog op het uitvoeren van de proeven op klein model in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout.

Werking van de beurthurelen van de Dienst voor regeling van de Binnenvaart.

In principe moeten alle bevrachtingscontracten gesloten worden door bemiddeling van de Dienst voor regeling van de binnenvaart, volgens het systeem van beurtbevrachting overeenkomstig de uitdrukkelijke bepalingen van de besluitwet van 12 December 1944.

Nochtans voorziet deze besluitwet de volgende afwijkingen, waarvan het belang kan gewaardeerd worden door de bijgevoegde gegevens.

I. Vervoer niet onderworpen aan het systeem van de beurtbevrachting krachtens de uitdrukkelijke bepalingen van de besluitwet van 12 December 1944 (art. 2 en 5).

a) *Internationaal vervoer*, t. t. z. het vervoer per schip dat niet van het begin tot het einde binnen de grenzen van het Koninkrijk geschiedt.

Voor 1950, bedraagt de totale tonnemaat van de goederen die over het Belgische net van scheepvaartwegen werd vervoerd 36,6 miljoen ton. Het internationaal vervoer (uitvoer, invoer, transit) komt in dat totaal tussen voor 19,1 miljoen ton (Nationaal Instituut voor de Statistiek; jaar 1951 nog niet beschikbaar);

b) *Het vervoer per tankschip*. — De Belgische vloot van tankschepen omvat (einde 1951) 112 eenheden, met een totale tonnemaat van 26.230 ton. De ganse vloot omvat ongeveer 6.300 vrachtschepen en 2,4 miljoen ton.

Er dient nochtans aangestipt dat een zeker aantal van de Belgische tankers slechts uitzonderlijk vervoer in binnenlands verkeer verricht en, anderdeels, dat dergelijk vervoer met vreemde schepen mag geschieden.

Bij gebrek aan statistieken mag men zeer bij benadering het belang van het Belgisch binnenlands verkeer per tankschip schatten op 200.000 of 250.000 ton per jaar.

c) *Het vervoer met beurtschepen*.

Op 1 Mei 1952 bedroeg het aantal van deze schepen 79, met een totale tonnemaat van 18.225 ton.

Er bestaat geen statistiek omtrent het vervoer dat zij verrichten.

d) *Vervoer met schepen welke minder dan 25 ton meten*.

II. Vervoer niet onderworpen aan het systeem van beurtbevrachting, bij toepassing van het afwijkingsregime, voorzien bij de besluitwet van 12 December 1944 (art. 7).

Het gaat om vervoer voor « eigen rekening ». De afwijkingen worden toegestaan rekening houdende met de noodwendigheden van het verkeer.

Op 1 Mei 1952 bedroeg het aantal schepen, die onder het afwijkingsregime van de « eigen rekening » worden geëxploiteerd, 423 eenheden, met een totale tonnemaat van 114.716 T.

projetés seront achevés, les dépenses annuelles importantes d'entretien des défenses de la côte, pourront être sensiblement diminuées.

Par la collaboration des services du Ministère des Travaux Publics et des services de l'Hydrographie de l'Administration de la Marine, de nombreuses données ont pu être réunies pour pouvoir conduire avec succès des essais sur modèle réduit au laboratoire hydraulique de Borgerhout.

Fonctionnement des bureaux de tours de l'Office régulateur de la Navigation Intérieure.

En principe tous les contrats d'affrètement doivent être conclus à l'intervention de l'Office régulateur de la Navigation Intérieure suivant le système d'affrètement à tour de rôle suivant les dispositions formelles de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944.

Cependant cet arrêté-loi prévoit les dérogations suivantes, dont l'importance peut-être appréciée par les données ci-jointes.

I. — Transports non soumis au système d'affrètement à tour de rôle en vertu de dispositions formelles de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 (art. 2 et 5).

a) *Transports internationaux*, c'est-à-dire les transports par bateaux ne s'effectuant pas de bout en bout à l'intérieur des frontières du Royaume.

Pour 1950, le tonnage total des marchandises ayant circulé sur le réseau belge des voies navigables s'élève à 36,3 millions de tonnes. Les transports internationaux (exportation, importation et transit) interviennent dans le total pour 19,1 million de tonnes (Institut National de Statistique; année 1951 non encore disponible).

b) *Les transports par bateaux citernes*. — La flotte belge de bateaux-citernes comporte (fin 1951) 112 unités jaugeant au total 26.230 tonnes. La flotte entière comporte environ 6.300 bateaux de charge et 2,4 millions de tonnes.

A noter cependant qu'un certain nombre de tankers belges n'effectuent qu'exceptionnellement des transports en trafic intérieur et que, d'autre part, de tels transports peuvent être effectués par du matériel étranger.

En l'absence de statistiques on peut estimer très approximativement l'importance du trafic intérieur belge par bateaux-citernes à 200 ou 250.000 tonnes par an.

c) *Les transports par bateaux de « Messageries » (Beurtschepen)*.

Au 1^{er} mai 1952 le nombre de ces bateaux s'élevait à 79 unités d'une jauge totale de 18.225 tonnes.

Il n'existe pas de statistique du trafic qu'ils effectuent.

d) *Transports par bateaux de moins de 25 tonnes de jauge*.

II. — Transports non soumis au système d'affrètement à tour de rôle en application d'un régime dérogatoire prévu par l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 (art. 7).

Il s'agit des transports pour « compte propre ». Les dérogations sont accordées compte tenu des nécessités du trafic.

Au 1^{er} mai 1952 le nombre de bateaux exploités sous le régime dérogatoire « compte propre » s'élevait à 423 unités d'une jauge totale de 114.716 tonnes.

Er bestaat geen statistieken omtrent het vervoer dat zij verrichten.

III. Vervoer per schip geëxploiteerd onder het regime van de « verhuur ».

De verhuur van de schepen welke onder dat regime worden geëxploiteerd geschiedt volgens het principe van het « beurtsysteem », door bemiddeling van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart.

Nochtans, voor de ganse duur voor welke de verhuur wordt toegelaten, verricht het gehuurde schip zijn vervoer buiten het beurtsysteem.

Op 1 Mei 1952 bedroeg het aantal van die schepen 162 eenheden, met een totale tonnemaat van 65.569 T.

Er bestaan geen statistieken omtrent het vervoer dat zij verrichten.

Toekenning van Afwijkingen.

Waarom — Hoeveel — Wanneer ?

Bij de ministeriële aanschrijvingen van 15 April 1948 en 31 December 1948, heeft de Minister van Openbare Werken de Gouverneurs er toe uitgenodigd geen dossiers meer in te dienen uitgaande van de ondergeschikte besturen met het oog op het bekomen van Staatstoelagen.

Deze beslissing was gemotiveerd door het groot aantal reeds ingediende dossiers, waaraan het niet mogelijk was een gunstig gevolg te geven.

Bij uitzondering nochtans, wanneer het gaat om een dossier omtrent een werk dat gesignaleerd wordt als zijnde van dringend noodzakelijke aard, wijkt de Minister af van de voorschriften van de voormelde aanschrijvingen en laat hij het indienen van het dossier toe.

Naar het schijnt is het niet gemakkelijk de lijst op te maken van de aldus toegestane afwijkingen; zulks zou het Bestuur er toe verplichten, de duizende reeds ingediende dossiers te raadplegen. Dit is te betreuren.

Het bedrag van de werken, die bij het Departement in behandeling zijn, verschilt sterk van de ene provincie tot de andere.

De afwijkingen worden voornamelijk toegestaan rekening houdende met die verschillen, ten einde een zeker evenwicht tot stand te brengen.

Gemiddelde prijzen van de wegbekledingen en materialen.

1. *Cimentbeton*, 20 cm. dikte, met inbegrip van asphalt-papier, uitzetvoegen, enz. ... 200 frs/m²

2. *Tarmacadam*. — Aanleggen van bekledingen in verbeterd tarmac 100 Kg./m², het walsen, bestrooiing met grint, dampen der voegen, enz. ... 50 tot 60 frs/m²
of 500 tot 580 frs/T.

3. *Asphaltbeton*. — Levering en aanwending van een « finisher » van 100 Kg./m² ... 85 tot 100 frs/m²

4. *Vloeibaar gemaakte Bitumacadam* (bindstof cut-back). — 90 Kg./m², profileren, het walsen en met zand bestrooien ... 52 tot 58 frs/m²

5. *Plaveisel*, groot kaliber :

porfierkei (referentieprij 339 frs/m² in steengroef ... 400 frs/m²

zandsteenkei (referentieprij 10 frs 20 per stuk in steengroef) ... 380 frs/m²

Il n'existe pas de statistique du trafic qu'ils effectuent.

III. — Transports par bateaux exploités sous le régime de la « location ».

La location des bateaux exploités sous ce régime s'effectue selon le principe du tour de rôle, à l'intervention des bureaux de l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure.

Toutefois, pour toute la durée pour laquelle la location est autorisée, le bateau loué effectue ses transports en marge du système du tour de rôle.

Au 1^{er} mai 1952, le nombre de ces bateaux s'élevait à 162 unités d'une jauge totale de 65.569 tonnes.

Il n'existe pas de statistiques du trafic qu'ils effectuent.

Octroi de dérogations.

Pourquoi — Combien — Quand ?

Par circulaires ministérielles des 15 avril 1948 et 31 décembre 1948, le Ministre des Travaux publics a invité les Gouverneurs à ne plus introduire des dossiers provenant des pouvoirs subordonnés, en vue d'obtenir des subsides de l'Etat.

Cette décision était motivée par le grand nombre de dossiers déjà introduits, auxquels il n'était pas possible de réserver une suite favorable.

Exceptionnellement toutefois, lorsqu'il s'agit d'un dossier relatif à un travail signalé comme présentant un caractère d'urgente nécessité, le Ministre déroge aux prescriptions des circulaires susdites, et autorise l'introduction du dossier.

Il n'est pas facile, semble-t-il, de dresser la liste exacte des dérogations ainsi accordées; cela obligerait l'administration à compulser les milliers de dossiers déjà introduits. Nous le regrettons.

Le montant des travaux en instance au Département varie fort d'une province à l'autre.

Les dérogations sont donc accordées, en ordre principal, compte tenu de ces différences, de façon à établir un certain équilibre.

Prix moyens des revêtements routiers et matériaux.

1. *Béton de ciment*, 20 cm. d'épaisseur, y compris papier asphaltique, joints de dilatation, etc. ... 200 frs/m²

2. *Tarmacadam*. Etablissement revêtement en tarmac amélioré 100 Kgs/m², cylindrage, gravelage, colmatage des joints, etc. ... 50 à 60 frs/m²
of 500 à 580 frs/T.

3. *Béton asphaltique*. Fourniture et mise en œuvre à la finisseuse de 100 Kg/m² ... 85 à 100 frs/m²

4. *Bitumacadam fluidifié* (liant cutback) 90 Kg/m², profilage, cylindrage et sablage ... 52 à 58 frs/m²

5. *Pavages*, grand échantillon :

pavés de porphyre (prix de référence 339 frs/m² en carrière) ... 400 frs/m²

pavés de grès (prix de référence 10 frs 20 la pièce en carrière) ... 380 frs/m²

Mozaïekbestrating 7/9 :

porfier (referentieprij 213 frs/m ² in steengroef)	280 frs/m ²
zandsteen (referentieprij 1 fr 80 per stuk in steengroef)	270 frs/m ²

Funderingen.

1. *Magerbeton* (800 lit. steenslag, 400 lit. zand en 270 kg. cement), aanstamping — uitzetvoegen
500 tot 525 frs/m²

2. *Steenslag fundering 0,30 m. dikte* in afvalstof van de steengroef of « refus de classeur » en steenslag met inbegrip van bindstoffen en het walsen 120 frs/m²

3. *Steenslag fundering 0,12 m. dikte* in herbruikbaar materiaal, voortkomende van afbraak, enz. 22,5 frs/m²

4. *Nieuwe steenslag 0,05 m. na het walsen*, enz. 26 frs/m²

5. *Nieuwe steenslag 0,15 m. na het walsen*, enz.
250 frs/T.

6. « *Refus de classeur* », kleine breukstenen 0,20 m. dikte, met inbegrip van, enz. 60 frs/m²

7. « *Refus de classeur* », kleine breukstenen 0,12 m. dikte, met inbegrip van, enz. 43,75 frs/m²

Boorden.

1. *Gevibreerd beton*. — Levering, zetten, enz. :

a) 0,13 × 0,25 × 0,50 m.	45 frs/m.
b) 0,10 × 0,35 × 1,00 m.	60 frs/m.

2. *Kalksteen « petit granit »*. — Levering, zetten, enz. :

a) 0,15 × 0,17 × 0,22	350 frs/m.
b) 0,20 × 0,30	550 frs/m.
c) 0,15 × 0,35	350 frs/m.
d) van het type « uurt » in « petit granit »	245 frs/m.

3. *Zandsteen*, ingeklonken kantstenen.

0,15 m. breedte op 0,26 m. tot 0,38 m. lengte
110 frs/m.

**Vooruitzichten voor de uitvoering van de werken
aan de auto-snelweg Brussel-Oostende.**

De autosnelweg Brussel-Oostende is thans in dienst genomen tussen Jabbeke (tussen Brugge en Oostende) en Sint-Denijs-Westrem (ten Zuiden van Gent).

Aan het westelijke uiteinde werd de inspanning gericht op het bouwen van de brug over het kanaal van Plassendale, waarvan de werken werden aangevat, en op de grondwerken tussen Oostende en Jabbeke, welke eveneens in uitvoering zijn.

Begin 1953 zal het aanleggen van het wegdek tussen Oostende en Jabbeke zeer waarschijnlijk in aanbesteding kunnen gegeven worden. Op die wijze hoopt men de auto-snelweg met vertrek te Oostende in 1954 in dienst te kunnen stellen.

Nochtans worden, in akkoord met de technische dienst van de Stad Oostende, studies gedaan, om de aankomst

Pavages mosaïqués 7/9 :

porphyre (prix de référence 213 frs/m ² en carrière)	280 frs/m ²
grès (prix de référence : 1 fr 80 pièce en carrière)	270 frs/m ²

Fondations.

1. *Béton maigre* (800 lit. pierrailles, 400 lit. sable et 250 Kg ciment) damage, joints dilatation
500 à 525 frs/m²

2. *Empierrement de fondation 0,30 m.*, épaisseur en déchets de carrière ou refus de classeur et en pierrailles, y compris matière d'agrèation et cylindrages... 120 fr/m²

3. *Empierrement de fondation 0,12 m.* d'épaisseur en matériaux de récupération à provenir des démontages, etc...
22,50 frs/m²

4. *Pierrailles neuves 0,05 m.* après cylindrages, etc. ...
26 frs/m²

5. *Pierrailles neuves 0,15 m.* après cylindrage, etc. ...
250 frs/T.

6. *Refus de classeurs*, moellonnets 0,20 m. épaisseur, y compris... etc. 60 frs/m²

7. *Refus de classeur*, moellonnets 0,12 m. épaisseur, y compris... etc. 43,75 frs/m²

Bordures.

1. *Béton vibré*. Fourniture et pose, etc...

a) 0,13 × 0,25 × 0,50 m.	45 frs/m.
b) 0,10 × 0,35 × 1,00 m.	60 frs/m.

2. *Petit granit*. Fourniture et pose, etc. :

a) 0,15 × 0,17 × 0,22 m.	350 frs/m.
b) 0,20 × 0,30 m.	550 frs/m.
c) 0,15 × 0,35 m.	350 frs/m.
d) du type vicinal en « petit granit »	245 frs/m.

3. *Grès*, bordures enterrées.

0,15 m. de large sur 0,26 m. à 0,38 m. de long 110 frs/m.

**Prévisions pour l'exécution des travaux
de l'autoroute Bruxelles-Ostende.**

L'autoroute Bruxelles-Ostende est actuellement en service entre Jabbeke (entre Bruges et Ostende) et St-Denis-Westrem (au Sud de Gand).

A l'extrémité occidentale, l'effort s'est porté sur la construction du pont sur le canal de Plassendale dont les travaux sont entamés, et sur les terrassements entre Ostende et Jabbeke, qui sont également en cours d'exécution.

Au début de 1953 l'établissement des revêtements pourra vraisemblablement être mis en adjudication entre Ostende et Jabbeke. On espère ainsi pouvoir mettre en service en 1954 l'autoroute au départ d'Ostende.

Cependant des études sont en cours, en accord avec le service technique de la Ville d'Ostende, pour intégrer

van de autosnelweg op te nemen in het urbanisatieplan van de stad.

Aan het oostelijke uiteinde van het in dienst zijnde vak, zijn talrijke kunstwerken en grondwerken in uitvoering of afgewerkt, tussen Sint-Denijs-Westrem en het Zuiden van Aalst.

Ook hier zullen de wegbedekkingen in de begroting van 1953 kunnen voorzien worden; gelet op zijn lengte zal dit vak slechts in 1955 in dienst kunnen genomen worden.

Nochtans moeten nog belangrijke onteigeningen gedaan worden tussen de Dender en Brussel. Zekere bruggen zullen dit jaar nog worden aangevat.

Hier moet nog een belangrijke inspanning worden gedaan, zo men dit vak tegen 1956 in dienst zou willen stellen.

Om dat resultaat te bereiken is het onontbeerlijk de kredieten op te nemen in de begrotingen van 1953 en van 1954 ten laatste.

Uw verslaggever dringt aan bij de heer Minister opdat deze werken zouden bespoedigd worden. Het vak Jabbeke-Oostende belooft slechts enkele kilometers. Met de moderne techniek zou dit toch geen twee jaar meer mogen duren, gezien het groot belang van een snelle verbinding naar de kust!

Rijwielpaden.

Dringend gevraagd naar meer rijwielpaden.

De plotse toeneming van het autoverkeer op een groot aantal primaire wegen, heeft het Bestuur der Wegen er in vele gevallen toe gebracht de bedekking van de weg te verbreden, door de afschaffing van het rijwielpad.

Deze toestand geeft aanleiding tot grove ongemakken en vermindert aanzienlijk de veiligheid van het rijwielverkeer langs die wegen.

Om aan deze toestand te verhelpen is het noodzakelijk het dek van de weg te verbreden, telkens zulks mogelijk is.

Er worden dus belangrijke onteigeningen voorzien en met dat doel werden de nodige schikkingen getroffen.

Talrijke onteigeningsplannen liggen thans ter studie, om onderworpen te worden aan de door de wet vereiste formaliteiten.

Daar deze procedure een zekere tijd vergt, zullen de kredieten voor de werken tot aanleg van fietspaden gevraagd worden naarmate de onteigeningen zullen verwezenlijkt worden.

Stuwdammen.

De algemene politiek welke in zake de stuwdammen wordt gevolgd, beoogt, eensdeels, de levering van industrieel water met het doel het ontluiken van nieuwe nijverheden te bevorderen, anderdeels, het leveren van water voor het verbruik.

Deze twee doelen vindt men in een verschillende graad terug in elke van de reeds gebouwde stuwdammen en in deze welke voor de toekomst in overweging worden genomen.

Het is zo dat, bij het bouwen van de stuwdam van de Gileppe, ongeveer 80 jaar geleden, het geleverde water in de eerste plaats moest dienen voor de wolindustrie van Verviers en omgeving; het is slechts heel bijkomend dat het water eveneens voor het verbruik wordt aangewend. Het resultaat van de oprichting van dit kunstwerk is zodanig geweest dat de bevolking van Verviers verviervoudigd is en van 20.000 tot 80.000 is gestegen.

Thans is deze stuwdam ontoereikend en men overweegt de opvoering van zijn capaciteit door hem van 10 tot 12 m. te verhogen. Anderdeels werd het hydrografische gebied van het meer van de Gileppe met ongeveer 63 % vermeer-

l'arrivée de l'autoroute dans le plan d'urbanisation de la ville.

A l'extrémité orientale du tronçon en service, de nombreux ouvrages d'art et des terrassements sont en cours d'exécution ou achevés entre St-Denis-Westrem et le sud d'Alost.

Ici encore les revêtements pourront être prévus au budget de 1953; vu sa longueur, ce tronçon ne pourra être mis en service que dans le courant de 1955.

Cependant des expropriations importantes restent encore à faire entre la Dendre et Bruxelles, certains ponts seront entamés cette année.

Un effort considérable reste à réaliser ici si l'on veut mettre ce tronçon en service pour 1956.

Pour obtenir ce résultat il sera indispensable d'inscrire les crédits aux budgets de 1953 et de 1954 au plus tard.

Votre rapporteur insiste auprès de M. le Ministre pour que ces travaux soient activés. Le tronçon Jabbeke-Ostende n'est que de quelques kilomètres. Avec la technique moderne ce travail devrait être effectué en moins de deux ans vu l'importance de communications rapides avec le littoral.

Pistes cyclables.

On insiste sur l'extension des pistes cyclables.

L'accroissement soudain de la circulation automobile sur nombre de routes primaires, a, dans bien des cas, conduit l'administration des Routes à élargir le revêtement en supprimant la piste cyclable.

Cette situation présente de graves inconvénients et diminue considérablement la sécurité de la circulation à vélo le long de ces routes.

Pour remédier à cette situation, il est indispensable d'élargir la plate-forme de la route chaque fois que la chose est possible.

D'importantes expropriations sont donc prévues et toutes dispositions sont prises à cet effet.

Actuellement, de nombreux plans d'emprises sont étudiés pour être soumis aux formalités prévues par la loi.

Cette procédure demandant un certain temps, les crédits pour les travaux de construction de pistes cyclables seront demandés au fur et à mesure que les expropriations seront réalisées.

Le problème des barrages.

La politique générale suivie en matière de barrages a en vue d'une part la fourniture d'eau industrielle dans le but de promouvoir l'éclosion d'industries nouvelles, d'autre part la fourniture d'eau de consommation.

Ces deux buts se retrouvent à des degrés différents dans chacun des barrages déjà construits et dans ceux envisagés pour l'avenir.

C'est ainsi que lors de la construction du barrage de la Gileppe, il y a environ 80 ans, l'eau fournie par ce barrage devait servir en ordre principal à l'industrie lainière de Verviers et environs; ce n'est que très accessoirement que l'eau est également employée pour la consommation. Le résultat de l'édification de cet ouvrage fut tel que la population de Verviers a quadruplé et est passée de 20.000 à 80.000 habitants.

Actuellement ce barrage est devenu insuffisant et l'on envisage d'augmenter sa capacité en l'exhaussant de 10 à 12 m. D'autre part, le bassin hydrographique du lac de la Gileppe a été augmenté d'environ 63 % en construisant

derd, door het bouwen van de tunnel, gezegd van de Soor, die toelaat dat de waters van de vallei van de Soor zich in het meer van de Gileppe uitstorten.

Na de uitvoering van verschillende werken, zal het dagelijks debiet van de stuwdam van de Gileppe van 50.000 op 80.000 m³ worden gebracht en de inhoud van de vergaarbak van 13.000.000 op 26.000.000 m³.

Het droogleggen van de stuwdam van de Gileppe is onvermijdelijk, eensdeels, met het oog op het onderzoek en het herstel van het metselwerk, dat 80 jaar oud is en waarvan de mortel niet meer de vereiste hoedanigheden bezit, anderdeels met het oog op de in overweging genomen werken tot verhoging van de stuwdam en de vernieuwing van de sluisdeuren.

Het ogenblik is ten zeerste geschikt, omdat de nieuwe stuwdam van Eupen, welke op het punt staat verbonden te worden met de aanvoering van de Gileppe, nog gedurende enkele jaren de stuwdam van de Gileppe zal kunnen vervangen en het nodige water zal kunnen geven aan de Vervierse nijverheid.

De stuwdam en het station voor de zuivering van het water zijn voltooid; de aanvoeringswerken zijn aan de gang tussen Eupen en Bethane, aansluitingen met de aanvoering van de Gileppe.

Het bouwen van deze stuwdam en het leveren van behandeld water heeft voornamelijk tot doel gehad de oprichting van nieuwe nijverheden te bevorderen, en namelijk de fijne nijverheden te Eupen en in de richting van Luik; een aanvoering zal namelijk de bijzonderste gemeenten tussen Eupen en Seraing bedienen en drinkbaar water leveren tot in de Luikse agglomeratie, ten Oosten van de Maas. Zoals hierboven is gezegd, zal de stuwdam van de Vesder te Eupen het water aan Verviers kunnen leveren, zolang de aanvoering niet wordt doorgevoerd tot Luik.

Ondertussen blijft de stuwdam niet volledig onproductief daar hij, op heden, voor 3.500.000 frank electriciteit heeft voortgebracht.

Een kleine stuwdam wordt overwogen op de Ourthe, opwaarts de brug van Nisramont; deze stuwdam moet drinkbaar water leveren aan zekere gemeenten van de provincie Luxemburg, als intercommunale gegroepeerd onder de benaming « Aisne en Ourthe ».

Wat betreft de toekomst, de behoefte aan water blijft steeds stijgen, en daar de bronnen van diepe waters steeds verder uitgeput geraken, zal er een ogenblik komen waarop het nodig zal zijn zijn toevlucht te nemen tot ondiepe waters.

In verband hiermee overweegt het bestuur de oprichting van een grote stuwdam op de Ourthe, maar dienaangaande is er geen enkele beslissing genomen.

Provinciale technische diensten.

Komen er geen misbruiken voor in sommige provinciale technische diensten naar aanleiding van het onderzoek van ontwerpen, ingediend door particulieren?

Er is door zekere leden critiek uitgeoefend op de wijze van onderzoek van de ontwerpen van gemeentewerken in het provinciaal stadium, wanneer deze ontwerpen werden opgemaakt door auteurs die vreemd zijn aan het Bestuur.

De organieke reglementen van de provinciale technische diensten worden genomen door de bestendige Deputatie en worden, bij koninklijk besluit, goedgekeurd op de voordracht van de Minister van Openbare Werken.

Deze kan in dit geval slechts handelen wanneer wijzigingen aan die reglementen hem ter goedkeuring worden voorgelegd.

Om voor de toekomst de gedragslijn te bepalen zal hij contact nemen met de Minister van Binnenlandse Zaken om dit probleem te onderzoeken.

le tunnel dit de la Soor, qui permet aux eaux de la vallée de la Soor de se déverser dans le lac de la Gileppe.

Après exécution de ces divers travaux le débit journalier du barrage de la Gileppe sera porté de 50.000 à 80.000 m³ et la capacité du réservoir de 13.000.000 à 26.000.000 m³.

La mise à sec du barrage de la Gileppe est indispensable d'une part en vue de l'examen et de la réparation des maçonneries, vieilles de 80 ans et dont le mortier ne possède plus les qualités requises, d'autre part en vue des travaux envisagés d'exhaussement du barrage et de renouvellement des vannes.

Le moment est tout indiqué, parce que le nouveau barrage d'Eupen, sur le point d'être relié à l'adduction de la Gileppe pourra pendant quelques années encore remplacer le barrage de la Gileppe et donner les eaux nécessaires à l'industrie verviétoise.

Le barrage d'Eupen et la Station d'épuration des eaux sont terminés; les travaux d'adduction sont en cours entre Eupen et Bethane, jonctions avec l'adduction de la Gileppe.

La construction de ce barrage et la fourniture d'eaux traitées a surtout eu pour but de promouvoir l'établissement de nouvelles industries et notamment d'industries fines à Eupen et en direction de Liège; une adduction desservira notamment les principales communes entre Eupen et Seraing et fournira de l'eau potable jusque dans l'agglomération liégeoise, à l'est de la Meuse. Ainsi qu'il est dit plus haut, le barrage de la Vesdre à Eupen pourra fournir l'eau à Verviers tant que l'adduction n'est pas poussée jusque Liège.

Entretemps, le barrage ne reste pas entièrement improductif, puisqu'il a produit, à ce jour, pour 3.500.000 francs d'électricité.

Un petit barrage est envisagé sur l'Ourthe, en amont du pont de Nisramont; ce barrage doit fournir de l'eau potable à certaines communes de la province de Luxembourg, groupées en intercommunale, sous la dénomination « Aisne et Ourthe ».

Quant à l'avenir, les besoins en eau ne cessant de croître, et les ressources en eaux profondes allant en s'épuisant, il arrivera un moment où il faudra recourir à des eaux superficielles.

Dans cet ordre d'idées, l'administration envisage la création d'un grand barrage sur l'Ourthe, mais aucune décision n'est prise à cet égard.

Services techniques provinciaux.

N'y a-t-il pas des abus dans certains services techniques provinciaux à l'occasion de l'examen des projets introduits par des auteurs privés?

Des membres ont critiqué la façon dont l'examen des projets des travaux communaux a lieu au stade provincial, lorsque ces projets sont dressés par des auteurs étrangers à l'Administration.

Les règlements organiques des services techniques provinciaux sont pris par la Députation permanente et approuvés par arrêtés royaux sur proposition du Ministre des Travaux publics.

Celui-ci ne peut agir, en l'occurrence, que lorsque des modifications à ces règlements lui sont soumises pour approbation.

Afin de fixer la ligne de conduite à suivre à l'avenir, il prendra contact avec le Ministre de l'Intérieur pour examiner le problème.

Wegnemen van de spoorwegbuurtlijnen langs de Rijkswegen.

Zohaast een buurtspoorweglijn langs een Rijksweg niet meer geëxploiteerd wordt, komt het Departement tussen met het oog op het wegnemen van die sporen.

De aldus beschikbaar gekomen ruimte wordt volgens de noodwendigheden aangewend hetzij voor het aanleggen van rijwielpaden, hetzij om de weg te verbreden.

Anderzijds, wanneer het wegdek onvoldoende wordt, komt het Departement tussen bij de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen met het oog op het verleggen of het afschaffen van de lijn.

Annalen van Openbare Werken.

De artikelen worden door de *Annalen van Openbare Werken* gepubliceerd in de door de auteurs gekozen taal. Sedert 1937 wordt elk artikel gevolgd door een vertaling in de andere landstaal.

Nochtans werden zekere artikelen, die niet-gespecialiseerde kwesties behandelen en die van internationaal belang zijn, integraal in de twee landstalen gepubliceerd.

Aldus werd een artikel over de modernisering van het wegnet in België van de H. Hondermarcq volledig in het Nederlands vertaald in de volgende aflevering.

Uw verslaggever dringt aan opdat de vertaling integraal en onmiddellijk zou geschieden.

Aan de commissie welke met het beheer van de *Annalen van Openbare Werken* belast is zullen aanbevelingen worden gedaan opdat deze bepalingen in de toekomst regelmatig zouden nageleefd worden.

Verder wordt de Commissie van de *Annalen* er toe uitgenodigd de auteurs van de artikelen, wanneer zij van het Bestuur deel uitmaken, aan te bevelen bij voorkeur de taal toe te passen die zij in dienst gebruiken.

Aantal agenten per categorie en per taalrol (1).

Categorieën	1-1-1951		1-6-1952	
	Franse taalrol	Vlaamse taalrol	Franse taalrol	Vlaamse taalrol
1	275	222	273	216
2	564	481	559	482
3	570	548	644	584
4	2.145	2.264	2.156	2.367
	3.554	3.515	3.632	3.649
	7.069		7.281	

(1) Met inbegrip van de agenten der buitendiensten.

De Verslaggever,

J. PIERS.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

Enlèvement des voies de chemins de fer vicinaux le long des routes de l'Etat.

Dès qu'une voie de chemin de fer vicinal, longeant une route de l'Etat, n'est plus exploitée, le Département intervient en vue de l'enlèvement de ces voies.

L'assiette rendue disponible est affectée soit à l'établissement d'accotements cyclables soit à l'élargissement de la route suivant les besoins.

D'autre part, lorsque l'assiette de la route devient insuffisante, le Département intervient auprès de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux pour le déplacement ou pour la suppression de la ligne.

Annales des Travaux Publics.

Les articles sont publiés par les *Annales des Travaux Publics* dans la langue choisie par les auteurs. Depuis 1937, chaque article est suivi d'un résumé dans l'autre langue nationale.

Cependant, certains articles traitant des questions non spécialisées et présentant un intérêt national, ont été publiés intégralement dans les deux langues nationales.

C'est ainsi qu'un article sur la modernisation du réseau routier en Belgique, de M. Hondermarcq, a été traduit intégralement en néerlandais dans le fascicule suivant.

Votre rapporteur insiste pour que la traduction soit faite intégralement et immédiatement.

Des recommandations seront faites au comité directeur des *Annales des Travaux Publics* afin que ces dispositions soient régulièrement observées à l'avenir.

De plus, la Commission des *Annales* est invitée à recommander aux auteurs des articles d'utiliser de préférence, lorsqu'ils appartiennent à l'Administration, la langue qu'ils utilisent en service.

Nombre d'agents par catégorie et par rôle linguistique (1).

Catégories	1-1-1951		1-6-1952	
	Rôle français	Rôle flamand	Rôle français	Rôle flamand
1	275	222	273	216
2	564	481	559	482
3	570	548	644	584
4	2.145	2.264	2.156	2.367
	3.554	3.515	3.632	3.649
	7.069		7.281	

(1) Y compris les agents des services extérieurs.

Le Rapporteur,

J. PIERS.

Le Président,

F. BRUNFAUT.