

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

12 MARS 1957.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Reconstruction
pour l'exercice 1957.

RAPPORT

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

PAR M. BECQUEVORT.

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a consacré deux séances à l'examen du budget des Travaux Publics. En réalité, la discussion du budget ordinaire et du budget extraordinaire n'a pas été scindée.

En ce qui concerne le budget extraordinaire, nous renvoyons à l'avis de la Commission, qui est annexé au rapport de la Commission des Finances.

Le Ministre a fait un bref exposé au sujet du budget ordinaire qui est en diminution de 90 millions par rapport à celui de 1956, nonobstant le recrutement de 282 techniciens nouveaux.

Le Ministre a déclaré que le recrutement des ingénieurs se heurte à de grosses difficultés. On constate qu'ils choisissent de préférence une carrière libre, en raison des rémunérations plus avantageuses.

C'est pourquoi les trois ministres qui gèrent les départe-

(1) Composition de la Commission :

A. — Membres titulaires : MM. Brunfaut, président; Behogne, Bijnsens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Jacques, Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Bonjean, De Keuleneir, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys, Toubreau. — Becquevort, Lahaye.

B. — Membres suppléants : MM. Delwaide, Kofferschläger, Mertens, Nossent, Van Acker (Benoît), Van Goey. — Bertelson, Cugnon, Deconinck, Detiège, Paque. — Cornet.

Voir :

4-XVII (1956-1957) :

— N° 1 : Budget transmis par le Sénat.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

12 MAART 1957.

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en van Wederopbouw
voor het dienstjaar 1957.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER BECQUEVORT.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Commissie heeft twee vergaderingen gewijd aan de bespreking van de begroting van Openbare Werken. Feitelijk werd de bespreking van de gewone en van de buitengewone begroting niet gesplitst.

Voor de buitengewone begroting verwijzen wij naar het advies van de Commissie, dat is toegevoegd aan het verslag van de Commissie voor de Financiën.

De Minister gaf een korte uiteenzetting over de gewone begroting, die 90 miljoen minder bedraagt in vergelijking met 1956, in weedwil van de aanwerving van 282 nieuwe technici.

De Minister verklaarde dat de aanwerving van ingenieurs op grote moeilijkheden stuit. Men stelt vast dat zij de voorkeur geven aan een vrije loopbaan, omdat de salariëring, er voordeliger is.

Daarom hebben de drie ministers die departementen be-

(1) Samenstelling van de Commissie :

A. — Leden-titularissen : de heren Brunfaut, voorzitter; Behogne, Bijnsens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Jacques, Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Bonjean, De Keuleneir, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys, Toubreau. — Becquevort, Lahaye.

B. — Plaatsvervangende leden : de heren Delwaide, Kofferschläger, Mertens, Nossent, Van Acker (Benoît), Van Goey. — Bertelson, Cugnon, Deconinck, Detiège, Paque. — Cornet.

Zie :

4-XVII (1956-1957) :

— N° 1 : Begroting overgemaakt door de Senaat.

ments utilisant le plus d'ingénieurs, notamment les départements des Travaux Publics, des Communications et des Affaires économiques, se sont réunis et ont décidé d'améliorer le sort des ingénieurs qui font partie de l'administration de l'Etat ou qui seront recrutés par l'Etat dans l'avenir.

Un Commissaire interroge le Ministre au sujet des traitements des ingénieurs de l'Etat et demande de produire un tableau comparatif entre les traitements du secteur privé et du secteur public.

Le Ministre a marqué son accord; ce tableau figure en annexe I de ce rapport.

Le même commissaire fait diverses remarques au sujet de la présentation comptable du budget du Fonds des Routes.

Le Ministre demande au Commissaire de se mettre en rapport avec le comptable du Fonds des Routes pour obtenir tous renseignements à ce sujet.

Le membre s'est déclaré satisfait. Il a ajouté que plusieurs travaux annoncés au programme du Fonds des Routes n'ont pas été exécutés. Par contre, d'autres travaux ont été exécutés hors budget. Il demande au Ministre d'expliquer les raisons de ces modifications. (Voir réponse du Ministre, en annexe II).

Deux commissaires, tout en félicitant le Ministre pour l'ampleur de sa politique des Travaux Publics, attirent son attention sur les difficultés dans lesquelles se débattent les petites et moyennes entreprises. Ils déclarent que les difficultés de main-d'œuvre que l'on craignait l'année dernière ne se sont pas matérialisées, ce qui est déjà l'indice que l'activité n'a pas été aussi forte que prévu. Certes la mécanisation des chantiers des grandes entreprises y a pourvu dans une certaine mesure, mais on sait aussi que nombre de celles-ci ont encore — chose trop peu connue — un important parc de matériel que l'on s'efforce, en vain de mettre en œuvre.

De plus, on doit se préoccuper aussi de façon très sérieuse des difficultés plus aiguës des petites et moyennes entreprises de construction, notamment celles de province, qui ne parviennent qu'à grand-peine à maintenir leur personnel au travail. Il en est même qui sont obligées de le restreindre, ce qui montre de façon certaine que leur activité décroît. C'est d'ailleurs une des raisons fondamentales pour lesquelles elles appellent une réglementation de l'exécution des travaux de construction qui devra leur apporter une protection si on ne veut pas voir ce secteur périliter.

Que l'on n'oublie pas que l'aliment de l'activité de ces petites firmes est normalement constitué par des travaux d'importance moyenne mais nombreux, répartis dans tout le pays, dans des travaux de parachèvement du bâtiment. Des mesures doivent être prises pour que cette source d'activité ne soit pas indûment tarie.

La précarité de la situation de ce secteur des petites et moyennes entreprises apparaît d'autant plus nettement qu'une analyse des faillites dans la construction montre que celles-ci affectent dans la grande majorité ces firmes. Il faut que l'on évite d'aggraver cette évolution, que l'on envisage de la freiner si l'on ne veut pas voir se transformer défavorablement la structure de l'industrie de la Construction. Sinon, ceci apporterait certainement de sérieux troubles dans l'économie nationale.

Enfin, les adjudications de travaux publics prescrivent généralement des délais trop courts, nécessitant un emploi de matériel exagéré, ce qui rend la concurrence des moyennes entreprises impossible.

Le Ministre répond qu'il est bien au courant de la situation.

En ce qui concerne les délais trop courts, il observe que ceux-ci ne s'appliquent qu'à quelques travaux effectués à Bruxelles et qui doivent obligatoirement être achevés avant

heren waar het meest ingenieurs zijn tewerkgesteld, met name de departementen van Openbare Werken, van Verkeerswezen en van Economische Zaken, een bijeenkomst belegd en hebben besloten het lot van de ingenieurs die behoren tot het Rijkspersoneel of die in de toekomst door de Staat zullen worden aangeworven, te verbeteren.

Een lid van de Commissie ondervraagt de Minister over de wedden van de Rijksingenieurs en vraagt dat een vergelijkende tabel met de wedden van de particuliere en van de openbare sector zou worden voorgelegd.

De Minister is het daarmee eens: bedoelde tabel is als bijlage (1) bij dit verslag gevoegd.

Hetzelfde commissielid maakt diverse opmerkingen met betrekking tot de boekhoudkundige inkleiding van de begroting van het Wegenfonds.

De Minister verzoekt het lid zich in betrekking te stellen met de boekhouder van het Wegenfonds, die dienaangaande alle inlichtingen kan verstrekken.

Het lid neemt dit voorstel aan en zegt verder dat verscheidene in het programma van het Wegenfonds aangekondigde werken niet werden uitgevoerd. Andere werken daarentegen werden wel uitgevoerd buiten de begroting om. Hij vraagt dat de Minister de redenen van deze wijzigingen zou uiteenzetten. (Zie antwoord van de Minister in bijlage II.)

Twee leden van de Commissie wensen de Minister geluk met de omvang van zijn beleid inzake openbare werken, doch maken hem tevens attent op de moeilijkheden van de kleine en middelgrote bedrijven. Zij verklaren dat de moeilijkheden inzake werkkrachten waarvoor men verleiden jaar vreesde zich niet hebben voorgedaan, wat bewijst dat de bedrijvigheid niet zo druk was als werd verwacht. Weliswaar heeft de mechanisatie van de werkplaatsen der grote bedrijven daarin tot op zekere hoogte voorzien, maar het is te weinig bekend dat sommige onder hen nog steeds over een aanzienlijke hoeveelheid materieel beschikken dat men te vergeefs tracht aan te wenden.

Bovendien dient men zich ernstig bezig te houden met de netelige toestand van de kleine en middelgrote bouwbedrijven, namelijk in de provincie, die hun personeel slechts met grote moeite aan het werk houden. Sommige zijn zelfs verplicht het te beperken, wat wel degelijk bewijst dat hun activiteit vermindert. Dat is trouwens een van de fundamentele redenen waarom een reglementering van de bouwwerken, die hen zou beschermen, vereist is indien men niet wil dat deze sector achteruitgaat.

Men vergeete niet dat de bedrijvigheid van deze kleine firma's normaal verband houdt met middelgrote maar talrijke werken, die over het gehele land zijn verspreid, en met voltooiingswerken in het bouwbedrijf. Er dienen maatregelen te worden genomen om deze bron van bedrijvigheid niet ontijdig te stremmen.

De netelige toestand waarin deze sector van de kleine en middelgrote bedrijven zich bevindt komt des te duidelijker aan het licht, wanneer men bedenkt dat de faillissementen in het bouwbedrijf grotendeels onder deze firma's voorkomen. Men moet vermijden dat deze strekking verergert, men moet ze zelfs remmen indien men niet wil dat de structuur van het bouwbedrijf ten kwade keert. Zo niet zou dit zeker ernstige stoornissen in 's lands bedrijfsleven teweegbrengen.

Ten slotte worden bij de aanbestedingen van openbare werken over 't algemeen te korte termijnen voorgeschreven, met het gevolg dat men veel te veel materieel moet gebruiken en dat de kleine bedrijven niet meer kunnen concurreren.

De Minister antwoordt dat hij van deze toestand goed op de hoogte is.

In verband met de te korte termijnen merkt hij opdat deze slechts betrekking hebben op werken welke te Brussel worden uitgevoerd en die volstrekt vóór de Tentoonstelling

l'Exposition. Mais pour le reste, il a prescrit à ses services de prévoir des délais normaux d'exécution.

D'autre part, afin d'éviter que trop de travaux importants soient simultanément en cours, il a volontairement freiné la mise en adjudication de quelques grands travaux, notamment dans l'agglomération bruxelloise et ce, afin de permettre de mettre en adjudication de plus nombreuses entreprises.

Le Ministre rappelle qu'il a lui-même fait revoir les plans et métrés des travaux de construction de l'autoroute Anvers-Liège où son administration aurait souhaité des entreprises de 200 millions et plus, tandis qu'il a fait réduire l'importance de l'entreprise à une soixantaine de millions.

Le Ministre fait remarquer que l'on constate chez les entrepreneurs, un suréquipement. Il souhaite que les entrepreneurs moyens cessent de se suréquiper anormalement et qu'ils essaient de se grouper, par exemple à l'échelon professionnel, à l'instar de ce que font de très grandes firmes d'entreprises, qui ont un accord leur permettant de mettre leur matériel en pool.

Les articles et l'ensemble du budget des Travaux Publics et de la Reconstruction ont été adoptés par 10 voix contre 6.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

L'avis de la Commission de la Reconstruction au sujet des crédits afférents aux Dommages aux Biens est annexé à ce rapport (p. 18).

Le Rapporteur,

R. BECQUEVORT.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

moeten klaar zijn. Voor het overige, heeft hij zijn diensten op het hart gedrukt normale uitvoeringstermijnen voor te schrijven.

Om te vermijden dat te veel belangrijke werken tegelijk aan de gang zouden zijn, heeft hij anderzijds de aanbesteding van enkele grote werken opzettelijk geremd, o.m. in de Brusselse agglomeratie, ten einde meer werken in aanbesteding te kunnen geven.

De Minister wijst erop dat hijzelf de plans en opmetingen heeft laten herzien van de werken voor de aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Luik, waar zijn bestuur ondernemingen van 200 miljoen en meer wenste, terwijl hij de omvang van de onderneming tot zowat zestig miljoen heeft beperkt.

De Minister merkt op dat de aannemers te veel materieel bezitten. Hij wenst dat de kleine aannemers zich geen abnormaal overvloedig materieel zouden aanschaffen en dat zij zouden trachten zich te groeperen, b.v. in beroepsverband, naar het voorbeeld van de zeer grote aannemingsbedrijven die een overeenkomst hebben gesloten om hun materieel in een « pool » samen te kunnen brengen.

De artikelen en de begroting van Openbare Werken en van Wederopbouw in haar geheel worden met 10 tegen 6 stemmen aangenomen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

Het advies van de Commissie voor de Wederopbouw betreffende de kredieten bestemd voor de schade aan goederen komt voor als bijlage tot dit verslag (blz. 18).

De Verslaggever,

R. BECQUEVORT.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

ANNEXES.

I. — Tableau concernant le traitement des ingénieurs.

		Etat	Privé (*)
Ingénieur	début	120.000	100.000 à 120.000
	après 1 an	120.000	117.000 à 140.000
	après 2 ans	127.000	134.000 à 160.000
	après 3 ans	127.000	151.000 à 180.000
	après 4 ans	134.000	
	après 10 ans	155.000	200.000 à 240.000
	après	augmentations bien-nales de 7.000 fr. jusqu'à 204.000	suivant mérite
Ingénieur principal - Chef de Service...		152.000 à 224.000	240.000 à 300.000
Ingénieur en Chef Directeur		194.000 à 266.000	366.000 à 480.000
Inspecteur général...		224.000 à 284.000	
Directeur général ...		256.000 à 316.000	

(*) Sans tenir compte des gratifications, primes.....

Sans tenir compte des avantages tels que : logement, chauffage, éclairage, voiture, gratuits.

(Suivant la marche de l'industrie les primes sont jusqu'à l'équivalent de 3 mois de traitement et même plus.)

II. — Justification de l'exécution du programme du Fonds des Routes pour les années 1955 et 1956.

Le Ministre répond que la loi instituant le Fonds prescrit que le Ministre donne chaque année le relevé complet des travaux terminés et des travaux en cours.

D'autre part, est annexé au budget le programme des travaux à exécuter au cours de l'année budgétaire.

Il résulte de cette disposition que le budget du Fonds des Routes annonce simplement un programme de travaux à faire et, par conséquent, une liste des travaux dont l'exécution est seulement projetée.

Une telle liste ou un tel programme annuel ne lie pas rigidelement le Ministre. C'est la raison pour laquelle il lui est enjoint par la loi de présenter à la fin de chaque exercice, le relevé complet de ce qui a été exécuté. En d'autres termes, si le programme de prévision d'exécutions était un document définitif et intangible, il ne serait pas nécessaire de donner l'année suivante le relevé de ce qui a été fait: cette règle est d'ailleurs commune à tous les programmes d'exécution de travaux. On peut constater que chaque année, l'exécution du budget est différente des prévisions faites un an et demi à l'avance.

Quoi qu'il en soit, il convient d'observer que les modifications apportées au programme annoncé par le Fonds des Routes sont beaucoup moins importantes que les changements constatés avant la création du Fonds des Routes dans les programmes de travaux routiers.

Les raisons qui expliquent une certaine variation dans l'exécution du programme sont les suivantes :

1° les variations dans les possibilités budgétaires au cours d'une même année; pour le Fonds des Routes cette raison est beaucoup moins sensible qu'elle ne l'était pour les budgets des routes antérieurs.

BIJLAGEN.

I. — Tabel met de wedde van de ingenieurs.

		Staat	Privat (*)
Ingenieur	aanvang	120.000	100.000 tot 120.000
	na 1 jaar	120.000	117.000 tot 140.000
	na 2 jaar	127.000	134.000 tot 160.000
	na 3 jaar	127.000	151.000 tot 180.000
	na 4 jaar	134.000	
	na 10 jaar	155.000	200.000 tot 240.000
	na	tweejaarlijkse verhogingen van 7.000 fr. tot 204.000 fr.	volgens verdienste
Eerst aanwezende ingenieur - Diensthoofd		152.000 tot 224.000	240.000 tot 300.000
Hoofdingen. - Directeur		194.000 tot 266.000	366.000 tot 480.000
Inspecteur generaal.		224.000 tot 284.000	
Directeur generaal...		256.000 tot 316.000	

(*) Gratificatiën, premieën, niet in acht genomen.

Zonder inachtneming van voordelen als : kosteloze huisvesting, verwarming, verlichting, wagen.

(Volgens de gang van zaken in de industrie kunnen de premieën gelijk zijn aan 3 maanden wedde en zelfs meer.)

II. — Verantwoording van de uitvoering van het programma van het Wegenfonds voor de jaren 1955 en 1956.

De Minister antwoordt dat de wet tot instelling van het Fonds de Minister voorschrijft jaarlijks de volledige opgave van de voltooide en van de aan gang zijnde werken te verstrekken.

Verder moet bij de begroting het programma worden gevoegd van de in de loop van het begrotingsjaar uit te voeren werken.

Uit deze bepaling volgt dat de begroting van het Wegenfonds enkel maar een programma van uit te voeren werken en, bijgevolg, een lijst van werken, welke uitvoering slechts wordt voorgenomen, vermeldt.

Dergelijke lijst of dergelijk jaarprogramma is voor de Minister niet streng bindend. Daarom schrijft de wet hem voor aan het einde van ieder dienstjaar de volledige staat over te leggen van wat uitgevoerd werd. Met andere woorden, indien het programma van ramingen inzake uitvoeringen een definitie stuk was, waaraan niet mag worden geraakt, zou het niet nodig zijn het jaar daarop de staat op te geven van wat gedaan is: dit is overigens een algemene regel voor al de plannen inzake uitvoering van werken. Men kan constateren dat de uitvoering van de begroting ieder jaar verschilt van de anderhalf jaar tevoren gemaakte ramingen.

Hoe 't ook zij, het verdient opmerking dat de wijzigingen, in het door het Wegenfonds aangekondigde programma aangebracht, lang niet zo belangrijk zijn als de wijzigingen, die vóór de oprichting van het Wegenfonds in de programma's van wegenbouw vielen waar te nemen.

De redenen, die enige wijziging in de uitvoering van het programma verklaren, zijn de volgende :

1° de schommelingen van de begrotingsmogelijkheden in de loop van een zelfde jaar; voor het Wegenfonds heeft deze factor veel minder invloed dan hij er op de vroegere begrotingen voor de wegen had;

2° la route est une matière essentiellement vivante; ses besoins changent rapidement avec les nécessités mouvantes du trafic. Il se fait donc que des travaux qui ne paraissent pas urgents le deviennent subitement et imposent à l'Etat de réaliser sans retard des aménagements qu'il comptait n'effectuer que beaucoup plus tard.

3° l'exécution des travaux routiers est conditionnée par des opérations préliminaires dont le Fonds des Routes n'est pas entièrement maître.

C'est ainsi que très souvent la réalisation des plans dépend des modifications apportées aux voies ferrées ou à la suppression d'une ligne vicinale, qui sont finalement décidées par un autre Ministre que celui qui gère le Fonds des Routes.

D'autre part, la mise à disposition des terrains nécessaires peut être fortement ralentie par des difficultés particulières tenant à l'obstination de quelques expropriés sur la centaine avec lesquels le Fonds des Routes est en négociation.

Tel travail dont l'exécution paraît devoir être assurée sans heurt dans les six mois qui suivent, doit brusquement être supprimé ou reporté à plus tard, en raison de l'impossibilité de disposer de quelques parcelles absolument nécessaires pour permettre de commencer les travaux.

Dans de tels cas, le programme annoncé ne peut, évidemment, être suivi scrupuleusement et il faut reporter à plus tard certains travaux qui étaient prévus. Les crédits ainsi disponibles sont alors affectés à des travaux qui se sont révélés, entretemps, d'une urgence particulière.

Généralement, les travaux engagés en dehors du programme annoncé sont choisis dans le programme général du Fonds des Routes, mais ce programme n'est pas entièrement explicite et ne comprend, en réalité, que l'énumération des travaux les plus importants à effectuer sur les grands axes routiers.

Il n'y a pas de programme détaillé pour les routes secondaires, pour la raison que ces routes sont, en général, mal adaptées au trafic et nécessiteraient à peu près toutes une intervention qui se monterait à plus que les moyens propres du Fonds des Routes. Il faut donc choisir dans ces routes secondaires, celles qui nécessitent une intervention immédiate, quitte à entretenir les autres de manière à les faire durer aussi longtemps que possible.

Dans le programme général du Fonds des Routes, on a prévu 1.600 millions pour les améliorations à ces routes du réseau secondaire pour les trois premières années de fonctionnement du Fonds des Routes.

Dans une annexe à la présente note, on donne la justification des travaux dont le report a dû être décidé et, d'autre part, les raisons qui ont imposé de prévoir en remplacement des travaux reportés, d'autres travaux dont l'exécution s'est révélée urgente.

Travaux des programmes de 1955 et 1956 dont la réalisation a dû être reportée.

Si l'on fait abstraction des travaux de la région bruxelloise dont le programme a subi quelques modifications, la situation se présente comme suit pour les provinces :

Province de Flandre Occidentale :

Courtrai-Menin. — N'a pu être mis en adjudication par suite du retard dans les expropriations et dans l'enlèvement des voies vicinales.

Traverse de Duinbergen. — Les travaux de grande envergure prévus n'ont pu être mis en adjudication par suite du manque des expropriations. Quoi qu'il en soit, des revêtements nouveaux ont été établis dans certaines sections de la route Royale à Duinbergen.

Contournement de Tielt. — Egalement retardé par suite manque expropriations, mais on a ajouté au programme l'amélioration Tielt-Pittem actuellement en cours.

Province de Flandre Orientale :

Aalter-Maldegem. — L'adjudication était annoncée, mais dû être retardée en raison de difficultés dans les expropriations.

Mont-Saint-Amand et Oostakker-Lochristi. — La disposition des terrains n'a pas été obtenue en temps utile par suite de la suppression des voies de tramways et difficultés dans les expropriations. Les cahiers des charges sont prêts et soumis à l'approbation de Monsieur le Ministre en vue d'une exécution prochaine.

Province d'Anvers :

Route n° 1. — Entrée d'Anvers. — Ce projet a dû être modifié par suite des difficultés rencontrées dans la suppression d'une ligne de tramways d'Anvers. Le nouveau projet est achevé.

Province de Limbourg :

Néant.

2° de wegen zijn in wezen een levend domein; hun behoeften veranderen snel met de wisselende eisen van het verkeer. Zo komt het dat werken, die eerst niet dringend leken te zijn, plots dringend worden en de Staat dwingen onverwijld verbeteringen aan te brengen, waartoe hij pas veel later dacht over te gaan;

3° de uitvoering van wegwerken is afhankelijk van voorafgaande werken, waarover het Wegenfonds geen volledige zeggenschap heeft.

Het komt bij voorbeeld zeer vaak voor dat de uitvoering van de plannen afhangt van de veranderingen aan de rails of van de afschaffing van een buurtspoorlijn, waarover uiteindelijk wordt beslist door een andere Minister dan diegene die het Wegenfonds beheert.

Anderzijds kan de terbeschikkingstelling van de nodige gronden sterk vertraagd worden door bijzondere moeilijkheden in verband met het halsstarrig verzet van enkele onteigenden op de circa honderd, met wie het Wegenfonds in onderhandeling is.

Een bepaald werk, dat schijbaar zonder enige hinder beslist binnen de eerstvolgende zes maanden zal uitgevoerd zijn, moet plotseling worden opgegeven of uitgesteld, omdat men niet kan beschikken over enkele percelen, die men volstrekt nodig heeft om de werken te kunnen aannemen.

In dergelijke gevallen kan men zich natuurlijk niet streng aan het vooropgestelde programma houden en moeten sommige voorgenomen werken worden uitgesteld. De aldus beschikbaar geworden kredieten worden dan besteed voor werken, waarvan intussen is gebleken dat zij zeer dringend zijn.

Doorgaans worden de werken, die buiten het aangekondigde programma om worden aangevangen, gekozen in het algemeen programma van het Wegenfonds, maar dat programma vermeldt niet alles uitdrukkelijk en geeft in werkelijkheid slechts de opsomming van de voornaamste werken, die op de grote verkeerswegen moeten uitgevoerd worden.

Er is geen omstandig uitgewerkt programma voor de secundaire wegen, omdat die over het algemeen slechts aangepast zijn aan het verkeer en omdat de bedragen, die zij alles bij elkaar ongeveer zouden vergen, hoger zouden zijn dan de eigen middelen, waarover het Wegenfonds beschikt. Onder die secundaire wegen moeten dus diegene worden gekozen waar dadelijk aan gewerkt moet worden, terwijl de andere op zodanige wijze kunnen onderhouden worden dat zij zolang mogelijk meegaan.

Op het algemeen programma van het Wegenfonds is voor de eerste drie werkingsjaren van het Wegenfonds 1.600 miljoen uitgetrokken voor de verbeteringen aan het net van die secundaire wegen.

In een bijlage tot deze nota vindt men de verantwoording van de werken, tot het uitstellen waarvan moest worden beslist, alsmede de redenen waarom, in plaats van de uitgestelde werken, tot andere werken moest worden beslist, waarvan gebleken is dat zij dringend moesten uitgevoerd worden.

Werken uit de programma's voor 1955 en 1956, waarvan de uitvoering moest worden uitgesteld.

Afgezien van de werken in het Brusselsche, waarvan de planning enigszins gewijzigd werd, ziet de toestand er voor de provincies uit als volgt :

Province West-Vlaanderen :

Kortrijk-Menin. — Kon niet worden aanbesteed ingevolge de vertraging bij de onteigeningen en het wegnemen van de buurtsporen.

Traverse te Duinbergen. — De voorgenomen omvangrijke werken konden niet worden aanbesteed wegens het uitblijven van onteigeningen. Hoe 't ook zij, op sommige vakken van de Koninklijke weg, te Duinbergen, werden nieuwe bekledingen aangebracht.

Omleiding te Thielt. — Liep eveneens vertraging op wegens het uitblijven van onteigeningen, maar de verbetering van de weg Tielt-Pittem, die thans aan de gang is, werd aan het programma toegevoegd.

Province Oost-Vlaanderen :

Aalter-Maldegem. — De aangekondigde aanbesteding moest wegens moeilijkheden bij de onteigeningen worden uitgesteld.

St-Amandsberg en Oostakker-Lochristi. — Men kon niet op tijd over de terreinen beschikken, wegens het wegnemen van de tramsporen en moeilijkheden bij de onteigeningen. De bestekken zijn klaar en werden ter goedkeuring aan de Minister voorgelegd, met het oog op een spoedige uitvoering.

Province Antwerpen :

Weg n° 1. — Inrij Antwerpen. — Dit ontwerp moest worden gewijzigd wegens moeilijkheden bij het wegnemen van een tramlijn te Antwerpen. Het nieuwe ontwerp is klaar.

Province Limburg :

Geen.

Province de Brabant (sauf agglomération bruxelloise):

Route n° 9 — Dilbeek-Ninove. — Travaux retardés par suite des grandes difficultés rencontrées dans les expropriations.

Ring de Louvain. — A la demande de la Ville, on a commencé par des travaux de remise en état des voiries intérieures. Les travaux du ring proprement dit seront continués plus tard.

Province de Hainaut:

Entrée de Tournai. — Les travaux ont dû être remis par suite de difficultés de trouver une solution avec les chemins de fer pour la suppression d'un passage à niveau.

Reconstruction du pont d'Arquennes. — Il s'agit d'un crédit complémentaire à une entreprise de réparation de dommages de guerre, non encore décidée.

Province de Namur:

Route n° 4 — Namur-Marche. — Les travaux ont été entamés au départ de Namur jusqu'à Erpent; pour le reste les crédits sont relatifs aux expropriations dans la section entre Erpent et Marche.

Province de Liège:

Route du Condroz jusqu'à Nandrin. — Travaux retardés par la non-mise à disposition des terrains. Le projet est actuellement dressé.

Province de Luxembourg:

Néant.

**Travaux ajoutés au programme imprimé
du Fonds des Routes pour 1955 et 1956.**

En général, les travaux ajoutés au programme imprimé du Fonds des Routes et du budget extraordinaire du Département des Travaux Publics-Administration des Routes.

Comme, en vertu de la loi, article 17, le Fonds des Routes reprend l'exécution du programme de l'ancien et du budget extraordinaire pour l'année 1955, les travaux qui étaient prévus sur ces budgets sont automatiquement reportés sur le budget du Fonds des Routes de 1955 et 1956.

C'est ainsi que dans la liste des engagements pris par le Fonds des Routes au début de 1956 figurent nombre de ces travaux qui proviennent, en réalité, des programmes antérieurs.

La justification particulière de ces travaux hors programme est donnée ci-dessous mois par mois.

*Janvier 1956.**Province de Liège:*

Amélioration entre Theux et Marteau-lez-Spa. — Proviens du programme budget extraordinaire 1955.

Province de Namur:

Nouvelle voirie à Jambes. — Il s'agit d'un décompte à une entreprise engagée sur l'ancien Fonds des Routes.

*Février 1956.**Province de Flandre Occidentale:*

Ostende-Boulevard de Smet de Naeyer. — Proviens du budget extraordinaire 1955.

Halve Bareel-Eernegem. — Réparations urgentes d'une route profondément dégradée par l'hiver.

Province de Flandre Orientale:

Alost-Grammont. — Proviens du budget extraordinaire 1955. — Réparation urgente des dégâts dus au dégel.

Deurle. — Rectification des îlots directionnels: il a fallu aménager de toute urgence un carrefour qui se révélait extrêmement dangereux.

Province de Hainaut:

Châtelet. — L'aménagement de la traverse de Châtelet est au programme général du Fonds des Routes.

Province de Luxembourg:

Waha-La Roche. — La route avait beaucoup souffert de l'hiver 1954-1955; une intervention urgente s'est imposée.

Province Brabant: (behalf de Brusselse agglomeratie)

Weg n° 9. — Dilbeek-Ninove. — Werken vertraagd ingevolge ernstige moeilijkheden bij de onteigeningen.

Ringlaan Leuven. — Op verzoek van de stad is men begonnen met de herstellingswerken op de binnenwegen. De werken op de eigenlijke ringlaan zullen later worden voortgezet.

Province Henegouwen:

Inrit Doornik. — De werken moesten worden uitgesteld omdat men moeilijk tot een overeenkomst geraakt met de spoorwegen voor het afschaffen van een overweg.

Wederopbouw van de brug te Arquennes. — Het betreft hier een bijkrediet voor een werk tot herstelling van oorlogsschade, waarvoor nog geen beslissing is genomen.

Province Namen:

Weg n° 4. — Namen-Marche. — De werken werden aangevat vanuit Namen tot Erpent; voor de rest hebben de kredieten betrekking op de onteigeningen op het vak gelegen tussen Erpent en Marche.

Province Luik:

Weg van Condroz tot Nandrin. — De werken hebben vertraging opgelopen omdat de terreinen niet ter beschikking werden gesteld. Het plan wordt thans opgemaakt.

Province Luxemburg:

Geen.

**Werken, toegevoegd aan het gedrukte programma
van het Wegenfonds voor 1955 en 1956.**

Over 't algemeen, werken, toegevoegd aan het gedrukte programma van het Wegenfonds en van het Departement van Openbare Werken — Bestuur der Wegen.

Daar het Wegenfonds krachtens artikel 17 van de wet de uitvoering van het programma van het vroegere Fonds en van de buitengewone begroting voor het dienstjaar 1955 overneemt, worden de werken die in deze begrotingen waren vermeld automatisch overgebracht naar de begroting van het Wegenfonds voor 1955 en 1956.

Zo komt het dat in de lijst der verbintenissen, die in het begin van 1956 door het Wegenfonds werden aangegaan, tal van deze werken voorkomen, die eigenlijk uit de vroegere programma's komen.

Hieronder vindt men per maand, de verantwoording van deze buiten het programma vallende werken.

*Januari 1956.**Province Luik:*

Verbetering tussen Theux en Marteau-lez-Spa. Komt uit het programma van de buitengewone begroting voor 1955.

Province Namen:

Nieuwe weg te Jambes. — Het geldt een verrekening betreffende een onderneming op rekening van het vroegere Wegenfonds.

*Februari 1956.**Province West-Vlaanderen:*

Oostende-de Smet de Naeyerlaan. — Komt van de buitengewone begroting 1955.

Halve Bareel-Eernegem. — Dringende herstellingswerken aan een zeer door de winter beschadigde weg.

Province Oost-Vlaanderen:

Aalst-Geraardsbergen. — Komt van de buitengewone begroting 1955. Dringende herstelling van aan dooi te wijten schade.

Deurle. — Rechttrekking der richtheuvels: men heeft in allerlei een kruispunt moeten aanpassen dat uiterst gevaarlijk leek te zijn.

Province Henegouwen:

Châtelet. — De aanleg van de traverse van Châtelet staat op het algemeen programma van het Wegenfonds.

Province Luxemburg:

Waha-La Roche. — De weg heeft veel geleden van de winter 1954-1955; een spoedige tussenkomst was vereist.

Suxy-Pont sur la Vierre. — Fait partie de la nouvelle route Suxy-Chiny prévue aux programmes antérieurs.
Bastogne-Noville. — Prévu au programme du Fonds des Routes.

Mars 1956.

Province d'Anvers :

Brasschaet-s' Gravenwezel. — Réparation urgente des dégâts dus au dégel.

Province de Flandre Occidentale :

Beernem - Sint-Joris-ten-Distel. — L'hiver 1954-1955 a été fatal au pavage sans fondation de cette route; la remise en état s'est imposée d'urgence.

Province de Hainaut :

Fleurus-Vieux-Campinaire. — Continuation de l'amélioration de la route n° 21 — Charleroi-Gembloux — entamée par l'ancien Fonds des Routes et prévue d'ailleurs au programme général du nouveau Fonds.

Avril 1956.

Néant.

Mai 1956.

Néant.

Juin 1956.

Province de Hainaut :

Circuit de Chimay. — La catastrophe du Mans a imposé de faire d'urgence certains aménagements aux circuits automobiles.

Juillet 1956.

Néant.

Août 1956.

Néant.

Septembre 1956.

Province de Liège :

Chênée-Embourg et Liège-Bressoux. — Il s'agit de la remise en état des pavages très fortement abîmés et qui ne pouvaient être maintenus en état de viabilité par de l'entretien ordinaire.

Octobre 1956.

Province d'Anvers :

Accès du pont d'Arendonck. — Complément à une construction de pont prévue sur le budget réparations de dommages de guerre.

Province de Brabant :

Tirlemont — Liaison routes 21 et 23. — Il a été reconnu nécessaire d'effectuer d'urgence un itinéraire de contournement partiel de Tirlemont pour compléter les travaux d'évitement du centre de Tirlemont réalisés en suite de l'aménagement des boulevards.

Province de Flandre Orientale :

Alost-Grammont. — Continuation des travaux et réparation profonde des dégâts dus à l'hiver 1954-1955.

Province de Hainaut :

Traverse de Fleurus. — Continuation des travaux d'aménagement de la route 21 prévus au programme du Fonds des Routes.

Marcinelle. — Prolongement du viaduc prévu au programme du Fonds des Routes.

Province de Luxembourg :

Arlon-Messancy. — Les accidents se produisaient de plus en plus nombreux et graves sur cette route d'accès de la France; on appelait cette route « la route rouge » dans la région. Il a fallu intervenir d'urgence pour mettre fin à la situation dangereuse.

Novembre 1956.

Province de Flandre Orientale :

Leupegem-Berchem. — Travail prévu dans le programme antérieur

Suxy. — Brug over de Vierre. — Maakt deel uit van de nieuwe weg Suxy-Chiny waarvan sprake op de vorige programma's.
Bastogne-Noville. — Komt voor op het programma van het Wegenfonds.

Maart 1956.

Provincie Antwerpen :

Brasschaat's Gravenwezel. — Dringend herstel van de aan de dooi te wijten schade.

Provincie West-Vlaanderen :

Beernem-Sint-Joris-ten-Distel. — De winter 1954-1955 was noodlottig voor de bestrating zonder fundering van deze weg; het weder-in-staat-brengen was dringend vereist.

Provincie Henegouwen :

Fleurus-Vieux Campinaire. — Voortzetting van de verbetering van weg n° 21. — Charleroi-Gembloers. — Ingezet door het vroegere wegenfonds en overigens ingeschreven op het bijzonder programma van het nieuwe Fonds.

April 1956.

Niets.

Mai 1956.

Niets.

Juni 1956.

Provincie Henegouwen :

Circuit van Chimay. — De ramp te Le Mans vereiste dringend sommige aanpassingen aan het circuit.

Juli 1956.

Niets.

Augustus 1956.

Niets.

September 1956.

Provincie Luik :

Chênée-Embourg en Luik-Bressoux. — Het komt er op aan de zeer beschadigde bestrating weder in orde te brengen die niet meer door gewoon onderhoud in staat van bruikbaarheid kon gehouden worden.

October 1956.

Provincie Antwerpen :

Toegang tot de brug van Arendonk. — Toevoeging aan de bouw van een brug, opgenomen in de begroting van herstel van oorlogsschade.

Provincie Brabant :

Tienen. — Verbindingswegen 21 en 23. — De noodzaak werd erkend om dringend een weg aan te leggen die gedeeltelijk rond Tienen gaat, ter aanvulling van de omleiding waarbij het centrum van Tienen wordt ontweken, en die is aangebracht ingevolge de nieuwe aanleg van de lanen.

Provincie Oost-Vlaanderen :

Aalst-Geraardsbergen. — Voortzetting van de werken en grondige herstelling van de schade, veroorzaakt door de winter 1954-1955.

Provincie Henegouwen :

Traverse van Fleurus. — Voortzetting van de werken van aanleg van weg n° 21, opgenomen in het programma van het Wegenfonds.

Marcinelle. — Verlenging van de viaduct, opgenomen in het programma van het Wegenfonds.

Provincie Luxemburg :

Aarlen - Messancy. — Steeds talrijker en ernstiger ongevallen deden zich voor op die toegangsweg naar Frankrijk; de weg had in de streek de naam « rode weg » gekregen. Er moest dringend ingegrepen worden om deze gevaarlijke toestand te verhelpen.

November 1956.

Provincie Oost-Vlaanderen :

Leupegem - Berchem. — Werk opgenomen in het vroegere program-

de budget extraordinaire; l'hiver 1954-1955 a été fatal à cette route qu'il a fallu d'urgence améliorer.

Décembre 1956.

Province de Brabant :

Louvain-Malines. — Prévu au programme du Fonds des Routes.

Province de Liège :

Circuit de Francorchamps. — Aménagement reconnu indispensable en suite de la catastrophe du Mans.

ma van de buitengewone begroting; de winter 1954-1955 is deze weg noodlottig geworden en er moesten dringend verbeteringswerken worden uitgevoerd.

December 1956.

Provincie Brabant :

Leuven - Mechelen. — Opgenomen in het programma van het Wegenfonds.

Provincie Luik :

Circuit van Francorchamps. — Aanlegwerken waarvan de noodzaak werd erkend ingevolge de ramp te Le Mans.

QUESTIONS ET REPONSES.

Budget ordinaire.

QUESTION :

Un commissaire demande quel a été pour chaque province, en 1955 et 1956, le montant des engagements pour l'entretien des routes de l'Etat et de leurs pistes cyclables.

RÉPONSE :

Le Ministre fournit les renseignements demandés :

	1955	1956
	(en millions de francs)	
Anvers...	3	18
Brabant ...	36	25
Flandre occidentale ...	7	23
Flandre orientale ...	7	26
Hainaut ...	12	31
Liège ...	29	74
Limbourg ...	8	27
Luxembourg ...	16	45
Namur ...	25	50

QUESTION :

Un commissaire demande quel a été, en 1955 et en 1956, le nombre d'adjudications et de réadjudications pour l'entretien des routes.

RÉPONSE :

Le nombre des adjudications pour l'entretien des routes a été de 155 en 1955 et de 252 en 1956.

Le nombre des réadjudications a été respectivement de 10 et de 15.

QUESTION :

Un commissaire demande des renseignements en ce qui concerne l'utilisation du crédit de l'article 26-7.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que l'article 26-7 fixe un crédit devant servir à payer les frais entraînés par l'exécution des jugements ou arrêts rendus au bénéfice de l'Etat en matière d'infraction aux dispositions de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946. Les frais ainsi exposés sont évidemment récupérables dans le chef des condamnés.

On peut affirmer qu'en principe l'Administration ne traite pas de telles affaires avec un formalisme outrancier. Elle se borne à assurer le respect des dispositions arrêtées en matière de délimitation de zones et d'esthétique.

QUESTION :

Un membre se plaint du manque d'équilibre linguistique dans la revue des Travaux Publics de Belgique.

RÉPONSE :

Le Ministre répond qu'il veille toujours à respecter l'équilibre linguistique dans tous les domaines.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

Gewone begroting.

VRAAG :

Een commissielid vraagt het bedrag van de vastleggingen, per provincie, in 1955 en 1956 voor het onderhoud van de rijkswegen en de fietspaden ervan.

ANTWOORD :

De Minister geeft de gevraagde inlichtingen.

	1955	1956
	(in miljoen frank)	
Antwerpen ...	3	18
Brabant ...	36	25
West-Vlaanderen ...	7	23
Oost-Vlaanderen ...	7	26
Henegouwen ...	12	31
Luik ...	29	74
Limburg ...	8	27
Luxemburg ...	16	45
Namen ...	25	50

VRAAG :

Een lid vraagt het aantal aanbestedingen en heraanbestedingen van 1955 en 1956 te kennen voor het onderhoud der wegen.

ANTWOORD :

Het aantal aanbestedingen voor het onderhoud der wegen bedroeg 155 in 1955 en 252 in 1956.

Het aantal heraanbestedingen was respectievelijk 10 en 15.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt inlichtingen nopens de bestemming die aan het krediet van artikel 26-7 wordt gegeven.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat het artikel 26-7 een krediet bepaalt dat dienen moet voor het betalen van de kosten die voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de vonnissen of arresten ten gunste van de Staat uitgesproken inzake overtredingen van de besluitwet van 2 december 1946. De aldus gemaakte kosten kunnen natuurlijk van de veroordeelden worden teruggevorderd.

Er mag worden verklaard dat het Bestuur in principe dergelijke zaken niet met een overdreven formalisme regelt. Het beperkt er zich toe er voor te waken dat de inzake zoning en esthetica vastgelegde bepalingen worden nageleefd.

VRAAG :

Een lid klaagt over het gebrek aan taalevenwicht in het Tijdschrift van Openbare Werken.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat hij steeds en op elk gebied het taalevenwicht nastreeft.

Fonds des Routes.**QUESTION :**

Un Commissaire demande quand seront entamés les travaux relatifs au passage à niveau à Courtrai.

RÉPONSE :

Le Ministre espère que ces travaux pourront être adjugés fin 1957.

QUESTION :

Un Commissaire se demande si les travaux de Bruxelles n'entraveront pas les travaux urgents qui doivent être effectués en province.

RÉPONSE :

Le Ministre répond négativement, mais rappelle que les travaux à Bruxelles ont été exécutés rapidement en raison de l'Exposition de 1958; dès 1957, le rythme des engagements pour les travaux à Bruxelles diminue considérablement, au profit de la province.

QUESTION :

Un Commissaire regrette l'absence de passages supérieurs sur l'autostrade à Sint-Joris ten Distel.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que la politique consiste à achever le plus rapidement possible l'autostrade en établissant des passages supérieurs définitifs d'abord aux endroits les plus utilisés.

En 1957 sera établie une série de ponts pour supprimer les passages à niveau actuels.

QUESTION :

Un Commissaire demande où en est la modernisation de la route Bruges-Torhout.

RÉPONSE :

Le Ministre répond qu'il s'agit d'une route provinciale. La province prévoyait une largeur de chaussée de 8 mètres mais le Ministre, au moment d'accorder des subsides, a demandé que la largeur de cette route fût portée à 9 mètres et a accordé des subsides en conséquence. La promesse ferme des subsides a été signée par le Ministre le 5 février.

QUESTION :

Un commissaire demande la justification du crédit de 250.000 francs prévu pour frais de propagande au budget du Fonds des routes.

RÉPONSE :

Le crédit de 250.000 francs prévu à l'article 523-1^o du budget du Fonds des Routes est destiné à couvrir le coût des publications informant le public de l'activité du Fonds des routes. Citons comme exemple les affiches apposées le long des routes, sur les chantiers du Fonds des routes, et la brochure « Bruxelles, carrefour de l'Occident ».

QUESTION :

Un commissaire demande une justification du crédit de 1 million de francs pour frais de déplacement, prévu au budget du Fonds des Routes.

Wegenfonds.**VRAAG :**

Een Commissielid vraagt wanneer een aanvang zal worden gemaakt met de werken aan de overweg te Kortrijk.

ANTWOORD :

De heer Minister hoopt dat die werken einde 1957 zullen kunnen worden aanbesteed.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt zich af of de werken te Brussel de uitvoering niet zullen hinderen van de dringende werken die in de provincie moeten worden uitgevoerd.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt ontkennend, maar wijst erop dat de werken te Brussel vlug uitgevoerd werden met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1958; vanaf 1957 vermindert het ritme der vastleggingen van de werken te Brussel aanzienlijk ten bate van de provincie.

VRAAG :

Een Commissielid betreurt de afwezigheid van overbruggingen over de autosnelweg te Sint-Joris ten Distel.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de gevolgde politiek eist dat de autosnelweg zo vlug mogelijk worde voltooid door eerst op de drukst gebruikte plaatsen definitieve bovenkruisingen aan te leggen.

In 1957 zal een reeks bruggen worden gebouwd ten einde de bestaande gelijkvloerskruisingen te doen verdwijnen.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt hoever het staat met de modernisering van de weg Brugge-Torhout.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat het hier gaat om een provinciale weg. De provincie voorzag een rijwegbreedte van 8 m, doch op het ogenblik van het toekennen der subsidies heeft de Minister gevraagd dat de breedte van die weg tot 9 m zou worden verhoogd en heeft hij overeenkomstige subsidies toegekend. De vaste belofte van subsidie werd op 5 februari door de Minister ondertekend.

VRAAG :

Een commissielid vraagt de verantwoording van het bedrag van 250.000 frank ingeschreven op de begroting van het Wegenfonds voor propagandakosten.

ANTWOORD :

Het krediet van 250.000 frank op artikel 523-1^o van de begroting van het Wegenfonds moet de kosten dekken van de publicaties, die het publiek over de aktiviteit van het Wegenfonds inlichten. Als voorbeelden mogen gelden, de aanplakbrieven langs de wegen op de werken van het Wegenfonds en de brochure: « Brussel, kruispunt van het Westen ».

VRAAG :

Een lid vraagt de verantwoording van het op de begroting van het Wegenfonds uitgetrokken krediet van 1.000.000 frank voor reiskosten.

RÉPONSE :

Il s'agit d'une simple prévision.

L'article 4 de la loi du 9 août 1955 instituant un Fonds des routes 1955-1969 prévoit que, dans la mesure de ses moyens, l'Etat met gratuitement à la disposition du Fonds, les services, l'équipement et les installations nécessaires. A la suite de la création du Fonds des Routes, l'Administration des Routes du Département des Travaux publics a dû faire face à de nombreuses tâches nouvelles. Il en est résulté une augmentation du nombre de déplacements et de missions, notamment en vu de l'étude des projets.

Les crédits du budget ordinaire du Département étant insuffisants pour couvrir ces frais de déplacement, il convient que le Fonds des Routes prévoie les crédits nécessaires pour prendre à sa charge la partie des dépenses excédant les crédits prévus au budget ordinaire.

Précisons, pour information, que pour l'exercice 1956, le Fonds des Routes a inscrit un crédit de 246.466 francs à l'article en question.

QUESTION :

Un commissaire attire l'attention du Ministre sur le mauvais état de la traversée de Genval.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que le tapis de cette route présente en effet des dégradations locales. Il fera examiner cette affaire avec attention.

QUESTION :

Un commissaire attire l'attention du Ministre sur le danger d'écroulement d'une maison le long de la route de Bruxelles à Charleroi.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que la construction d'un mur de soutènement permettant d'éviter l'écroulement de la maison en question a été adjugée et il sera procédé à l'exécution dans les prochains jours.

QUESTION :

Un commissaire voudrait savoir quelle est la longueur totale des nouvelles routes construites dans chaque province depuis la libération.

RÉPONSE :

Le Ministre fournit le tableau suivant :

	Autoroutes	Routes ordinaires
Anvers	—	11 km
Brabant	20 km	3 km
Flandre occidentale	12 km	13 km
Flandre orientale	46 km	7 km
Hainaut	—	11 km
Liège	4 km	10 km
Limbourg	—	—
Luxembourg	—	14 km
Namur	—	6 km

QUESTION :

Un commissaire s'intéresse aux travaux à effectuer aux routes suivantes :

- 1) la nouvelle route Zwartberg-Meeuwen;
- 2) la « Koolmijnlaan », à Waterschei;
- 3) une nouvelle route de Winterslag à Koersel.

Il estime que la construction du pont de Smeermaas sur le Zuidwillemsvaart est moins urgente que celle du pont sur le canal de Briegden à Neerharen.

ANTWOORD :

Het gaat hier om een raming.

Artikel 4 van de wet van 9 augustus 1955, houdende oprichting van het Wegenfonds 1955-1969 behelst dat het Rijk, voor zover zijn middelen het toelaten, de nodige diensten, uitrusting en installaties ter beschikking stelt van het Fonds. Wegens de oprichting van het Wegenfonds is de aktiviteit van het Bestuur der Wegen van het Departement van Openbare Werken in belangrijke mate toegenomen, wat voor gevolg heeft een toename van het aantal reizen en zendingen, meer bepaaldelijk voor de studie der ontwerpen.

Daar de kredieten van de gewone begroting van het Departement ontoereikend zijn voor deze kosten, moet het Wegenfonds de nodige kredieten uittrekken om het deel der uitgaven, dat de gewone begroting te boven gaat, te zijnen laste te nemen.

Ter inlichting weze gezegd, dat voor het dienstjaar 1956 door het Wegenfonds 246.466 frank op het betreffende artikel ingeschreven werd.

VRAAG :

Een commissielid vestigt de aandacht van de Minister op de slechte toestand van de traverse te Genval.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat het dek van die weg inderdaad plaatselijke beschadigingen vertoont. Hij zal dat geval met aandacht laten nazien.

VRAAG :

Een Commissielid vestigt de aandacht van de Minister op het gevaar van instorting van een huis gelegen langs de weg Brussel-Charleroi.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de instorting van dat huis door het bouwen van een steunmuur zal kunnen worden voorkomen en dat dit werk in de eerstvolgende dagen zal worden uitgevoerd.

VRAAG :

Een commissielid vraagt de totale lengte van de nieuwe wegen, sinds de bevrijding aangelegd, per provincie.

ANTWOORD :

De Minister verstrekt de gevraagde lijst :

	Autosnel-wegen	Gewone wegen
Antwerpen	—	11 km
Brabant	20 km	3 km
West-Vlaanderen	12 km	13 km
Oost-Vlaanderen	46 km	7 km
Henegouwen	—	11 km
Luik	4 km	10 km
Limburg	—	—
Luxemburg	—	14 km
Namen	—	6 km

VRAAG :

Een commissielid stelt belang in de werken uit te voeren op de volgende wegen :

- 1) de nieuwe weg Zwartberg-Meeuwen;
- 2) de Koolmijnlaan te Waterschei;
- 3) een nieuwe weg van Winterslag naar Koersel.

Hij is van oordeel, dat de brug van Smeermaas over de Zuidwillemsvaart minder dringend is dan deze over de vaart van Briegden naar Neerharen.

RÉPONSE :

Le Ministre fournit les explications suivantes :

1) L'achèvement de la nouvelle route Zwartberg-Meeuwen par pose d'un revêtement est prévu au budget de 1957 du Fonds des Routes. L'adjudication des travaux aura donc lieu cette année.

2) La dédoublement de la section à chaussée simple de la « Koolmijnlaan », à Waterschei, est également prévu au budget de 1957 du Fonds des Routes. L'adjudication de ces travaux est donc, elle aussi, prévue pour cette année.

3) Mon département ignore tout d'un projet de construction de nouvelle route de Winterslag à Koersel. S'il s'agit du projet d'établissement d'une route entre Koersel et Hechtel, le Ministre est en mesure de répondre à l'honorable membre que les ouvrages d'art et les travaux de terrassement intéressant la nouvelle route ont été prévus au plan de travail pour 1957.

Le Ministre ne peut se déclarer d'accord avec l'avis du commissaire, selon lequel la construction du pont de Smeermaas sur le Zuidwillemsvaart serait moins urgente que celle du pont sur le canal de Briegden à Neerharen.

Le pont de Smeermaas est réellement vétuste, tandis que celui enjambant le canal de Briegden à Neerharen est un pont Bailey bien venu, posé sur les piles définitives et qui, pour peu qu'il soit entretenu normalement, pourra encore rester longtemps en service.

QUESTION :

Un commissaire demande des renseignements sur l'autoroute Anvers-Liège.

RÉPONSE :

Les travaux de la première section de l'autoroute Anvers-Liège, section allant de Wommelgem à Bouwel et dont la longueur est de 20 km environ, ont été adjugés il y a quelques mois et on peut prévoir qu'ils seront terminés pour l'hiver prochain.

Il sera procédé dans quelques mois à l'adjudication des travaux de la section suivante (Bouwel-Geel: 14 km).

L'Administration prépare actuellement les documents d'adjudication relatifs aux autres sections de cette autoroute.

QUESTION :

Un commissaire s'intéresse au pont sur l'autoroute Bruxelles-Ostende, livrant passage à la route de l'Etat Alost-Grammont.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que le pont sur l'autoroute Bruxelles-Ostende, livrant passage à la route de l'Etat Alost-Grammont, a été récemment mis en adjudication et que les travaux seront entamés sous peu.

Tout permet d'espérer que le pont et ses accès seront terminés pour octobre 1957.

QUESTION :

Un commissaire rappelle que le Ministre a déclaré récemment qu'il comptait abandonner l'idée de parfaire en autoroute la liaison Ibis Bruxelles-Boom-Anvers. Cette déclaration honore M. le Ministre car quoi qu'on fasse, la traversée de Boom ne pourra jamais être évitée.

Cependant, il est évident, et nul ne le niera, que les liaisons routières entre les deux métropoles, où le trafic augmente journellement, ne suffisent plus et vont devenir catastrophiques. Il est plus que temps qu'on prenne une décision et le commissaire se réjouit en apprenant que le Ministre songe à une nouvelle autoroute plus à l'est de Willebroek. N'est-ce pas le moment d'examiner au plus vite le projet de M. G. Labrique, qui apporte une solution logique au problème en affirmant que, moyennant 22 km d'autoroute nouvelle, en pleine région champêtre, on pourrait relier Vilvorde à Kontich en très peu de temps, avec le minimum d'argent et le maximum de facilité, puisque on rejoint à Kontich une route « bi-way » splendide de 36 mètres de largeur sur une longueur de 8 km, vers Anvers, où l'on trouve un grand pont sous le même chemin de fer que celui de Wilrijk ?

ANTWOORD :

De Minister verstrekt de volgende uitleg :

1) Het voltooiën van de nieuwe weg Zwartberg-Meeuwen door het aanbrengen van een wegdek komt voor op de begroting van het Wegenfonds 1957. De aanbesteding zal dus dit jaar plaats vinden.

2) Het ontdubbelen van de Koolmijnlaan te Waterschei en het vak met één rijbaan komt eveneens voor op de begroting 1957 van het Wegenfonds. Ook deze aanbesteding is dus voor dit jaar voorzien.

3) Op mijn departement is niets bekend omtrent een nieuwe weg van Winterslag naar Koersel. Indien het lid het aanleggen van een weg van Koersel naar Hechtel bedoelt, kan de Minister hem antwoorden, dat de kunstwerken en het grondwerk voor de nieuwe baan opgenomen werden in het werkplan van 1957.

De Minister is het niet eens met het commissielid waar hij meent, dat de brug van Smeermaas over de Zuidwillemsvaart minder dringend is dan deze over de vaart van Briegden naar Neerharen.

De brug van Smeermaas is werkelijk versleten, terwijl die over de vaart Briegden-Neerharen een goed geslaagde Bailey-constructie is op vaste pijlers, die bij normaal onderhoud nog lang kan standhouden.

VRAAG :

Een commissielid vraagt inlichtingen over de autosnelweg Antwerpen-Luik.

ANTWOORD :

Het eerste vak van de autosnelweg Antwerpen-Luik, lopende van Wommelgem tot Bouwel en ongeveer 20 km lang, werd voor enkele maanden aanbesteed en men mag voorzien, dat de werken tegen de volgende winter zullen voltooid zijn.

De aanbesteding van het volgende vak (Bouwel-Geel: 14 km), zal over enkele maanden kunnen plaats grijpen.

Er wordt verder gewerkt aan de voorbereiding van de aanbestedingsstukken der volgende vakken van deze autosnelweg.

VRAAG :

Een lid stelt belang in de brug over de autosnelweg Brussel-Oostende in de rijksweg Aalst-Geraardsbergen.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de brug over de autosnelweg Brussel-Oostende in de rijksweg Aalst-Geraardsbergen onlangs werd aanbesteed en dat de werken eerstdaags zullen aanvangen.

Naar het zich laat aanzien, zullen de brug en de opritten tegen oktober 1957 voltooid zijn.

VRAAG :

Een commissielid herinnert er aan dat de Minister onlangs verklaard heeft dat het in zijn bedoeling lag, af te zien van het plan om de weg n° 1bis Brussel-Boom-Antwerpen te verbouwen tot een autosnelweg. Die verklaring strekt de Heer Minister tot eer, want wat men ook doen moge, de traverse in Boom zal nooit kunnen worden uitgeschakeld.

Niemand zal echter durven betwisten dat de wegverbindingen tussen beide grote steden, waarop het verkeer met de dag toeneemt, ontoereikend zijn geworden en tot rampspoedige toestanden zullen leiden. Het is hoog tijd dat een beslissing wordt genomen, en het commissielid heeft dan ook met vreugde vernomen dat de Heer Minister denkt aan een nieuwe autosnelweg, ten oosten van Willebroek. Is het ogenblik niet gekomen om ten spoedigste het ontwerp onder ogen te nemen van de Heer G. Labrique, die een logische oplossing voor het probleem voorstelt : door het aanleggen van 22 km nieuwe autosnelweg, in het open veld, zou men in zeer korte tijd, met zo weinig mogelijk kosten en zonder grote moeilijkheden Vilvorde kunnen verbinden met Kontich, vanwaar een bestaande prachtige tweebaans weg van 36 m breedte en 8 km lengte naar Antwerpen voert, onder door een grote brug in dezelfde spoorweg als die welke men te Wilrijk kruist ?

Le commissaire demande si le Ministre ne croit pas qu'il y aurait une possibilité de réaliser cette autoroute pour 1958, même à une seule voie ? C'est à son avis la meilleure solution et la plus urgente à prendre car elle est de toutes, la plus importante à réaliser au plus tôt. Il pense sincèrement qu'elle doit passer avant Anvers-Liège.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que le projet de relier Bruxelles à Anvers par autoroute en créant une nouvelle section de Vilvorde à Kontich et en utilisant de Schaerbeek à Vilvorde une chaussée existante, et à partir de Kontich, l'avenue Baudouin, est irréalisable.

La voie existante à incorporer dans ce tracé est en effet constituée par des chaussées ne présentant pas les caractéristiques d'une autoroute et qu'il est impossible de transformer.

Ce sont des avenues urbaines croisées à niveau par de nombreuses rues transversales et longées de propriétés bâties avec accès direct aux chaussées. Pour ce qui est de l'avenue de Vilvorde elle est de plus empruntée par une double voie de tramways et traversée par des raccordements de chemin de fer industriels.

Enfin il ne paraît guère possible de raccorder cette route au réseau d'autoroute belge dans lequel elle devrait s'intégrer. Bien que la transformation de la route Ibis en autoroute présente certaines difficultés, celles-ci ne sont pas insurmontables. Il est notamment possible de créer à hauteur de Boom un « by-pass » sans accès direct et d'autre part aux endroits où existent des constructions riveraines, elles sont suffisamment éloignées de la route pour être desservies par des voies latérales.

QUESTION :

Un Commissaire demande si le « Westhoek » de la Belgique aussi n'a pas droit, après un demi-siècle de retard sur l'Oosthoek de la Côte, à recevoir une certaine compensation.

On parle aujourd'hui d'un embranchement nouveau de l'autoroute 10bis, vers Maldegem, pour desservir le littoral est. Ne pourrait-on tout de même prévoir un embranchement de Lophem-Oostcamp vers Furnes ?

Ne serait-ce pas justice de faire profiter un peu les plages de l'Ouest, si longtemps délaissées, des autoroutes modernes ?

RÉPONSE :

Le Ministre répond que le Fonds des Routes envisage de commencer en 1957 l'amélioration de la route existante entre Aalter et Maldegem. Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle route, bien que quelques rectifications et un contournement soient prévus.

Le plan des autoroutes futures prévoit une liaison entre Lophem et Dunkerque, mais il n'est pas encore possible de fixer une date de réalisation.

Le Ministre signale que ses services ont cependant à l'étude l'amélioration des liaisons routières existantes par l'aménagement des routes de Bruges à Torhout, de Torhout à Beerst et par la création de nouvelles liaisons : d'une part, entre la route Torhout-Bruges et la route Torhout-Ostende et, d'autre part, la construction d'une nouvelle route de Beerst à Furnes par Oostkerke.

Ce dernier projet pourrait être réalisé dans un délai assez raisonnable et pourrait convenir pendant de longues années comme liaison rapide entre le Westhoek et la région de Bruges, où se réaliserait à Loppem la liaison avec l'autoroute Bruxelles-Ostende.

QUESTION :

Revenant encore à la grande urgence qui s'impose pour effectuer les deux liaisons Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Liège, un commissaire demande comment on a pu et qui a décidé de construire cette super-route splendide qui relie aujourd'hui Breendonk à Tamise et Saint-Nicolas.

L'argent qui a servi à construire cette nouvelle route de circa 20 km de longueur et qui ne supporte aucun trafic important n'aurait-il pas dû être plutôt réservé à Bruxelles-Anvers, embouteillé chaque jour un peu plus ?

Et combien d'autres routes normales, aujourd'hui par trop malheureuses, n'auraient pu être réparées et modernisées avec le bel argent dépensé, qui se chiffre certainement par dizaines de millions, au seul profit d'une pareille liaison de luxe.

Het Commissielid vraagt of de heer Minister niet denkt dat er een mogelijkheid zou bestaan, die autosnelweg tegen 1958 aan te leggen, al ware het maar met één rijbaan ? Zijns inziens is dat de beste oplossing en is die wegverbinding de meest dringende omdat ze de meest belangrijke is. Hij is oprecht van mening dat ze de voorrang moet hebben op de verbinding Antwerpen-Luik.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat het ontwerp van een autosnelwegverbinding Brussel-Antwerpen, door het aanleggen van een nieuw vak tussen Vilvoorde en Kontich, en door gebruik te maken, tussen Schaerbeek en Vilvoorde, van een bestaande weg, en voorbij Kontich, van de Boudewijnlaan, onuitvoerbaar is.

De in dit tracé op te nemen weg bestaat immers uit rijbanen die niet voldoen aan de voor een autosnelweg vastgestelde normen en die onmogelijk kunnen worden aangepast.

Het zijn stadslanen die door tal van dwarsstraten gelijkvloers worden gekruist en lopen tussen bebouwde eigendommen die rechtstreeks op de rijbanen uitkomen. Wat de Vilvoordelaan betreft, daarin ligt een dubbel tramspoor en ze wordt gekruist door industriële spooransluitingen.

Ten slotte schijnt het niet mogelijk, die weg te verbinden met het Belgisch autosnelwegennet, waarvan hij een integrerend deel zou moeten zijn. Hoewel de verbouwing van de weg Ibis tot autosnelweg met zekere moeilijkheden zou gepaard gaan, kunnen deze laatste toch worden overwonnen. Het is namelijk mogelijk ter hoogte van Boom een niet rechtstreeks toegankelijke « by-pass » aan te leggen en anderdeels zijn de bestaande gebouwen ver genoeg van de weg verwijderd, om aldaar zijwegen te kunnen aanleggen.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt of de Westhoek, die gedurende een halve eeuw achtergesteld is geworden ten opzichte van de Oosthoek der Kust, geen recht heeft op een zekere compensatie.

Er wordt thans gesproken van een nieuwe vertakking van de autosnelweg n° 10bis, in de richting van Maldegem, ten behoeve van het oostelijk gedeelte der Kust. Zou men dan toch geen vertakking Loppem-Oostkamp-Veurne in overweging kunnen nemen ?

Ware het niet rechtvaardig het westelijk kustgedeelte, dat zo lang van een moderne autosnelweg verstoken is gebleven ook een weinig te laten profiteren ?

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat het Wegenfonds in 1957 een aanvang denkt te maken met de tussen Aalter en Maldegem bestaande weg. Het gaat dus niet om een nieuwe weg, hoewel enkele rechtstrekkingen en een omleiding voorzien zijn.

Het plan van de toekomstige autosnelwegen voorziet een verbinding tussen Loppem en Duinkerken, maar het is nog niet mogelijk een datum voor de verwezenlijking er van te bepalen.

De Minister wijst er op dat zijn diensten nochtans een studie maken voor de verbetering van de bestaande wegverbindingen door het moderniseren van de wegen Brugge-Torhout en Torhout-Beerst en door het aanleggen van nieuwe verbindingen, eensdeels tussen de weg Torhout-Brugge en de weg Torhout-Ostende, en anderdeels door het aanleggen van een nieuwe weg van Beerst naar Veurne over Oostkerke.

Dit laatste ontwerp zou binnen een vrij redelijke termijn kunnen worden verwezenlijkt en zou gedurende lange jaren kunnen dienen als snelverbindingsweg tussen de Westhoek en het Brugse, waar hij te Loppem bij de autosnelweg Brussel-Ostende zou aansluiten.

VRAAG :

Een commissielid komt nogmaals terug op de noodzakelijkheid van een dringende uitvoering der twee verbindingen Brussel-Antwerpen en Brussel-Luik, en vraagt in dat verband hoe men op het idee is kunnen komen van en wie de beslissing heeft genomen tot de bouw van die prachtige superweg die Breendonk thans verbindt met Temse en Sint-Niklaas.

Had het geld dat besteed werd aan de aanleg van die nieuwe weg die circa 20 km lang is en die hoegenaamd geen verkeer van enige betekenis draagt, niet eer bestemd moeten worden voor de weg Brussel-Antwerpen, waarop het verkeer met de dag moeilijker wordt ?

En hoeveel andere normale wegen, die thans in al te slechte staat verkeren, hadden niet kunnen worden hersteld en gemoderniseerd met dat mooie geld, want men mag gerust aannemen dat de uitgave voor die luxe-verbinding tientallen miljoenen bedraagt.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que la route nouvelle Breendonk-St-Nicolas, met en liaison la ville de St-Nicolas et la réserve de main-d'œuvre du pays de Waas avec la région industrielle Malines-Bruxelles. La nécessité de cette route qui est suffisamment démontrée par le trafic qu'elle supporte et qui se situe actuellement à quelques 2.000 véhicules par jour, alors que des milliers de km de routes de l'Etat connaissent un trafic qui n'atteint pas 500 véhicules.

Cette liaison comprend une chaussée de 7 m et une seule piste cyclable, avec possibilité de construction d'une deuxième chaussée; elle ne présente rien de luxueux.

Je persiste à croire que les sommes investies dans la route de Breendonk à St Nicolas, qui se montent à environ un tiers du coût d'une autoroute de même longueur, l'ont été à bon escient.

QUESTION :

Un commissaire fait remarquer que la situation actuelle de la circulation, si elle persiste, créera certainement de graves accidents en 1958, lorsque des centaines de milliers de véhicules visiteront l'exposition et la Belgique.

Le code de roulage présente quelques réglementations boiteuses qui exigent une modification de la législation du roulage, notamment :

1. — *Les priorités de passage dans les agglomérations.*

Ne semble-t-il pas logique qu'on applique chez nous la même réglementation que celle en usage chez tous nos voisins, d'où nous viendront les touristes indiscutablement les plus nombreux et où, la priorité unique de droite est en usage? Pourquoi vouloir les forcer à modifier leurs réflexes, et ne pas adopter chez nous les mêmes priorités que celles en usage dans tout l'Ouest de l'Europe?

2. — *Les vitesses.*

Ne serait-il pas sage de mettre un frein aux fantaisies de nombreux chauffeurs qui exagèrent un peu trop sur nos routes, sur lesquelles on permet aujourd'hui à n'importe qui, n'importe quoi, sans le moindre contrôle ni le moindre souci pour la sécurité de leur prochain.

N'est-il pas suffisant vraiment, pour tout le monde, de pouvoir rouler confortablement à une moyenne de 100 km heure sur nos autostrades...? Et n'est-il pas sage et charitable, pour tous les riverains des grandes routes, de limiter la vitesse à 80/90 km heure sur nos routes bordées d'habitations?

3. — *Les dépassements.*

Ceux-ci sont toujours causes d'accidents graves, dus 9 fois sur 10, aux brusques coups de volant sur la gauche. Dès lors, pourquoi n'inverserait-on pas la responsabilité en l'endossant au conducteur dépassé, pour le forcer à maintenir la même direction de roulage? C'est à lui et à lui seul qu'il appartient de s'assurer qu'il ne gêne personne en déplaçant son véhicule vers la gauche. N'applique-t-on pas ce même principe, lorsqu'un conducteur démarre d'un trottoir?

RÉPONSE :

Le Ministre répond que cette question concerne des modifications à apporter au Code de la Route.

Le Code de la Route étant du ressort du Ministère des Communications, c'est au Ministre des Communications qu'il convient d'adresser la demande d'information.

QUESTION :

Un commissaire demande si le Ministre ne pense pas que l'auto-route en cours de construction Anvers-Liège pourrait être reportée à plus tard, au profit non seulement de Bruxelles-Anvers, mais aussi et surtout de Bruxelles-Liège?

Anvers-Herentals est adjugé. C'est parfait. Anvers avait besoin d'une grand-route directe vers la Campine. Mais ne pourrait-on stopper la continuation de cette liaison par le nord Herentals-Liège, en réalisant immédiatement, en fait, Anvers-Liège par le sud, en construisant notamment ces nouvelles liaisons Anvers-Bruxelles et Bruxelles-Liège raccordées entre elles par Melsboek?

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de nieuwe weg Breendonk-St-Niklaas de stad St-Niklaas alsmede de reserve aan arbeidskrachten van het Land van Waas in verbinding stelt met de nijverheidsstreek Mechelen-Brussel. De noodzakelijkheid van die weg is voldoende bewezen door het daarop heersend verkeer, dat thans zowat 2.000 voertuigen per dag bedraagt, terwijl duizenden kilometer Rijkswegen een verkeer van nog geen 500 voertuigen dragen.

De verbindingsweg omvat een 7 m brede rijbaan en een enkel rijwiel-pad, met de mogelijkheid een tweede rijbaan aan te leggen; hij is hoegenaamd niet luxueus.

Ik blijf de mening toegedaan dat de in de weg Breendonk-Sint-Niklaas geïnvesteerde sommen, die ongeveer een derde bedragen van de uitgave voor een autosnelweg van dezelfde lengte, oordeelkundig werden besteed.

VRAAG :

Een commissielid merkt op dat, zo de huidige verkeerssituatie blijft voortduren, zonder twijfel zware verkeersongevallen zullen gebeuren in 1958, wanneer honderdduizenden auto's België en de Tentoonstelling zullen bezoeken.

Het verkeersreglement bevat enkele gebrekkige voorschriften, die dringend noodzakelijk moeten worden gewijzigd, te weten :

1. — *De verkeersvoorrang in de bebouwde kommen.*

Ware het niet logisch dat bij ons dezelfde regelen zouden worden toegepast als bij onze naburen, vanwaar wij ontegensprekelijk het grootste aantal toeristen mogen verwachten en waar de voorrang van rechts de algemene regel is? Waarom hen willen dwingen tot het wijzigen van hun reflexen, en hier niet dezelfde voorrangsregelen invoeren als die welke in geheel West-Europa worden gevolgd?

2. — *De snelheid.*

Ware het geen wijze maatregel, een rem te zetten op de grillen van talrijke chauffeurs, die het wat al te bont maken op onze wegen, waarop thans gelijk wie en gelijk wat wordt toegelaten, zonder het minste toezicht en zonder zich in het minst te bekommeren om de veiligheid van de anderen.

Is het dan werkelijk voor iedereen niet voldoende, op onze autosnelwegen tegen een comfortabel gemiddelde van 100 km per uur te kunnen rijden? En zou het geen blijk van wijsheid en naastenliefde zijn, voor de veiligheid van hen die langs de grote wegen wonen, de snelheid tot 80/90 km per uur te beperken op de wegen in de bebouwde kommen?

3. — *Het inhalen.*

Het inhalen is altijd oorzaak van zware ongevallen, in 9 gevallen op 10 ten gevolge van het plotse uitwijken naar links. Zou men er derhalve niet goed aan doen, de verantwoordelijkheid om te keren en ze te doen vallen op de gepasseerde bestuurder, om deze te dwingen dezelfde rijrichting te houden? Hij alleen behoort er zich van te vergewissen of hij niemand hindert wanneer hij met zijn voertuig naar links uitwijkt. Wordt dezelfde regel niet toegepast wanneer een bestuurder vertrekt van tegen het voetpad?

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de vraag betrekking heeft op wijzigingen die in het Verkeersreglement dienen aangebracht.

Daar het Verkeersreglement onder het Ministerie van Verkeerswezen ressorteert, moet de vraag om inlichtingen aan de Minister van Verkeerswezen worden gericht.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt of de Minister niet van oordeel is dat de in aanbouw zijnde autosnelweg Antwerpen-Luik tot later zou kunnen worden uitgesteld, en dat de voorrang zou moeten worden gegeven niet alleen aan Brussel-Antwerpen, maar ook en vooral aan Brussel-Luik?

Het vak Antwerpen-Herentals is aanbesteed. Dat is best zo, want Antwerpen had behoefte aan een directe verbinding met de Kempen. Maar zou men niet beter doen, voorlopig af te zien van de noordelijke verbinding Herentals-Luik, en eerst de zuidelijke verbinding Antwerpen-Luik verwezenlijken, namelijk door het aanleggen van de nieuwe verbindingen Antwerpen-Brussel en Brussel-Luik, die via Melsbroek met elkaar zouden worden verbonden?

Tout cela avec le même argent que celui nécessaire aujourd'hui pour une liaison moins urgente. Ainsi on réaliserait le vœu de tout le « vrai » bassin industriel de Liège qui aura le plus grand mal d'atteindre l'autoroute du nord.

En agissant ainsi tout le monde y trouverait son compte et au moins, alors, la Belgique pourrait s'enorgueillir à posséder un réseau d'autoroutes des plus utiles pour tous et qui, au moins et sans aucun doute, provoquerait une détente réelle et efficace sur tout le réseau belge pour le plus grand profit de la sécurité générale.

Anvers et Liège réunis par le sud, à une distance quasi égale que par le nord, reliés tous deux directement à la capitale et à l'aérodrome national de Melsbroek.

Ne serait-ce pas vraiment plus utile que le programme en cours ?

Il n'est pas trop tard pour en décider !

RÉPONSE :

Les divers tracés possibles d'autoroute pour relier Anvers à Liège ont été étudiés avec beaucoup d'attention par tous les services compétents et le Conseil des Ponts et Chaussées, après un examen approfondi des diverses solutions, s'est prononcé à l'unanimité en faveur du tracé passant aux abords d'Hérentals et de Hasselt dont la première section, d'une longueur de 20 kilomètres, est actuellement en construction.

L'abandon du tracé sensiblement parallèle au canal Albert suggéré par le Commissaire serait d'ailleurs funeste pour le développement économique de la Campine et du Limbourg qui manquent actuellement de bonnes liaisons routières, tant avec la Métropole qu'avec le bassin de Liège.

Le Ministre rappelle encore que les délégués des milieux économiques des provinces d'Anvers, de Liège, ainsi que du Limbourg ont tous préconisé l'adoption du tracé Nord.

Il croit dès lors que le tracé de l'autoroute en cours de construction, qui avait d'ailleurs déjà été retenu par ses honorables prédécesseurs, est celui qui répond le mieux aux intérêts du pays.

QUESTION :

Un membre signale qu'on a insisté à plusieurs reprises auprès du Ministre pour que la priorité soit accordée à la modernisation des sections Geluwe-Ypres et Ypres-Oostvleteren des routes de l'Etat n° 9 et 65 qui sont d'une importance vitale pour l'arrondissement d'Ypres.

Ces instances répétées trouvent leur justification dans l'état lamentable de ces sections de routes, et dans les dangers qui en découlent.

La section Geluwe-Ypres n'a que 14 km de longueur. Les travaux devaient être entamés à la fin de 1956. Or, à la fin de février 1957, nous apprenons que leur adjudication n'est pas encore prête à être réalisée.

Ces faits constituent une déception pour l'arrondissement dont les deux sections de routes sont les axes de communication principaux.

L'existence d'un bon réseau routier est la condition primordiale de la renaissance économique de cet arrondissement, que les autorités supérieures ont décidé d'encourager, il y a un peu plus d'un an.

Aussi importe-t-il de savoir :

- si l'on peut espérer que l'adjudication aura lieu en mars;
- si les deux sections de routes considérées pourront encore être modernisées avant la fin de 1957;
- s'il est exact que les services compétents ont prévu un revêtement asphaltique.

Nous avons acquis, dans notre pays, une expérience suffisante de cette sorte de revêtements pour savoir que leur application se traduit par un échec. La route Elverdinge-Woesten-Oostvleteren en est un exemple éloquent.

Toutes les routes reliant les grands centres ont été pourvues d'un revêtement en béton. Il n'est pas admissible que l'arrondissement d'Ypres doive se contenter de revêtements asphaltiques.

Je rappellerai pour terminer que lorsqu'ils ont visité l'arrondissement, en 1955, Monsieur le Premier Ministre et Monsieur le Ministre des Travaux publics ont admis sans réserve que l'équipement de la région en routes modernes constitue une condition essentielle de sa renaissance économique. Monsieur le Premier Ministre avait d'ailleurs formellement promis que ces travaux seraient effectués par priorité.

RÉPONSE :

Le Ministre signale que le budget du Fonds des Routes prévoit pour 1957, l'exécution d'importants travaux sur les routes de l'Etat n° 9 Menin-Ypres et n° 65 Ypres-Furnes.

Dat alles met hetzelfde geld dat nu nodig is voor het aanleggen van een minder dringende verblinding. Aldus zou worden tegemoet gekomen aan de wens van gans het « ware » industriegebied van Luik, dat de grootste moeite zal hebben om de noordelijke autosnelweg te bereiken.

Iedereen zou bij die oplossing baat vinden, en België zou dan ten minste kunnen bogen op het bezit van een autosnelwegennet dat van het grootste nut is voor een ieder en dat zonder twijfel een werkelijke en doeltreffende ontlasting op geheel het Belgisch wegennet zou teweegbrengen, zeer ten voordele van de algemene veiligheid.

Antwerpen en Luik zouden verbonden zijn langs het zuiden, over nagenoeg dezelfde afstand als langs het noorden, en zouden allebei rechtstreeks aangesloten zijn bij de hoofdstad en de nationale luchthaven van Melsbroek.

Zou dat werkelijk niet van groter nut zijn dan het thans in uitvoering zijnde programma

Het is niet te laat om in die zin een beslissing te nemen !

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de verschillende mogelijke tracés van een autosnelweg om Antwerpen met Luik te verbinden, door al de bevoegde diensten met veel aandacht werden bestudeerd, en dat, na een grondig onderzoek van de diverse oplossingen, de Raad van Bruggen en Wegen zich eenparig heeft uitgesproken ten gunste van het tracé dat dicht bij Hérentals en Hasselt loopt en waarvan het eerste vak, dat 40 km lang is, thans wordt uitgevoerd.

Afzien van het tracé dat nagenoeg evenwijdig loopt met het Albertkanaal, zoals door het Commissielid wordt voorgesteld, zou overigens noodlottige gevolgen hebben voor de economische ontwikkeling van de Kempen en van Limburg, die thans gebrek hebben aan goede verbindingswegen en met de Metropool en met het industriegebied van Luik.

De Minister herinnert er verder aan dat de afgevaardigde van de economische kringen van de provincies Antwerpen, Luik en ook Limburg alle voorstander waren van het noordelijk tracé.

Hij meent dan ook dat het tracé van de autosnelweg die thans wordt uitgevoerd, en dat ook door zijn voorgangers werd aangenomen, het tracé is dat best aan het landsbelang beantwoordt.

VRAAG :

Een lid wijst erop dat herhaaldelijk bij de heer Minister aangedrongen werd op prioriteit voor de modernisering van de wegvakken Geluwe-Ieper en Ieper-Oostvleteren van rijksweg n° 9 en rijksweg n° 65, die van levensbelang zijn voor het arrondissement Ieper.

Zo steeds met klem is aangedrongen geworden, dan is dat om reden van hun uiterste erbarmelijke en gevaarlijke toestand.

Het vak Geluwe-Ieper is slechts 14 km lang. Aan de werken zou einde 1956 begonnen worden. Thans, einde februari 1957, vernemen wij dat de aanbesteding ervan nog niet klaar is.

Deze feiten zijn een ontgoocheling voor het arrondissement, waarvan de twee voornoemde wegvakken de verkeersaders zijn.

Voor de economische heropbloei van dit arrondissement, waartoe de hogere overheid iets meer dan een jaar geleden besloot, is een goed wegennet de eerste vereiste.

Daarom is het van belang te weten :

- of de aanbesteding in maart mag verwacht worden;
- of de twee voornoemde wegvakken nog vóór einde 1957 zullen gemoderniseerd zijn;
- of het waar is dat de bevoegde diensten asfaltbedekking voorzien.

In verband met deze soort wegbedekking heeft ons land een voldoende ondervinding opgedaan om te weten dat ze een mislukking is geweest. de weg Elverdinge-Woesten-Oostvleteren is er een sprekend bewijs van.

Alle wegen die grote centra verbinden kregen een betonnen wegdek. Het gaat dan niet op het arrondissement Ieper met asfaltwegen te troosten.

Tot slot dient erop gewezen dat de heer Eerste-Minister en de heer Minister van Openbare Werken ter gelegenheid van hun bezoek aan het arrondissement in 1955 er volledig mede akkoord gingen dat ten bate van de economische heropleving van de streek moderne wegen een noodzakelijkheid waren. De heer Eerste-Minister gaf bovendien de stellige belofte dat dit zou gebeuren met prioriteit.

ANTWOORD :

De Minister wijst erop, dat belangrijke werken op de rijkswegen n° 9 Menen-Ieper en n° 65 Ieper-Veurne voorzien zijn op de begroting 1957 van het Wegenfonds.

Il pourra être procédé au cours des prochains mois, à l'adjudication des travaux de modernisation en question. Les travaux seront donc certainement entamés cette année.

Il n'est prévu de revêtement asphaltique que pour la section Geluwe-Ypres, de façon à pouvoir mettre à profit la fondation existante.

Le revêtement de surface actuel de la section Elverdinge-Woesten et Westvleteren ne peut être comparé à un revêtement en béton asphaltique. Il consiste en un tapis de « Wetsand » qui n'a été posé que pour prolonger de quelques années et à peu de frais, l'existence du revêtement actuel.

Le béton asphaltique constitue un excellent revêtement, rugueux, résistant à l'usure et tout aussi indéformable que le béton de ciment, pour autant que la fondation soit suffisamment stable.

QUESTION :

Il serait intéressant de connaître le nombre de véhicules qui, en moyenne, empruntent journellement les routes suivantes :

Bruxelles-Anvers, route n° 1 et n° 1bis.
Bruxelles-Gand, route n° 10 et n° 10bis.
Gand-Bruges, route n° 10 et n° 10bis.
Bruxelles-Louvain, route n° 2 et n° 3.
Louvain-Liège, route n° 3.
Bruxelles-Namur.
Bruxelles-Charleroi.
Bruxelles-Mons.
Bruxelles-Ninove.
Liège-Hasselt,

ainsi que le nombre de véhicules qu'on prévoit journellement sur la nouvelle route Baudouin :

Anvers-Herentals.
Anvers-Liège.
Anvers-Ruhr direct (par Cologne).
Hasselt-Liège.

Il ne s'agit pas de la liaison avec Cologne, qui sera assurée par l'autoroute Liège-Cologne.

Tous ces chiffres seraient intéressants à connaître, même approximativement, car ils pourront prouver aisément le bien-fondé de la thèse, adoptée par M. le Ministre, thèse qui peut se résumer ainsi :

En fait, l'argent semble devoir devenir chaque jour un peu plus rare, et de ce fait, nous pensons qu'il faut l'utiliser au mieux, en songeant, avec une volonté inébranlable à l'utiliser aux fins les plus urgentes c'est-à-dire les plus nécessaires, *au plus grand profit d'une circulation rationnelle et de la sécurité de tous les usagers, sans exception.*

RÉPONSE :

Le Ministre donne les renseignements demandés en ce qui concerne le trafic moyen journalier de 1955 des routes suivantes :

Route	N°	Trafic moyen
Bruxelles-Anvers	1	8.065
...	1bis	12.125
Bruxelles-Gand	10	9.790
...	10bis	5.500
Gand-Bruges... ..	10	4.155
...	10bis	5.530
Bruxelles-Louvain	2	10.590
Louvain-Liège	3	7.260
Bruxelles-Namur	4	6.615
Bruxelles-Charleroi	5	7.620
Bruxelles-Mons	7	6.490
Bruxelles-Ninove	9	3.330
Liège-Hasselt	15	2.430

Il y a lieu de noter qu'en 1955 sur la section Bruxelles-Gand, seul le tronçon Gand-Wetteren de la route 10bis était ouvert à la circulation.

On peut estimer, d'autre part, que l'augmentation du trafic atteint annuellement 10 à 12 %.

En ce qui concerne l'autoroute Roi Baudouin, on peut affirmer que lors de la mise en service de cette nouvelle liaison, le trafic dépassera 4.500 véhicules entre Anvers et Liège et 3.000 entre Liège et la frontière allemande.

De aanbesteding van genoemde moderniseringswerken zal in de loop van de volgende maanden kunnen plaatsgrijpen. De werken zullen dus zeker dit jaar aanvangen.

Alleen voor Geluwe-leper wordt een wegdek in asfaltbeton voorzien, om de bestaande fundering te kunnen benutten.

Het past niet, het huidige wegooppervlak van Elverdinge-Woesten en Westvleteren te vergelijken met asfaltbeton. De huidige verharding is een tapijt in « Wetsand » dat slechts aangebracht werd om op goedkope wijze het leven van het huidige wegdek met enige jaren te verlengen.

Asfaltbeton is een uitstekende wegverharding, stroef en weerstand biedend aan sleet en evenzeer onvervormbaar als cementbeton indien de fundering voldoende sterk aangelegd is.

VRAAG :

Het ware interessant het gemiddeld aantal voertuigen te kennen die dagelijks de volgende wegen berijden :

Brussel-Antwerpen, weg n° 1 en weg n° 1bis.
Brussel-Gent, weg n° 10 en weg n° 10bis.
Gent-Brugge, weg n° 10 en weg n° 10bis.
Brussel-Leuven, weg n° 2 en weg n° 3.
Leuven-Luik.
Brussel-Namen.
Brussel-Charleroi.
Brussel-Bergen.
Brussel-Ninove.
Luik-Hasselt,

alsmede het aantal voertuigen waaraan men zich dagelijks mag verwachten op de nieuwe Koning Boudewijnweg :

Antwerpen-Herentals.
Antwerpen-Luik.
Antwerpen-Ruhr direct (over Keulen).
Hasselt-Luik.

Het gaat hier niet om de verbinding met Keulen, waarin door de autosnelweg Luik-Keulen zal worden voorzien.

Het ware interessant al die cijfers, ware het dan maar bij benadering te kennen, daar ze gemakkelijk de gegrondheid zullen kunnen bewijzen van de door de heer Minister aangenomen stelling die als volgt kan worden samengevat :

In feite schijnt het geld elke dag een weinig schaarser te worden en derhalve menen wij dat wij het op de beste wijze moeten besteden, daarbij met onwrikbare wil de meest dringende, d.i. de hoogstnodige doeleinden nastrevend, *in het grootste belang van een rationeel verkeer en de veiligheid van al de weggebruikers.*

ANTWOORD :

De Minister verstrekt de gevraagde inlichtingen wat betreft het gemiddeld dagelijks verkeer in 1955 op de volgende wegen :

Weg	N°	Gemiddeld verkeer
Brussel-Antwerpen	1	8.065
...	1bis	12.125
Brussel-Gent	10	9.790
...	10bis	5.500
Gent-Brugge... ..	10	4.155
...	10bis	5.530
Brussel-Leuven	2	10.590
Leuven-Luik	3	7.260
Brussel-Namen	4	6.615
Brussel-Charleroi	5	7.620
Brussel-Bergen	7	6.490
Brussel-Ninove	9	3.330
Luik-Hasselt	15	2.430

Er dient opgemerkt dat wat het weggedeelte Brussel-Gent betreft in 1955 alleen het vak Gent-Wetteren van de weg n° 10bis voor het verkeer was opgesteld.

Anderdeels mag de jaarlijkse aangroei van het verkeer op 10 tot 12 % geschat worden.

Wat de autosnelweg Koning Boudewijn betreft, mag worden bevestigd dat het verkeer bij het in dienst stellen van die nieuwe verbindingsweg 4.500 voertuigen tussen Antwerpen en Luik en 3.000 tussen Luik en de Duitse grens zal overschrijden.

On ne peut, à l'heure actuelle, déterminer avec précision l'intensité du trafic qui passera sur les différents tronçons de l'autoroute, ce trafic étant appelé à croître en fonction de l'essor économique des régions traversées.

QUESTION :

Un commissaire demande s'il n'y a pas moyen de creuser un tunnel à la gare de Denderleeuw. Il pose la même question pour la gare de Zottegem.

RÉPONSE :

Le Ministre répond qu'il fera examiner ces questions par ses services.

Thans kan de drukte van het verkeer op de verschillende vakken van de autosnelweg nog niet met juistheid worden bepaald, daar dat verkeer zal verhogen in verhouding tot de economische opbloei van de gewesten waardoor de weg loopt.

VRAAG :

Een lid vraagt of het niet mogelijk is een tunnel te graven onder het station van Denderleeuw. Hij stelt dezelfde vraag voor het station van Zottegem.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat hij die gevallen zal laten onderzoeken.

ANNEXE I.

III. — Avis donné par la Commission de la Reconstruction à la Commission des Travaux Publics au sujet des crédits afférents aux dommages aux biens, figurant au budget des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1957.

AVIS REDIGÉ PAR
M. NAMECHE.

MESDAMES, MESSIEURS.

Exposé du Ministre.

Le Ministre a fait un exposé général sur la situation actuelle de l'indemnisation des dommages de guerre et sur les perspectives d'avenir.

Cet exposé, extrêmement intéressant, peut se résumer de la manière suivante :

Au cours de l'année 1956, l'activité de l'Administration de la Reconstruction, chargée de l'indemnisation des dommages de guerre aux biens privés, a été particulièrement satisfaisante.

Les quelque 820.000 demandes d'intervention déposées par les sinistrés correspondent à plus de 860.000 dossiers-patrimoines à traiter.

Le Ministre rappelle qu'au début de 1955, il a invité l'Administration de la Reconstruction à établir un rythme de production permettant la liquidation de tous les dossiers en première instance dans un délai ne dépassant pas cinq ans, soit pour fin décembre 1959.

Un tel plan nécessitait une production annuelle d'au moins 100.000 décisions, ce qui représentait une augmentation très sensible par rapport à la production moyenne des années antérieures à 1955.

Les résultats obtenus en 1955 et 1956 sont convaincants.

En 1955, 103.000 décisions définitives, se rapportant à des dossiers non examinés antérieurement, ont été notifiées.

Ce total comprenait :

86.250 décisions ordinaires;
16.750 décisions de déboutés (dommages déclarés de moins de 2.000 francs en valeur 1939).

En 1956, la production suivante a été assurée :

88.081 décisions ordinaires;
15.463 décisions de déboutés; total : 103.544.

En ce qui concerne l'état d'avancement global de l'indemnisation, la situation était la suivante au 1^{er} janvier 1957.

525.201 décisions d'indemnisation définitive avaient été rendues.

L'intervention financière de l'Etat, allouée pour les décisions d'indemnisation définitive (sans tenir compte des revisions et des avances) s'élevait à :

27.073.208.466 francs pour les indemnités et
16.194.600.410 francs pour les possibilités de crédits.

BIJLAGE I.

III. — Advies door de Commissie voor de Wederopbouw verstrekt aan de Commissie voor de Openbare Werken, betreffende de kredieten schade aan goederen die voorkomen in de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1957.

ADVIES UITGEBRACHT DOOR
DE HEER NAMECHE.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Uiteenzetting van de Minister.

De Minister geeft een algemene uiteenzetting over de huidige toestand op het gebied der vergoeding van de oorlogsschade en over de vooruitzichten voor de toekomst.

Deze uiterst interessante uiteenzetting kan als volgt worden samengevat :

Tijdens het jaar 1956 was de bedrijvigheid van het Bestuur van Wederopbouw, dat belast is met de vergoeding van de oorlogsschade aan private goederen, bijzonder bevredigend.

De circa 820.000 door de getroffen personen ingediende aanvragen om vergoeding betekenen meer dan 860.000 te behandelen vermogensdossiers.

De Minister brengt in herinnering dat hij het Bestuur van Wederopbouw begin 1955 heeft verzocht het tempo van het werk zo te regelen dat al de dossiers in eerste aanleg binnen een tijdsbestek van ten hoogste vijf jaar, dus tegen einde december 1959, kunnen afgehandeld zijn.

Om dergelijk plan uit te voeren, was het nodig jaarlijks een productie van ten minste 100.000 beslissingen te leveren, hetgeen heel wat meer is dan de gemiddelde productie in de jaren vóór 1955.

De in 1955 en 1956 bereikte resultaten spreken een overtuigende taal.

In 1955 werden 103.000 definitieve beslissingen genotificeerd, betreffende dossiers, die tevoren niet waren onderzocht.

Op dat totaal waren er :

86.250 gewone beslissingen;
16.750 afwijzende beslissingen (schade ten belope van minder dan 2.000 frank volgens waarde 1939).

In 1956 werden volgende resultaten bereikt :

88.081 gewone beslissingen;
15.463 afwijzende beslissingen; samen : 103.544.

Globaal gezien stond men op 1 januari 1957 voor de volgende toestand op het stuk van vergoeding :

525.201 beslissingen tot definitieve vergoeding waren gewezen.

De financiële bijdrage van de Staat, voor de beslissingen tot definitieve vergoeding verleend (zonder inachtneming van de herzieningen en de voorschotten), bedroeg :

27.073.208.466 frank voor de vergoedingen en
16.194.600.410 frank voor de kredietmogelijkheden.

Les résultats obtenus sont d'autant plus remarquables qu'une diminution de 10 % a été enregistrée dans les effectifs des directions provinciales pendant le second semestre de 1955 et pendant le premier semestre de 1956.

Il manque actuellement au cadre de l'Administration de la Reconstruction plus de 300 agents, sur un effectif total de 2.300 environ.

Les Directions Provinciales enregistrent, à elles seules, un déficit de 170 agents sur 1.612.

Il faut aussi noter que le cadre actuellement en vigueur est toujours celui qui a été prévu pour 1951, c'est-à-dire à une époque où la production des Directions Provinciales, en indemnisation définitive et en avances, se situait aux environs de 43.000 décisions.

Il faut aussi souligner que l'effort accompli par l'Administration pour arriver à fournir un travail quantitatif correspondant aux prévisions du plan, s'est doublé d'un réel souci de ne pas amoindrir la qualité du travail fourni.

Pour s'en rendre compte, il suffit de signaler qu'il n'y a que 2,19 % de recours en appel de la part des sinistrés et 0,71 % d'appels interjetés par l'Administration Centrale agissant au nom du Ministre, soit, au total, moins de 3 % de décisions contestées devant les juridictions supérieures.

L'effort en 1956 a donc été très grand.

Prévisions de liquidation.

Après ces généralités, le Ministre donne des précisions concernant la réalisation du plan de cinq ans, dont il reste à peu près trois ans à courir.

Un *comptage général* a été fait au début de février 1957 dans toutes les directions provinciales. Ce comptage a permis pour la première fois une étude approfondie de la situation et des perspectives d'avenir.

On a donc maintenant l'idée la plus exacte possible du travail restant à accomplir et on peut envisager la solution des difficultés qui restent à surmonter.

Cette étude a fait surgir certaines questions qui ne sont pas toujours faciles à résoudre.

Les résultats de cette étude sur le plan national sont les suivants :

1. — Au 1^{er} février 1957, au point de vue des dossiers, c'est-à-dire au point de vue des demandes d'intervention introduites régulièrement et non encore examinées en indemnisation définitive, il reste : 220.781 dossiers.

Dans ce nombre, il faut compter environ 12.000 dossiers qui donneront lieu à un *débouté* (valeur déclarée moindre que 2.000 francs).

En plus de ces 220.781 dossiers, il y a actuellement à l'examen 86.391 dossiers. Ce qui fait, au total, 307.172 dossiers dont l'examen n'est pas achevé.

On peut évaluer à 2/5 le travail d'examen effectué jusqu'à présent pour les 86.391 dossiers en cours, ce qui donne, comme travail restant à accomplir : 3/5 de 86.391, dont 51.832 dossiers.

2. — Une deuxième considération importante est à relever :

Un dossier n'équivaut pas à une décision, à cause de la nécessité des scissions et des fusions, fondées sur la notion de patrimoine, c'est-à-dire de propriété au jour du sinistre.

Jusqu'à présent, depuis le début de l'indemnisation, on obtient, pour le Royaume, une moyenne de 1,06 décision pour un dossier introduit.

De bekomen uitslagen zijn des te merkwaardiger doordat een vermindering van 10 % werd geboekt inzake het personeelseffectief der provinciale directies tijdens het tweede halfjaar 1955 en tijdens het eerste halfjaar 1956.

Er ontbreken thans in het kader van het Bestuur van Wederopbouw meer dan 300 personeelsleden op een gezamenlijk effectief van circa 2.300.

De provinciale directies hebben, van hun kant alleen, een tekort van 170 bedienden op 1.612.

Eveneens weze opgemerkt dat het thans geldend kader nog steeds hetzelfde is als voorzien voor 1951, 't is te zeggen toen de productie van de provinciale directies, wat de definitieve vergoedingen en voorschotten betreft, ongeveer 43.000 beslissingen bedroeg.

Ook moet worden onderlijnd dat de inspanning die door het Bestuur geleverd werd om een kwantitatieve arbeid in overeenstemming met de vooruitzichten van het plan te leveren, gepaard ging met een werkelijke bezorgdheid om de waarde van het gepresteerde werk niet te vermindere.

Om zich daarvan rekenschap te geven volstaat het erop te wijzen dat slechts 2,19 % gevallen van beroep vanwege de geteisterden en 0,71 % gevallen van beroep, ingesteld door het Hoofdbestuur, handelend namens de Minister, zegge samen minder dan 3 % van de beslissingen, voor de hogere rechtsmachten gebracht werden.

De inspanning is dus in 1956 zeer groot geweest.

Vooruitzichten inzake afhandeling.

Na deze algemeenheden verstrekt de Minister nadere bijzonderheden over de uitvoering van het vijf-jarenplan, waarvan nog ongeveer drie jaren te lopen vallen.

Begin februari 1957 werd in alle provinciale directies tot een *algemene telling* overgegaan. Zo kon men voor de eerste maal de toestand en de vooruitzichten grondig onderzoeken.

Men heeft dus nu een zo nauwkeurig mogelijk beeld van het nog te verrichten werk, en men kan nagaan hoe de nog overblijvende moeilijkheden kunnen worden opgelost.

Bij deze studie zijn bepaalde vraagstukken gerezen, waarvan de oplossing niet altijd voor de hand ligt.

Zij heeft, in nationaal verband, tot de volgende resultaten geleid :

1. — Op 1 februari 1957 bleven er ten aanzien van de dossiers, d.w.z. ten aanzien van de regelmatig ingediende aanvragen tot tegemoetkoming die nog niet tot definitieve vergoeding werden onderzocht, 220.781 dossiers over.

Tot dit aantal behoren ongeveer 12.000 dossiers die zullen worden afgewezen (aangegeven waarde minder dan 2.000 frank).

Buiten die 220.781 dossiers zijn er thans nog 86.391 in behandeling. Dit maakt in totaal 307.172 dossiers die niet afgehandeld zijn.

Op de 86.391 dossiers in behandeling kan men de reeds behandelde schatten op 2/5, zodat er nog te behandelen valt : 3/5 van 86.391, zegge 51.832 dossiers.

2. — Een tweede belangrijke opmerking is de volgende :

Een dossier betekent niet altijd een beslissing, dit wegens de noodzaak van splitsingen en versmeltingen op grond van het begrip « vermogen », d.w.z. het bezit op de dag van het schadegeval.

Tot dusver, sedert het begin van de schadevergoeding, bereikten wij voor het gehele land een gemiddelde van 1,06 beslissing per ingediend dossier.

Donc, pour 220.781 dossiers non encore traités, la péréquation donne 234.018 décisions à sortir.

Pour évaluer plus justement le travail réel d'examen complet encore à fournir, il faut déduire de ce nombre les 12.000 décisions de débouté, pour lesquelles le travail est moins considérable.

Il faut ensuite y ajouter les 51.832 décisions correspondant au travail demeurant à faire pour les dossiers actuellement en cours d'examen.

Nous obtenons ainsi : 273.850 décisions, à sortir avant 1960.

Quelles sont les prévisions de liquidation de ce volume de travail ?

Pour 1957, le Ministre assurera, une fois encore, une production de 100.000 décisions au moins, en ce compris la totalité ou une grande partie des 12.000 décisions de débouté encore à traiter.

Mais l'important est de savoir quelle production en décisions ordinaires, donc nécessitant un travail d'examen complet, doit être réalisée en 35 mois, de manière à exécuter le plan — dans le cadre national — pour le 31 décembre 1959.

On constate immédiatement que, pour en terminer en 35 mois, il est nécessaire de produire par an 93.888 décisions ordinaires, soit 86.074 du 1^{er} février 1957 au 31 décembre 1957 et 93.888 pour chacune des années 1958 et 1959.

Cette production est un peu supérieure à celle qui a été enregistrée en 1956, soit 88.081. Mais en principe, envisagée sur le plan national, rien ne s'oppose à ce qu'elle soit effectivement réalisée.

* * *

Ce qui est plus important, c'est le fait que, si les prévisions sur le plan national sont pratiquement confirmées, l'équilibre entre les neuf directions provinciales n'est pas du tout réalisé, et que, de l'une à l'autre, les différences sont assez remarquables.

Voyons donc les enseignements du comptage sur le plan régional.

Première observation :

Le nombre de dossiers restant à traiter dans les différentes directions provinciales n'est pas du tout équilibré par rapport au cadre du personnel qui doit réaliser le plan :

Exemples :

Anvers : 28.861 dossiers pour 251 agents;
Luxembourg : 21.810 dossiers pour 90 agents.
Courtrai : 30.478 dossiers pour 202 agents;
Liège : 48.283 dossiers pour 212 agents.
Gand : 17.975 dossiers pour 167 agents;
Hainaut : 29.023 dossiers pour 153 agents.

Deuxième observation :

Le coefficient des décisions par rapport aux dossiers introduits est loin d'être égal dans toutes les directions provinciales.

Il y a des différences très sensibles.

Exemples :

Hainaut : 0,96;
Luxembourg : 1,39;
Anvers : 1,03;
Limbourg : 1,23.

Voor 220.781 nog niet behandelde dossiers geeft de péréquatie dus 234.018 te nemen beslissingen.

Om het *eigenlijke* werk tot volledig onderzoek dat nog te doen valt nauwkeuriger te kunnen beoordelen, moet men van dit aantal de 12.000 afwijzende beslissingen aftrekken, waarvoor het werk minder aanzienlijk is.

Daarna dient men er de 51.832 beslissingen aan toe te voegen die overeenstemmen met het werk dat nog te doen valt voor de nog in behandeling zijnde dossiers.

Zo komen wij tot 273.850 beslissingen die vóór 1960 moeten genomen worden.

Welke zijn de vooruitzichten inzake afhandeling van dit omvangrijke werk ?

De Minister verklaarde dat hij er zal voor zorgen dat ook in 1957 weer 100.000 beslissingen zullen worden genomen, met inbegrip van al of van een groot deel van de 12.000 nog te behandelen afwijkende beslissingen.

Het komt er echter op aan, te weten hoeveel *gewone* beslissingen (d.w.z. die een volledig onderzoek vergen) op 35 maanden tijds moeten genomen worden om het plan — in het nationale kader — tegen 31 december 1959 uit te voeren.

Dadelijk wordt vastgesteld dat men, om op 35 maanden klaar te komen, 93.888 beslissingen per jaar moet nemen, zegge 86.074 van 1 februari 1957 tot 31 december 1957 en 93.888 tijdens ieder van de jaren 1958 en 1959.

Dit aantal ligt iets hoger dan hetgeen in 1956 werd bereikt, nl. 88.081. Principieel echter en in nationaal verband beschouwd kan niets beletten dat dit getal werkelijk wordt bereikt.

* * *

Belangrijker is het feit dat, terwijl de vooruitzichten in nationaal verband praktisch in vervulling gaan, er *volstrekt geen evenwicht* tussen de negen provinciale directies bestaat en dat zij onderling vrij aanzienlijke verschillen vertonen.

Laten wij nagaan wat de telling op *gewestelijk gebied* ons leert.

Eerste opmerking :

Het aantal dossiers dat nog in de verschillende provinciale directies te behandelen blijft is onevenwichtig, in *vergelijking met het kader van het personeel* dat het plan moet uitvoeren.

Voorbeelden :

Antwerpen : 28.861 dossiers voor 251 personeelsleden;
Luxemburg : 21.810 dossiers voor 90 personeelsleden.
Kortrijk : 30.478 dossiers voor 202 personeelsleden;
Luik : 48.283 dossiers voor 212 personeelsleden.
Gent : 17.975 dossiers voor 167 personeelsleden;
Henegouwen : 29.023 dossiers voor 153 personeelsleden.

Tweede opmerking :

De verhouding tussen het aantal beslissingen en het aantal ingediende dossiers is lang niet dezelfde in al de provinciale directies.

Et zijn zeer merkbare verschillen.

Voorbeelden :

Henegouwen : 0,96;
Luxemburg : 1,39;
Antwerpen : 1,03;
Limburg : 1,23.

Troisième observation :

L'avancement du travail d'indemnisation est beaucoup plus considérable dans les provinces flamandes et dans le Brabant que dans les provinces wallonnes.

Exemples :

Brabant : 33.432 décisions restant à rendre, pour 190 agents;

Luxembourg : 30.856 décisions à rendre, pour 90 agents.

Courtrai : 32.397 décisions restant à rendre, pour 202 agents;

Liège : 57.828 décisions restant à rendre, pour 212 agents.

Limbourg : 4.889 décisions restant à rendre, pour 73 agents;

Namur : 19.304 décisions restant à rendre, pour 105 agents.

Conclusion.

Alors que, sur le plan national, le travail peut être terminé en 35 mois, sur le plan provincial, dans la situation actuelle, les directions flamandes ainsi que le Brabant auront terminé leur tâche bien avant l'échéance, tandis que les directions wallonnes exigeraient en général de plus longs délais.

Sur la base de la production annuelle réalisée en 1956 (légèrement adaptée en + ou en - selon les contingences) on observe :

Directions flamandes :

Anvers (15.600 décisions) termine en juillet 1959;
Courtrai (12.000 décisions) termine en août 1959;
Gand (10.200 décisions) termine en mai 1959;
Limbourg (5.000 décisions) termine en février 1958;
Brabant (13.400 décisions) termine en juin 1959.

Directions wallonnes.

Hainaut : Pour terminer le 31 décembre 1959, doit porter sa production de 9.363 à 10.716;

Namur : pour terminer le 31 décembre 1959, doit porter sa production de 5.559 à 6.612;

Liège : pour terminer le 31 décembre 1959, doit porter sa production de 12.216 à 19.824;

Luxembourg : pour terminer le 31 décembre 1959, doit porter sa production de 4.904 à 9.572.

Il n'est pas logique que certaines provinces terminent leur travail longtemps avant les autres. Ce qu'il faut donc réaliser, c'est l'équilibre, soit des dossiers, soit du personnel de manière à répartir le travail des trois dernières années d'une manière sensiblement égale entre toutes les directions provinciales. C'est dans ce but qu'a été votée la loi du 3 juillet 1956 permettant au Roi de modifier les compétences territoriales des directions provinciales.

Principes d'application :

1. — Donner la préférence au déplacement des dossiers plutôt qu'au transfert des personnes.

Raisons sociales dans le chef des agents, actions syndicales, frais pour le Trésor, etc.

Derde opmerking :

De werkzaamheden inzake vergoeding zijn veel verder gevorderd in de Vlaamse provincies en in Brabant dan in de Waalse provincies.

Voorbeelden :

Brabant : nog 33.432 beslissingen te nemen, voor 190 beampten;

Luxemburg : nog 30.856 beslissingen te nemen, voor 90 beampten.

Kortrijk : nog 32.397 beslissingen te nemen, voor 202 beampten;

Luik : nog 57.828 beslissingen te nemen, voor 212 beampten.

Limburg : nog 4.889 beslissingen te nemen, voor 73 beampten;

Namen : nog 19.304 beslissingen te nemen, voor 105 beampten.

Conclusie.

Op het nationale vlak kan het werk over 35 maanden voltooid zijn; maar op het provinciale vlak kunnen, in de huidige omstandigheden, de Vlaamse directies en Brabant lang vóór de vervalddag met hun taak klaar zijn, terwijl de Waalse directies over het algemeen een veel langere termijn behoeven.

Op de grondslag van de jaarproductie die in 1956 is bereikt (lichtjes naar boven of naar onder aangepast volgens de omstandigheden) kan worden waargenomen :

Vlaamse Directies :

Antwerpen (15.600 beslissingen) klaar in juli 1959;
Kortrijk (12.000 beslissingen) klaar in augustus 1959;
Gent (10.200 beslissingen) klaar in mei 1959;
Limburg (5.000 beslissingen) klaar in februari 1958;
Brabant (13.400 beslissingen) klaar in juni 1959.

Waalse Directies :

Henegouwen : Om klaar te komen tegen 31 december 1959, moet de productie van 9.363 worden opgevoerd tot 10.716;

Namen : Om klaar te komen tegen 31 december 1959, moet de productie van 5.559 worden opgevoerd tot 6.612;

Luik : Om klaar te komen tegen 31 december 1959, moet de productie van 12.216 worden opgevoerd tot 19.824;

Luxemburg : Om klaar te komen tegen 31 december 1959, moet de productie van 4.904 worden opgevoerd tot 9.572.

Het is niet logisch dat bepaalde provincies met hun werk lang vóór de andere klaar zijn. Daarom moet worden gestreefd naar evenwicht, hetzij in het aantal dossiers, hetzij in het aantal personeelsleden, zodat het werk van de laatste drie jaren gelijkelijk kan worden verdeeld over al de provinciale directies. Met dit doel werd de wet van 3 juli 1956 goedgekeurd, waarbij de Koning ertoe wordt gemachtigd de territoriale bevoegdheid van de provinciale directies te wijzigen.

Toepassingsbeginselen :

1. — Aan een verplaatsing van dossiers de voorkeur geven boven een overplaatsing van personen.

Sociale motieven, in hoofde van de beampten; syndicale actie; kosten voor de Schatkist, enz.

2. — Eviter en tout état de cause l'interpénétration des rôles linguistiques, tant pour les dossiers que pour les agents.

Raisons :

a) cette interprétation serait contraire à la loi de 1932 sur l'emploi des langues en matière administrative;

b) si même on obtenait dérogation à la loi linguistique, les agents resteraient libres d'accepter ou de refuser de traiter des dossiers dans l'autre langue nationale, que rien ne peut les obliger à connaître. Ces agents seraient de purs *volontaires*; la possibilité n'en est pas exclue, mais cela présente tout de même un danger pour la stabilité du travail.

Conclusion.

Ce sont avant tout les dossiers qu'il faut déplacer, et il convient au surplus de respecter le plus possible les *intérêts des sinistrés*, qui sont appelés à se déplacer au siège de la direction compétente. Dans ce but, il s'impose de limiter les changements de compétence aux seuls secteurs et cantons *limitrophes* ou *quasi-limitrophes*.

Applications :

1. — Confier des dossiers au Limbourg (qui aurait fini en moins d'un an).

a) transfert déjà réalisé (arrêté royal du 15 février 1957) : Anvers donne au Limbourg les groupes « Geel » et « Herentals » (2.650 dossiers).

Le Brabant donne au Limbourg les groupes « Aerschot » et « Tirlemont » (2.950 dossiers).

b) transfert à réaliser :

Liège donne au Limbourg le canton flamand de Landen (526 dossiers).

Compte tenu de la péréquation, le Limbourg doit rendre 6.426 décisions en plus, soit un travail total de 11.317 décisions.

Cette mesure lui donne du travail jusqu'en avril 1959.

2. — Régler le gros problème du Luxembourg, dont la production doit doubler pour terminer la tâche fin 1959.

2 solutions à combiner :

a) réduire le plus possible son volume de travail;

b) renforcer son effectif en personnel.

Premier aspect de la solution : transfert de dossiers.

Le Ministre se propose de confier à la Direction de Namur les cantons de : Durbuy, Erezée, Laroche-en-Ardenne, Marche-en-Famenne, Nassogne et Wellin.

Ceci représente 5.434 dossiers ou 7.553 décisions (la péréquation étant, au Luxembourg, de 1,39).

Namur ayant de la sorte un surcroît de besogne, il serait alors nécessaire de l'aider en renforçant son personnel.

3. — Equilibrer les tâches entre le Brabant, qui a terminé en deux ans et le Hainaut qui, avec son effectif en personnel spécialement déficient (18 % de postes inoccupés), se trouve également dans l'obligation d'augmenter sa production pour en avoir fini avant 1960.

2. — Te allen prijze vermenging van de taalregimes vermijden, zowel voor de dossiers als voor de personeelsleden.

Redenen :

a) deze interpretatie zou in strijd zijn met de wet van 1932 op het gebruik der talen in bestuurszaken;

b) zelfs indien een afwijking van de taalwet werd toegestaan, zou het de beambten vrijstaan behandeling van dossiers in de andere taal te aanvaarden of te weigeren; niets kan hen *dwingen* van deze dossiers kennis te nemen. Men zou dus enkel op *vrijwilligers* een beroep kunnen doen; dit is niet onmogelijk, maar levert toch enig risico op ten aanzien van de stabiliteit van het werk.

Conclusie.

Vóór alles dienen dus de dossiers te worden verplaatst, en bovendien moet in de ruimst mogelijke mate rekening worden gehouden met de *belangen van de getroffen*, die zich de verplaatsingen naar de zetel van de bevoegde directie zullen moeten getroosten. Te dien einde moeten de wijzigingen van bevoegdheid uitsluitend beperkt blijven tot de *aanpalende* of *bijna aanpalende* sectoren en kantons.

Toepassingen :

1. — Dossiers overbrengen naar Limburg (waar men over minder dan een jaar gereed zal zijn).

a) reeds doorgevoerde overdracht (koninklijk besluit van 15 februari 1957) : Antwerpen geeft Limburg de groepen Geel en Herentals (2.650 dossiers).

Brabant geeft Limburg de groepen Aarschot en Tienen (2.950 dossiers).

b) nog door te voeren overdracht :

Luik geeft Limburg het Vlaamse kanton Landen (526 dossiers).

Met inachtneming van de péréquatie moet Limburg 6.426 beslissingen meer wijzen, wat als totaal te leveren werk 11.317 beslissingen geeft.

Ingevolge deze maatregel krijgt Limburg werk tot in april 1959.

2. — Een regeling treffen voor het grote probleem Luxemburg, waar de productie moet verdubbeld worden om einde 1959 klaar te komen.

2 oplossingen samen te voegen :

a) haar werkvolume zoveel mogelijk verminderen;

b) haar personeel versterken.

Eerste aspect van de oplossing : overdracht van dossiers.

De Minister is voornemens aan de directie Namen op te dragen de kantons Durbuy, Erezée, Laroche-en-Ardenne, Marche-en-Famenne, Nassogne en Wellin.

Dit vertegenwoordigt 5.434 dossiers of 7.553 beslissingen (daar de péréquatie in Luxemburg 1,39 is).

Daar Namen zodoende werk verkrijgt, zal het moeten geholpen worden door versterking van zijn personeel.

3. — Het evenwicht in de te verrichten taak tot stand brengen tussen Brabant, waar men over twee jaar zal klaar zijn, en Henegouwen, waar een bijzonder sterk tekort aan personeel is (18 % betrekkingen, die niet zijn bezet) en waar de productie bijgevolg moet worden opgevoerd om vóór 1960 klaar te komen.

Solution proposée :

Le Hainaut cédera au Brabant les régions de Charleroi, Gosselies et Seneffe, qui représentent 9.787 dossiers ou 9.201 décisions (coefficient : 0,9).

Résultat escompté :

Le Brabant termine au 1^{er} janvier 1960 et le Hainaut en juillet 1959, en continuant à travailler sur la base actuelle normale de 9.000 décisions ordinaires par an.

Il apparaît impossible au Ministre de pousser plus loin les déplacements de compétence territoriale, pour plusieurs raisons :

a) des modifications limitées aux régions « frontières » de certaines provinces (le Nord ou le Sud-Ouest de Namur, par exemple) ne sont pratiquement d'aucune utilité, car ce sont des régions peu sinistrées, où le nombre de dossiers n'est pas assez élevé;

b) les ressorts flamands et wallons finiraient par s'interpénétrer, ce qui est à exclure;

c) en étendant trop loin le système, on finirait par créer un véritable « carrousel » de dossiers, de plus en plus éloignés de leur point d'attache, ce qui porterait préjudice aux sinistrés devant effectuer des déplacements au chef-lieu compétent.

* * *

Cependant, les adaptations de compétence territoriale ne résolvent pas encore complètement le problème, car, en dépit de ces adaptations, l'inégalité reste flagrante entre :

a) 6 provinces (les 4 flamandes, le Hainaut et le Brabant) qui auront terminé largement avant le délai;

b) et les 3 provinces wallonnes, Liège, Namur et Luxembourg, qui continuent à dépasser largement le délai prévu au plan national, faute du personnel nécessaire pour élever leur production annuelle au niveau indispensable.

Solutions proposées au point de vue du personnel.

1. — Pour Namur : Transfert partiel ou même total du personnel du Hainaut de manière à renforcer le personnel de Namur (le personnel étant du même rôle linguistique, et les distances n'étant pas insurmontables). Cette opération peut, par exemple, s'effectuer au début de l'année 1959 lorsque le travail au Hainaut touchera à sa fin.

L'appoint massif de personnel à Namur, venant du Hainaut, est susceptible de raccourcir de plus d'un an le délai nécessaire à Namur puisque, d'une part, la capacité annuelle normale de la province du Hainaut est de 9.000 décisions, tandis que celle de la province de Namur n'est que de 5.600.

2. — Pour Liège et Luxembourg : renforcement du personnel de ces directions soit par voie d'un recrutement temporaire sur place, soit par la voie de transferts ou de mutations d'agents d'autres administrations, à consulter. Le nombre d'agents nécessaire reste à fixer.

3. — Pour les directions flamandes : On pourrait envisager la libération, dès à présent, d'un certain nombre d'agents du rôle flamand des directions provinciales d'An-

Voorgestelde oplossing :

Henegouwen zal aan Brabant de gewesten Charleroi, Gosselies en Seneffe overlaten, die 9.787 dossiers of 9.201 beslissingen (coëfficiënt 0,96) vertegenwoordigen.

Verwacht resultaat :

Brabant komt klaar op 1 januari 1960 en Henegouwen in juli 1959, mits voort te werken op de huidige normale basis van 9.000 gewone beslissingen per jaar.

De Minister acht het onmogelijk de overdrachten van territoriale bevoegdheid nog verder door te voeren, en wel om de volgende redenen :

a) wijzigingen, beperkt tot de « grensstreken » van sommige provincies (het noorden of het zuid-westen van Namen bijvoorbeeld), zijn praktisch van geen nut, want het zijn weinig geteisterde streken, waar het aantal bundels niet hoog genoeg is;

b) de Vlaamse en Waalse gebieden zouden ten slotte dooreenlopen, wat moet uitgesloten blijven;

c) door dit systeem te ver uit te breiden, zou men er ten slotte toe komen een werkelijke « kringloop » van dossiers in te richten, welke laatste steeds verder van hun vertrekpunt zouden zijn, hetgeen de getroffen, die zich naar de bevoegde hoofdplaats moeten begeven, zou benadelen.

* * *

De aanpassingen van de territoriale bevoegdheid lossen echter nog niet volkomen het vraagstuk op want, ondanks deze aanpassingen, blijft het onevenwicht zeer opvallend tussen :

a) 6 provincies (de 4 Vlaamse provincies, Henegouwen en Brabant), die lang vóór de bepaalde termijn zullen klaar komen.

b) en de 3 Waalse provincies, Luik, Namen en Luxemburg, die in ruime mate de in het nationale plan voorziene termijn overschrijden bij gebrek aan het personeel dat nodig is om hun jaarlijkse productie tot het vereiste peil op te voeren.

Voorgestelde oplossingen inzake personeel.

1. — Voor Namen : Gedeeltelijke of zelfs gehele overbrenging van het personeel van Henegouwen om het personeel van Namen te versterken (daar het personeel tot dezelfde taalrol behoort en de afstanden geen onoverkomelijke moeilijkheid betekenen). Deze verrichting kan bijvoorbeeld gebeuren bij het begin van het jaar 1959, wanneer het werk in Henegouwen bijna beëindigd zal zijn.

De massale aanvoer van personeel uit Henegouwen naar Namen kan, met meer dan één jaar, de voor Namen nodige termijn inkorten, vermits enerzijds de normale jaarlijkse capaciteit van de provincie Henegouwen 9.000 beslissingen bedraagt, terwijl die van de provincie Namen slechts 5.600 is.

2. — Voor Luik en Luxemburg : versterking van het personeel dezer directies, hetzij door een tijdelijke aanwerving ter plaatse, hetzij door overplaatsingen of door mutaties van te raadplegen personeelsleden uit andere besturen. Het nodige aantal personeelsleden moet nog worden bepaald.

3. — Voor de Vlaamse directies : zou nu reeds de mogelijkheid onder ogen kunnen worden genomen om een aantal personeelsleden van de Vlaamse rol uit de provinciale direc-

vers, des deux Flandres et du Limbourg, de manière à étaler l'examen des dossiers dans ces provinces jusqu'à l'échéance fixée sur le plan national, soit le 31 décembre 1959.

4. — Le Ministre examinera toutefois, subsidiairement aux solutions proposées plus haut, la possibilité d'affecter, un moment donné, dans les directions wallonnes, les agents du rôle flamand qui seraient disposés à aller y travailler volontairement, moyennant certains avantages qui seraient à fixer.

* * *

En tout état de cause, le Ministre garantit la mise en œuvre de tous les moyens acceptables, de manière à réaliser, aussi bien sur le plan régional que sur le plan national, le plan de liquidation en première instance pour le 31 décembre 1959.

Discussion générale.

Au sujet du regroupement des dossiers annoncés par le Ministre, un membre fait des réserves concernant les dossiers des cantons de Herentals, Geel et Mol qui vont être traités à Hasselt par la Direction du Limbourg. Ce sera, dit-il, créer des difficultés aux sinistrés de ces régions dont le centre naturel est Anvers.

En ce qui concerne le canton de Geel, les dossiers de sinistrés couvrent le plus souvent des dommages agricoles.

Il y a à la Direction Provinciale d'Anvers, des experts qui ont la pratique de ces dossiers; une jurisprudence est établie. La Direction Provinciale du Limbourg n'a pas en service d'experts de ce genre; il serait dès lors souhaitable que les experts de la Direction d'Anvers continuent le travail entamé.

Se référant au rapport de M. le sénateur Lacroix, le même membre rappelle les statistiques communiquées par le Ministre.

A ce moment 508.000 dossiers avaient été liquidés; 26 milliards avaient été consacrés en indemnités et 15 milliards en crédits. 300.000 dossiers restaient à traiter. Si l'on estime proportionnellement la dépense encore à consentir on peut dire qu'il faudra encore 18 milliards en indemnités et 10 milliards en crédit. Au total, nous aurons donc 44 milliards en indemnités et 25 milliards en crédits.

Ce même membre constate que ces chiffres diffèrent notamment des évaluations faites par le prédécesseur du Ministre, M. Coppé; celui-ci avait évalué les indemnités à la hauteur de 60 milliards et les crédits à 30 milliards.

Les résultats sont donc encourageants pour l'Administration mais ne permettraient-ils pas une révision de la loi, qui apparaît au membre comme inéluctable ?

Il rappelle qu'il a introduit plusieurs propositions dans ce sens. Il en reprend les éléments.

Il indique, selon lui, toutes les anomalies qui affectent la loi actuelle.

a) Abattements :

Il demande que le régime assoupli qui a été appliqué aux catégories A, B et C le soit également aux catégories D et supérieures, afin de supprimer les inégalités criantes qui découlent du régime actuel. L'abattement devrait être sous-

ties Antwerpen, de beide Vlaanderen en Limburg vrij te maken, derwijze dat het onderzoek van de dossiers in die provincies wordt gespreid over een tijdperk, dat loopt tot aan de voor het hele land gestelde einddatum, te weten 31 december 1959.

4. — Benevens de hoger voorgestelde oplossingen zal de Minister evenwel in bijkomende orde nagaan of het niet mogelijk is op een bepaald tijdstip voor de Waalse directies personeelsleden van de Vlaamse rol aan te wijzen, die bereid mochten zijn daar tegen bepaalde, nader vast te stellen voordelen, vrijwillig te gaan werken.

* * *

In ieder geval geeft de Minister de verzekering, dat alle gewettigde middelen in het werk zullen gesteld worden om, zowel op het gewestelijke als op het nationale vlak, de voorgenomen afhandeling in eerste aanleg tegen 31 december 1959 ten uitvoer te brengen.

Algemene bespreking.

In verband met de door de Minister aangekondigde hergroepering der dossiers maakt een commissielid voorbehoud wat betreft de dossiers van de kantons Herentals, Geel en Mol, die te Hasselt zullen behandeld worden door de directie Limburg. Dit zal, zo zegt hij, moeilijkheden opleveren voor de getroffen en wier natuurlijk centrum Antwerpen is.

Wat het kanton Geel betreft, hebben de dossiers van getroffen meestal betrekking op landbouwschadegevallen.

Er zijn op de provinciale directie Antwerpen deskundigen voorhanden die gewoon zijn dergelijke bundels te behandelen, het ware dienvolgens wenselijk dat de deskundigen van de directie Antwerpen de aangevatte arbeid zouden voortzetten.

Verwijzend naar het verslag van de heer senator Lacroix, herinnert hetzelfde lid aan de door de Minister medege-deelde statistieken.

Op dat ogenblik waren 508.000 bundels afgehandeld; 26 miljard waren besteed aan vergoedingen en 15 miljard aan kredieten. 300.000 bundels bleven te behandelen. Zo men de nog in te willigen uitgave naar verhouding schat dan mag worden gezegd dat nog 18 miljard aan vergoedingen en 10 miljard aan kredieten zullen nodig zijn. Gezamenlijk zullen wij dus 44 miljard aan vergoedingen en 25 miljard aan kredieten hebben.

Ditzelfde lid stelt vast dat deze cijfers met name verschillen van de ramingen die gedaan werden voor de voorganger van de Minister, de heer Coppé; deze had de vergoedingen geraamd op 60 miljard en de kredieten op 30 miljard.

De uitslagen zijn dus bemoedigend voor het Bestuur, maar zouden zij geen herziening van de wet, welke aan het lid als onvermijdelijk voorkomt, mogelijk maken ?

Hij herinnert eraan dat hij verscheidene voorstellen in die zin heeft ingediend. Hij herhaalt er de gegevens van.

Hij wijst op al de ongeregeldheden welke, naar zijn mening, in de huidige wet voorkomen.

a) Abattemeten :

Hij vraagt of het versoepeld regime dat werd toegepast op de categorieën A, B en C eveneens zou gelden voor de categorie D en de hogere categorieën, ten einde de opvallende ongelijkheden die uit het huidige regime voort-

trait après la multiplication du dommage par les coefficients d'augmentation.

Ce qui serait encore mieux, serait d'établir uniformément les abattements à un pourcentage du patrimoine du sinistré.

b) *Coefficients :*

Il faudrait aussi prévoir un système de coefficients correspondant à un pourcentage du patrimoine.

c) Les sinistrés qui ne touchent pas d'indemnités par le jeu des abattements devraient au moins pouvoir récupérer les taxes qu'ils ont payées pour la reconstruction de leurs immeubles, sinon ils sont pénalisés deux fois.

d) Il demande une réforme de l'article 5 de la loi.

Cet article exclut les inciviques du droit à la réparation.

Le problème de la répression évolue dans le sens de la mansuétude. Il faudrait accorder des dommages de guerre à ces personnes. Cette réforme interviendra d'ailleurs tôt ou tard.

e) Il demande également la réouverture des délais pour l'introduction des dossiers.

f) Il faudrait aussi revoir la question des demandes introduites par des étrangers résidant en Belgique depuis de nombreuses années.

Ils ne peuvent jouir des droits à l'indemnisation s'il n'existe pas d'accord de réciprocité; ce qui est souvent le cas. De plus, les apatrides sont victimes de cette situation.

Il s'agit très souvent de situations fort respectables. Nous devons chercher une solution.

Ce membre constate également que le système des obligations tourne au désavantage des sinistrés. Si la première série était négociable à 99,7 % et rapportait un intérêt de 5 %, ce n'est plus le cas pour les séries suivantes. Leur valeur a considérablement baissé, jusqu'à 93 %. Avec les frais, il faut compter une perte de 8 à 9 %.

Il s'inquiète des déclarations du Ministre, reprises par le rapport du sénateur Lacroix d'après lesquelles l'Etat augmenterait encore l'émission des obligations.

Il demande quelles sont les prévisions pour la nouvelle série d'obligations, la cinquième, qui sera émise sous peu.

Le principe devrait être que ces obligations rapportent ce que rapporte le loyer de l'argent actuellement.

Or, l'intérêt actuel de 4,75 % est insuffisant, vu la baisse actuelle des fonds d'Etat.

Ce membre émet aussi quelques considérations au sujet du coefficient de réparation intégrale.

Ce coefficient a été fixé à 5,10 % pour la période du 1^{er} octobre 1956 au 31 mars 1957. Mais les taux actuels de la construction sont bien plus élevés. Il affirme que le coût réel de la construction par rapport à 1939 se situe selon les genres de travaux de 7,3 à 10,9 %.

Enfin, il fait allusion à la situation du personnel.

La situation du personnel temporaire a été réglée. Mais il y a pour les agents de la Reconstruction (3.000) un problème de réaffectation, en vue de leurs possibilités normales de promotion.

vloeiën, af te schaffen. Het abattement zou moeten worden afgetrokken na vermenigvuldiging van de schade met de verhogingscoëfficiënten.

Het ware nog beter de abattementen op eenvormige wijze vast te stellen op een percentage van het vermogen van de getroffenene.

b) *Coëfficiënten :*

Er dient ook een systeem van coëfficiënten, overeenstemmend met een percentage van het vermogen, te worden ingevoerd.

c) De getroffenene die wegens de toepassing van de abattementen geen vergoedingen ontvangen zouden althans de terugbetaling moeten bekomen van de taxes die zij voor de wederopbouw van hun onroerende goederen hebben betaald, zoniet worden zij tweemaal gestraft.

d) Hij dringt aan op een wijziging van artikel 5 van de wet.

Door dit artikel worden de incivieken van het recht op herstelvergoeding uitgesloten.

Het vraagstuk van de repressie ontwikkelt zich naar meer zachtmoedigheid. Aan deze personen zou oorlogsschadevergoeding moeten verleend worden. Vroeg of laat zal deze hervorming trouwens toch worden ingevoerd.

e) Hij vraagt insgelijks dat de termijnen voor het indienen van de dossiers opnieuw zouden worden opengesteld.

f) Ook het vraagstuk van de aanvragen, ingediend door vreemdelingen die sedert vele jaren in België wonen zou moeten herzien worden.

Deze hebben geen recht op vergoeding indien er geen wederkerigheidsovereenkomst bestaat, wat vaak het geval is. Bovendien zijn de vaderlandslozen de slachtoffers van deze toestand.

Het betreft soms zeer achtenswaardige toestanden. Wij moeten een oplossing vinden.

Hetzelfde lid merkt nog op dat het systeem der obligaties in het nadeel van de getroffenenen uitvalt. Terwijl de eerste reeks verhandelbaar was tegen 99,7 % en een rente van 5 % opleverde, geldt dit niet voor de overige reeksen. Zij zijn zelfs tot 93 % in waarde gedaald. Met inachtneming van de kosten komt dit neer op een verlies van 8 tot 9 %.

Hij maakt zich bezorgd over de in het verlag van de heer senator Lacroix opgenomen verklaringen van de Minister, luidens welke de Staat de uitgifte van obligaties nog zou verhogen.

Hij vraagt welke de vooruitzichten zijn met betrekking tot de nieuwe reeks obligaties — de vijfde — die weldra zal worden uitgegeven.

Als beginsel zou moeten aangenomen worden dat deze obligaties even renderend moeten zijn als de geldhuur.

Welnu, de huidige rente van 4,75 % is, ten aanzien van de voortdurende daling van de staatseffecten, onvoldoende.

Hetzelfde lid brengt ook enkele opmerkingen naar voren in verband met de coëfficiënt voor integrale vergoeding.

Deze coëfficiënt werd voor de periode van 1 oktober 1956 tot 31 maart 1957 op 5,10 % bepaald. De huidige coëfficiënten in het bouwbedrijf zijn echter heel wat hoger. Hij beweert dat de werkelijke bouwkosten in vergelijking met 1939, al naar het soort werk, tussen 7,3 en 10,9 % liggen.

Ten slotte heeft hij het over de toestand van het personeel.

De toestand van het tijdelijk personeel werd geregeld. Voor de personeelsleden van Wederopbouw (3.000) rijst echter, in verband met hun normale bevorderingsmogelijkheden, een probleem van aanwijzing voor andere betrekkingen.

Qu'advient-il d'autre part des experts qui ont acquis une grande expérience au sein du Département ? Ne serait-il pas possible de les affecter à des services tels que le Fonds des Routes, l'Urbanisme, le Remboursement, etc...

Ces experts se sont distingués au dommages de guerre puisque 97 % des décisions de l'Administration sont acceptées par les sinistrés.

Le Président est d'avis qu'on ne peut remettre en question les principes de la loi.

Le Ministre répond :

1) *Regroupement des dossiers.* — Il déclare que seule une minorité des sinistrés des cantons de Herentals, Geel et Mol, devront se déplacer (10 à 20 %). Toutefois, il envisage des mesures afin d'épargner le plus possible d'inconvénients aux sinistrés.

Il n'est d'autre part pas question de désigner des nouveaux experts dans la Direction du Limbourg.

Ce seront donc les experts d'Anvers qui traiteront les dossiers des cantons intéressés.

2) *Revision de la loi.* — Le Ministre déclare que les évaluations du Ministre Coppé n'étaient pas surfaites, parce qu'elles envisageaient la *totalité* des dommages de guerre. Or, une partie de ceux-ci ont été indemnisés par d'autres organismes dépendant d'autres départements, tels que l'O. M. A. pour les dommages causés par les armées alliées, le service de l'Urbanisme pour les administrations publiques et privées, l'Office de la Résistance, les travaux communaux, etc., etc...

Quant à la revision proprement dite, le Ministre déclare que le Gouvernement y est opposé. La loi est basée elle-même sur le principe de la réparation *partielle*.

Notre loi, sauf celle votée en France, va plus loin dans l'indemnisation que les autres. Ce serait peut-être politiquement habile pour le Gouvernement d'avantager encore plus les sinistrés, mais actuellement ce serait techniquement indéfendable.

Certes, le Ministre admet que certaines réformes s'imposeraient. Dans la question évoquée des inciviques, il pense surtout aux sinistrés des cantons de l'Est.

Il est formellement opposé à toute réouverture des délais. Ce serait vraiment insensé, d'autant plus que fonctionne au sein du Département une section chargée de relever éventuellement de la forclusion, les demandes tardives justifiées, pour cause de force majeure, par exemple.

3) *Obligations.* — Le Ministre admet que les sinistrés subissent une certaine perte de numéraire par les obligations. Il en rappelle la raison d'être : la dette des dommages de guerre ne peut être payée immédiatement.

La créance que le sinistré reçoit est de 100 %; s'il sait attendre (30 ans) la perte est couverte par l'intérêt.

Le Ministre déclare que son Administration lui avait effectivement proposé d'augmenter la part des obligations dans l'indemnisation. Il s'y est personnellement opposé suite à la baisse des rentes de l'Etat résultant de l'augmentation du taux de l'escompte.

Quant à la nouvelle tranche d'obligations, celle-ci ne sera émise qu'en octobre 1957 et il est donc prématuré et impossible de donner déjà des précisions.

4) *Coefficients de réparation intégrale.* — Le Ministre conteste les chiffres cités par le membre dans la discussion: ils lui paraissent exagérés. Il a adopté le coefficient 5,2 comme touchant la réalité de très près. Pour le coefficient pour les bateaux, il a été même amené à réduire le taux

Wat zal verder het lot worden van de deskundigen, die in het Departement grote ervaring hebben opgedaan ? Zou het niet mogelijk zijn hen op te nemen in diensten als het Wegenfonds, de Stedebouw, de Verkaveling, enz. ?

Zij hebben zich in de diensten voor oorlogsschade onderscheiden, want 97 % der beslissingen van het Bestuur worden door de getroffen en aanvaard.

De Voorzitter is van oordeel dat over de principes van de wet geen nieuw debat kan worden ingesteld.

De Minister antwoordt :

1) *Hergroepering van de dossiers.* — Hij verklaart dat slechts een minderheid der getroffen en in de kantons Herentals, Geel en Mol zal verplicht zijn zich te verplaatsen. Hij overweegt evenwel maatregelen om de getroffen en zoveel mogelijk last te besparen.

Aan de andere kant is er geen sprake van nieuwe deskundigen aan te stellen bij de directie Limburg.

De dossiers van de betrokken kantons zullen dus door de deskundigen van Antwerpen worden behandeld.

2) *Herziening van de wet.* — De Minister verklaart dat de ramingen van Minister Coppé niet te hoog waren geweest, omdat daarbij rekening werd gehouden met de *totale* oorlogsschade. Nu werd een gedeelte van de oorlogsschade vergoed door andere organismen, die afhangen van andere departementen, onder meer de O. M. A. voor de schade, veroorzaakt door geallieerde legers, de Dienst van Stedebouw voor de openbare en private besturen, de Dienst van de Weerstand, de gemeentewerken, enz...

Wat de eigenlijke herziening betreft, verklaart de Minister dat de Regering er tegen gekant is. De wet zelf steunt op het principe van de *gedeeltelijke* vergoeding.

Inzake vergoeding gaat onze wet verder dan de andere, met uitzondering van de Franse. In politiek opzicht ware het wellicht een behendige zet vanwege de Regering, de geteisterden nog meer voordelen te bezorgen, maar technisch zou dit thans niet te verantwoorden zijn.

Gewis, de Minister geeft toe dat sommige hervormingen noodzakelijk zijn. In verband met de ter sprake gebrachte kwestie der incivieken denkt hij vooral aan de getroffen en uit de Oostkantons.

Hij is formeel gekant tegen een wederopenstelling van de termijnen. Dit ware immers onzinnig, vooral daar bij het Departement een afdeling bestaat, die ermee belast is eventueel het verval op te heffen voor de aanvragen waarvan de te late indiening is verantwoord, o. m. wegens overmacht.

3) *Obligaties.* — De Minister erkent dat het systeem der obligaties voor de geteisterden een zeker verlies aan baar geld betekent. Hij herinnert aan de bestaansredenen ervan: de schuld der oorlogsschade kan niet onmiddellijk worden vereffend.

De schuldvordering die de getroffen en ontvangt bedraagt 100 %; indien hij wil wachten (30 jaar) is het verlies door de interest goedge maakt.

De Minister verklaart dat zijn Bestuur hem in feite had voorgesteld het aandeel van de obligaties in de vergoeding te vermeerderen. Hij heeft zich daar persoonlijk tegen verzet, wegens de daling van de Staatseffecten in gevolge de stiging van de discontovoet.

De nieuwe reeks obligaties zal pas in oktober 1957 worden uitgegeven; het is dan ook voorbarig en onmogelijk nu nadere gegevens te verstrekken.

4) *Coëfficiënten voor integrale vergoeding.* — De Minister betwist de cijfers die tijdens de beraadslaging door een lid zijn aangehaald; hij acht ze overdreven. Naar zijn mening ligt coëfficiënt 5,2 zeer dicht bij de werkelijkheid. Met betrekking tot de coëfficiënt voor de schepen werd hij

proposé par la Commission technique, car il représentait le prix des bateaux à livraison rapide, ce qui amène des sur-salaires.

5) *Personnel*. — Le Ministre déclare que le problème est grave et difficile. Il avait fait la proposition suivante : affecter *dès maintenant* les agents du département de la Reconstruction dans d'autres départements ministériels tout en maintenant leur détachement à la Reconstruction. Il y a en effet beaucoup de places vacantes dans les autres départements; ainsi ces agents pourraient participer aux concours de promotion organisés dans ces départements. Mais il s'est buté à une opposition formelle des autres départements et des syndicats de ce personnel, qui craignent que leur avancement soit ainsi bloqué.

Un membre demande si la liquidation pour fin 1959 annoncée par le Ministre s'étend également à l'application de l'article 67bis de la loi, concernant la reconstruction des immeubles dans le cadre d'un plan d'aménagement pris sur la base de l'A.L. du 2 décembre 1946. Il insiste sur le fait que, pour ces demandes, les délais ne sont pas clos. Dans la région de Tournai, il y a encore pas mal de dossiers de ce genre en souffrance.

Le Ministre répond que ces dossiers doivent donner lieu à une décision spéciale et ne sont pas prévus dans le plan de liquidation d'urgence.

Un membre rappelle que les services communaux ont, grâce aux subsides gouvernementaux, procédé à des réparations sommaires d'immeubles. Le plus souvent, les sinistrés ont dû par après recommencer le travail.

Cependant, à la liquidation des dossiers, ces sinistrés voient le montant du coût de la réparation sommaire déduit de l'indemnité à laquelle ils ont droit et, ce qui plus est, ils sont tenus à rembourser lorsque l'indemnité est insuffisante pour couvrir ce montant.

Il demande que les sinistrés soient au moins épargnés de l'obligation de remboursement.

Le Ministre déclare que, pour donner satisfaction à l'intervenant, il faudrait modifier la loi.

Les sommes en question ont été considérées comme constituant des avances du Trésor, et comptabilisées comme telles par la Cour des Comptes.

QUESTION :

La Caisse Autonome des Dommages de guerre publie chaque année son bilan au *Moniteur*.

Le bilan relatif à l'année 1956 renseigne au chapitre « dépenses » :

Indemnités de réparations définitives et avances : 26.467.164.302 fr.

Je voudrais connaître le total des avances comprises dans cette sommes à la date du 31 décembre 1956.

RÉPONSE :

Les avances comprises dans le chiffre de 26.467.164.302 francs figurent à la situation de la Caisse Autonome à fin 1956, sous la rubrique « Indemnités de réparation définitives et avances », et s'élèvent à 1.112.584.051,08 fr., se décomposant comme suit :

Avances (A. L. du 21-12-1945)	fr. 222.347.004,86
Avances (Loi du 1-6-1950)	890.237.046,22

Soit au total ... fr. 1.112.584.051,08

ertoe gebracht het door de technische Commissie voorgestelde cijfer te verlagen, want het was gebaseerd op de prijs van schepen gebouwd in spoedopdracht, wat natuurlijk extra-lonen onderstelt.

5) *Personnel*. — De Minister verklaart dat het probleem ernstig en netelig is. Hij had het volgende voorstel gedaan : *reeds nu* het personeel van het Departement van Wederopbouw bij andere ministeriële departementen inlijven, maar het vooralsnog bij Wederopbouw gedatacheerd houden. Er zijn immers veel vacatures in de andere departementen; zo zouden de betrokkenen deel kunnen nemen aan de bevorderingsexamens, die in deze departementen worden ingericht. Maar hij stuitte op krachtig verzet vanwege de andere departementen en vanwege de vakbonden van het personeel aldaar, welk laatste vreest daardoor zijn bevorderingsmogelijkheden te zien stopzetten.

Een lid vraagt of de aankondiging door de Minister van de afhandeling tegen einde 1959 ook slaat op de toepassing van artikel 67bis der wet, met betrekking tot de wederopbouw van de gebouwen in het raam van aanleg, opgemaakt op de grondslag van de besluitwet van 2 december 1946. Hij legt de nadruk op het feit dat voor de desbetreffende aanvragen de termijnen niet gesloten zijn. In de streek van Doornik zijn nog tal van dergelijke dossiers hangende.

De Minister antwoordt dat met betrekking tot deze dossiers een bijzondere beslissing moet worden genomen, en dat zij niet in het programma voor spoedbehandeling voorkomen.

Een lid betoogt dat de gemeentelijke diensten met behulp van de Regeringstoelagen oppervlakkige herstellingen hebben uitgevoerd aan sommige gebouwen. In de meeste gevallen hebben de getroffen en achteraf alles weer moeten overdoen.

Nochtans constateren de getroffen dat, bij de afhandeling van de dossiers, de kosten van de oppervlakkige herstelling worden afgetrokken van de vergoeding waarop zij recht hebben, en bovendien zijn zij er zelfs toe gehouden terug te betalen wanneer de vergoeding minder bedraagt dan bedoelde kosten.

Hij vraagt dat de getroffen ten minste ontslagen worden van de verplichte terugbetaling.

De Minister verklaart dat men de wet moet wijzigen om het verzoek van spreker te kunnen inwilligen.

De bedragen in kwestie werden als Schatkistvoorschotten beschouwd en als zodanig door het Rekenhof geboekt.

VRAAG :

De Zelfstandige Kas voor Oorlogsschade publiceert ieder jaar haar balans in het *Staatsblad*.

De balans betreffende het jaar 1956 vermeldt in het hoofdstuk « uitgaven » :

Definitieve herstelvergoedingen en voorschotten : 26.467.164.302 fr.

Ik zou het totaal der op datum van 31 december 1956 in dit bedrag begrepen voorschotten willen kennen.

ANTWOORD :

De voorschotten vervat in het cijfer van 26.467.164.302 frank komen voor in de toestand van de Zelfstandige Kas einde 1956, onder de rubriek : « Definitieve herstelvergoedingen en voorschotten » en bedragen 1.112.584.051,08 fr., onderverdeeld als volgt :

Voorschotten (B. W. van 21-12-1945)	fr. 222.347.004,86
Voorschotten (Wet van 1-6-1950)	890.237.046,22

Zegge samen ... fr. 1.112.584.051,08

QUESTION :

A différentes reprises, des déclarations officielles ont été faites au sujet des dépenses relatives aux crédits alloués aux sinistrés. Ces déclarations ont prêté à confusion. A preuve le rapport de M. le sénateur Lacroix se rapportant au budget de 1957.

Ce rapport dit notamment à la page 2 :

« Du point de vue intervention de l'Etat, pour les décisions d'indemnisation définitive, hormis les revisions et les avances, il a été dépensé :

» Indemnités : 26 milliards 470 millions; crédits à taux réduits : 16 milliards 150 millions. Le même rapport renseigne à la page 10 : Montant de tous crédits proposés : 15.592.876.507 francs.

» D'autre part, à une question parlementaire, il a été répondu que le montant des crédits alloués par les organisations de crédit (quatre) s'élève à 4.641.888.453 francs. »

Je souhaite une explication claire de la question des crédits. Je désire notamment savoir :

a) Quel est le montant des crédits non pas proposés mais réellement alloués aux sinistrés à la date du 31 décembre 1956 ?

b) Quel est le montant remboursé ou récupéré ?

c) Quel est le montant encore dû par les sinistrés ?

d) Enfin, on affirme que les sinistrés ne prélèvent qu'une faible partie des crédits proposés par les directions provinciales à cause des formalités imposées et des conditions de remboursement. J'aimerais savoir ce qu'il en est réellement.

RÉPONSE :

En vue d'éviter toute confusion en matière d'octroi de crédits aux sinistrés, il est indispensable de rappeler qu'il existe trois espèces de crédits de restauration, à savoir :

1) les crédits « ancien régime » alloués préalablement à toute indemnisation. Ces crédits sont mis à la disposition des sinistrés en vertu des arrêtés des Secrétaires Généraux, validés par des arrêtés du Régent. Ils sont destinés à permettre aux emprunteurs de reconstituer les biens sinistrés indispensables à leur existence ou à la reprise de leur activité professionnelle ou économique;

2) les crédits « avance » alloués sur base de la loi du 6 janvier 1950 et destinés à suppléer à l'insuffisance des avances à valoir sur indemnités de réparation octroyées aux sinistrés;

3) les crédits-loi octroyés conformément aux dispositions de l'article 12 des lois coordonnées sur la réparation des dommages de guerre aux biens privés. Ces crédits, dont le montant maximum susceptible d'être alloué est fixé, dans chaque cas particulier, par la décision d'indemnisation, ont pour but de permettre aux sinistrés qui ne sont que partiellement indemnisés et qui ne disposent pas de moyens financiers propres, de reconstituer la totalité de leurs biens sinistrés par faits de guerre. Leur octroi est facultatif et il appartient aux organismes de crédit compétents de rechercher dans quelle limite il est nécessaire de les accorder. C'est ainsi, par exemple, qu'il n'y a pas lieu d'accorder un crédit-loi lorsque le sinistré a reconstitué, de ses propres deniers, l'ensemble de ses biens sinistrés.

De plus, les crédits-loi ne peuvent se cumuler avec les crédits « ancien régime » et les crédits « avance » que dans l'éventualité où le montant de l'intervention financière de l'Etat allouée définitivement (indemnité proprement dite et crédit-loi cumulés) dépasse le montant des crédits « ancien régime » et des crédits « avance » alloués antérieurement.

C'est ce qui explique que le montant des crédits-loi effectivement alloué par les organismes compétents est de beaucoup inférieur au montant de la possibilité de crédit-loi fixée dans les décisions d'indemnisation.

Quant aux différences signalées par l'honorable membre, entre les montants des crédits repris dans le rapport de M. le Sénateur Lacroix et dans la réponse à la question posée par M. le Représentant Gaspard, elles proviennent de ce que les chiffres renseignés dans ces documents s'appliquent tantôt aux crédits ancien régime, tantôt aux crédits « avance » et aux crédits-loi, ou encore, soit au montant global des trois espèces de crédits, soit au montant de la possibilité de crédit-loi fixée dans les décisions d'indemnisation.

Le tableau ci-annexé donne, par espèce de crédit, la situation approximative au 31 décembre 1956. Ce tableau permettra à l'honorable membre de se faire une idée plus exacte de ce qui a été réalisé en cette matière.

VRAAG :

Herhaalde malen werden officiële verklaringen afgelegd over de uitgaven betreffende de aan de getroffen en verleende kredieten. Die verklaringen gaven aanleiding tot misverstand. Dit blijkt uit het verslag van de heer senator Lacroix over de begroting voor 1957.

Dit verslag luidt namelijk op bladzijde 2 :

« Wat de Rijkstussenkomsten betreft, werden voor de beslissingen tot definitieve vergoeding, buiten de herzieningen en de voorschotten, volgende bedragen uitgekeerd :

» Vergoedingen : 26 miljard 470 miljoen; krediet tegen verlaagde rentevoet : 16 miljard 150 miljoen. In hetzelfde verslag wordt op bladzijde 10 vermeld : Totaal bedrag van de voorgestelde kredieten : 15.592.876.507 frank. »

» Er werd anderzijds op een parlementaire vraag geantwoord dat het bedrag der door de kredietinstellingen (vier) toegestane kredieten 4.641.888.453 frank belooft. »

Ik wens een duidelijke uitleg over de kwestie van de kredieten. Ik verlang met name te weten :

a) Welk het bedrag der kredieten is, niet die welke voorgesteld werden maar die welke werkelijk aan de getroffen en verleend tot op de datum van 31 december 1956 ?

b) Welk is het terugbetaalde of verhaalde bedrag ?

c) Welk is het bedrag dat nog door de getroffen en is verschuldigd ?

d) Ten slotte wordt beweerd dat de getroffen slechts een gering gedeelte van de door de provinciale directie voorgestelde kredieten opnemen, wegens de vereiste formaliteiten en de terugbetalingsvoorwaarden. Ik zou gaarne weten welke de ware toedracht van zaken is.

ANTWOORD :

Om iedere verwarring inzake verlening van kredieten aan de getroffen te vermijden, dient er te worden aan herinnerd dat er drie soorten herstellkredieten bestaan, met name :

1) de kredieten volgens de « vroegere regeling », die vóór alle vergoeding worden toegekend. Deze kredieten worden ter beschikking van de getroffen gesteld krachtens besluiten van de Secretarissen-Generaal, die door Regentsbesluiten werden bekrachtigd. Zij strekken ertoe, de ontleners in staat te stellen de geteisterde goederen, die zij nodig hebben om te leven of hun beroepsbedrijvigheid te hervatten, te herstellen.

2) de kredieten die als voorschotten worden toegekend krachtens de wet van 6 januari 1950 en bestemd zijn ter aanvulling van de ontoereikende voorschotten die komen in mindering van de aan de getroffen verleende herstellvergoedingen;

3) de wettelijke kredieten, toegekend krachtens de bepalingen van artikel 12 der samengevoegde wetten op het herstel der oorlogsschade aan private goederen. Deze kredieten, waarvan het maximum-bedrag, dat in ieder afzonderlijk geval kan worden toegekend, bij de beslissing tot vergoeding wordt bepaald, hebben ten doel de getroffen die slechts gedeeltelijk vergoed worden en niet over eigen geldmiddelen beschikken, in staat te stellen al hun door oorlogsfeiten geteisterde goederen te herstellen. De toekenning van deze kredieten is facultatief en de bevoegde kredietinstellingen dienen na te gaan binnen welke perken zij moeten verleend worden. Zo wordt een wettelijk krediet b.v. niet toegekend wanneer de getroffene al zijn geteisterde goederen met eigen middelen heeft hersteld.

Bovendien kunnen de bij de wet voorzien kredieten slechts samengevoegd worden met de kredieten « oud regime » en met de « voorschot »-kredieten indien het bedrag van de definitief toegekende financiële tussenkomst vanwege de Staat (eigelijke vergoeding en wettelijk krediet samengevoegd) het bedrag van de vroeger toegekende kredieten « oud regime » en van de « voorschot »-kredieten overschrijdt.

Dit verklaart waarom het bedrag der wettelijke kredieten, door de bevoegde organismen werkelijk toegekend, veel lager is dan het bedrag van het mogelijk wettelijk krediet dat in de vergoedingsbeslissingen is bepaald.

Wat betreft de door het achtbare lid aangehaalde verschillen tussen de kredieten vermeld in het verslag van Senator Lacroix en in het antwoord op de door Volksvertegenwoordiger Gaspard gestelde vraag, deze spruiten voort uit het feit dat de cijfers, waarop in deze stukken gewezen wordt, verband houden nu eens met kredieten « oud regime », dan met « voorschot »-kredieten en met wettelijke kredieten, of nog, hetzij met het globaal bedrag der drie verschillende soorten kredieten, hetzij met het bedrag van het mogelijke wettelijk krediet, vastgesteld in de vergoedingsbeslissingen.

De tabel in bijlage behelst, per soort krediet, de benaderende toestand op 31 december 1956. Die tabel zal aan het achtbare lid de mogelijkheid bieden zich een juist denkbeeld te vormen van hetgeen op dit gebied werd tot stand gebracht.

En ce qui concerne le montant des crédits remboursés ou récupérés et le montant encore dû par les sinistrés, l'administration ne possède pas de renseignements suffisamment précis pour l'instant.

Enfin, le fait que les sinistrés ne font que très partiellement usage de la possibilité de crédit-loi qui leur est allouée par la décision d'indemnisation n'est pas dû aux formalités et aux conditions de remboursement imposées par les organismes compétents.

En effet, les formalités imposées en cette matière n'ont rien d'exceptionnel et, pour la plupart des crédits, l'intérêt ne dépasse pas 2 % et le remboursement du principal doit s'effectuer en vingt ans avec une franchise de cinq années, ce qui est très favorable.

Aussi, je pense, ainsi qu'il est dit plus haut, que le non-prélèvement des crédits-loi provient, avant tout, de ce que les intéressés ont déjà reconstitué leurs biens au moment de l'indemnisation, ou qu'ils ont déjà obtenu antérieurement des crédits « ancien régime » ou des crédits « avance ».

Crédits de restauration.

Situation approximative au 31 décembre 1956.

Wat betreft het bedrag der terugbetaalde of teruggevorderde kredieten en het bedrag dat door de geteisterden nog verschuldigd is, beschikt het bestuur voor het oogenblik over geen genoegzaam preciese inlichtingen.

Ten slotte is het feit dat de getroffen en slechts zeer gedeeltelijke gebruik maken van de mogelijkheid van het wettelijk krediet dat hun is toegekend door de vergoedingsbeslissing niet te wijten aan de door de bevoegde organismen opgelegde terugbetalingsformaliteiten en -voorwaarden.

Inderdaad vertonen de terzake opgelegde formaliteiten niets buitengewoons en, voor het merendeel van deze kredieten, overschrijdt de interest geen 2 %, terwijl de terugbetaling van de hoofdsom moet geschieden op twintig jaar, met een vrijstelling van vijf jaar, wat zeer gunstig is.

Ik geloof dan ook, zoals hoger gezegd, dat het nietopnemen van de wetskredieten vooral te wijten is aan het feit dat de betrokkenen hun goederen reeds hadden hersteld op het oogenblik van de vergoeding, of omdat zij reeds vroeger kredieten volgens de vroegere regeling of wel voorschotkredieten hadden bekomen.

Herstellkredieten.

Benaderende toestand op 31 december 1956.

Organismes de crédits	Crédits ancien régime Kredieten vroegere regeling		Crédits avance Voorschotkredieten		Crédits-Loi Wetskredieten			Krediet- instellingen
	Montants Bedragen		Montants Bedragen		Montants Bedragen			
	accordés toegekend	prélevés opgenomen	accordés toegekend	prélevés opgenomen	de la possibilité fixée dans la décision van de moge- lijkheid bepaald in de beslissing	accordés toegekend	prélevés opgenomen	
O. C. C. H.	5.854.160.000	5.183.921.900	2.080.998.871	1.955.886.581	16.194.600.410	1.411.991.929	1.244.256.726	N. B. H. K.
C. N. C. I.	3.457.482.988	3.341.699.066	252.557.000	245.796.900		2.855.866.758	2.654.143.753	N. K. K. N.
I. N. C. A.	315.683.750	279.179.868	53.553.168	51.098.990		126.980.567	118.336.253	N. I. K. L.
C. N. C. P.	194.236.500	191.797.685	94.318.067	92.125.752		247.048.199	192.367.628	N. K. B. K.
Total ...	9.821.563.238	8.996.598.319	2.481.427.206	2.344.908.223	16.194.600.410	4.641.887.453	4.209.104.360	Totaal.

Total général des crédits alloués par tous les organismes de crédit :

Accordés : 16.944.877.897.

Prélevés : 15.550.610.902.

QUESTION :

Au 1^{er} janvier 1957, il restait environ 330.000 dossiers à traiter. On estime pouvoir les liquider pour la fin de l'année 1959, soit à raison de 100.000 dossiers par année.

Ce programme, que l'on souhaite voir se réaliser, soulève un problème financier.

La Caisse Autonome sera-t-elle en mesure de suivre ce rythme avec les subventions mises à sa disposition ? Or, trois dotations de 2 milliards 1/2 ne seront versées qu'après 1959, soit après l'achèvement du plan.

Je voudrais être renseigné sur le plan de financement.

Le Ministre aurait déclaré (voir rapport de M. le sénateur Lacroix, pages 4 et 5) :

« La situation financière actuelle de la Caisse Autonome des Dommages de guerre permettra, grâce à la dotation annuelle prévue par la loi, d'assurer régulièrement le paiement en numéraire. Des mesures seront prises en accord avec le Ministre des Finances, afin de pouvoir répondre à tout moment aux exigences du plan établi. »

Par ailleurs, le Ministre a confirmé (rapport de M. le sénateur Lacroix, page 7) que son administration envisage l'augmentation de la proportion d'indemnisation payable en obligations.

Algemeen totaal van de door alle kredietinstellingen toegekende kredieten :

Toegekend : 16.944.877.897.

Opgenomen : 15.550.610.902.

VRAAG :

Op 1 januari 1957 bleven er ongeveer 330.000 dossiers te behandelen. Men denkt daarmee tegen het einde van 1959 klaar te kunnen komen, d.i. naar rato van 100.000 dossiers per jaar.

Dit programma, waarvan de uitvoering gewenst is, doet een financieel vraagstuk oprijzen.

Zal de Zelfstandige Kas in staat zijn dit tempo te volgen met de toelagen waarover zij beschikt ? Want drie dotaties van 2 1/2 miljard zullen pas na 1959, d.i. na de uitvoering van het plan, worden gestort.

Ik zou over dit financieringsplan willen ingelicht worden.

De Minister zou verklaard hebben wat volgt (zie verslag van de heer Senator Lacroix, blz. 4 en 5) :

« Gelet op de huidige financiële toestand van de Zelfstandige Kas voor Oorlogsschade zullen, dank zij de bij de wet bepaalde jaarlijkse dotatie, de betalingen geregeld in geld kunnen geschieden. In overleg met de Minister van Financiën zullen voorzieningen worden getroffen, om te allen tijde aan de eisen van het opgemaakte plan te kunnen voldoen. »

Bovendien bevestigde de Minister (zie verslag van de heer senator Lacroix, blz. 7) dat zijn bestuur de verhoging van het in obligaties betaalbare gedeelte der vergoeding overweegt.

Cette mesure est nécessitée par l'accélération de la liquidation des dossiers.

La dotation annuelle pourrait, en effet, être dépassée à un certain moment, ce qui entraînerait un ralentissement du paiement des cas résolus.

Je désire être renseigné sur cette question.

RÉPONSE :

On peut raisonnablement espérer que la dotation annuelle de 2,5 milliards sera suffisante pour faire face aux décaissements en numéraire, compte tenu :

- 1) du coût probable de l'indemnisation;
- 2) de l'avoir actuel de la Caisse Autonome;
- 3) du rythme probable de liquidation des indemnités payables en numéraire, ainsi que du paiement de la charge des trois emprunts de la Reconstruction et des obligations émises en paiement des indemnités.

Il va sans dire que les dotations, d'un montant cependant inférieur à 2,5 milliards, devront être prévues après 1962, pour permettre de couvrir les charges d'amortissement et d'intérêts des trois emprunts et des obligations émises.

De telles dotations seront nécessaires jusqu'en 1984.

Pour le moment, le Gouvernement ne compte pas augmenter la proportion d'indemnités payables en obligations.

QUESTION :

Le Ministre a retiré l'agrément accordée aux *Sociétés coopératives* pour la restauration des biens détruits ou endommagés par faits de guerre.

Il a maintenu les seules coopératives d'Anvers et de Bruxelles dont le ressort territorial a été étendu pour la première à la région flamande, pour la seconde à la région wallonne.

Les milieux de sinistrés commentent diversement cette mesure.

Je voudrais être renseigné d'une façon précise sur les attributions de ces deux coopératives et sur les services qu'elles sont appelées à rendre.

Je voudrais connaître le subside total attribué à chacune de ces coopératives.

RÉPONSE :

Les deux Sociétés coopératives citées par le rapporteur, ainsi que celle de la batellerie, continuent à assurer aux sinistrés l'aide technique permettant à ceux-ci de reconstruire et de restaurer au mieux de leurs intérêts, avec l'aide financière que l'État leur a allouée, leurs immeubles ou leurs bateaux détruits ou endommagés par faits de guerre.

Dans l'état actuel de l'avancement de la reconstruction, il ne se justifie plus de maintenir l'agrément d'autres coopératives. Celles restant en activité sont encore appelées à rendre de grands services aux sinistrés de condition modeste, c'est-à-dire aux personnes physiques des catégories de patrimoine A, B et C définies à l'article 9 des lois sur la réparation des dommages de guerre, coordonnées le 30 janvier 1954, pour autant que l'intervention financière de l'État atteigne au moins 100.000 francs.

L'arrêté royal du 2 juin 1956 régleme l'octroi de subsides aux sociétés coopératives. Ces subsides sont alloués sur production d'états de dépenses appuyés de pièces justificatives.

Le subside total attribué aux coopératives dont l'agrément a été maintenue forme un pool se répartissant sous les rubriques désignées ci-après :

1) Dépenses de personnel :

- | | |
|--|-------------|
| a) personnel permanent (Secrétariat) fr. | 500.000,— |
| b) personnel non permanent : plus ou moins 30 techniciens répartis sur tout le territoire national ... | 1.500.000,— |

2) Frais de déplacement :

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| a) personnel non permanent | 324.000,— |
| b) administrateurs | 40.000,— |

3) Frais d'administration :

Ce poste comporte également les frais de liquidation des coopératives dont l'agrément a été retirée.

Total fr. 2.737.000,—

Deze maatregel is noodzakelijk om de afhandeling van de dossiers te versnellen.

De jaarlijkse dotatie zou inderdaad op een bepaald ogenblik kunnen overschreden worden, waardoor de uitbetalingen voor de opgeloste gevallen zouden vertraagd worden.

Ik wens dienaangaande te worden ingelicht.

ANTWOORD :

Men mag redelijkerwijze verwachten dat de jaarlijkse dotatie van 2,5 miljard zal volstaan om de uitbetalingen in geld te doen, met inachtneming van :

- 1) het vermoedelijk bedrag van de vergoeding;
- 2) het huidige vermogen van de Zelfstandige Kas;
- 3) het vermoedelijk ritme van de uitbetaling der in geld betaalbare vergoedingen, alsmede van de renten der drie leningen van Wederopbouw en van de tot betaling van de vergoedingen uitgegeven obligaties.

Het spreekt van zelf dat na 1962 dotaties zullen moeten voorzien worden, maar dan van minder dan 2,5 miljard, tot bestrijding van de aflossings- en rentekosten der drie uitgeschreven leningen en obligaties.

Deze dotaties zullen tot in 1984 nodig zijn.

Voorlopig is de Regering niet van plan, het in obligaties betaalbare gedeelte der vergoedingen te verhogen.

VRAAG :

De Minister heeft de machtiging ingetrokken die aan de *coöperatieve maatschappijen* was verleend met het oog op het herstel van door oorlogsfeiten vernielde of beschadigde goederen.

Hij heeft alleen de coöperatieven te Antwerpen en Brussel behouden, waarvan het werkgebied respectievelijk tot het Vlaamse en tot het Waalse landgedeelte werd uitgebreid.

In de kringen van getroffen en wordt deze maatregel op allerlei commentaar onthaald.

Ik wens nauwkeurig te worden ingelicht over de bevoegdheden van deze twee coöperatieven en over de diensten welke zij moeten bewijzen.

Ik wens bovendien te weten welke de totale toelage is die aan ieder van deze coöperatieven werd toegekend.

ANTWOORD :

De twee coöperatieve maatschappijen waarvan de verslaggever gewag maakt, alsmede deze van de binnenscheepvaart, verlenen verder aan de getroffen en de technische hulp die hen in staat stelt hun door oorlogsfeiten vernielde of beschadigde goederen zo voordelig mogelijk weer op te bouwen en te herstellen, met de financiële steun van de Staat.

In de huidige stand van de wederopbouw is het niet meer verantwoord de erkenning van andere coöperatieven te handhaven. Deze welke nog bedrijvig zijn kunnen nog belangrijke diensten bewijzen aan de getroffen en met geringe inkomsten, met name aan de natuurlijke personen die behoren tot de vermogenscategorieën A, B, en C, zoals deze omschreven zijn in artikel 9 van de wetten op het herstel van de oorlogsschade, samengevoegd op 30 januari 1954, voor zover de geldelijke tussenkomst van de Staat ten minste 100.000 frank bedraagt.

Het koninklijk besluit van 2 juni 1956 reglementeert de toekenning van toelagen aan de samenwerkende maatschappijen. Die toelagen worden verleend op overlegging van met bewijsstukken gestaafde staten van uitgaven.

De totale toelage, verleend aan de maatschappijen, die erkend bleven, vormt een pool, welke verdeeld wordt over de hierna volgende rubrieken :

1) Personeelsuitgaven :

- | | |
|--|-------------|
| a) vast personeel (Secretariaat) fr. | 500.000,— |
| b) niet-vast personeel : plus minus 30 technici, over het hele land verspreid | 1.500.000,— |

2) Verplaatsingskosten :

- | | |
|-------------------------------|-----------|
| a) niet-vast personeel | 324.000,— |
| b) beheerders | 40.000,— |

3) Administratiekosten :

Hieronder vallen ook de kosten voor liquidatie van de maatschappijen, waarvan de erkenning werd ingetrokken.

Totaal fr. 2.737.000,—

Il est à remarquer :

1) que le crédit de 2.737.000 francs, sollicité pour l'exercice 1957, a été ramené à 2.500.000 francs. La diminution porte sur les rubriques 2 et 3.

2) que les coopératives de Bruxelles et d'Anvers ont, pour tout personnel appointé, un seul secrétaire.

Le principal des dépenses consiste présentement dans la rémunération des techniciens, qui sont rémunérés d'après leurs activités et conformément à l'arrêté ministériel du 10 juillet 1956.

Il est probable que les dépenses, pour le personnel permanent et non permanent, seront inférieures aux prévisions. Cependant, la nouvelle organisation n'étant mise en vigueur que depuis le 1^{er} juillet dernier, au moment de l'établissement des prévisions budgétaires, l'administration manquait d'éléments d'appréciation suffisants.

QUESTION :

Estimation des dépenses.

Au cours des débats concernant les lois de 1952 et de 1953, le Gouvernement de l'époque, par la voix des Ministres de la Reconstruction, a fait état des dépenses que nécessiterait le seul paiement des indemnités pour dommages de guerre.

En 1952, le Ministre affirma que le montant des dépenses était évalué à 60 milliards pour les indemnités et à 30 milliards pour les crédits.

La loi de 1953 accorda 4 milliards de dépenses supplémentaires.

Or, d'après les dernières estimations, la dépense totale en indemnités se situera vers 42 milliards tandis que le capital investi dans les crédits ne doit guère dépasser 4 milliards à l'heure présente.

Il y a donc eu manifestement exagération dans l'estimation des dépenses.

Il est probable que si les estimations actuelles avaient été connues, le Parlement aurait pu modifier plus avantagèrement encore la législation.

Il faut convenir que nous approchons maintenant trop de la fin du plan pour procéder encore à présent à une modification du plan.

Mais, tenant compte des dépenses réelles qui seront nécessaires et qui se situent bien en dessous des estimations, le Gouvernement ne pourrait-il prendre l'engagement d'envisager une nouvelle révision de la loi ?

RÉPONSE :

Il est exact que les prévisions relatives au coût de l'indemnisation des dommages de guerre aux biens privés, dû exclusivement à l'application des lois coordonnées sur la réparation de ces dommages, et mis à charge de la Caisse Autonome des Dommages de guerre, prévisions que l'administration a tenté, à diverses reprises et sous certaines réserves, d'établir approximativement et en ordre de grandeur seulement, ne seront pas atteintes et qu'elles peuvent être ramenées à quelque 68 milliards se répartissant comme suit :

- 42 milliards pour les indemnités proprement dites;
- 26 milliards pour les possibilités de crédits de restauration auxquels l'Etat attache sa garantie.

Cette différence provient de ce que, pour établir ces prévisions, l'administration s'est basée notamment :

1) sur le montant, en valeur au 31 août 1939, des dommages déclarés par les sinistrés eux-mêmes, résultant des demandes d'intervention introduites auprès des directions provinciales des dommages de guerre, et qui s'élèvent à 37 milliards de francs environ;

2) sur un pourcentage d'exagération présumé de 30 % du montant réclamé par les sinistrés.

Or, depuis quelques années, l'examen systématique des demandes d'intervention fait apparaître :

1) qu'il convient de déduire du montant total déclaré par les sinistrés les dommages repris dans leurs demandes d'intervention et qui :

a) relevant de la loi du 6 juillet 1948 (réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général), doivent être indemnisés par l'administration de l'urbanisme;

b) tombant dans le champ d'application des accords claims, doivent être indemnisés par l'Office of Mutual Aid;

c) ayant été causés à des biens situés à l'étranger, ne rentrant pas dans le champ d'application des lois coordonnées sur la réparation des dommages de guerre aux biens privés;

Hierbij valt op te merken :

1) dat het voor het dienstjaar 1957 aangevraagde krediet werd teruggebracht tot 2.500.000 frank. De vermindering heeft betrekking op de rubrieken 2 en 3;

2) dat de maatschappijen van Brussel en Antwerpen als bezoldigd personeel, alles bij elkaar, slechts één secretaris hebben.

De uitgaven bestaan thans hoofdzakelijk in de bezoldiging van de technici, die volgens hun werk en overeenkomstig het ministerieel besluit van 10 juli 1956 worden betaald.

Vermoedelijk zullen de uitgaven voor het vast en niet-vast personeel lager zijn dan werd verwacht. Daar echter de nieuwe organisatie pas tot stand kwam op 1 juli jl., toen begrotingsramingen werden opge maakt, beschikte het Bestuur niet over voldoende gegevens ter beoordeling.

VRAAG :

Raming van de uitgaven.

Tijdens de beraadslaging over de wetten van 1952 en 1953 heeft de toenmalige Regering, bij monde van de Ministers van Wederopbouw, gewag gemaakt van de uitgaven die zouden vereist zijn, alleen reeds voor de uitbetaling van de vergoedingen voor oorlogsschade.

In 1952 beweerde de Minister dat het bedrag van de uitgaven werd geraamd op 60 miljard aan vergoedingen en 30 miljard aan kredieten.

Bij de wet van 1953 werden bijkomende uitgaven ten bedrage van 4 miljard toegestaan.

Nu zal, volgens de jongste ramingen, de globale uitgave voor vergoedingen rond 42 miljard liggen, en het in de kredieten geïnvesteerde kapitaal gaat wellicht op dit ogenblik 4 miljard niet te boven.

Er werd dus bij de raming van de uitgaven klaarblijkelijk overgedreven.

Naar alle waarschijnlijkheid had het Parlement, indien het de huidige ramingen had gekend, de wetgeving in nog gunstiger zin kunnen wijzigen.

Er dient te worden erkend dat we thans de afwerking van het plan te dicht genaderd zijn om nog tot een wijziging van de wet over te gaan.

Maar kan de Regering, rekening houdend met de werkelijk vereiste uitgaven, die merkkelijk beneden de ramingen blijven, niet de verbin tenis aangaan een nieuwe herziening van de wet in overweging te nemen ?

ANTWOORD :

Het is juist dat de uitgaven voor vergoeding van de oorlogsschade aan private goederen, — uitgaven die uitsluitend voortvloeien uit de toepassing van de samengeordende wetten op het herstel van bedoelde schade, en die ten laste van de Zelfstandige Kas voor Oorlogsschade vallen, — lager zullen zijn dan de ramingen die het Bestuur herhaaldelijk en onder zeker voorbehoud heeft gepoogd bij benadering en uitsluitend volgens grootte vast te stellen, en dat deze uitgaven kunnen worden bepaald op nagenoeg 68 miljard, te verdelen als volgt :

- 42 miljard voor de eigenlijke vergoedingen;
- 26 miljard voor mogelijke herstellkredieten waaraan de Staat zijn waarborg hecht.

Dit verschil is te wijten aan het feit dat het Bestuur voor het opmaken van zijn ramingen o.m. steunde :

1) op het bedrag, waarde 31 augustus 1939, van de schade door de getroffen zelf aangegeven in de aanvragen om tussenkomst ingediend bij de provinciale directies voor oorlogsschade : bedrag dat nagenoeg 37 miljard bereikte;

2) op een vermoedelijk overdrijvingspercentage van 30 % van het door de getroffen gevraagde bedrag.

Nu is sedert enkele jaren uit het stelselmatig onderzoek van de aanvragen om tussenkomst gebleken :

1) dat van het globale, door de getroffen aangegeven bedrag moest worden afgetrokken de in hun aanvragen vermelde schade :

a) die valt onder de wet van 6 juli 1948 (herstel van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut), en als zodanig door het Bestuur van Stedebouw dient te worden vergoed;

b) die in het toepassingsgebied van de Claim-overeenkomsten valt en door het « Office of Mutual Aid » moet worden vergoed;

c) die is toegebracht aan in het buitenland gelegen goederen en dus niet in het toepassingsgebied valt van de samengeordende wetten op het herstel van de ologsschade aan private goederen.

2) que le pourcentage d'exagération présumé primitivement à 30 % du montant réclamé par les intéressés eux-mêmes se situe, en réalité, entre 40 et 45 %.

Toutefois, il serait faux de croire que la dépense totale qui incombera au Trésor pour la réparation des dommages de guerre aux biens privés se limitera aux 42 milliards de francs dont il est parlé ci-avant.

En effet, pour se faire une idée exacte de ce que sera cette dépense, il y a lieu d'ajouter aux prévisions ci-avant, le montant des indemnités payées par d'autres organismes, pour des dommages repris dans les 37 milliards déclarés par les sinistrés, et notamment, les sommes liquidées de ce chef par :

- l'administration de l'Urbanisme;
- l'Office of Mutual Aid;
- l'ancienne administration des Travaux Communaux;
- la Banque d'Emission pour le compte des armées occupantes;
- la charge résultant des trois emprunts de 3,5 milliards chacun, effectués par la Caisse Autonome des Dommages de Guerre et des obligations émises par elle, en paiement des dommages de guerre;
- l'Office de Documentation et de Service Social.

L'administration n'est pas à même, actuellement du moins, de fixer le montant de ces sommes, mais il n'est pas douteux qu'il s'élèvera à plusieurs dizaines de milliards de francs.

Dès lors, la charge *globale* imposée au Trésor par la réparation de l'ensemble des dommages de guerre aux biens privés dépassera 60 milliards de francs (non compris les crédits de restauration).

Le Ministre rappelle que, jusqu'à présent, l'intervention du Trésor n'a jamais été adaptée, ni en nombre, ni en montant, aux prévisions de financement des dommages de guerre et qu'elle reste fixée, sur base de l'article 7 de la loi du 19 mai 1948, organique de la Caisse Autonome, à 15 dotations de 2 milliards et demi chacune.

Ces dotations suffiront donc sans doute pour la phase de paiement proprement dit des dommages de guerre, mais devront être complétées, au delà de 1962, pour couvrir les charges résultant des emprunts et des obligations.

Le Gouvernement ne pourrait donc, actuellement, prendre aucun engagement d'une nouvelle adaptation des lois coordonnées.

La Commission émet un avis favorable quant aux crédits afférents aux dommages aux biens, par 8 voix contre 4.

Le Rapporteur.

L. NAMECHE.

Le Président.

F. BRUNFAUT.

2) dat het overdrijvingspercentage, aanvankelijk geraamd op 30 % van het door de geteisterden gevraagde bedrag, in werkelijkheid tussen 40 en 45 % ligt.

Het ware echter verkeerd te geloven dat de gezamenlijke uitgave welke zal ten laste vallen van de Schatkist tot herstel der oorlogsschade aan de private goederen, zal beperkt blijven tot de 42 miljard frank waarvan hoger gewag werd gemaakt.

Om zich inderdaad een juist denkbeeld te vormen van wat die uitgave zal zijn, past het bij voormelde ramingen het bedrag te voegen van de door andere organismen betaalde vergoedingen voor schadegevallen voorkomend onder de 37 miljard, aangegeven door de getroffen, en niet name, de bedragen die uit dien hoofde werden uitgekeerd door :

- het bestuur van de Stedebouw;
- het « Office of Mutual Aid »;
- het vroegere bestuur der Gemeentewerken;
- de Bank van uitgifte voor rekening van de bezettingslegers;
- de last der drie leningen groot 3,5 miljard ieder, aangegaan door de Zelfstandige Kas voor Oorlogsschade en de obligaties door haar uitgegeven tot betaling van de oorlogsschade;
- de Documentatiedienst en de Sociale Dienst.

Het bestuur is niet bij machte, thans ten minste, het bedrag van deze sommen vast te stellen, maar het lijkt geen twijfel dat het verscheidene tientallen miljarden frank zal belopen.

Dienvolgens zal de *globale* last welke aan de Schatkist opgelegd is voor het herstel van de oorlogsschade aan de private goederen *in zijn geheel* 60 miljard frank (de herstell kredieten niet inbegrepen) overschrijden.

De Minister wijst erop dat totnogtoe de tussenkomst vanwege de Schatkist, noch wat het aantal, noch wat het bedrag betreft, nooit aangepast is geworden aan de financieringsvooruitzichten van de oorlogsschade en dat zij, op grond van artikel 7 der wet van 19 mei 1948 tot inrichting van de Zelfstandige Kas, bepaald is op 15 dotaties van 2 1/2 miljard ieder.

Deze dotaties zullen dus wellicht volstaan voor de eigenlijke betalingsfase van de oorlogsschade, maar zullen, na 1962, moeten worden aangevuld tot dekking van de lasten voortspruitende uit de leningen en de obligaties.

De Regering zou thans dus geen verbintenis nopens een nieuwe aanpassing der samengeordende wetten kunnen aangaan.

Met 8 tegen 4 stemmen brengt de Commissie een gunstig advies uit over de kredieten voor schade aan goederen.

De Verslaggever.

L. NAMECHE.

De Voorzitter.

F. BRUNFAUT.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Provinces — Provincies	Nombre de demandes d'intervention restant à traiter (au classement général) Aantal nog te behandelen aanvragen om tegemoetkoming (in het algemeen klassement)	Nombre moyen de décisions primitives par demande d'intervention, depuis le 1 ^{er} juillet 1951 Gemiddeld aantal aanvankelijke beslissingen per aanvraag om tegemoetkoming, sedert 1 juli 1951	Nombre probable de dossiers restant à traiter (colonnes 2 x 3) Vermoeftelijk aantal nog te behandelen dossiers (kolommen 2 x 3)	Nombre de dossiers dans la chaîne d'examen définitif Aantal dossiers in het stadium van het definitieve onderzoek	Coefficient probable du travail restant à effectuer Vermoeftelijk coefficient van het nog te verrichten werk	Nouveau nombre de dossiers dans la chaîne d'examen définitif (colonnes 5 x 6) Nieuw aantal dossiers in het stadium van het definitieve onderzoek (kolommen 5 x 6)	Décisions ordinaires restant à rendre (4 + 7 - 9) Nog te nemen gewone beslissingen (4 + 7 - 9)	Dossiers de - 2.000 francs restant à traiter Nog te behandelen dossiers van - 2.000 frank	Production en décisions ordinaires réalisées en 1956 Aantal gewone beslissingen, gewonnen in 1956	Production à réviser annuellement sans compter les dossiers - 2.000 francs, pour réaliser le plan au 31 décembre 1959 soit en 35 mois Aantal beslissingen die jaarlijks moeten worden gewonnen, — dossiers van - 2.000 frank niet meegerekend — om klaar te komen tegen 31 december 1959, zegge in 35 maanden	Délaix normalment nécessaires dans l'état actuel de la compétence, avec maximum au 31 décembre 1959 Normale termijnen vereist in de huidige staat van de bevoegdheid, met grens op 31 december 1959	Dossiers soustraits à la D. P. Dossiers onttrokken aan de P. D.	Dossiers reçus d'autres D. P. Dossiers ontvangen van andere P. D.	Périquation de la différence en + ou en - (différence en décisions) Vereffening van het verschil naar boven of naar beneden (verschil in beslissingen)	Nouveau total des décisions à rendre Nieuw totaal van de nog te nemen beslissingen	Nouveaux délaix nécessaires après adaptation de la compétence avec maximum au 31 décembre 1959 Nieuwe termijnen vereist na aanpassing van de bevoegdheid met grens op 31 december 1959	Mesures à prendre pour assurer l'exécution du plan à la date limite du 31 décembre 1959 Maatregelen te nemen met het oog op de uitvoering van het plan tegen de einddatum van 31 december 1959	Effetif restant en service par rapport au cadre 1951 Aantal personeelsleden werkelijk in dienst tegenover het kader 1951
Anvers — Antwerpen	28.801	1,03	29.668	16.517	3/5	9.910	39.578	—	15.564	15.600	2 ans 6 mois/juliet 1959 2 jaar 6 maanden/juli 1959	2.650	—	— 2.730	36.848	2 ans 4 mois/mal 1959 2 jaar 4 maanden/mei 1959	—	251/ 274
Brabant — Brabant	26.500	1,07	28.358	11.791	3/5	7.074	33.432	2.000	13.497	13.400	2 ans 5 mois/juin 1959 2 jaar 5 maanden/juni 1959	2.950	9.587	+ 6.045	39.477	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	—	190/ 221
Courtrai — Kortrijk... ..	30.478	1,04	31.699	10.331	3/5	6.198	32.397	5.500	12.327	12.000	2 ans 7 mois/août 1959 2 jaar 7 maanden/aug. 1959	—	—	—	—	2 ans 7 mois/août 1959 2 jaar 7 maanden/aug. 1959	—	202/ 221
Gand — Gent	17.975	1,045	18.785	10.015	3/5	6.009	24.294	500	10.028	10.200	2 ans 4 mois/mal 1959 2 jaar 4 maanden/mei 1959	—	—	—	—	2 ans 4 mois/mal 1959 2 jaar 4 maanden/mei 1959	—	167/ 185
Hainaut — Henegouwen ...	29.023	0,96	27.865	9.012	3/5	5.407	31.272	2.000	9.363	10.716	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	9.587	—	— 9.201	22.071	2 ans 6 mois/juliet 1959 2 jaar 6 maanden/juli 1959	—	153/ 185
Limbourg — Limburg	2.921	1,23	3.595	5.491	3/5	3.294	4.889	2.000	4.623	5.000	1 an/février 1958 1 jaar/februari 1958	—	6.126	+ 6.428	11.317	2 ans 3 mois/avril 1959 2 jaar 3 maanden/april 1959	—	73/ 85
Luxembourg — Luxemburg...	21.810	1,39	28.123	4.556	3/5	2.733	30.856	—	4.904	9.572	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	5.434	—	— 7.553	23.303	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	renforcement du personnel (p. ex.: recrutement temporaire)	90/ 111
Liège — Luik	28.283	1,03	49.733	13.491	3/5	8.095	57.828	—	12.216	19.824	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	526	—	— 542	57.286	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	versterking van het personeel (b.v.: tijdelijke aanwerving)	212/ 221
Namur — Namen	14.990	1,08	16.192	5.187	3/5	3.112	19.304	—	5.559	6.612	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	—	5.434	+ 7.553	26.857	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	renforcement du personnel par trans- fert des agents du Hainaut	105/ 109
Total — Totaal... ..	220.781	1,06	234.018	86.391	3/5	51.832	273.850	12.000	88.081	93.888	2 ans 11 mois/décembre 1959 2 jaar 11 maanden/dec. 1959	—	—	—	—	—	—	1.443/1.612