

SENAT DE BELGIQUE

SEANCE EXTRAORDINAIRE DE 1954.

SEANCE DU 30 JUIN 1954.

Rapport de la Commission des Travaux publics chargée d'examiner le projet de loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1954 (Crédits Travaux publics).

Présents : MM. VAN BELLE, Président ; DE BAECK, DE COENE, DELMOTTE, DURAY, LEMAL, NEEFS, NEYBERGH, PIOT, STUBBE, Van den STORME, Van PETEGHEM, WIJN et DELOR, Rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'examen du projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1954 a fait l'objet de trois séances de votre commission tenues avant la dissolution des chambres et de deux séances tenues après la formation du nouveau gouvernement.

Il va sans dire que, comme pour les budgets des autres départements, la situation est assez exceptionnelle, puisqu'il y a chevauchement entre un budget établi par un Ministre qui n'est plus en fonction et quasi le même budget que doit défendre l'actuel Ministre des Travaux publics.

M. Van Glabbeke, Ministre des Travaux publics, a d'ailleurs fait part de son intention, au cours d'une séance, de déposer des amendements au budget initial.

Cependant, au cours des cinq séances tenues, de nombreux commissaires ont présenté des observations et posé un grand nombre de questions.

Dans l'ordre où elles ont été posées, ces observations et questions sont relatives :

R. A 4743.

Voir :

Documents du Sénat :

5-XVI (Session de 1953-1954) : Projet de loi.

112, 278 (Session de 1953-1954) : Amendements.

71 (Session extraordinaire de 1954) : Amendements.

BELGISCHE SENAAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1954.

VERGADERING VAN 30 JUNI 1954.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1954 (Kredieten Openbare Werken).

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Aan het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1954 werden door uw Commissie drie vergaderingen vóór de Kameronbinding en twee na de vorming van de nieuwe regering gewijd.

Het spreekt vanzelf dat de toestand, evenals voor de begrotingen van de overige departementen, nogal buitengewoon is : enerzijds is er de begroting die werd opgemaakt door een Minister die niet meer in functie is, en anderzijds bijna een zelfde begroting die door de huidige Minister van Openbare Werken moet worden verdedigd.

De h. Van Glabbeke, Minister van Openbare Werken, heeft trouwens, tijdens een van de vergaderingen, het voornemen te kennen gegeven, amendementen op de aanvankelijke begroting in te dienen.

In de loop van de vijf vergaderingen hebben talrijke commissieleden opmerkingen gemaakt en een groot aantal vragen gesteld.

Die opmerkingen en vragen hebben, in de orde waarin zij naar voren gebracht werden, betrekking op:

R. A 4743.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI (Zitting 1953-1954) : Wetsontwerp.

112, 278 (Zitting 1953-1954) : Amendementen.

71 (Buitengewone zitting 1954) : Amendementen.

- | | |
|--|--|
| 1° au recrutement des ingénieurs — difficultés rencontrées ; | 1° de de moeilijkheden bij de werving van ingenieurs ; |
| 2° au manque de crédit pour terminer certains grands travaux ; | 2° het tekort aan kredieten om bepaalde grote werken te voltooien ; |
| 3° aux expropriations nécessitées pour l'établissement des autoroutes ; | 3° de onteigeningen met het oog op de aanleg van autosnelwegen ; |
| 4° à l'insuffisance des crédits pour certains grands travaux (canal de Charleroi à Clabecq) ; | 4° de ontoereikendheid van de kredieten voor bepaalde grote werken (vaart van Charleroi naar Klabbeek) ; |
| 5° à l'emploi du pavé belge de préférence à celui du Portugal et de Suède ; | 5° het gebruik van Belgische in plaats van Portugese of Zweedse straatkeien ; |
| 6° à la route Zele-Exaerde-Lokeren ; | 6° de weg Zele-Eksaarde-Lokeren ; |
| 7° aux bases sur lesquelles le programme d'exécution des travaux publics sera établi ; | 7° de grondslagen van het programma van openbare werken ; |
| 8° au rajeunissement de la législation sur la voirie ; | 8° de verjonging van de wegenwetgeving ; |
| 9° au nombre de dossiers, par province, introduits depuis 1948 et au montant des subsides correspondants ; | 9° het aantal dossiers per provincie sedert 1948 ingediend en het bedrag van de overeenstemmende toelagen ; |
| 10° au reclassement de la voirie ; | 10° de herclassering van de wegen ; |
| 11° aux ponts détruits pendant la guerre ; | 11° de tijdens de oorlog vernielde bruggen ; |
| 12° à la coordination des problèmes urbanistiques ; | 12° de coördinatie van de stedenbouwproblemen ; |
| 13° à la réduction du budget de 1954 par rapport à celui de 1953 ; réduction préjudiciable à l'exécution des travaux de voirie communale ; | 13° de vermindering van de begroting voor 1954 ten opzichte van 1953 — schadelijk voor de uitvoering van werken aan de gemeentewegen ; |
| 14° à l'utilisation des produits de terrils de charbonnages, comme fondation des revêtements routiers ; | 14° gebruik van de producten uit de steenberggen van de kolenmijnen als fundering voor wegbekledingen ; |
| 15° aux mesures prises pour empêcher le retour d'une catastrophe semblable à celle du 1 ^{er} février 1953 ; | 15° de maatregelen ter voorkoming van rampen zoals die van 1 Februari 1953 ; |
| 16° au régime des waterings ; | 16° de wateringen ; |
| 17° à la difficulté, au point de vue budgétaire, pour les communes d'assurer l'éclairage des grandes routes ; | 17° de begrotingsmoeilijkheden van de gemeenten om voor de verlichting van de grote wegen te zorgen ; |
| 18° aux panneaux de signalisation ; | 18° de verkeersborden ; |
| 19° aux plans régionaux et nationaux de l'Urbanisme ; | 19° de regionale en nationale stedenbouwplannen ; |
| 20° au rôle du Conseil Supérieur de l'Urbanisme ; | 20° de rol van de Hoge Raad voor Stedenbouw ; |
| 21° à la somme dépensée pour la propagande urbanistique en 1953 ; | 21° de som besteed aan de stedenbouwpropaganda in 1953 ; |
| 22° au contrôle des travaux subsidiés, conseils aux pouvoirs subordonnés et reclassement de la voirie ; | 22° het toezicht op de gesubsidieerde werken, raadgevingen aan de ondergeschikte besturen en herclassering van de wegen ; |
| 23° aux engagements pris en 1953 par l'administration ; | 23° de in 1953 door het bestuur aangegane verplichtingen ; |
| 24° à la répartition uniforme des crédits ; | 24° de eenvormige verdeling van de kredieten ; |
| 25° à l'accélération des travaux d'achèvement du canal de Charleroi-Clabecq ; | 25° de versnelling van de voltooiingswerken aan het kanaal Charleroi-Klabbeek ; |
| 26° à l'exploitation du barrage d'Eupen ; | 26° de exploitatie van de stuwdam van Eupen ; |
| 27° à l'Office de la Navigation ; | 27° de Dienst der Scheepvaart ; |
| 28° au bouchon de Lannaye ; | 28° de stop van Ternaaien ; |

29° au perfectionnement professionnel de certaines catégories du personnel ;

30° aux indemnités kilométriques pour l'utilisation d'une automobile ou motocyclette personnelle.

Toutes ces questions ainsi que les réponses données par l'administration du département seront publiées dans le présent rapport.

M. le Ministre Van Glabbeke qui a assisté aux dernières séances de votre commission a fait un exposé substantiel sur la politique que compte suivre son département en matière de routes, voies hydrauliques et ponts, bâtiments et urbanisme.

L'essentiel de cette politique qui constitue la conclusion finale des travaux de votre commission peut se résumer comme suit :

Politique du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction en matière de :

I. — VOIES HYDRAULIQUES

L'année 1953 a été caractérisée par la réparation des dommages causés par la marée-tempête du 1^{er} février 1953 pour laquelle un crédit spécial de 1.400 millions de francs a dû être inscrit au budget ordinaire. Cette charge supplémentaire n'a pas empêché l'Administration des Voies Hydrauliques de poursuivre normalement l'exécution du plan de travail prévu pour l'entretien et la modernisation du réseau de voies navigables, en vue de la navigation et de l'évacuation des eaux.

Rappelons à ce propos que même dans des circonstances normales, la tâche de l'Administration des Voies Hydrauliques n'est pas limitée à l'entretien et à l'extension du réseau des voies navigables. Elle doit aussi veiller sans cesse à la consolidation et à l'amélioration des digues des rivières et de la côte. Il y a aussi le problème urgent de l'alimentation en eau potable. En ce qui concerne ce dernier point, il s'impose de façon absolue d'assurer dans le plus bref délai, la rentabilité des travaux déjà exécutés. La politique à suivre doit tenir compte de tous les points mentionnés ci-dessous, lorsqu'il s'agit d'utiliser aussi judicieusement que possible les crédits limités mis à la disposition du département.

En ce qui concerne l'entretien des voies navigables, des ports et de la côte, on a déjà suffisamment insisté sur la nécessité de majorer les crédits d'entretien. Le fait que les crédits alloués pour 1953 ont été complètement épuisés et se sont néanmoins révélés insuffisants pour permettre une exécution adéquate des travaux strictement nécessaires, démontre qu'une intervention urgente s'impose en cette matière. Il ne faut pas perdre de vue que les travaux d'entretien comprennent l'aménagement des accès aux ports d'Anvers et de la côte, ce qui exige l'exécution de dragages considérables dont l'importance s'accroît d'année en

29° de beroepsvervolmaking van bepaalde categorieën van het personeel ;

30° de kilometervergoeding voor het gebruik van een persoonlijke wagen of motorfiets.

Al deze vragen, alsmede de door het Departement verstrekte antwoorden, zullen in dit verslag worden opgenomen.

De h. Minister Van Glabbeke, die de laatste vergaderingen van uw Commissie bijwoonde, heeft een grondige uiteenzetting gegeven van de politiek welke zijn departement van plan is te volgen inzake wegen, waterwegen en bruggen, gebouwen en stedenbouw.

De hoofdtrekken van die politiek, welke als besluit van de werkzaamheden uwer Commissie kunnen gelden, zijn :

Politiek van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw in zake :

I. — WATERWEGEN

Het jaar 1953 werd gekenmerkt door de herstelling van de schade veroorzaakt door de springvloed van 1 Februari 1953, waarvoor een speciaal krediet van 1.400 miljoen frank op de gewone begroting moest worden uitgetrokken. Die extra-last heeft het Bestuur der Waterwegen niet belet normaal de uitvoering van het arbeidsplan inzake onderhoud en modernisering van het waterwegennet door te drijven, met het oog op het scheepvaartverkeer en de waterafvoer.

Wij herinneren er aan, dat, zelfs onder normale omstandigheden, de taak van het Bestuur der Waterwegen niet beperkt blijft tot het onderhoud en de uitbreiding van het waterwegennet. Het moet ook onafgebroken waken voor de versteviging en de verbetering van de rivier- en kustdijken. Er is ook nog het dringend probleem van de drinkwatervoorziening. Wat dit betreft, is het absoluut vereist binnen de kortst mogelijke tijd de rentabiliteit van de reeds uitgevoerde werken te verzekeren. De te volgen politiek moet rekening houden met alle hierna vermelde punten, wil men de beperkte kredieten, ter beschikking gesteld van het departement, zo goed mogelijk benutten.

Wat het onderhoud van de waterwegen, de havens en de kust betreft, is reeds voldoende de nadruk gelegd op de noodzakelijkheid om de onderhoudskredieten te verhogen. Het feit dat de voor 1953 toegekende kredieten volledig zijn uitgeput en niettemin onvoldoende zijn gebleken om de strict noodzakelijke werken uit te voeren, wijst er op dat, op dit gebied, dringend moet worden ingegrepen. Wij mogen niet uit het oog verliezen, dat de onderhoudswerken de geschiktmaking van de toegang tot de havens van Antwerpen en van de kust omvatten, wat de uitvoering van baggerwerken vereist, waarvan de omvang van jaar tot jaar toe-

année en raison de l'augmentation continue des dimensions des navires. En outre, l'entretien ordinaire des voies de navigation intérieure et des voies maritimes reste un facteur qui exige une attention toujours plus sérieuse, en raison de l'insuffisance des travaux d'entretien normaux.

Le montant prévu pour 1954 ouvre des perspectives plus favorables. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que le retard à rattraper est important.

En ce qui concerne les travaux d'amélioration, il y a lieu d'accorder un maximum d'attention à l'achèvement, dans un délai aussi court que possible, des travaux de modernisation du réseau des voies navigables qui ont été entamés. C'est ainsi qu'il y a lieu de réaliser, aussi rapidement que possible, le raccordement du port d'Anvers au bassin industriel de Charleroi pour les bateaux de 1.350 tonnes. Les travaux en cours entre Charleroi et Clabecq doivent être activés, ne serait-ce que pour ne pas laisser inutilement improductifs, les montants énormes qui y ont été investis. D'autre part, l'achèvement du canal Nimy-Blaton-Péronnes, dont la section Nimy-Blaton doit être raccordée à Péronnes, ne peut plus être différé. En outre, il y a le Ringvaart de Gand dont la construction doit être hâtée, le canal de la Nèthe qui doit être terminé, et les travaux de normalisation de la Meuse et de la Sambre, auxquels il faudrait pouvoir accorder plus d'attention.

Un rapide aperçu des réalisations de 1953 et de celles prévues pour 1954 démontre qu'il a été fait face à ces nécessités dans la mesure du possible.

En ce qui concerne le canal de Charleroi à Bruxelles, les travaux de l'écluse 1F à Marchienne-au-Pont ont été poursuivis normalement. Une deuxième tranche de 105 millions de francs a été engagée en 1953 et une troisième tranche de 85 millions de francs a été prévue pour 1954, pour ces travaux estimés à 215 millions. D'autre part, il est prévu pour 1954, une première tranche d'un montant de 8 millions de francs en vue de l'équipement électromécanique de cette écluse.

Les travaux de la deuxième partie du débouché dans la Sambre et du bief de partage — première partie — à Godarville, pour lesquels aucun crédit de paiement ne devait être engagé en 1953, ont également été poursuivis au cours de cette année. La deuxième partie du bief de partage — section A — a été adjugée à la fin de 1953 et un montant de 94.774.925 francs a été engagé à cet effet. L'exécution de la section B est prévue pour 1954, avec une première tranche de 50 millions de francs pour une estimation totale de 195 millions de francs. Sont également prévus pour 1954, les travaux de construction de l'écluse 2F à Gosselies, avec terrassements aux abords pour un montant de 250 millions de francs, un crédit de paiement de 50 millions de francs étant prévu comme première tranche.

Pour le canal Nimy-Péronnes-Blaton, une troisième tranche d'un montant de 125 millions de francs a

neemt ingevolge de voortdurende vergroting van de afmetingen der schepen. Bovendien blijft het gewoon onderhoud van de binnenscheepvaart- en de zeevaarwegen een factor, waaraan ernstige aandacht moet worden besteed, gelet op de ontoereikendheid van de normale onderhoudswerken.

Het voor 1954 uitgetrokken bedrag opent gunstige vooruitzichten. Evenwel mag niet uit het oog worden verloren dat de achterstand groot is.

Op het gebied van de verbeteringswerken is de grootste aandacht vereist voor de dringende voltooiing van de reeds aangevangen modernisering van het waterwegennet. Zo spoedig mogelijk moet gezorgd worden voor de verbinding van de haven van Antwerpen met het industriebekken van Charleroi voor schepen van 1.350 ton. De werken tussen Charleroi en Klabbeek moeten bespoedigd worden, al was het maar om de enorme bedragen die werden belegd, niet node-loos improductief te laten. Verder kan de voltooiing van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, waarvan de sectie Nimy-Blaton te Péronnes moet aansluiten, niet langer uitgesteld worden. Bovendien is er de Ringvaart te Gent, waarvan de aanleg versneld moet worden, het Nethe-kanaal dat voltooid moet worden en de normalisatiewerken aan de Maas en de Sambre, waaraan meer aandacht zou moeten kunnen besteed worden.

Een vluchtig overzicht van de verwezenlijkingen van 1953 en van die welke voor 1954 verwacht worden, bewijst dat al het mogelijke werd gedaan om aan die behoeften tegemoet te komen.

Wat het kanaal Charleroi-Brussel betreft, werden de werken aan sluis 1F te Marchienne-au-Pont normaal voortgezet. Een tweede gedeelte van 105 miljoen frank werd in 1953 aangewend en voor 1954 een derde gedeelte van 85 miljoen frank uitgetrokken voor die werken, welke op 215 miljoen geraamd worden. Verder is voor 1954 een eerste gedeelte van 8 miljoen frank uitgetrokken voor de electromechanische uitrusting van die sluis.

De werken aan het tweede gedeelte van de uitmonding in de Sambre en aan het scheidingskanaalpand — eerste gedeelte — te Godarville, waarvoor geen betalingskrediet in 1953 moest worden vastgelegd, zijn eveneens in de loop van het jaar voortgezet. Het tweede gedeelte van het scheidingskanaalpand — sectie A — werd einde 1953 toegewezen en een bedrag van 94.774.925 frank is te dien einde vastgelegd. De uitvoering van sectie B is voor 1954 in het vooruitzicht gesteld, met een eerste bedrag van 50 miljoen frank voor een totale raming van 195 miljoen frank. Zijn voor 1954 eveneens voorzien de bouwwerken van sluis 2F te Gosselies, met de grondwerken er rondom voor een bedrag van 250 miljoen frank, waarvan, als eerste deel, een betalingskrediet van 50 miljoen frank is opgenomen.

Wat het kanaal Nimy-Péronnes-Blaton betreft is een derde gedeelte ten belope van 125 miljoen frank

été engagée pour la section Hautrage-Blaton. Pour 1954, il s'est avéré impossible de trouver les crédits nécessaires pour entamer également la partie Blaton-Péronnes. Il n'a été prévu que des travaux d'achèvement de la section déjà construite.

L'achèvement des ponts du Ringvaart de Gand a été assuré par l'engagement, en 1953, de la totalité du montant nécessaire. Pour le pont-rails S4 à Melle, une première tranche de 40 millions de francs, sur un montant total de 120 millions de francs, a été prévue en 1954.

En ce qui concerne le canal de la Nèthe, 25.254.000 francs ont été engagés en 1953 pour l'achèvement de la dernière section, chaussée d'Hérentals, à Lierre-Duffelsluizen. Pour 1954, on prévoit la construction des ponts avec une première tranche de 40 millions de francs sur une dépense totale de 60 millions de francs. L'achèvement de ces travaux et les travaux d'aménagement dont l'exécution devra être prévue à Duffel, permettront de mettre ce canal en service à bref délai.

Les travaux de normalisation de la Sambre ont progressé en 1953 grâce à l'exécution de travaux dans le onzième bief pour lesquels un montant de 8 millions de francs a été engagé. Les travaux de normalisation entre les écluses n° 15 et 17, y compris la suppression des écluses n° 16 et 17 et la mise en service de la nouvelle écluse barragée d'Auvélais, ont été adjugés à la fin de 1953, mais les engagements nécessaires sont prévus pour 1954 (première tranche de 25 millions de francs). La soumission s'élevait à 44.220.598,54 francs. Pour l'achèvement des travaux de normalisation dans la traverse d'Auvélais, il est prévu une première tranche de 20 millions de francs. Le montant de l'estimation est de 45.000.000 de francs. En ce qui concerne la Meuse, il n'a pu être adjugé de nouveaux travaux de rectification en 1953, que pour une somme de 4.500.000 francs. Cependant, la construction d'une écluse barragée à Neuville-sous-Huy est prévue pour 1954 avec une première tranche de 25 millions de francs sur une dépense totale estimée à 200 millions de francs.

Il est impossible d'énumérer ici les innombrables travaux d'amélioration d'importance moindre, exécutés en 1953 sur l'ensemble du réseau des voies navigables. Il y a lieu de signaler néanmoins l'attention sur la continuation normale des travaux d'amélioration de la Haine, entamés en 1952. De nouveaux travaux d'amélioration, pour un montant total de 14.500.000 francs sont prévus pour 1954.

D'autre part, il n'est pas inutile de mentionner spécialement la continuation de deux grands travaux qui ne relèvent pas à proprement parler de la question du réseau des voies navigables, mais qui présentent pour l'économie du pays, une importance exceptionnelle.

Il s'agit du plus grand pont du pays, le pont mixte de Tamise, dont toutes les parties, y compris la travée mobile, sont en cours d'exécution et pour l'achèvement duquel les crédits voulus ont été engagés en 1953. En

aangewend voor de sectie Hautrage-Blaton. Het is voor 1954 onmogelijk gebleken de vereiste kredieten te vinden om ook het gedeelte Blaton-Péronnes aan te vangen. Slechts in de voltooiingswerken van de reeds aangelegde sectie is voorzien.

De voltooiing van de bruggen over de Ringvaart te Gent is verzekerd door de vastlegging in 1953 van het totaal vereiste bedrag. Wat de spoorwegbrug S4 te Melle betreft, is, op een totaal van 120 miljoen frank, in 1954 een eerste deel van 40 miljoen frank uitgetrokken.

Voor het Nethe-kanaal is, in 1953, 25.254.000 frank vastgelegd ter afwerking van de eerste sectie, Herentalse steenweg, te Lier-Duffelsluizen. Voor 1954 is de bouw van de bruggen in het vooruitzicht gesteld, dank zij een eerste deel van 40 miljoen frank op een totale uitgave van 60 miljoen frank. De voltooiing van die werken en van de werken tot geschiktmaking die te Duffel noodzakelijk zijn, zal het mogelijk maken dit kanaal binnenkort voor het verkeer open te stellen.

De normalisatiewerken aan de Samber zijn in 1953 voortgezet met werken in het elfde pand, waarvoor een bedrag van 8 miljoen frank is vastgelegd. De normalisatiewerken tussen de sluizen n° 15 en 17, met inbegrip van de uitnemering van de sluizen n° 16 en 17 en de inbedrijfstelling van de nieuwe stuwsluis te Auvélais, zijn einde 1953 toegewezen, maar de nodige vastleggingen zijn eerst voor 1954 in uitzicht gesteld (eerste deel van 25 miljoen). De inschrijving bedroeg 44.220.598,54 frank. Voor het beëindigen van de normalisatie in de doortocht van Auvélais is een eerste deel van 20 miljoen frank uitgetrokken. De raming belooft 45 miljoen frank. Wat de Maas betreft konden slechts nieuwe rechtekkingswerken aanbesteed worden tot een bedrag van 4.500.000 frank. Voor 1954 is evenwel in de bouw voorzien van een stuwsluis te Neuville-sous-Huy, met een eerste deel van 25 miljoen frank op een geraamde uitgave van totaal 200 miljoen frank.

Het is niet mogelijk hier de talloze kleinere verbeteringswerken op te sommen, die in 1953 over het gehele waterwegennet zijn uitgevoerd. Niettemin moet de aandacht worden gevestigd op de normale voortzetting van de verbeteringswerken van de Haine, waarmede in 1952 een aanvang is gemaakt. Voor 1954 is in totaal 14.500.000 frank voor nieuwe verbeteringswerken uitgetrokken.

Voorts is het niet onnuttig speciaal te wijzen op de voortzetting van twee grote werken, die eigenlijk geen verband houden met de waterwegen maar van uitzonderlijk belang zijn voor 's Lands economie.

Het betreft de grootste brug van het land, n.l. de brug voor gemengd verkeer te Temse, waarvan al de delen, met inbegrip van de beweegbare overspanning, in uitvoering zijn en waarvoor in 1953 de nodige kre-

outre, les travaux d'équipement électrique ont été adjugés en 1953. La somme totale de 11.326.223 francs, nécessaire à cet effet, a fait l'objet d'engagements. La construction des accès a été reportée à 1954, année pour laquelle les crédits nécessaires ont été prévus pour la construction de la rampe d'accès rive gauche, la construction du tunnel et du mur de soutènement (23 millions de francs) et pour la construction de la rampe d'accès rive droite (8.500.000 francs). Il a été prévu également 5 millions de francs pour le hourdis.

D'autre part, les travaux de l'écluse Baudouin qui, grâce à des mesures prises en temps opportun, n'a pratiquement pas eu à souffrir de la marée-tempête du 1^{er} février 1953, ont pu être poursuivis normalement. Une troisième tranche d'un montant de 150 millions de francs a été engagée pour la continuation de ces travaux en 1953. Les montants nécessaires ont également été engagés pour les premières tranches des travaux adjugés à la fin de 1953 pour le creusement des chenaux d'accès et pour l'équipement électromécanique (premières tranches respectivement d'un montant de 50 millions de francs et de 20 millions de francs). Les soumissions se sont élevées respectivement à 114.392.750 francs et 56.857.166 francs.

En ce qui concerne l'alimentation en eau potable, les travaux de construction du petit barrage de Nisramont, qui se sont poursuivis activement en 1953, constituent un élément d'importance. Le montant nécessaire pour l'achèvement de ces travaux, soit 31.709.000 francs, a été engagé comme deuxième tranche. L'exécution de la partie des travaux à réaliser dans la rivière est prévue pour 1954 (première tranche de 20 millions de francs sur une dépense totale estimée à 33 millions de francs).

La première partie Béthane-Surdents de la section Béthane-Seraing du réseau d'adduction d'eau du barrage d'Eupen a fait l'objet d'engagements en 1953, pour un montant total de 54.279.067 francs.

Signalons enfin que les 33 millions de francs prévus au budget pour la lutte contre le désensablement ont été engagés en 1953 et qu'un montant de 40 millions de francs est prévu pour 1954.

*
**

En ce qui concerne les travaux d'amélioration des ports, un montant de 38.522.491 francs a été engagé en 1953 pour l'élargissement du canal de Gand à Terneuzen par rectification entre Noorddok et Schepen-Siffersdok.

Sont prévus pour 1954, les travaux d'approfondissement du Schepen-Siffersdok (45 millions de francs) et les travaux d'élargissement du canal au nord du port (60 millions de francs).

*
**

Dans le cadre de la répartition des dommages de guerre, le remplacement de six ponts provisoires vé-

dieten zijn vastgelegd. Bovendien zijn de werken met het oog op de elektrische uitrusting, in 1953 toegewezen. Het daartoe nodige bedrag van 11.326.223 frank is vastgelegd. De aanleg van de toegangswegen is uitgesteld tot in 1954, in welk jaar de nodige kredieten zijn uitgetrokken voor het aanleggen van de oprit aan de linkeroever, het bouwen van de tunnel en de steunmuur (23 miljoen frank) en voor de oprit aan de rechteroever (8.500.000 frank). Er is eveneens 5 miljoen begroot voor de vloerplaat.

Daarnaast konden de werken aan de Boudewijnsluis, die dank zij te gelegener tijd getroffen maatregelen praktisch niet heeft geleden van de springvloed van 1 Februari 1953, normaal voortgezet worden. Met het oog op de voortzetting van deze werken in 1953 is een derde tranche vastgelegd van 150 miljoen. Bovendien zijn de benodigde bedragen vastgelegd voor de eerste werken, die einde 1953 zijn toegewezen, met het oog op het graven van de toegangseuilen en de electro-mechanische uitrusting (de eerste gedeelten beliepen respectievelijk 50 miljoen en 20 miljoen frank). De inschrijvingen bedroegen respectievelijk 114.392.750 frank en 56.857.166 frank.

Op het gebied van de drinkwatervoorziening zijn de werken voor de kleine stuw te Nisramont die in 1953 krachtadig zijn voortgezet, van groot belang. Het bedrag voor de voltooiing van deze werken, groot 31.709.000 frank, is als tweede gedeelte vastgelegd. Voorzien is dat de werken in de rivier zelf in 1954 zullen worden uitgevoerd (eerste gedeelte van 20 miljoen frank op een totale uitgaaf die op 33 miljoen frank wordt geschat).

Voor het eerste pand, Béthane-Surdents, van de sectie Béthane-Seraing van de aanvoerleiding van de stuw te Eupen, is in 1953 totaal 54.279.067 frank vastgelegd.

Ten slotte zij opgemerkt dat het op de begroting uitgetrokken bedrag van 33 miljoen voor het tegengaan van de ontzanding, in 1953 is vastgelegd en dat voor 1954 een bedrag van 40 miljoen frank is uitgetrokken.

*
**

Met betrekking tot de verbeteringswerken aan de havens is in 1953, 38.522.491 frank vastgelegd voor de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen door recht-trekking van het pand tussen het Noorddok en het Schepen-Siffersdok.

Voor 1954 is de uitdieping van het Schepen-Siffersdok (45 miljoen) en de verbreding van het kanaal ten Noorden van de haven (60 miljoen) in uitzicht gesteld.

*
**

In het raam van het herstel der oorlogsschade is in 1953 een aanvang gemaakt met de vervanging van

tustes sur le canal de dérivation de la Lys et le canal Léopold, a été entamé en 1953. Un montant de 15.371.540 francs a été engagé pour leur reconstruction définitive.

D'autre part, une première tranche d'un montant de 5 millions de francs a été engagée pour la reconstruction du pont sur l'Escaut, à Melle ; le montant de la soumission s'est élevé à 7.702.390,74 francs.

Le pont provisoire vétuste sur la Lys, à Wervik, sera remplacé par un nouveau pont adjudé en 1953. Une première tranche de 5 millions de francs a été engagée, pour une soumission de 5.834.219,93 francs.

En outre, la reconstruction des ponts de Hermalle-sous-Argenteau, sur le canal Albert, et de Hamoir, sur l'Ourthe, a été adjudée en 1953 et la totalité des montants nécessaires a été engagée (respectivement 11.297.179 francs et 6.878.477 francs).

La reconstruction de 7 ponts pour un montant total de 49 millions de francs est prévue pour 1953.

Au point de vue de la sécurité de la circulation, tant par eau que par terre, il serait souhaitable que le remplacement des ponts provisoires par des ponts définitifs s'effectue selon un rythme plus rapide.

II. — ROUTES

Les principes et critères qui sont à la base de la politique routière du département sont les suivants :

1° Le programme des travaux à exécuter doit non seulement couvrir les besoins actuels du trafic, mais également les besoins futurs. Pour les connaître, les recensements de trafic sont indispensables. L'Administration des Routes fait régulièrement des relevés statistiques du trafic, non seulement pour en connaître l'importance momentanée, mais surtout pour suivre son évolution et supputer les besoins futurs.

2° Le programme doit être établi sur des bases réalistes en bannissant toute mégolomanie.

3° Il est indispensable de régler le rythme des investissements nécessaires en fonction des possibilités financières et des possibilités matérielles d'exécution.

Si ces dernières menacent d'être dépassées, le manque de concurrence se traduit aussitôt par la hausse des prix.

4° Pratiquement, les programmes sont établis pour couvrir les besoins futurs d'une période de 15 années.

5° *L'aménagement du réseau doit être établi en fonction du trafic.*

Les mesures propres à satisfaire aux besoins du trafic concernent l'élargissement des chaussées et des

6 oude noodbruggen over het afleidingskanaal van de Leie en het Leopoldkanaal. Een bedrag van 15.371.540 frank is vastgelegd voor de definitieve herbouw van die bruggen.

Voorts is een eerste bedrag van 5 miljoen frank vastgelegd voor de wederopbouw van de brug over de Schelde te Melle ; de inschrijving beliep 7.702.390,74 frank.

De oude noodbrug over de Leie te Wervik wordt vervangen door een nieuwe brug, die in 1953 is toegewezen. Een eerste bedrag van 5 miljoen frank is vastgelegd voor een inschrijving, die 5.834.219,93 frank bedroeg.

Bovendien is de herbouw van de bruggen te Hermalle-sous-Argenteau over het Albertkanaal, en te Hamoir over de Ourthe, in 1953 toegewezen en zijn de daartoe nodige bedragen geheel vastgelegd (respectievelijk 11.297.179 frank en 6.878.477 frank).

Men verwacht voor 1953 dat 7 bruggen voor een gezamenlijk bedrag van 49 miljoen frank herbouwd zullen zijn.

Met het oog op de verkeersveiligheid, zowel te water als langs de weg, ware het wenselijk dat de vervanging van de noodbruggen door definitieve met meer spoed zou geschieden.

II. — WEGEN

De beginselen en criteria die aan het wegenbeleid van het departement ten grondslag liggen, zijn de volgende :

1° Het programma van de uit te voeren werken moet niet alleen in de huidige maar ook in de toekomstige behoeften van het verkeer voorzien. Om deze te kennen zijn tellingen van het verkeer vereist. Het Bestuur der Wegen doet geregeld statistische opnamen van het verkeer om er de momentele omvang van te kennen, doch vooral om de ontwikkeling te volgen en de toekomstige behoeften te bepalen ;

2° Het programma dient vastgesteld te worden op realistische grondslagen, met uitsluiting van elke groothedswaanzin ;

3° Het tempo van de nodige investeringen dient geregeld te worden in functie van de financiële en materiële uitvoeringsmogelijkheden.

Dreigen deze overschreden te worden, dan leidt het uitblijven van concurrentie onmiddellijk tot een stijging van de prijzen ;

4° Practisch worden de programma's zo ontworpen dat ze in de behoeften voor een periode van vijftien jaar kunnen voorzien ;

5° *De aanpassing van het wegennet dient in functie van het verkeer te geschieden.*

Passende maatregelen om aan de eisen van het verkeer te voldoen zijn de verbreding van de rijbanen en

plate-formes, l'amélioration des revêtements et l'aménagement des tracés.

Largeur des chaussées et des plates-formes.

La détermination des largeurs des chaussées est basée sur les normes suivantes :

Jusque 600 véhicules heure pour un trafic varié : 2 voies de circulation suffisent ; 3 voies deviennent nécessaires pour un trafic compris entre 600 et 900 véhicules. etc... Ces limites peuvent être augmentées, pour les trafics touristiques.

Un autre facteur dont il y a lieu de tenir compte, c'est la nécessité de réaliser un réseau homogène et desservant tout le territoire à la mesure de ses besoins économiques et sociaux.

Ces deux critères ont conduit à l'établissement de la carte des réseaux. Les routes du réseau national et du réseau secondaire d'intérêt général sont classées dans les quatre catégories suivantes :

1. Réseau d'autoroutes	environ	930 km.
2. Réseau primaire I	environ	1.500 km.
3. Réseau primaire II	environ	4.500 km.
4. Réseau secondaire	environ	13.000 km.
		19.930 km.

Pour chaque route, le choix du réseau est basé :

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

2° sur l'importance des localités ou groupes de localités dont elle assure la liaison ;

3° sur la nécessité d'obtenir des réseaux homogènes sans solution de continuité ;

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

Les réseaux primaires I et II notamment desservent les localités ayant au moins 10.000 et 5.000 habitants.

La distribution de la plate-forme a, d'autre part, été étudiée en fonction de la largeur maximum réalisable, et des nécessités du trafic.

Les revêtements.

Il a été prévu de remplacer systématiquement les revêtements en pavage, par des revêtements continus (béton de ciment ou béton à base de liant hydrocarboné, goudron ou bitume).

Le béton de ciment a, en général, la préférence surtout pour les routes à trafic pondéreux et pour les autoroutes. L'utilisation des bétons à base de liant hydrocarboné et notamment des bétons asphaltiques à

de kruinen, de verbetering van de bekleding en de geschiktmaking van de tracés.

Breedte van de rijbanen en de kruinen.

De breedte der rijbanen wordt volgens de onderstaande normen bepaald :

Tot 600 voertuigen par uur bij afwisselend verkeer : twee rijstroken volstaan ; er zijn drie rijstroken noodzakelijk bij een verkeer van 600 tot 900 voertuigen, enz. Deze grenzen kunnen verlegd worden voor toeristisch verkeer.

Iets waarmede ook rekening dient te worden gehouden is de noodzakelijkheid van een homogeen net, dat het gehele grondgebied naar verhouding van de economische en sociale behoeften omspant.

Deze twee criteria hebben geleid tot het opmaken van de kaart der verschillende netten. De rijwegen van het nationale net en van het secundaire net van algemeen belang zijn in de volgende vier categorieën ingedeeld :

1. Net autosnelwegen	ongeveer	930 km.
2. Primair net I	ongeveer	1.500 km.
3. Primair net II	ongeveer	4.500 km.
4. Secundair net	ongeveer	13.000 km.
		19.930 km.

Voor elke weg is de keuze van het net gegrond op :

1° de omvang van het verkeer op die weg en de vermoedelijke toeneming daarvan ;

2° de grootte van de plaatsen of groepen van plaatsen die er onderling door verbonden worden ;

3° de noodzakelijkheid van homogene en aaneengesloten netten ;

4° het nut om bepaalde nieuwe verbindingen te bevorderen of trajecten te verbeteren die als omleiding voor overbelaste wegen kunnen dienen.

Zo verbinden de primaire netten I en II de gemeenten met ten minste 10.000 en 5.000 inwoners.

De indeling van de kruin werd bestudeerd met inachtneming van de maximum-breedte, welke te bereiken is, en van de verkeersbehoeften.

De bekledingen.

De systematische vervanging van de keien-bekleding door monolitische wegdekken (cementbeton of beton met koolwaterstofbindmiddel, teer of asfalt) is voorzien.

Cementbeton geniet over het algemeen de voorkeur voor wegen met zwaar verkeer en voor autosnelwegen. Niettemin wordt, wat de andere hoofdwegen betreft, het gebruik van beton met koolwaterstofbind-

chaud est néanmoins envisagée à une échelle d'importance croissante sur les autres routes principales.

Sur les routes secondaires, l'établissement de tapis épais à liant hydrocarboné est également prévu, soit sur le pavage existant, soit sur une fondation en empierrement ou en béton maigre (existante ou nouvelle).

Ces tapis sont, en général, du type « à froid », les liants étant des mélanges goudrons-bitumés, des cutbacks ou des émulsions de bitume. L'incorporation de correcteurs ou « dopes » propres à assurer l'adhésivité du liant aux matériaux pierreux en milieu aqueux est entrée dans la pratique courante.

Le choix des revêtements n'est généralement pas conditionné par la possibilité d'approvisionnements, la Belgique étant particulièrement riche en matériaux routiers de toute nature.

En ce qui concerne les matériaux pierreux, citons notamment : porphyre des régions de Quenast et de Lessines, grès des vallées de la Meuse, de l'Ourthe, de l'Amblève, du Hoyoux, du Viroin ; calcaire du Tournaisis, de la région de Soignies, Ecaussines, de la vallée de la Meuse et de la région de Rochefort ; sable des multiples sablières dans la moyenne Belgique et aussi en Campine.

Indépendamment des facilités d'exécution de tous les types de revêtements résultant de la diversité des matériaux de base, leur bonne répartition et les faibles distances de transport assurent leur mise en œuvre économique.

La sécurité.

Le deuxième objectif essentiel dans l'aménagement, à savoir, assurer la sécurité de la circulation, sera atteint par l'homogénéité des caractéristiques routières, la séparation des trafics, l'aménagement rationnel des croisements et des carrefours, l'établissement d'une signalisation homogène et efficace.

a) Homogénéité des caractéristiques routières.

L'homogénéité des caractéristiques routières est un facteur essentiel de la sécurité. Son influence est illustrée par le fait que des améliorations partielles entraînent parfois une aggravation du taux d'accident par unité du trafic.

Cette homogénéité sera obtenue par l'application systématique des normes dont question ci-dessus et par l'élimination des endroits dangereux, c'est-à-dire des sections locales où la vitesse de sécurité est nettement plus faible que dans les sections normales contiguës, notamment :

1° manque de visibilité dans un virage ;

2° par bombement excessif, manque de dévers ou contredévers dans un virage ;

middel en, inzonderheid, van asfaltbeton, op een steeds grotere schaal overwogen.

Ook op secundaire wegen wordt de aanleg van dikke bekledingen met koolwaterstofbindmiddel voorzien, hetzij boven de bestaande straatkeien, hetzij op een bestaande of nieuw aangelegde fundering in steenslag of mager beton.

Die bekledingen behoren over 't algemeen tot het «koude» type, waarvan de bindmiddelen teermengsels, cutbacks of bitumenemulsies zijn. Het gebruik van correcteurs of « dopes » om het bindmiddel in waterachtig milieu aan het steengruis te doen kleven is thans algemeen.

De keus van de verharding hangt normaal niet af van de bevoorradingsmogelijkheden, aangezien in België overvloedig wegmateriaal van allerlei slag voorhanden is.

Vernoemen wij wat de steensoorten betreft o.m. porfier te Quenast en te Lessen, zandsteen aan de Maas, de Ourthe, de Amblève, de Hoyoux en de Viroin ; kalksteen te Doornik, in de streek van Zinnik, te Ecaussines, in de Maasvallei en rond Rochefort ; zand in de talrijke zandgroeven van Midden-België en ook in de Kempen.

Alle soorten van verharding zijn gemakkelijk en goedkoop uit te voeren, wegens de verscheidenheid van de grondstoffen, hun gunstige spreiding en de korte afstand, waarover zij moeten aangevoerd worden.

De veiligheid.

Het tweede hoofddoel van de wegverbetering, namelijk de verkeersveiligheid, wordt in de hand gewerkt door het homogeen karakter van de weg, de scheiding van het verkeer, de rationele uitvoering van de kruisingen en kruispunten, en een eenvormige en doelmatige signalisatie.

a) Eenvormig karakter van de weg.

Het eenvormig karakter van de weg is een essentiële factor van de veiligheid. Dat dit zo is bewijst het hoger ongevalpercentage per verkeerseenheid, dat dikwijls bij gedeeltelijke wegverbetering wordt waargenomen.

De eenvormigheid komt tot stand door systematische toepassing van de vorengenoemde normen en het uitschakelen van de gevaarlijke plaatsen, d.w.z. van plaatselijke weggedeelten waar de veilige snelheid aanmerkelijk lager ligt dan op de aangrenzende normale vakken, o.m. ten gevolge van :

1° slecht uitzicht in een bocht ;

2° overdreven tonrondte, gemis van overhoging of tegenhelling in een bocht ;

3° par la présence d'un court tronçon de revêtement glissant ;

4° par la succession sans transition de sections éclairées et non éclairées ;

5° par des étranglements locaux, notamment :

- a) par absence locale d'accotement, de trottoir, ou de refuge pour les piétons ;
- b) par la présence d'obstacles établis sur les accotements à distance insuffisante de la chaussée, etc...

b) *Séparation des trafics.*

A. — *Construction des autoroutes.*

La nécessité de séparer les trafics sur les routes d'un débit supérieur à 5.000 véhicules par jour, jointe à l'impossibilité de donner à ces routes la largeur nécessaire, à moins de destructions massives ou trop onéreuses, a conduit l'Administration à établir un programme de construction d'un réseau de près de 1.000 km. de routes nouvelles à caractère d'autoroutes.

B. — *Séparation locale des courants de circulation.*

En plus des autoroutes où la séparation des courants de circulation est réalisée systématiquement, il convient de signaler comme une mesure particulièrement efficace, la séparation locale des courants de circulation dans les virages sans visibilité.

En relation avec la séparation des trafics, il convient de signaler également la réalisation systématique du marquage des voies de circulation, sur les chaussées comportant trois voies de circulation et plus. L'efficacité de ce dispositif se traduit, non seulement par une diminution des risques d'accidents, mais également par une meilleure utilisation des chaussées.

C. — *Séparation des cyclistes par rapport aux autres usagers.*

La construction des routes réservées exclusivement au trafic cycliste (cycloroutes) est envisagée dans quelques cas particuliers. Par ailleurs, il a été décidé de construire des pistes cyclables nettement séparées, dès que le débit dépasse 500 cyclistes par jour.

c) *Aménagement des croisements et des carrefours.*

Les points de conflits subsistants après séparation des trafics, dans les limites indiquées ci-dessus, seront encore fort nombreux, en vertu de la nature même du transport par route.

Les carrefours routiers devront être, pour la plupart, aménagés en vue de marquer nettement les priorités par des dispositifs constructifs destinés à ralentir les usagers, à les canaliser, à leur assurer une visibilité suffisante et les possibilités voulues pour effectuer sans danger les manœuvres nécessaires.

3° een kort stuk gladde verharding ;

4° plotse afwisseling van verlichte en onverlichte vakken ;

5° plaatselijke vernauwingen, o.m. door :

- a) het gemis van bermen, trottoirs of vluchtheuvels voor voetgangers ;
- b) te dicht bij de weg geplaatste hindernissen op de bermen, enz.

b) *Scheiding van de verkeersstromen.*

A. — *Het aanleggen van autosnelwegen.*

Ten gevolge van de noodzakelijke scheiding van de verkeersstromen op wegen met een dichtheid van meer dan 5.000 voertuigen per dag en van de onmogelijkheid deze wegen behoorlijk te verbreden zonder massale of al te kostelijke slopingen heeft de Administratie een programma uitgewerkt van een net van circa 1.000 km. als autosnelwegen uit te voeren nieuwe wegen.

B. — *Plaatselijke scheiding van de verkeersstromen.*

Benevens het aanleggen van autosnelwegen, waarop de verkeersstromen systematisch gescheiden zijn, past het als bijzonder doelmatig te vermelden, de plaatselijke scheiding van de verkeersstromen in onoverzichtelijke bochten.

In verband met de verkeersscheiding moet ook worden gewezen op de systematische aflijning van de verkeersbanen op de wegen met drie of meer rijvlakken. Aldus verminderen niet alleen de ongevalrisico's maar kan de rijbaan bovendien doelmatiger worden gebruikt.

C. — *Scheiding tussen de wielrijders en de overige weggebruikers.*

In bijzondere gevallen wordt het aanleggen overwogen van wegen, uitsluitend bestemd voor fietsers (rijwielwegen). Bovendien is beslist, geheel vrijliggende rijwielpaden aan te leggen zodra de verkeersdichtheid 500 fietsers per dag te boven gaat.

c) *Uitvoering van wegkruisingen en kruispunten.*

Ook na de scheiding van de verkeersstromen zoals hiervoren is uiteengezet, zijn er, wegens de aard van het wegverkeer, nog zeer talrijke knooppunten.

De meeste wegkruisingen moeten zo worden uitgevoerd dat de prioriteit duidelijk blijkt uit constructies waarvoor de weggebruikers moeten vertragen, waardoor zij in banen worden geleid, genoeg uitzicht krijgen en de vereiste bewegingen zonder gevaar kunnen verrichten.

L'EXECUTION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT.

Travaux exécutés depuis 1949.

Quel est le stade actuel de réalisation et quel est le programme envisagé pour l'avenir ?

Le programme d'aménagement routier dressé en 1949 a été entamé, mais n'a pu être poursuivi au rythme désirable, en raison des lourdes charges de la défense nationale qui, depuis 1950, pèsent sur nos finances publiques.

Quoi qu'il en soit, les travaux exécutés depuis 1949 ont permis une amélioration tangible de certaines routes ou de certains tronçons de route.

Les dépenses pour travaux extraordinaires de l'ordre de 1 milliard par an pour les routes de l'Etat, ont permis jusqu'à présent l'amélioration de plus de 1.100 km. de routes et la construction de 136 ponts, l'ensemble de ces travaux ayant entraîné l'établissement de près de 6 millions de m² de revêtements.

Compte tenu des investissements réalisés sur les autres routes et chemins du pays, l'effort annuel a atteint deux milliards de francs.

Mais ce rythme est insuffisant en fonction de l'accroissement du trafic. Il devra donc être accéléré.

Le Fonds des Routes.

Il est évident qu'une telle évolution ne peut s'accomplir harmonieusement et dans des conditions économiques favorables que moyennant l'établissement d'un programme à longue échéance permettant de fixer l'importance du matériel nécessaire et d'en répartir l'acquisition et l'amortissement sur un programme continu de travaux d'importance suffisante.

C'est conscient de ces nécessités que le Gouvernement a soumis à l'approbation du Parlement la création d'un Fonds spécial temporaire des routes qui a fait l'objet de la loi du 11 juillet 1952 (parue au *Moniteur* du 28 septembre 1952).

Un tel fonds est d'ailleurs une solution traditionnelle en vue d'adapter le droit budgétaire aux nécessités d'une politique de travaux publics à longue échéance. Des fonds des Grands Travaux et des Routes ont été créés en 1928 et 1933 à des fins analogues.

Le Fonds spécial et temporaire des routes actuel a pour objet d'assurer pendant une période de 15 années le financement continu des travaux prévus dans un programme préétabli qui comprend l'aménagement de 1.000 km. de routes les plus importantes du pays et la construction d'un réseau d'autoroutes de 930 km.

UITVOERING VAN HET GESCHIKTMAKINGSPROGRAMMA.

Werken sinds 1949.

Hoever staat het met de verwezenlijkingen en welk program wordt er voor de toekomst in overweging genomen ?

Het program van geschiktmaking der wegen, dat in 1949 werd opgemaakt, heeft een begin van uitvoering gekregen, doch kon niet in het gewenste tempo worden voortgezet wegens de zware lasten van Landsverdediging die, sinds 1950, op onze openbare financiën drukken.

Hoe dan ook, de sinds 1949 uitgevoerde werken hebben een tastbare verbetering van sommige wegen of wegvakken mogelijk gemaakt.

Door de uitgaven voor buitengewone werken ten bedrage van ongeveer 1 milliard per jaar voor de Rijkswegen was het tot dusver mogelijk meer dan 1.100 kilometer wegen te verbeteren en 136 bruggen te bouwen ; voor deze werken in hun geheel was de aanleg van bijna 6 miljoen m² wegbedekking nodig.

Houdt men rekening met de investeringen voor de overige wegen van het land, dan heeft de jaarlijkse inspanning 2 milliard frank bereikt.

Dit tempo is evenwel ontoereikend in verhouding tot de toeneming van het verkeer. Het zal dus versneld moeten worden.

Het Wegenfonds.

Het spreekt vanzelf dat zulk een evolutie niet harmonisch en onder gunstige economische omstandigheden kan geschieden, tenzij met een program op lange afstand, waardoor de omvang van het nodige materieel kan worden bepaald en de aankoop en afschrijving er van verdeeld kan worden over een doorlopend program van werken van voldoende omvang.

Bewust van deze noodzaak heeft de Regering de instelling van een Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds ter goedkeuring aan het Parlement voorgelegd. Het Fonds werd ingesteld bij de wet van 11 Juli 1952, verschenen in het *Staatsblad* van 28 September 1952.

Zulk een fonds is trouwens de traditionele oplossing voor de aanpassing van het begrotingsrecht aan de behoeften van een politiek van openbare werken op lange termijn. Voor een dergelijk doel werd respectievelijk in 1928 en in 1932 een Fonds van Grote Werken en een Wegenfonds ingesteld.

Het Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds van thans heeft tot doel gedurende een periode van 15 jaar de doorlopende financiering te verzekeren van de werken die opgenomen zijn in een vooraf vastgesteld program tot geschiktmaking van 1.000 kilometer wegen die tot de voornaamste van het land behoren, en de aanleg van een net van autosnelwegen van 930 kilometer.

Les nécessités de la défense du territoire ont empêché jusqu'ici le Gouvernement de recourir à l'emprunt pour doter le Fonds temporaire des Routes. Toutefois, à mesure que ces besoins diminueront, il sera possible de faire appel à ce mode de financement.

Tout laisse prévoir qu'au cours de 1954 un emprunt pourra être lancé, ce qui permettra d'accélérer considérablement le rythme d'exécution du programme.

III. — CONSTRUCTIONS

La tâche de l'Administration des Bâtiments peut être appréciée par le nombre d'immeubles dont elle assure la gestion. Selon le dernier recensement fait en 1953, ce nombre s'élève à 5.503 : 2.759 immeubles appartenant à l'Etat et 2.744 sont des bâtiments loués, l'agglomération bruxelloise, à elle seule, en groupe quelque 600 dont les trois quarts sont propriété de l'Etat.

La politique suivie par l'Administration des Bâtiments peut se résumer comme suit :

Remplacement progressif des bâtiments loués et des bâtiments vétustes propriétés de l'Etat, par des bâtiments modernes dont l'importance et les dispositions sont étudiées en collaboration avec les départements qui devront les occuper. Ces études visent d'une part à réaliser des bâtiments utilisant toutes les ressources de la technique moderne en matière de construction, de chauffage, de conditionnement d'air, d'acoustique et d'éclairage rationnel et, d'autre part, à permettre aux administrations la réorganisation rationnelle de leurs services.

Abandon de la politique de rachat de bâtiments anciens dont la transformation s'avère souvent très onéreuse tout en ne permettant cependant que de réaliser des dispositions imparfaitement adaptées au but poursuivi. Exemple : le Résidence Palace, qui pourtant est une des meilleures opérations.

Assainissement des locaux servant de logement aux agents de l'Etat et aux gendarmes, par amélioration des immeubles existants et construction d'immeubles nouveaux.

Création, en province, de centres administratifs groupant les divers services qui ont de fréquents rapports avec le public, tels que bureaux de poste, de contribution et d'enregistrement, d'accises, de cadastre, travaux publics, etc.

Normalisation des matériaux et des éléments de construction ; le but poursuivi est une réduction du coût de la bâtisse que la normalisation permet de réaliser tant par l'abaissement du prix de revient des produits usinés que par les économies obtenues, grâce à une mise en œuvre plus facile et plus rapide de ces mêmes produits sur les chantiers de construction.

L'Administration des Bâtiments a d'ailleurs entamé des études de nature à accentuer le bénéfice, à en re-

Ingevolge de cisen van de verdediging kon de Regering tot dusver geen lening uitschrijven met het oog op de toekenning van een dotatie aan het Tijdelijk Wegenfonds. Doch naarmate deze behoeften zullen verminderen zal het mogelijk zijn deze financieringswijze toe te passen.

Alles laat voorzien dat in 1954 een lening uitgeschreven zal kunnen worden, zodat het mogelijk zal zijn het program voortaan veel sneller uit te voeren.

III. — GEBOUWEN

De taak van het Bestuur der Gebouwen kan gewaardeerd worden op grond van het aantal gebouwen, dat het beheert. Volgens de jongste telling, in 1953, bedraagt dit aantal 5.503 : 2.759 gebouwen zijn Staatseigendom en 2.744 worden gehuurd ; in de Brusselse omgeving alleen telt men er zowat 600, waarvan drie vierde eigendom zijn van de Staat.

De politiek van het Bestuur der Gebouwen kan samengevat worden als volgt :

Geleidelijke vervanging van de gehuurde en de verouderde gebouwen die eigendom zijn van de Staat, door moderne gebouwen waarvan de grootte en de inrichting bestudeerd worden in samenwerking met de departementen die ze moeten betrekken. Deze studies hebben tot doel eensdeels bij het optrekken van de gebouwen alle hulpmiddelen van de moderne techniek inzake bouw, verwarming, air-conditioning, acoustiek en rationele verlichting aan te wenden en, anderdeels, de rationele reorganisatie van de bestuursdiensten mogelijk te maken.

Prijsgeven van de politiek van naasting van oude panden, waarvan de verbouwing soms zeer kostbaar blijkt en toch slechts een onvolledige verwezenlijking van het nagestreefde doel mogelijk maakt. Voorbeeld : de Residence Palace, en nochtans is dit een van de beste verrichtingen geweest.

Sanering van de lokalen die als huisvesting dienen voor het Rijkspersoneel en de Rijkswacht, door de verbetering van de bestaande gebouwen en het optrekken van nieuwe panden.

Oprichting, in de provincies, van administratieve centra voor de groepering van de verschillende diensten die vaak in betrekking zijn met het publiek, zoals de kantoren van posterijen, belastingen en registratie, accijnzen, kadaster, openbare werken, enz.

Normalisatie van materialen en bouwelementen ; doel hierbij is een vermindering van de bouwprijs waartoe de normalisatie kan leiden zowel door de verlaging van de kostprijs der gefabriceerde producten als door de bezuinigen als gevolg van een vluggere en gemakkelijker verwerking van die producten op de bouwplaatsen.

Het Bestuur der Gebouwen is overigens reeds begonnen met studies ter verhoging van het voordeel dat

tirer par l'établissement d'éléments constructifs plus complexes tels que des locaux entiers standardisés et utilisés dans ses projets de bâtiments.

Toutefois, les crédits très réduits mis à la disposition de l'Administration des Bâtiments ne permettent que la réalisation très lente de ce programme.

Le département est décidé à pousser activement les travaux de la Bibliothèque Albertine ainsi que ceux relatifs à l'hôpital universitaire de Gand.

D'autres travaux en cours retiennent également l'attention du Ministre tel le Musée d'Histoire Naturelle, travaux commencés en 1936.

Une étude est en cours pour mettre en état le timing de ces différents travaux.

Il y a également les travaux relatifs au Ministère des Finances, rue des Palais, que l'on est bien décidé à pousser activement.

IV. — L'ADMINISTRATION DE L'URBANISME

L'existence d'une direction générale de l'Urbanisme au sein du Ministère des Travaux publics ne signifie nullement que ce département élabore lui-même des projets d'urbanisation et les exécute ensuite. En Belgique, les communes jouissent d'une très grande liberté d'action. Elles vivent sous un régime d'autonomie qui puise sa consécration dans la Constitution elle-même. L'autorité supérieure n'intervient que sous la forme tutélaire, par des conseils, des approbations et des subsides.

Le Ministère des Travaux publics ne peut pas se targuer d'avoir à son actif, dans le domaine de l'urbanisme, des réalisations qui lui sont propres. L'Administration de l'Urbanisme ne possède pas de chantiers, pas même ceux des logements pour sinistrés, ni ceux des maisons pour ouvriers mineurs.

Dès lors, quel est donc son rôle ? C'est de pousser les communes à faire de l'urbanisme, et de les y aider.

Pousser les communes à faire de l'urbanisme n'est pas toujours chose aisée. L'idée de l'urbanisme en Belgique est toute neuve. A part quelques réalisations isolées, dues à l'énergie de certaines communes, on n'avait jamais tenté, avant la seconde guerre mondiale, de doter les communes de plans d'aménagement généraux ou particuliers. La législation ne le permettait pas. Il a fallu les désastres causés par la guerre pour que, à la libération, le pays fût doté des possibilités légales d'imposer à certaines communes l'obligation de dresser leurs plans et de revêtir ceux-ci de la forme obligatoire.

Le siège de la matière est l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 sur l'urbanisation.

daaruit kan worden gehaald door het opnemen, in zijn bouwplannen, van ingewikkelder bouwonderdelen, als bij voorbeeld gehele gestandaardiseerde lokalen.

Wegens het zeer geringe bedrag van de kredieten waarover het Bestuur der Gebouwen beschikt kan dit program evenwel slechts zeer traag worden verwezenlijkt.

Het departement is besloten de werken aan de Albertina-Bibliotheek en aan het hospitaal van de Universiteit Gent actief door te zetten.

Ook andere werken hebben de aandacht van de Minister, zoals het Museum voor Natuurlijke Historie, waarmede in 1936 begonnen is.

Er is een studie aan de gang om de timing voor deze verschillende werken te bepalen.

Verder zijn er ook de werken voor het Ministerie van Financiën aan de Paleizenstraat, waar grote spoed zal worden mede gemaakt.

IV. — BESTUUR VAN DE STEDEBOUW

Het bestaan van een Algemene Directie van de Stedebouw bij het Ministerie van Openbare Werken betekent geenszins dat dit Departement zelf stedebouwkundige plannen opmaakt en ze vervolgens ten uitvoer brengt. In België genieten de gemeenten een zeer grote vrijheid van handelen. Zij leven onder een stelsel van autonomie dat zijn oorsprong vindt in de Grondwet. De hoge overheid treedt slechts op in de voorgedijvorm, door raadgevingen, goedkeuringen en toelagen.

Het Ministerie van Openbare Werken kan in zake stedebouw niet op eigen verwezenlijkingen hogen. Het Bestuur van de Stedebouw bezit geen bouwplaatsen, zelfs niet voor huisvestingen voor geteisterden, noch voor mijnwerkerswoningen.

Wat is dan zijn rol ? Het moet de gemeenten aanzetten tot stedebouwkundige ordening, en ze daarbij helpen.

De gemeenten daartoe aanzetten is niet altijd een gemakkelijke zaak. Stedebouw is in België een geheel nieuw begrip. Op enkele afzonderlijke verwezenlijkingen na, welke te danken zijn aan het krachtadig optreden van bepaalde gemeenten, heeft men, vóór de tweede wereldoorlog, nooit gepoogd de gemeenten algemene of bijzondere plannen van aanleg te verstrekken. De bestaande wetgeving liet dit niet toe. Eerst na de oorlogsrampen kon men, bij de bevrijding, het land de wettelijke mogelijkheden schenken om sommige gemeenten te verplichten hun plannen op te maken en deze in de opgelegde vorm aan te bieden.

Deze aangelegenheid is geregeld bij de besluitwet van 2 December 1946 betreffende de stedebouw.

L'Etat considère que c'est son droit et son devoir de décider qu'une commune doit être mise sous le régime de l'urbanisation et qu'en conséquence, cette commune est tenue d'élaborer ses plans d'aménagement. Mais après cette manifestation d'imperium du pouvoir central, l'autonomie communale, un instant obnubilée, reparait dans tout son éclat, et elle s'affirme dans les trois actes administratifs qui sont la conséquence logique de la décision prise par l'Etat : le choix de l'auteur de projet chargé de l'élaboration des plans d'aménagement, l'adoption de ces derniers et la détermination du laps de temps endéans lequel le plan doit s'exécuter.

A l'heure actuelle, sur 1.570 communes à aménager, 890 plans généraux et particuliers d'aménagement ont été approuvés par arrêté royal. Pas un de ces documents dans lequel l'Administration n'ait mis du sien, corrigeant par-ci, créant de toutes pièces par-là, et toujours en ayant soin de ne pas heurter la sourcilleuse autonomie communale.

L'Administration de l'Urbanisme joue également un rôle actif dans la police des bâtisses. La règle n'est plus, à présent, que l'on puisse bâtir n'importe quoi, n'importe où et n'importe comment.

L'article 18 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 confère, en effet, au Ministre des Travaux publics ou à son délégué, la mission d'accorder les autorisations de construire, démolir ou reconstruire, de déboiser ou de modifier sensiblement le relief du sol par des travaux de déblai ou de remblai.

Soulignons tout de suite qu'il ne s'agit pas, dans l'esprit du législateur, de déposséder les communes du droit qu'elles ont toujours eu d'exercer la police des autorisations de bâtir.

Le système consiste à imposer au candidat bâtisseur la nécessité d'être en possession de deux autorisations distinctes : celles de la commune et celle de l'Etat, cette dernière n'ayant nullement une valeur supérieure à l'autre.

En 1953, environ 52.000 dossiers de bâtisse ont été traités par l'Administration, qui en avait admis près de 50.000 dans un délai d'un mois en moyenne.

Quant à l'aide apportée aux communes par l'Administration de l'Urbanisme, elle est d'ordre financier. L'Etat paie 60 p. c. du coût des honoraires des urbanistes. Il a accordé, jusqu'au 31 décembre 1953, une somme de 15.226.000 francs environ, comme subsides pour l'élaboration des plans d'aménagement. Et surtout, il paie une partie importante (tantôt 60 p. c., tantôt 30 p. c.) du coût des travaux d'urbanisation. Il ne peut évidemment le faire que dans la limite des crédits qui sont mis à sa disposition par le Parlement. Il y a consacré, en 1946, une somme de 315 millions ; en 1947, 530 millions ; en 1948, 747 millions ; en 1949, 1.224 millions ; en 1950, 1.672 millions, en 1951, 1.216 millions ; en 1952, 1.210 millions et en 1953, 1.176 millions de francs.

De Staat beschouwt het als zijn recht en zijn plicht te beslissen dat een gemeente onder het stelsel van de stedenbouw moet worden geplaatst en dat zij bijgevolg gehouden is haar plannen van aanleg op te maken. Doch na deze uiting van imperium van de centrale macht verschijnt de — een ogenblik verduisterde — gemeentelijke autonomie opnieuw in al haar glans en zij vindt haar bevestiging in drie bestuursdaden, die het logisch gevolg zijn van de door de Staat getroffen beslissing : de keuze van de ontwerper die belast wordt met het opmaken van de plannen van aanleg, de goedkeuring daarvan en de bepaling van de tijd waarbinnen het plan uitgevoerd moet zijn.

Tot dusver zijn er, voor de 1.570 aan te leggen gemeenten, 890 algemene en bijzondere aanlegplannen bij koninklijk besluit goedgekeurd. Er is geen enkel plan dat het Bestuur niet heeft verbeterd of geheel herwerkt, waarbij het steeds moest vermijden in botsing te komen met de lichtgeraakte gemeentelijke autonomie.

Het Bestuur van de Stedenbouw treedt eveneens actief op voor wat het bouwtoezicht betreft. Het is thans niet meer de regel dat ieder om het even wat, om het even waar en om het even hoe mag bouwen.

Artikel 18 van de besluitwet van 2 December 1946 draagt immers aan de Minister van Openbare Werken of diens afgevaardigde op, de vergunningen tot bouwen, afbreken of herbouwen, tot ontbossen of tot het wijzigen van het relief van de bodem door graven of aan-aarden, te verlenen.

In de geest van de wetgever gaat het er echter niet om de gemeenten het recht te ontnemen, de politiek inzake bouwvergunningen verder uit te oefenen.

Het stelsel komt er op neer, dat de candidaat-bouwer noodzakelijk in het bezit moet zijn van twee afzonderlijke vergunningen : die van de gemeente en die van de Staat, met dien verstande dat de een geen grotere waarde bezit dan de andere.

In 1953 werden ongeveer 52.000 bouwdoossiers behandeld door het Bestuur ; voor bijna 50.000 hiervan vroeg de aanvraag gemiddeld één maand.

De hulp van het Bestuur van de Stedenbouw aan de gemeenten is van financiële aard. De Staat betaalt 60 t. h. van de honorariakosten der stedenbouwkundigen. Tot 31 December 1953 werd een som van ongeveer 15.226.000 fr. verleend als toelage voor het opmaken van aanlegplannen. Bovendien betaalt de Staat een belangrijk gedeelte (nu eens 60 t. h., dan weer 30 t. h.) van de kostprijs der stedenbouwkundige werken. Dit kan natuurlijk slechts geschieden binnen de perken van de kredieten welke door het Parlement tot zijn beschikking zijn gesteld. In 1946 werd er 315 miljoen aan besteed ; in 1947, 530 miljoen ; in 1948, 747 miljoen ; in 1949, 1.224 miljoen ; in 1950, 1.672 miljoen ; in 1951, 1.216 miljoen ; in 1952, 1.210 miljoen en in 1953, 1.176 miljoen frank.

L'effort financier de l'Etat est encore plus grand envers les communes sinistrées. Ici, l'Etat prend à sa charge la totalité du coût de la reconstruction des dommages au domaine public des administrations subordonnées. Il est tout à fait normal que l'Etat ait pris cette décision en faveur des communes, car le domaine public de celles-ci est tout aussi nécessaire à la collectivité que le domaine public national.

L'Etat a consacré à ces travaux, de 1946 à 1950, 1.622 millions ; en 1950, 600 millions ; en 1951, 596 millions ; en 1952, 432 millions et en 1953, 750 millions de francs.

Il va de soi que l'exécution de tous ces travaux est contrôlée de près par l'Administration de l'Urbanisme. Celle-ci veille d'autre part à ce que ces réalisations n'aillent pas à l'encontre des prescriptions des plans d'aménagement.

Si les plans d'aménagement communaux ne sont pas un bien propre de l'Administration de l'Urbanisme, il n'en est pas de même des plans régionaux et du plan national. Pour les premiers, les études des régions bruxelloise et liégeoise sont fort poussées ; la région anversoise, celle de Gand, celle de Charleroi, celle de la Basse-Meuse, le Courtrais et la région côtière possèdent déjà un embryon de statut urbanistique qui permet à l'Etat de vérifier si les projets communaux qui lui sont présentés cadrent bien avec les intérêts régionaux. Quant au plan national, les premières données en sont patiemment rassemblées, et la documentation graphique s'accumule petit à petit au sein d'un service spécial du Survey National.

*
**

Questions et réponses.

QUESTION :

Un membre appelle l'attention de M. le Ministre sur les difficultés du recrutement des ingénieurs, tant au point de vue quantitatif que qualitatif. Trop peu d'ingénieurs sortent des universités parce que les études sont les plus difficiles et parce que les ingénieurs ne sont pas mieux rétribués que les autres fonctionnaires.

Pour favoriser le recrutement, ne serait-il pas possible d'instituer un régime permettant d'accorder une prime d'après le grade conféré au diplôme des candidats ?

REPOSE :

Il est difficile de différencier les ingénieurs d'après le degré de leur diplôme, mais il est tenu compte de leur valeur et de leur compétence pour les promotions, attendu que les chefs de service et le Conseil de direction font un examen très attentif de la qualité des candidats et proposent le meilleur.

De inspanning van de Staat is nog groter ten behoeve van de geteisterde gemeenten. Hier neemt de Staat al de kosten van de wederopbouw der schade aan het openbaar domein van de ondergeschikte besturen op zich. Het is normaal dat de Staat deze beslissing ten voordele van de gemeenten heeft getroffen, want hun openbaar domein is voor de gemeenschap even noodzakelijk als het nationaal openbaar domein.

Aan dergelijke werken heeft de Staat, van 1946 tot 1950, 1.622 miljoen besteed ; in 1950, 600 miljoen ; in 1951, 596 miljoen ; in 1952, 432 miljoen en in 1953, 750 miljoen frank.

De uitvoering van al die werken wordt natuurlijk van zeer nabij door het Bestuur van Stedebouw gecontroleerd. Tevens wordt er voor gewaakt dat die verwezenlijkingen niet indruisen tegen de voorschriften van de aanlegplannen.

Terwijl de gemeentelijke aanlegplannen niet tot de eigen sfeer van het Bestuur van de Stedebouw behoren, is de toestand anders inzake de streekplannen en het nationaal plan. Wat eerstgenoemde betreft, zijn de studies van het Brusselse en het Luikse ver gevorderd ; voor de streek van Antwerpen, Gent, Charleroi, de Beneden-Maas, het Kortrijkse en voor de kust bestaat er reeds een zekere stedebouwkundige status, zodat de Staat kan nagaan of de gemeentelijke ontwerpen die hem worden voorgelegd, passen in het kader van de gewestelijke belangen. Voor het nationaal plan, ten slotte, worden de eerste gegevens geduldig verzameld en de grafische documentatie groeit langzamerhand aan in de speciale dienst van het Nationaal Survey.

*
**

Vragen en antwoorden.

VRAAG :

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op de moeilijkheden bij de werving van ingenieurs, zowel wat het aantal als de kwaliteit betreft. Er komen te weinig ingenieurs uit de universiteiten omdat de studies te moeilijk zijn en omdat de ingenieurs niet beter bezoldigd zijn dan de overige ambtenaren.

Zou het, in het belang van de werving, niet mogelijk zijn een stelsel in te voeren, op grond waarvan een premie toegekend kan worden volgens de graad van het diploma der kandidaten ?

ANTWOORD :

Het is moeilijk een onderscheid te maken tussen de ingenieurs, volgens de graad van hun diploma, doch bij de bevorderingen wordt rekening gehouden met hun waarde en hun bevoegdheid, aangezien de diensthoofden en de Directieraad de kwaliteit van de kandidaten zeer nauwkeurig onderzoeken en de beste voordragen.

Pour pallier les difficultés de recrutement des ingénieurs, les mesures ci-après ont été prises :

- 1° organisation d'un concours annuel pour le recrutement des ingénieurs des Ponts et Chaussées ;
- 2° diminution des délais des concours, en imposant aux membres du jury d'activer l'examen des épreuves ;
- 3° concours obligatoires pour l'accession au grade d'ingénieur des Ponts et Chaussées ;
- 4° permettre le recrutement annuel de 4 à 5 ingénieurs en stage en excédant, par rapport au cadre.

Ces ingénieurs seront envoyés dans les différents services spéciaux et laboratoires du pays pour se familiariser avec leur fonctionnement et intervenir beaucoup plus activement dans la conduite des chantiers et l'accomplissement de leur mission dès la fin de leur stage.

Au surplus, cet excédent permettra, lorsque la demande lui en est faite, de mettre à la disposition du Ministère des Colonies, des ingénieurs formés et expérimentés dont il a un grand besoin.

QUESTION :

Un membre constate que certains grands travaux sont entamés alors qu'on ne dispose pas des crédits pour les terminer dans les délais normaux.

De ce fait, pour certains immeubles, par exemple les travaux durent de longues années ; après chaque phase des travaux, les entrepreneurs enlèvent leur matériel et, lors d'une phase suivante, le matériel est approvisionné à nouveau, ce qui augmente sérieusement le coût de la construction. Il cite comme exemple le Palais du Gouvernement provincial à Gand ainsi que l'Hôpital universitaire.

Ne conviendrait-il pas d'engager moins de travaux, mais de parachever ceux en cours dans les délais normaux ?

REPOSE :

M. le Ministre se rallie complètement à cet avis : un travail commencé doit être poursuivi sans arrêt et terminé le plus rapidement possible. Il agit dans ce sens, mais a dû tenir compte des situations qui se présentaient au moment où il a pris la direction du département et des circonstances analogues qui se sont produites lors de la guerre de Corée. Certaines situations sont aussi le résultat des réductions de crédits occasionnées par l'effort de réarmement.

QUESTION :

Actuellement, on procède à des études de redressement de routes et d'établissement de routes nouvelles telles que les autoroutes et, pour ne pas mettre en péril

Om de moeilijkheden bij de werving van ingenieurs te verhelpen zijn de volgende maatregelen getroffen :

- 1° inrichting van een jaarlijks vergelijkend examen voor de werving van ingenieurs van Bruggen en Wegen ;
- 2° verkorting van de termijnen der examens, door de leden van de examencommissie aan te zetten tot meer spoed bij het onderzoek der examenwerken ;
- 3° verplicht examen voor de toelating tot de rang van ingenieur van Bruggen en Wegen ;
- 4° jaarlijkse werving van 4 of 5 stagedoende ingenieurs meer dan in het kader vermeld zijn.

Deze ingenieurs zullen naar de verschillende bijzondere diensten en laboratoria van het land worden gezonden om zich vertrouwd te maken met de werking ervan en veel actiever op te treden bij de leiding van de werkplaatsen en bij de uitvoering van hun taak, zodra hun stage afgelopen is.

Bovendien zal het, door dit excédent, mogelijk zijn, wanneer zulks gevraagd wordt, gevormde en ervaren ingenieurs ter beschikking te stellen van het Ministerie van Koloniën, dat er grote behoefte aan heeft.

VRAAG :

Een lid stelt vast dat sommige grote werken begonnen worden, hoewel de nodige kredieten, om ze binnen de normale termijnen te voltooien, niet beschikbaar zijn.

Zo komt het dat de werken, voor sommige gebouwen bij voorbeeld, jaren lang duren ; na elk stadium van de werken halen de ondernemers hun materieel weg en bij het volgend stadium wordt het materieel opnieuw ter plaatse gebracht, hetgeen op een ernstige verhoging van de bouwkosten uitloopt. Het lid geeft als voorbeeld het Paleis van het Provinciaal Gouvernement te Gent alsmede het Universitair Hospitaal.

Zou het niet beter zijn minder werken te beginnen, doch die welke in uitvoering zijn, binnen de normale termijnen te voltooien ?

ANTWOORD :

De Minister verenigt zich volkomen met deze opvatting : een begonnen werk moet zonder onderbreking voortgezet en zo vlug mogelijk beëindigd worden. Hij handelt in die zin, maar heeft rekening moeten houden met de toestanden op het ogenblik dat hij de leiding van het Departement overnam en met gelijkaardige omstandigheden tijdens de oorlog in Korea. Sommige toestanden vloeien ook voort uit kredietverlagingen ingevolge de bewapeningsinspanning.

VRAAG :

Er zijn studies aan de gang betreffende de recht-trekking van wegen en de aanleg van nieuwe wegen, zoals bij voorbeeld de autosnelwegen, en om de

la réalisation future des travaux en question, on empêche les propriétaires de bâtir, ce qui leur cause de sérieux préjudices.

Il faudrait que, dans ces cas, les expropriations puissent être réalisées et payées.

REPONSE :

Quand le tracé d'une autoroute est déterminé, l'Administration, en effet, applique les dispositions légales nécessaires pour interdire la construction sur les terrains qui devront servir d'assiette à l'autoroute. De cette manière, on ménage les intérêts du Trésor en empêchant la mise en valeur de terrains destinés à être bientôt expropriés et, d'autre part, on évite aux propriétaires des terrains, les désagréments graves, résultant de l'expropriation de bâtisses récentes.

Il ne peut être question d'exproprier qu'au moment où l'Administration ayant terminé l'étude du projet dans tous ses détails, et dressé les plans de délimitation exacte du domaine de l'autoroute, dispose des crédits nécessaires.

QUESTION :

Au point de vue des subsides à allouer pour les travaux de voirie, priorité devrait être donnée aux chemins de grande communication qui se raccordent à la grande voirie.

REPONSE :

La suggestion de subsidier par priorité des travaux aux chemins de grande communication qui se raccordent à la grande voirie est très intéressante. L'Administration la pratique d'ailleurs déjà dans la mesure du possible.

QUESTION :

Un commissaire estime que les crédits alloués aux travaux du canal de Charleroi à Clabecq sont insuffisants. Au rythme actuel ces travaux ne seront achevés qu'en 1965.

A son avis, il faudrait affecter au moins 500 millions de francs de façon à terminer ces travaux pour 1959.

REPONSE :

L'honorable membre obtient entière satisfaction. En effet, le projet de budget déposé prévoit pour le canal de Charleroi à Bruxelles :

	Obligations nouvelles	Crédit de paiement
Art. 481-1° . .	65 millions	145 millions
Art. 481-2° . .	207 millions	58 millions
Total . . .	272 millions	203 millions

geplande verwezenlijking van bedoelde werken niet in gevaar te brengen, belet men de eigenaars te bouwen, hetgeen voor hen een ernstig nadeel oplevert.

In zulke gevallen zouden de onteigeningen verwezenlijkt en betaald moeten kunnen worden.

ANTWOORD :

Wanneer het tracé van een autosnelweg klaar is, past het Bestuur inderdaad de nodige wetbepalingen toe om het bouwen te verbieden op de terreinen waarover de autosnelweg moet lopen. Aldus beschermt men de belangen van de Schatkist, door te beletten dat terreinen die binnenkort onteigend zullen worden, in waarde stijgen en anderdeels bespaart men de eigenaars van de terreinen de ernstige bezwaren die voortvloeien uit de onteigening van nieuwe gebouwen.

Tot onteigening kan eerst worden overgegaan op het ogenblik dat het Bestuur, na de studie van het ontwerp in al zijn bijzonderheden beëindigd te hebben en de plannen voor de juiste afbakening van het gebied van de autosnelweg te hebben opgemaakt, over de nodige kredieten beschikt.

VRAAG :

Inzake toelagen voor straatwerken zou voorrang moeten verleend worden aan de wegen van groot verkeer die aansluiten op grote wegen.

ANTWOORD :

De suggestie, bij voorrang toelagen te verlenen voor de werken aan wegen van groot verkeer die aansluiten op grote wegen, is zeer interessant. Het Bestuur past dit stelsel trouwens reeds zoveel mogelijk toe.

VRAAG :

Een lid is van mening dat de kredieten voor de werken aan het kanaal van Charleroi naar Klabbek ontoreikend zijn. Volgens het huidig tempo zullen de werken pas in 1965 voltooid zijn.

Zijns inziens zou er minstens 500 miljoen frank moeten voor bestemd worden, zodat die werken in 1959 kunnen klaarkomen.

ANTWOORD :

Het geachte lid zal geheel voldaan zijn. Op de ontwerp-begroting zijn namelijk voor het kanaal Charleroi-Brussel de volgende kredieten uitgetrokken :

	Nieuwe verplichtingen	Betalings- kredieten
Art. 481-1° . .	65 miljoen	145 miljoen
Art. 481-2° . .	207 miljoen	58 miljoen
Totaal . . .	272 miljoen	203 miljoen

En outre, le Ministère des Finances vient de déposer un amendement (document n° 128) prévoyant les suppléments suivants :

Art. 481-1° . . .	25 millions	25 millions
Art. 481-2° . . .	250 millions	50 millions
Total	275 millions	75 millions

Le Gouvernement engage donc, pour ces travaux, en 1954 : $272 + 275 = 547$ millions de francs, et affecte un crédit de paiement de 278 millions de francs.

QUESTION :

Un membre signale que des communes prévoient souvent l'utilisation de pavés du Portugal ou de Suède. Nous possédons dans le pays des matériaux qui sont beaucoup plus résistants et qui présentent plus d'avantages, notamment le porphyre qui est plus rugueux et donc moins glissant. Ne peut-on obliger les communes à donner l'avantage aux produits belges ?

D'autre part, le cahier des charges prévoit quelquefois la possibilité d'utiliser des matériaux de grès, de calcaire ou de porphyre. Dans le temps, les cahiers des charges prévoyaient que pour l'appréciation des qualités, on admettait, par exemple, que le porphyre pouvait coûter environ 10 p. c. plus cher. Le département a-t-il fait étudier les qualités respectives de ces matériaux, de façon à utiliser ceux qui conviennent le mieux ?

REPONSE :

En ce qui concerne les pouvoirs subsidiés, il faut distinguer les travaux qui sont susceptibles de recevoir des subsides de l'Etat et ceux qui sont exécutés aux frais exclusifs de ces pouvoirs.

Dans le premier cas, la préférence est donnée aux produits belges et si un soumissionnaire prévoit un produit étranger, la question est toujours soumise à la Commission des adjudications, siégeant au Ministère des Affaires économiques.

Ce n'est qu'en cas d'accord de celle-ci que ce produit étranger peut entrer en ligne de compte.

Quant aux autres, le département n'a pas d'action sur les pouvoirs subordonnés. Toutefois, la députation permanente peut intervenir.

En ce qui concerne les qualités et l'usage de ces produits, le département a examiné ce problème sous toutes ses formes et seuls les matériaux qui conviennent pour un travail déterminé sont prévus au cahier des charges.

Lorsque, à la fois, le grès, le calcaire et le porphyre peuvent convenir, par exemple, pour les fondations de routes, où la question de résistance est de moindre importance, le choix est laissé à l'entrepreneur afin d'admettre la concurrence entre ces produits.

Daarenboven heeft het Ministerie van Financiën zopas een amendement (Gedr. St. n° 128) ingediend, waarop de volgende bijkredieten worden gevraagd :

Art. 481-1° . . .	25 miljoen	25 miljoen
Art. 481-2° . . .	250 miljoen	50 miljoen
Totaal	275 miljoen	75 miljoen

Voor deze werken legt de Regering dus in 1954 $272 + 275 = 547$ miljoen frank vast en bestemt zij een betalingskrediet van 278 miljoen frank.

VRAAG :

Een lid wijst er op dat de gemeenten dikwijls het gebruik van straatkeien uit Portugal of Zweden voorschrijven. Wij bezitten in ons land materiaal dat veel meer weerstand biedt en dat meer voordelen heeft, o.m. porfier, dat stroever is en dus minder slipgevaar oplevert. Kan men de gemeenten niet verplichten de voorkeur te geven aan Belgische producten ?

Verder voorziet het bestek soms in de mogelijkheid om zandsteen, kalksteen of porfier te gebruiken. Vroeger was in de bestekken bepaald dat, bij de beoordeling van de kwaliteiten, aanvaard werd dat bijvoorbeeld porfier ongeveer 10 t. h. duurder mocht zijn. Heeft het Departement de onderscheidene kwaliteiten van deze materialen doen onderzoeken, om de best geschikte te kunnen bezigen ?

ANTWOORD :

Wat de gesubsidieerde besturen betreft, moet een onderscheid worden gemaakt tussen de werken waarvoor subsidies van de Staat toegekend kunnen worden, en werken die uitsluitend op kosten van die besturen worden uitgevoerd.

In het eerste geval wordt de voorkeur gegeven aan Belgische producten en indien een inschrijver een buitenlands product vermeldt, wordt de kwestie telkens voorgelegd aan de Commissie voor de Aanbestedingen, bij het Ministerie van Economische Zaken.

Slechts met instemming van deze laatste kan dit buitenlands product in aanmerking worden genomen.

Voor de overige werken heeft het Departement geen invloed op de ondergeschikte besturen. De Bestendige Deputatie kan evenwel optreden.

Wat de kwaliteit en het gebruik van deze producten betreft, het Departement onderzoekt dit vraagstuk uit alle oogpunten en alleen de materialen die voor een bepaald werk geschikt zijn, worden in het bestek opgenomen.

Wanneer zandsteen, kalksteen en porfier alle drie passen, zoals bijvoorbeeld voor wegfunderingen, waarbij de weerstand van minder belang is, wordt de keuze overgelaten aan de aannemer, ten einde de concurrentie mogelijk te maken.

QUESTION :

Au nord de la province de Flandre orientale, il n'y a guère de routes d'Etat. Il y a cependant de grandes communes qui ont à leur charge environ 40 km. de chemins à entretenir, ce qui constitue une charge très lourde pour certaines communes.

Il y a déjà un certain temps que M. le Ministre a promis un subside pour la route Zele-Eksaarde-Lokeren.

Le commissaire estime que le montant des subsides à allouer à certaines communes devrait tenir compte de cette charge importante et de l'absence de routes de l'Etat.

REPOSE :

La route Lokeren-Zele est une route de l'Etat. Il ne peut donc être question d'allocation de subsides à l'intervention de l'Administration de l'Urbanisme.

En ce qui concerne le chemin vicinal de grande communication Lokeren-Eksaarde, l'Administration de l'Urbanisme n'est saisie d'aucune demande de subside relative à des travaux projetés dans ce chemin.

Il n'est d'ailleurs pas indiqué de tenir compte de l'absence de route de l'Etat pour fixer le taux du subside. L'incidence de cette absence sur les finances communales est en effet fort variable, de telle sorte qu'il en résulterait une gamme de taux de subsides, difficile à établir d'ailleurs.

Il est néanmoins possible de faire application de l'article 11 de l'arrêté royal du 2 juillet 1949, chaque fois que les conditions nécessaires sont remplies.

QUESTION :

Un commissaire demande sur quelles bases le programme d'exécution des travaux publics sera établi ?

Comment la priorité sera-t-elle fixée ?

Est-ce en se basant sur le rendement des investissements ? Est-ce en tenant compte de la vétusté de l'ouvrage ? Est-ce en tenant compte de la situation économique défavorable de certaines régions ? Est-ce en l'envisageant comme un moyen de résoudre le problème du chômage dans certaines régions ?

L'Administration a d'énormes projets à son programme :

— pour la voirie proprement dite :	25 milliards de fr.
— pour les voies d'eau et ports :	30 »
— pour les bâtiments :	15 »
— pour les travaux subsidiés :	10 »
Soit, au total :	80 »

En étalant ce programme sur 15 ans, il exigerait une dépense annuelle de plus de cinq milliards de

VRAAG :

In het Noorden van de provincie Oost-Vlaanderen bestaan er schier geen Rijkswegen. Bepaalde grote gemeenten hebben evenwel ongeveer 40 km. wegen te onderhouden, hetgeen een zeer zware last is voor sommige onder hen.

Enige tijd geleden reeds heeft de Minister een toelage beloofd voor de weg Zele-Eksaarde-Lokeren.

Het lid is van mening dat het bedrag van de toelagen van sommige gemeenten rekening zou moeten houden met deze belangrijke last en met de afwezigheid van Rijkswegen.

ANTWOORD :

De weg Lokeren-Zele is een Rijksweg. Er kan dus geen sprake van zijn, toelagen te verlenen door bemiddeling van het Bestuur van de Stedebouw.

Wat de buurtweg van groot verkeer Lokeren-Eksaarde betreft, is er geen aanvraag voor toelage betreffende de voorgenomen werken aan deze weg bij het Bestuur van de Stedebouw aangehangig.

Het is trouwens niet geraden rekening te houden met de afwezigheid van Rijkswegen bij het vaststellen van het bedrag der toelage. De invloed daarvan op de gemeentefinanciën is immers zeer verschillend, zodat hieruit een gehele gamma van bedragen voor de toelagen zou voortvloeien, welke trouwens moeilijk te berekenen zouden zijn.

Het is evenwel mogelijk, artikel 11 van het koninklijk besluit van 2 Juli 1949 toe te passen, telkens wanneer aan de gestelde voorwaarden voldaan is.

VRAAG :

Een lid vraagt op welke grondslag het uitvoeringsprogramma van de openbare werken opgemaakt zal worden.

Hoe zal de voorrang worden vastgesteld ?

Op de grondslag van het rendement der investeringen ? Door rekening te houden met de ouderdom van het werk ? Met de ongunstige economische toestand van sommige streken ? Door het te beschouwen als een middel tot bestrijding van de werkloosheid in sommige streken ?

Het Bestuur heeft zeer grote plannen :

— voor de eigenlijke wegen :	25 milliard fr.
— voor de waterwegen en de havens :	30 »
— voor de gebouwen :	15 »
— voor de gesubsidieerde werken :	10 »
Dit is in totaal :	80 »

Indien dit programma over 15 jaar wordt verdeeld, zou het een jaarlijkse uitgave vereisen van 5 milliard

francs. Or, nous constatons qu'au cours des années écoulées, à peine la moitié des prévisions a été réalisée.

Le rendement économique des travaux devrait être pris en considération.

Cette étude a été réalisée pour les routes, par M. le Directeur général des Routés Hondermarcq, qui a démontré que la construction de nouvelles routes est rentable et que l'amortissement de la dépense de premier établissement peut être couvert par un emprunt à long terme à émettre par l'Etat.

REPOSE :

La politique que compte suivre le Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction et définie par ailleurs, fournit la réponse aux observations faites par l'honorable commissaire.

Elle tend à réaliser le plein emploi en menant une vigoureuse politique de travaux publics dont les limites ne sont fixées que par la situation financière, l'équipement économique du pays et l'effectif en personnel du département.

Au surplus, la priorité dans le choix des travaux à réaliser tiendra compte de l'urgence de leur exécution soit que l'investissement envisagé réponde à un réel besoin économique et est par conséquent rentable, soit qu'il s'agisse de la reconstruction d'un ouvrage détruit par faits de guerre dont l'exécution ne peut plus être retardée.

Enfin, il sera tenu compte de la situation économique de certaines régions dans le dosage des attributions de travaux et de subsides.

QUESTION :

Un commissaire estime que la législation sur la voirie est très ancienne et est devenue désuète ; elle devrait être revue.

Le département envisage-t-il de présenter des propositions dans ce sens ?

Une législation très ancienne prévoit encore l'intervention des riverains dans les frais d'entretien et de réparation. Ce commissaire demande d'examiner la possibilité de supprimer ces dispositions.

REPOSE :

La législation sur la voirie est en effet très ancienne et ne correspond plus, dans bien des cas, aux nouvelles nécessités créées particulièrement par l'accroissement de la circulation automobile. Cette législation doit en effet être revue, en vue, d'une part, de doter la voirie d'une organisation administrative rationnelle par un classement des routes essentiellement basé sur leur importance pour la circulation générale et, d'autre

frank. Doch wij zien dat, in de loop van de voorbije jaren, amper de helft van de ontwerpen uitgevoerd werd.

Het economisch rendement van de werken zou in aanmerking moeten genomen worden.

Deze studie werd voor de wegen uitgevoerd door de Directeur-generaal van de Wegen Hondermarcq, die bewezen heeft dat de aanleg van nieuwe wegen rendabel is en dat de aflossing van de uitgaven voor eerste aanleg kan gedekt worden door een Staatslening op lange termijn.

ANTWOORD :

De politiek die het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw voornemens is te volgen en die elders is omschreven, geeft een antwoord op de opmerkingen van het geachte commissielid.

Zij beoogt de volledige tewerkstelling door een krachtdadige politiek van openbare werken, waarvan de grenzen alleen bepaald zijn door de financiële toestand, de economische uitrusting van het land en de personeelssterkte van het Departement.

Daarenboven zal bij het verlenen van voorrang in de keuze van de uit te voeren werken rekening worden gehouden met het spoedeisend karakter van de werken, hetzij de voorgenomen investering aan een werkelijke economische behoefte beantwoordt en derhalve rendabel is, hetzij het de wederopbouw betreft van een door oorlogsgeweld vernield werk waarvan de uitvoering niet meer verdaagd kan worden.

Ten slotte zal er rekening worden gehouden met de economische toestand in sommige streken bij de dosering van de toe te kennen werken en toelagen.

VRAAG :

Een lid meent dat de wetgeving op de wegen verouderd is : zij zou moeten herzien worden.

Is het Departement van plan, voorstellen in die zin te doen ?

Een zeer oude wetgeving bepaalt nog dat de aangelanden moeten bijdragen in de kosten van onderhoud en herstel. Het lid vraagt dat de mogelijkheid zou onderzocht worden om deze bepalingen in te trekken.

ANTWOORD :

De wetgeving op de wegen is inderdaad zeer oud en beantwoordt in vele gevallen niet meer aan de nieuwe eisen die ontstaan zijn inzonderheid uit de toeneming van het autoverkeer. Deze wetgeving moet inderdaad herzien worden, ten einde eensdeels voor de wegen een rationele administratieve organisatie tot stand te brengen door een klasse-indeling van de wegen op te maken hoofdzakelijk volgens hun belang

part, par une meilleure répartition des pouvoirs de la police de la voirie actuellement remis exclusivement aux autorités communales.

Il en résulte que souvent des questions d'intérêt strictement local dictent des décisions qui sont contraires à l'intérêt général.

L'Administration des Routes a préparé un projet de loi modifiant les attributions relatives à la police de la voirie en prévoyant notamment que la pose de la signalisation routière est à charge de l'autorité qui gère la route. Ce projet, dressé en collaboration avec le Ministère de la Justice, le Ministère de l'Intérieur et celui des Communications, est actuellement aux mains du Ministère des Communications — Administration des Transports — Office de la circulation routière.

Quant à l'intervention des riverains dans les frais d'entretien et de réparation de la voirie, l'Administration des Routes ne connaît pas de législation qui prévoit cette intervention. Peut-être le commissaire a-t-il eu l'intention de parler de certains règlements-taxes communaux qui imposent aux riverains des frais d'entretien et de réparation et même des frais de premier établissement des trottoirs ?

Si toutefois il s'agissait bien de l'application d'une législation désuète, il conviendrait que le commissaire donne des indications suffisantes par cas particulier, qui permettraient de préciser la question.

QUESTION :

Un commissaire désire connaître quels sont, par province, le nombre de dossiers introduits depuis 1948 ainsi que le montant des subsides correspondants, et pour lesquels :

- a) il n'a pas été donné de promesse de principe ;
- b) la promesse de principe a été donnée, mais le dossier d'adjudication n'a pas été introduit ;
- c) la promesse de principe a été donnée, le dossier a été introduit, mais sans que promesse ferme n'ait été accordée.

REPONSE :

Les renseignements demandés par l'honorable commissaire sont donnés dans les trois tableaux suivants :

pour het algemeen verkeer en anderdeels door een betere verdeling van de bevoegdheden inzake wegenpolitie, welke thans uitsluitend aan de gemeenteoverheid zijn opgedragen.

Hieruit volgt dat, ter wille van kwesties van strict plaatselijk belang, vaak beslissingen worden getroffen die in strijd zijn met het algemeen belang.

Het Bestuur der Wegen heeft een wetsontwerp voorbereid tot wijziging van de bevoegdheden met betrekking tot de wegenpolitie, waarin met name bepaald is dat het plaatsen van de verkeerstekens ten laste is van de overheid die het beheer over de weg heeft. Dit ontwerp, dat in samenwerking met het Ministerie van Justitie, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en dat van Verkeerswezen is opgemaakt, is thans in behandeling bij het Ministerie van Verkeerswezen — Bestuur van het Vervoer — Dienst van het Wegverkeer.

Met betrekking tot de bijdrage van de aangelanden in de kosten van onderhoud en herstel van de wegen kent het Bestuur der Wegen geen wet waarin dit is bepaald. Misschien bedoelt het commissielid sommige gemeentelijke belastingverordeningen, waarbij de kosten van onderhoud en herstel en zelfs de kosten van eerste aanleg van de stoepen ten laste van de aanwonenden worden gebracht ?

Indien het evenwel de toepassing van een verouderde wetgeving betreft, zou het wenselijk zijn dat het lid voldoende aanwijzingen verstrekke voor elk afzonderlijk geval, om de vraag aldus nader te omschrijven.

VRAAG :

Een lid wenst te vernemen welk, per provincie, het aantal dossiers is, ingediend sinds 1948, zomede het bedrag van de overeenkomstige toelagen, en waarvoor :

- a) er geen principiële toezegging is gedaan ;
- b) de principiële toezegging is gedaan maar het aanbestedingsdossier niet is ingediend ;
- c) de principiële toezegging is gedaan, het dossier is ingediend, maar de vaste toezegging niet is verleend.

ANTWOORD :

De door het geachte commissielid gevraagde inlichtingen zijn opgenomen in de drie navolgende tabellen :

a) Projets n'ayant pas encore fait l'objet d'une promesse de principe.

a) Ontwerpen, waarvoor nog geen principiële toezegging is gedaan.

PROVINCE	ART. 530		ART. 495/1		ART. 495/2		ART. 495/3		PROVINCE
	Nombre Getal	Montant subside Rijksbijdrage	Nombre Getal	Montant subside Rijksbijdrage	Nombre Getal	Montant subside Rijksbijdrage	Nombre Getal	Montant subside Rijksbijdrage	
Anvers	55	25.261.068	33	24.445.210	45	48.135.966	1	30.000	Antwerpen
Brabant	55	18.667.909	87	76.073.284	118	39.558.415	9	873.200	Brabant
Flandre Occidentale . .	80	21.533.596	61	84.523.336	27	18.574.790	6	479.670	West-Vlaanderen
Flandre Orientale . . .	20	4.198.481	40	23.766.574	44	22.174.808	4	786.000	Oost-Vlaanderen
Hainaut	38	11.289.423	120	166.356.942	76	36.419.441	4	1.572.000	Henegouwen
Liège	64	14.106.505	105	50.523.118	100	28.116.132	8	500.910	Luik
Limbourg	7	1.255.859	18	14.308.515	15	1.126.170	3	225.984	Limburg
Luxembourg	92	10.787.467	42	13.986.214	13	1.821.818	1	19.500	Luxemburg
Namur	29	2.725.670	57	28.770.517	29	2.997.708	3	36.690	Namen
	440	109.825.978	563	482.753.710	467	198.925.248	39	4.523.954	

ADMINISTRATION DE L'URBANISME

BESTUUR VAN DE STEDEBOUW

b) Dossiers d'adjudication, introduits consécutivement à une promesse de principe et qui n'ont pas encore fait l'objet d'une promesse ferme.

b) Aanbestedingsdossiers, die ingevolge een principiële toezegging van een toelage werden ingediend en waarvoor nog geen vaste toezegging is gedaan.

PROVINCE	ART. 530		ART. 495/1		ART. 495/2		ART. 495/3		PROVINCE
	Nombre Getal	Montant subside Rijksbijdrage	Nombre Getal	Montant subside Rijksbijdrage	Nombre Getal	Montant subside Rijksbijdrage	Nombre Getal	Montant subside Rijksbijdrage	
Anvers	9	5.179.000	3	1.391.600	1	210.000	—	—	Antwerpen
Brabant	6	598.900	7	11.870.600	1	4.200.000	—	—	Brabant
Flandre Occidentale	20	3.149.200	3	13.777.600	—	—	—	—	West-Vlaanderen
Flandre Orientale	1	220.500	1	1.862.000	—	—	—	—	Oost-Vlaanderen
Hainaut	26	2.900.000	14	20.500.000	2	2.650.000	—	—	Henegouwen
Liège	35	2.800.000	6	5.853.300	7	1.600.000	2	15.000	Luik
Limbourg	1	23.600	—	—	—	—	—	—	Limburg
Luxembourg	2	100.000	—	—	—	—	—	—	Luxemburg
Namur	5	450.000	—	—	—	—	—	—	Namen
	105	15.421.200	34	55.255.100	11	8.660.000	2	15.000	

c) Promesses de principe, non encore transformées en promesses fermes.

c) Principiële toezeggingen, die nog niet werden omgezet in vaste toezeggingen.

PROVINCE	ART. 530		ART. 495/1		ART. 495/2		ART. 495/3		PROVINCE
	Nombre — Getal	Montant subside — Rijksbijdrage	Nombre — Getal	Montant subside — Rijksbijdrage	Nombre — Getal	Montant subside — Rijksbijdrage	Nombre — Getal	Montant subside — Rijksbijdrage	
Anvers	82	47.449.070	35	66.302.600	27	30.328.000	9	2.868.000	Antwerpen
Brabant	53	50.269.500	53	112.096.000	32	26.954.000	11	2.185.500	Brabant
Flandre Occidentale	60	39.131.181	58	80.012.200	15	11.543.000	13	5.179.300	West-Vlaanderen
Flandre Orientale	33	15.210.000	51	70.072.000	21	20.218.000	23	9.138.900	Oost-Vlaanderen
Hainaut	38	50.868.380	48	93.441.000	38	26.649.600	23	2.254.100	Henegouwen
Liège	113	52.153.640	62	56.950.500	40	20.173.000	28	3.116.500	Luik
Limbourg	12	8.606.000	29	48.157.500	42	18.039.000	8	1.170.000	Limburg
Luxembourg	142	65.461.925	66	56.744.800	40	13.751.600	28	1.674.100	Luxemburg
Namur	25	14.573.940	56	40.969.500	33	7.018.000	29	1.538.800	Namen
	558	343.723.636	458	624.746.100	288	174.674.200	172	29.125.200	

QUESTION :

Le reclassement de la voirie devrait être sérieusement pris en mains de telle façon que chaque région du pays soit dotée en moyens de communications rapides d'un centre important à un autre et que les communes d'une certaine importance soient reliées par de bonnes routes.

Actuellement, certaines provinces sont nettement défavorisées à cet égard. Cette situation ne peut perdurer : la répartition des crédits entre les différentes provinces doit être faite de façon plus judicieuse.

REPOSE :

Cette question est en relation avec la question relative à la législation sur la voirie ; en effet, pour doter la voirie d'un statut convenable répondant aux conditions nouvelles de la circulation routière, et de l'utilisation de la voirie, il convient de procéder d'abord à un redressement rationnel de la voirie belge.

Pour sa part, l'Administration des Routes a établi un classement de la voirie de l'Etat en trois catégories :

- 1) les autoroutes constituant la voirie fermée ;
- 2) le réseau primaire qui constitue un réseau maillé homogène tendu uniformément sur tout le territoire et desservant toutes les agglomérations d'au moins 5.000 habitants ;
- 3) le réseau secondaire qui comporte les autres routes de l'Etat et qui devrait être complété par les routes provinciales et communales qui présentent un intérêt suffisant pour la circulation générale.

Les études relatives à la constitution du réseau secondaire ont été menées avec le concours des autorités régionales et ont fait l'objet notamment d'un rapport présenté au VII^e Congrès de l'Association Permanente des Congrès Belges de la Route qui s'est tenu à Mons en 1953. Suivant l'Administration des Routes, le réseau secondaire devrait comporter quelque 13.000 km. dont 1/3 environ est actuellement géré par l'Etat.

Comme cette répartition des routes de l'Etat rangées dans le réseau secondaire est fort inégale d'une province à l'autre, les dépenses que l'Etat doit consentir pour entretenir et aménager ce réseau sont inégalement réparties entre les différentes provinces.

QUESTION :

Le nombre de ponts restant à reconstruire varie fortement de province à province ; le plus grand nombre se trouve dans les provinces d'Anvers, de Flandre Occidentale, de Flandre Orientale et du Hainaut.

Le commissaire estime qu'il faut tenir compte, en ce qui concerne la reconstruction des ponts détruits

VRAAG :

De herclassering van de wegen zou ernstig moeten aangepakt worden, zodat elke streek van het land kan beschikken over vlugge verbindingen van het ene grote centrum naar het andere en dat grotere gemeenten door goede wegen zouden verbonden zijn.

Thans zijn sommige provincies in dit verband kennelijk benadeeld. Deze toestand kan niet blijven duren : de kredieten moeten met meer overleg onder de verschillende provinciën verdeeld worden.

ANTWOORD :

Deze vraag houdt verband met die betreffende de wetgeving op de wegen ; immers, om de wegen een behoorlijke status te geven die voldoet aan de nieuwe eisen van het wegverkeer en het gebruik van de wegen, dient eerst een rationele herclassering van de Belgische wegen plaats te hebben.

Het Bestuur der Wegen heeft zijnerzijds een klasse-indeling van de Rijkswegen in drie categorieën opge maakt :

- 1) de autosnelwegen, welke het gesloten wegennet uitmaken ;
- 2) het primaire net, een homogeen gemaasd net dat eenvormig het gehele grondgebied overspant en alle agglomeraties met ten minste 5.000 inwoners aandoet ;
- 3) het secundaire net, dat bestaat uit de overige Rijkswegen en dat aangevuld zou moeten worden door de provinciale en gemeentewegen die van voldoende belang zijn voor het algemeen verkeer.

De studies in verband met de samenstelling van het secundaire net werden verricht in samenwerking met de gewestelijke besturen en hierover is verslag uitgebracht op het VII^e Congres van het Permanent Verbond van de Belgische Wegencongressen dat in 1953 te Bergen werd gehouden. Volgens het Bestuur van de Wegen zou het secundaire net zowat 13.000 km. moeten omvatten, waarvan 1/3 ongeveer thans door de Staat wordt beheerd.

Aangezien deze indeling van de Rijkswegen in het secundaire net sterk verschilt van de ene provincie tot de andere, is de uitgave die de Staat aan het onderhoud en de geschiktmaking van dit net moet besteden, ongelijkmatig onder de verschillende provincies verdeeld.

VRAAG :

Het aantal nog te herbouwen bruggen verschilt sterk van provincie tot provincie ; de meeste liggen in de provincies Antwerpen, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Henegouwen.

Het commissielid is van mening dat, bij de wederopbouw van de tijdens de oorlog vernielde bruggen,

pendant la guerre, des régions qui ont le plus souffert et donner la priorité à celles qui comptent le plus grand nombre de ponts détruits.

REPONSE :

La reconstruction des ponts détruits pendant la guerre a été conduite essentiellement en fonction des besoins réels de la circulation routière. Pratiquement les ponts détruits ont été remplacés par des ponts provisoires, plus ou moins durables.

Le programme de construction de ponts définitifs est conditionné, d'une part, par l'état du pont provisoire, d'autre part, par l'importance du trafic qui emprunte le pont et, enfin, il importe de le souligner, par le montant des crédits affectés à la réparation de ces dommages de guerre. C'est ainsi que la reconstruction des ponts importants est parfois remise d'année en année, le crédit initialement affecté à la reconstruction de ces ouvrages ayant dû être réservé à la reconstruction ou à la réparation d'autres ponts dont la stabilité s'est révélée compromise au cours de l'année.

Il a cependant été tenu compte dans l'établissement du programme de reconstruction des ponts de la priorité à accorder aux régions comptant le plus grand nombre de ponts détruits.

Il y a lieu de remarquer d'autre part que la reconstruction de certains ponts est retardée pour des raisons spéciales ; il s'agit notamment :

- 1) pour les ponts du canal de Charleroi à Bruxelles, la reconstruction ne pourra se faire aux mêmes emplacements, les travaux de modernisation de ce canal modifiant profondément la situation existante ;
- 2) pour les ponts semi-permanents en béton du canal Albert, dans les provinces d'Anvers et du Limbourg, qui peuvent encore rendre des services pendant de longues années.

QUESTION :

Le même commissaire estime que les problèmes urbanistiques et de répartition des crédits ont été traités de façon trop théorique. Il estime que pour obtenir des résultats pratiques, il y aurait lieu de charger un ingénieur urbaniste de la coordination des travaux à répartir dans une région déterminée, de façon à éviter que dans une commune on autorise l'exécution de travaux de deuxième urgence, alors que dans une commune voisine, il y a des travaux beaucoup plus urgents à exécuter.

REPONSE :

Il est certain que la véritable unité urbanistique est la région et non la commune. Mais ce n'est que lors-

rekening moet worden gehouden met de streken die het meest hebben geleden, en dat voorrang moet worden verleend aan die waar het grootste aantal bruggen zijn vernield.

ANTWOORD :

De tijdens de oorlog vernielde bruggen zijn hoofdzakelijk herbouwd volgens de werkelijke behoeften van het wegverkeer. Practisch zijn de vernielde bruggen vervangen geworden door min of meer duurzame noodbruggen.

Het wederopbouwprogramma van de definitieve bruggen is vastgesteld met inachtneming van de staat der noodbruggen, van de verkeersdrukte ter plaatse en ten slotte ook — het is van belang dit te onderstrepen — van het bedrag der kredieten voor het herstel van de oorlogsschade. Aldus wordt de wederopbouw van belangrijke bruggen soms van jaar tot jaar uitgesteld, omdat het krediet dat oorspronkelijk voor de wederopbouw ervan was bestemd, moest aangewend worden voor de wederopbouw of het herstel van andere bruggen, die in de loop van het jaar niet meer stevig genoeg waren gebleken.

Bij de vaststelling van het wederopbouwprogramma is echter ook wel rekening gehouden met de voorrang, die aan de streken met het grootste aantal vernielde bruggen moest worden verleend.

Voorts zij opgemerkt dat de wederopbouw van sommige bruggen vertraagd is om bijzondere redenen ; dit geldt onder meer voor :

- 1) de bruggen over het kanaal Charleroi-Brussel, die niet op dezelfde plaats kunnen worden herbouwd, omdat de moderniseringswerken aan dit kanaal de bestaande toestand grondig wijzigen ;
- 2) de halfpermanente betonbruggen over het Albertkanaal in de provinciën Antwerpen en Limburg, die nog lange jaren goede diensten kunnen bewijzen.

VRAAG :

Volgens hetzelfde commissielid worden de vraagstukken in verband met de stedenbouw en de verdeling van de kredieten al te theoretisch gezien. Zijns inziens kunnen er slechts praktische resultaten worden verkregen indien een stedenbouwkundig ingenieur wordt belast met de coördinatie van de werken in een bepaalde streek, om te vermijden dat in een gemeente vergunning zou worden verleend voor werken van tweede noodzakelijkheid, terwijl in een naburige gemeente veel dringender werken uitgevoerd behoren te worden.

ANTWOORD :

Het is zeker dat de streek en niet de gemeente de werkelijke stedenbouwkundige eenheid is. Maar aan een

que les régions auront pu être exactement détectées et délimitées — et c'est un travail de longue haleine — que l'on pourra songer à modifier l'organisation actuelle.

QUESTION :

Le budget de 1954 prévoit une réduction de 104 millions de francs par rapport à celui de 1953. Cette diminution ne sera-t-elle pas préjudiciable à l'exécution des travaux et notamment à ceux de la voirie communale ?

REPOSE :

Cette diminution provient, d'une part, du transfert de certains des services, notamment, l'Administration de la navigation intérieure et l'Office de la Circulation routière, au Ministère des Communications.

D'autre part, les 50 millions qui étaient prévus, en 1953, pour l'entretien de la voirie de grande communication passent, en 1954, à l'extraordinaire.

Toutefois, en vertu d'un amendement qui sera déposé, un crédit de 65 millions de francs est prévu pour cet objet, les dépenses de cette nature incombant au budget ordinaire.

QUESTION :

Ne pourrait-on pas utiliser comme fondation des revêtements routiers, du moins pour les routes économiques ou secondaires, les produits de terrils de charbonnages ou de crassiers d'usines ?

REPOSE :

Les produits de terrils de charbonnage peuvent être utilisés, s'ils ne contiennent pas de charbon non brûlé et de préférence pour établir une sous-fondation. Cependant le transport et le concassage rendent ce matériau souvent aussi cher que les autres. La qualité est nécessairement très variable et il faudra utiliser ces produits avec beaucoup de précautions et pour des routes secondaires.

Les crassiers d'usines sont de nature tellement variable qu'il n'est pas possible de répondre d'une façon générale. Dans certains cas particuliers, ils peuvent servir aussi bien que les produits des terrils.

QUESTION :

Un membre demande à M. le Ministre des Travaux publics de faire connaître les mesures qui ont été prises pour empêcher le retour d'une catastrophe comme celle qui s'est produite le 1^{er} février 1953, en cas de marée extraordinaire. Quelles sont les mesures envisagées pour conjurer le danger et quelles sont les réformes en

verandering van de huidige organisatie valt slechts te denken, wanneer de streken juist omschreven en afgeleid zijn, en dit is een werk van lange duur.

VRAAG :

De begroting voor 1954 ligt 110 miljoen frank lager dan die voor 1953. Zal deze vermindering niet nadelig uitvallen voor de werken, en inzonderheid voor de werken aan de gemeentewegen ?

ANTWOORD :

Deze vermindering is het gevolg van de overgang van sommige diensten, als het Bestuur voor de Binnenvaart en de Dienst van het Wegverkeer, naar het Ministerie van Verkeerswezen.

Voorts zijn de 50 miljoen, die in 1953 voor het onderhoud van de wegen van groot verkeer waren uitgetrokken, voor 1954 op de buitengewone begroting gebracht.

Bij een amendement dat zal worden ingediend, is echter voor dit doel een krediet van 65 miljoen frank uitgetrokken, aangezien zulke uitgaven ten bezware van de gewone begroting moeten komen.

VRAAG :

Zou men, als fundering voor de wegen, althans voor de economische of secundaire wegen, niet de producten uit de steenberggen van de kolenmijnen of uit ashopen van fabrieken kunnen gebruiken ?

ANTWOORD :

De producten uit de steenberggen van kolenmijnen kunnen gebruikt worden indien zij geen onverbrande steenkool bevatten, en dan nog bij voorkeur voor het aanleggen van een onderfundering. Doch het vervoer en het breken maken dit materiaal soms even duur als ander materiaal. De kwaliteit is noodzakelijkerwijze sterk veranderlijk en men zal die producten zeer voorzichtig en alleen voor secundaire wegen moeten gebruiken.

De ashopen van fabrieken zijn van nature van zo uiteenlopende aard dat het niet mogelijk is een algemeen antwoord te geven. In sommige bijzondere gevallen kunnen zij evengoed dienen als de producten uit de steenberggen.

VRAAG :

Een lid vraagt aan de Minister van Openbare Werken welke maatregelen er genomen zijn om te voorkomen dat er zich, bij een buitengewoon tij, weer een ramp zou voordoen als die van 1 Februari 1953. Welke maatregelen zijn er overwogen om het gevaar te bezweren en welke hervormingen worden er ge-

matière de réglementation des Polders et Wateringues? Encore, récemment, on a constaté que dans certaines wateringues les cotisations n'ont pas été votées, de sorte que ces organismes ne seront pas en mesure de faire exécuter les travaux nécessaires pour se protéger contre le danger. A-t-on pris les mesures voulues pour que si une rupture de digue se produit, les inondations ne soient pas trop étendues?

Dans le bassin de l'Yser, les barrages établis dans les digues des wateringues ne sont pas entretenus. Ces digues doivent protéger une immense plaine qui va de Bourbourg, passant par Wulveringem, Alveringem, etc., pour aboutir près de Bruges, à Oudenburg. Certaines parties atteignent à peine la cote 3 tandis que les Moères descendent à moins de 1 et même à moins de 2.

La surveillance et l'entretien des digues y sont contrôlées par un conducteur et un contrôleur seulement, ce qui est nettement insuffisant.

Il est à craindre que si un nouveau raz de marée se produisait, combiné avec un orage, certaines digues risqueraient de céder, ce qui provoquerait une terrible catastrophe.

Le commissaire sait bien que les wateringues relèvent du Ministère de l'Agriculture, seulement celui-ci manque de techniciens capables de prendre ce travail en mains, et il demande l'aide du Ministre des Travaux publics, pour que ses services collaborent à cette tâche.

Un autre commissaire signale que, dans le temps, il y avait deux régimes différents en matière de wateringues. Il y avait notamment celles dépendant des voies navigables et qui relevaient du Ministère des Travaux publics et celles dépendant des voies non navigables et qui ressortissaient au Ministère de l'Agriculture.

REPONSE :

D'accord avec mon collègue des Communications, le Service de l'Hydrographie de la Côte est passé au Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction. Ainsi l'hydrographie de la Côte et celle de l'Escaut se trouvent sous la même juridiction, de sorte que les services des Ponts et Chaussées seront directement et rapidement informés des observations faites par l'hydrographie.

En outre, deux mesures importantes ont été prises :

Avant le 1^{er} février 1953, le Service des Ponts et Chaussées de la Côte adressait aux communes du bassin de l'Escaut, des télégrammes d'avertissement chaque fois que la marée haute à Ostende atteignait ou dépassait le niveau + 5.20.

Vu le retard qui existe entre la marée haute à Ostende et la marée haute sur l'Escaut à Anvers et

pland inzake reglementering van Polders en Wateringen? Onlangs nog is gebleken dat, in sommige wateringues, de bijdragen niet waren goedgekeurd, zodat deze organismen niet in staat zullen zijn, de nodige werken te doen uitvoeren om zich tegen het gevaar te beschermen. Zijn de gewenste maatregelen getroffen om te voorkomen dat, in geval van een dijkbreuk, de overstromingen al te grote afmetingen zouden aannemen?

In het IJzerbekken worden de stuwdammen in de dijken van de wateringues niet onderhouden. Deze dijken moeten een uitgestrekte vlakte beschermen, welke gaat van Bourbourg over Wulveringem, Alveringem, enz., tot in de nabijheid van Brugge, te Oudenburg. Sommige gedeelten bereiken amper het hoogtecijfer 3, terwijl de Moeren tot min 1 en zelfs tot min 2 dalen.

Het toezicht en het onderhoud van de dijken worden daar slechts gecontroleerd door een conducteur en een controleur, hetgeen kennelijk onvoldoende is.

Er valt voor te vrezen dat, als er weer een springtij samen met een onweder optreedt, sommige dijken zullen begeven, hetgeen op een vreselijke ramp zou uitlopen.

Het lid weet wel dat de wateringues afhangen van het Ministerie van Landbouw, doch dit laatste beschikt niet over voldoende technici om dit werk aan te vatten, en het vraagt de hulp van de Minister van Openbare Werken, opdat zijn diensten aan deze taak zouden medewerken.

Een ander lid wijst er op dat er voorheen twee verschillende stelsels bestonden inzake wateringues. Sommige waren gerangschikt bij de bevaarbare waterwegen en ressorteerden onder het Ministerie van Openbare Werken, de overige behoorden tot de onbevaarbare wateren en ressorteerden onder het Ministerie van Landbouw.

ANTWOORD :

In overleg met mijn collega van Verkeerswezen is de Hydrografische Dienst van de Kust overgebracht naar het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw. Aldus staan de Hydrografische Dienst van de Kust en die van de Schelde onder hetzelfde gezag, zodat de diensten van Brugge en Wegen rechtstreeks en vlug kennis zullen krijgen van de opmerkingen van de hydrografische diensten.

Bovendien zijn er twee belangrijke maatregelen getroffen :

Vóór 1 Februari 1953 stuurde de Dienst van Brugge en Wegen van de Kust aan de gemeenten van het Scheldebekken waarschuwingstelegrammen telkens wanneer het hoge tij te Oostende het peil + 5.20 bereikte of te boven ging.

Wegens het tijdsverschil tussen het hoge tij te Oostende en het hoge tij op de Schelde te Antwerpen

plus haut, sur les affluents, ce télégramme était d'une utilité incontestable. Malheureusement la cote 5.20 est atteinte assez fréquemment, de sorte que les intéressés n'attachaient plus guère d'importance aux télégrammes qu'ils recevaient trop souvent.

Par ailleurs, les communes de la côte ne recevaient aucun avis puisqu'aussi bien c'eût été de toute manière trop tard.

Cette cote (5.20) ne correspondait d'ailleurs nullement à une situation dangereuse.

Depuis le 1^{er} février le niveau considéré comme dangereux a été relevé de + 5.20 à + 5.50. Il est à remarquer que ce niveau 5.50 n'a encore jamais été atteint depuis le 1^{er} février et que les soi-disant alertes qui ont été lancées par certains bourgmestres étaient dénuées de fondement.

D'autre part, une permanence a été constituée au Service Hydrographique d'Ostende dans le but de contrôler à chaque instant, dès qu'il y a tempête, l'écart enregistré entre le niveau astronomique prévu et le niveau réel de la mer.

L'allure de cette courbe d'écart permet de prévoir deux ou trois heures avant le moment de marée haute, quel sera le niveau **probable** atteint.

Si ce niveau probable semble devoir atteindre ou dépasser la cote + 5.50 des télégrammes sont **immédiatement** adressés non seulement aux communes du bassin de l'Escaut, mais également à celles de la côte. Ces dernières sont donc également prévenues quelques heures d'avance — ce qui constitue un grand progrès.

Il y a lieu d'insister toutefois sur le caractère simplement probabiliste de la prévision : il n'est pas possible dans l'état actuel des connaissances et des études, de faire une prévision exacte ni même très rapprochée.

L'envoi des télégrammes constitue donc un service rendu et le fait de ne pas envoyer les télégrammes ne peut impliquer aucune responsabilité de la part de l'Etat. Il est en effet possible que les niveaux de la mer soient supérieurs à ceux que l'on a prévus, et ce fait ne serait imputable à personne, vu le caractère aléatoire de ces prévisions.

Les télégrammes concernant le niveau de 5.50 porteront la mention « Hoog tij » c.à.d. « Forte marée ». Si le niveau de marée haute semble devoir atteindre ou dépasser + 5.75, un deuxième télégramme est envoyé portant la mention « Gevaarlijk stormtij », c.à.d. « Marée tempête dangereuse ».

Les gouverneurs de province, les commissaires d'arrondissement, les bourgmestres, les Polders et Wateringues sont en principe tous prévenus du premier télégramme.

en stroomopwaarts, op de bijrivieren, was dit telegram onbetwistbaar van nut. Jammer genoeg wordt het hoogtecijfer 5.20 vrij vaak bereikt, zodat de betrokkenen geen belang meer gingen hechten aan de telegrammen die zij al te dikwijls ontvingen.

Overigens werden de gemeenten van de kust niet gewaarschuwd, aangezien het voor hen toch in elk geval te laat zou geweest zijn.

Dit hoogtecijfer (5.20) beantwoordde trouwens geenszins aan een gevaarlijke toestand.

Sinds 1 Februari werd het als gevaarlijk beschouwde peil opgevoerd van + 5.20 tot + 5.50. Er valt op te merken dat het peil 5.50 nog nooit bereikt is sedert 1 Februari en dat, wanneer sommige burgemeesters zogenaamd alarm gaven, dit zonder grond was.

Verder werd een vaste waakdienst ingesteld bij de Hydrografische Dienst te Oostende, ten einde te allen tijde, zodra er een storm opsteekt, de **afwijking** te controleren tussen het voorziene astronomische peil en het werkelijke peil van de zee.

Op grond van verloop van deze afwijkingcurve kan twee of drie uur vóór het hoge tij worden voorzien, welk peil **waarschijnlijk** bereikt zal worden.

Indien dit waarschijnlijk peil het hoogtecijfer + 5.50 schijnt te zullen bereiken of te boven gaan, worden **onmiddellijk** telegrammen verzonden niet alleen naar de gemeenten van het Scheldebekken, toch tevens aan die van de Kust. Deze laatste worden dus eveneens enige uren van tevoren gewaarschuwd — hetgeen een grote vooruitgang betekent.

De nadruk dient evenwel te worden gelegd op het louter probabilistische van de vooruitzichten : in de huidige stand van de kennis en de studiën is het niet mogelijk juiste vooruitzichten op te maken, of dit zelfs bij benadering te doen.

Het sturen van telegrammen is dus een louter dienstbetoon ; als er geen telegrammen verzonden worden, draagt de Staat geen verantwoordelijkheid. Het is immers mogelijk dat het peil van de zee hoger stijgt dan voorzien was, en zulks kan aan niemand te laste worden gelegd, omdat de vooruitzichten altijd onzeker zijn.

De telegrammen betreffende het peil 5.50 zullen de vermelding « Hoog tij » dragen. Indien het peil bij hoog tij + 5.75 schijnt te zullen bereiken of overtreffen, wordt een tweede telegram verzonden met de vermelding « Gevaarlijk stormtij ».

De provinciegouverneurs, de arrondissementscommissarissen, de burgemeesters, de Polders en Wateringen worden in principe allen verwittigd dat het eerste telegram verzonden is.

Le second télégramme sera en outre adressé à l'Armée, à la Force navale, et à certains organismes d'intérêt public.

Au sujet de cette dernière mesure, des contacts devront être pris avec les départements intéressés.

Quoi qu'il en soit, en attendant, lorsque la cote (5.75) est susceptible de se produire, les fonctionnaires et agents des Ponts et Chaussées sont consignés à leur poste, même les dimanches et jours fériés, la nuit et le jour. De toute manière (donc aussi dans le premier cas) ils doivent laisser à leur domicile les renseignements nécessaires pour être touchés téléphoniquement partout où ils se trouvent.

A la côte existent en outre des stocks de sacs, pour les interventions de première urgence. Il y a aussi en permanences des firmes d'entreprises au travail qui disposent de personnel, de matériel et de matériaux et auxquelles on peut faire appel en cas de nécessité.

Dans le bassin de l'Escaut, certains entrepreneurs spécialisés sont alertés par le deuxième télégramme.

Il reste à mettre au point la collaboration indispensable entre les différents services, en cas de situations graves analogues à celle du 1^{er} février 1953, suivant un véritable « plan de mobilisation ».

Celui-ci fait l'objet d'études approfondies.

En ce qui concerne les Polders et Wateringues, ceux-ci relèvent, en effet, du Ministère de l'Agriculture.

L'honorable membre n'ignore pas que le Ministère de l'Agriculture a mis sur le métier un projet de loi modifiant le statut de ces organismes.

QUESTION :

Un membre signale que les dangers d'inondations qui se sont produits au cours du raz-de-marée du 1^{er} février ont révélé que les barrages intérieurs et les digues qui sont à charge des wateringues sont nettement insuffisants. En général, ces digues intérieures ont été construites par des particuliers et au début elles n'étaient pas utilisées comme chemins, mais, dans la suite, elles ont été abaissées pour livrer passage à des chemins et, dans le cas de la région de Veurne-Ambacht, une véritable catastrophe aurait pu se produire si la marée n'avait pas été arrêtée par les dunes.

Nous savons que les wateringues ne sont pas en mesure d'assurer un entretien convenable. Nous savons aussi que les polders et wateringues relèvent actuellement du Ministère de l'Agriculture, mais le Service de l'hydraulique agricole n'est pas assez étoffé pour assurer une surveillance adéquate et trouver une solution à ce grave problème.

M. le Ministre ne pourrait-il charger ces services d'intervenir pour écarter ce danger ?

Het tweede telegram zal daarenboven ook gezonden worden aan het Leger, de Zeemacht en aan sommige lichamen van openbaar nut.

Voor laatstgenoemde maatregel zal contact genomen moeten worden met de betrokken departementen.

Hoe dan ook, in afwachting worden, wanneer het peil (5.75) zich kan voordoen, de ambtenaren van Bruggen en Wegen, zelfs op Zon- en feestdagen, dag en nacht op hun post geconsigneerd. Zij moeten in elk geval (dus ook in het eerste geval) thuis de nodige inlichtingen achterlaten om telefonisch overal waar zij zich bevinden gewaarschuwd te kunnen worden.

Aan de Kust zijn verder voorraden zakken voor eerste noodhulp voorhanden. Er zijn ook voortdurend aannemers aan het werk, die over personeel, materieel en materiaal beschikken en op wie in geval van nood een beroep kan worden gedaan.

In het Scheldebekken worden sommige gespecialiseerde aannemers door het tweede telegram gealarmeerd.

Blijft nu nog de onmisbare samenwerking tot stand te brengen tussen de verschillende diensten, in geval van ernstige toestanden zoals die van 1 Februari 1953, volgens een echt « mobilisatieplan ».

Aan dit laatste worden diepgaande studies gewijd.

Wat de Polders en Wateringen betreft, deze ressorteren inderdaad onder het Ministerie van Landbouw.

Het is het geachte lid niet onbekend dat het Ministerie van Landbouw een wetsontwerp tot wijziging van de rechtspositie van deze organismen op het getouw heeft.

VRAAG :

Een lid merkt op dat het gevaar voor overstroming tijdens de springvloed van 1 Februari heeft uitgewezen dat de binnendijken waarvan het onderhoud ten laste van de wateringues is, bepaald ontoereikend zijn. De binnendijken zijn over 't algemeen aangelegd door particulieren en eerst werden zij niet als weg gebruikt, maar later zijn zij verlaagd om er wegen op aan te leggen en voor de streek van Veurne-Ambacht had het een echte ramp kunnen zijn indien de duinen de vloed niet hadden opgevangen.

Wij weten dat de Wateringen niet in staat zijn voor een behoorlijk onderhoud te zorgen. Het is ons ook bekend dat de Polders en Wateringen thans onder het Ministerie van Landbouw ressorteren, maar de Landelijke Waterdienst is niet genoegzaam uitgerust om een passend toezicht uit te oefenen en een oplossing voor dit ernstig vraagstuk te vinden.

Kan de heer Minister aan zijn diensten niet opdragen tussenbeide te komen om dit gevaar te keren ?

REPONSE :

Le Ministre de l'Agriculture va déposer incessamment un projet de loi concernant les polders et waterinques, de sorte que le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, étant cosignataire du projet, la Commission des Travaux publics aura l'occasion de se prononcer sur cet objet.

QUESTION :

Un membre signale la difficulté, au point de vue budgétaire, pour les communes, d'assurer l'éclairage des grandes routes, dont les agglomérations s'étendent sur une grande longueur.

Il cite notamment le cas de la route de La Panne à Coxyde.

Les frais d'installation sont hors de proportion avec les moyens financiers des communes.

D'autre part, il signale l'inconvénient et le danger pour la circulation, du passage, sans transition, des parties fortement éclairées dans les traverses, aux parties non éclairées en rase campagne.

Le département ne pourrait-il intervenir dans l'équipement de cet éclairage, les communes prenant à leur charge l'entretien et la consommation ?

REPONSE :

L'éclairage des routes principales à charge du département ne peut être envisagé à l'heure actuelle, d'abord, par suite des frais énormes qu'il entraînerait et que le budget ne peut supporter.

Il y a, en outre, une raison technique, c'est que les spécialistes ne sont pas encore d'accord sur le meilleur système à envisager, tant au point de vue technique qu'économique.

Annuellement, les spécialistes du monde entier se réunissent pour étudier ce problème, et, jusqu'ici, la solution n'est pas encore trouvée.

Le Ministère envoie d'ailleurs régulièrement le chef de l'Administration de l'Electricité à ces Congrès pour se tenir au courant des décisions prises et tenir compte des progrès réalisés.

C'est dire que le département s'intéresse vivement à la question.

QUESTION :

Deux membres signalent que certains panneaux de signalisation, établis par des organisations privées, par le Touring Club, par exemple, gênent quelquefois la vue ou ne sont pas placés à l'endroit voulu.

Le département est-il consulté lorsque ces organismes envisagent le placement de ces panneaux ?

ANTWOORD :

De Minister van Landbouw zal eerlang een wetsontwerp op de Polders en Wateringen indienen, zodat, aangezien de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw het ontwerp mede heeft ondertekend, de Commissie van Openbare Werken zich ten deze zal kunnen uitspreken.

VRAAG :

Een lid merkt op dat de gemeenten, waarvan de aaneengebouwde gedeelten ver van elkaar liggen, budgetair gezien, moeilijk voor de verlichting van de grote wegen kunnen zorgen.

Hij geeft als voorbeeld de weg De Panne-Koksijde.

De installatiekosten reiken ver boven de financiële mogelijkheden van de gemeenten.

Voorts wijst hij op het bezwaar en het gevaar, dat voor het verkeer verbonden is aan de plotse overgang van sterk verlichte gedeelten in de bebouwde kommen naar onverlichte wegvakken daarbuiten.

Kan het departement de installatie van de verlichting niet op zich nemen, terwijl de gemeenten voor het onderhoud en het verbruik zouden instaan ?

ANTWOORD :

Aan de verlichting van de hoofdwegen ten bezware van het departement kan in de huidige omstandigheden niet worden gedacht wegens de enorme kosten, die de begroting niet kan dragen.

Bovendien is er een technische reden, n.l. dat de deskundigen het nog niet eens zijn geraakt over een stelsel, dat technisch en economisch het beste zou zijn.

De deskundigen van de gehele wereld komen jaarlijks bijeen om het vraagstuk te bestuderen, maar tot dusver is er nog geen oplossing gevonden.

Het Ministerie stuurt het hoofd van het Bestuur voor Electriciteit geregeld naar die congressen, ten einde op de hoogte te blijven van de genomen beslissingen en rekening te houden met de gemaakte vorderingen.

Hieruit blijkt dat het Departement een grote belangstelling voor dit vraagstuk heeft.

VRAAG :

Twee leden merken op dat sommige verkeersborden waarvoor private organisaties, als de Touring Club bijvoorbeeld, zorgen, weleens het uitzicht belemmeren of niet op de gewenste plaats zijn aangebracht.

Wordt het Departement geraadpleegd, wanneer deze lichamen verkeersborden wensen te plaatsen ?

Il y aurait lieu, d'autre part, de faire supprimer les réclames au néon vert ou rouge aux abords des signaux normaux.

REPONSE :

Les services du département interviennent régulièrement avant l'établissement de ces panneaux.

Quant à la seconde question, M. le Ministre est parfaitement d'accord qu'il y a lieu de mettre fin à cette situation et, à ce point de vue, il se mettra d'accord avec les Gouverneurs de province pour qu'ils agissent sur les pouvoirs communaux.

QUESTION :

1° Un membre demande où on en est au point de vue de l'étude de la législation sur l'Urbanisme attendu que cette question est toujours régie par un arrêté-loi transitoire qui devait être remplacé par une loi sur l'urbanisme.

Où en est-on au point de vue de l'établissement de plans nationaux et des plans régionaux ?

L'Administration n'a-t-elle pas délimité les régions en vue de l'étude des plans y relatifs ?

Le commissaire estime que l'Administration étudie tout sur papier, sans bien connaître la situation locale.

Il estime que les questions devraient être étudiées sur place par des fonctionnaires compétents, bien familiarisés avec la région, prenant contact avec les administrations communales et à ce point de vue les ingénieurs seraient tout indiqués.

Le projet de loi sur l'urbanisme à élaborer devrait être plus basé sur la pratique acquise depuis que la réglementation actuelle est en vigueur, que sur la théorie.

Ce membre a trop l'impression qu'il y a peu de contact entre l'Administration centrale et les Services provinciaux. Il désire connaître également quel est le rôle du Conseil supérieur de l'Urbanisme et quelle est la fonction du Conseil technique de l'Urbanisme ?

Il sait que certaines communes ont des règlements de bâtisse, mais d'autres n'en ont pas ou bien les règlements sont mal faits. Il estime qu'une indication générale devrait émaner de l'Administration.

Il désire aussi connaître l'état des études des Surveys en élaboration, notamment pour Liège, Bruxelles, Courtrai, etc...

2° Combien de subsides ont été alloués en 1953 ?

Qu'a-t-on dépensé pour la propagande urbanistique ?

Overigens zouden de reclameborden met groen of rood neonlicht, dicht bij de normale signalisatieborden, moeten verdwijnen.

ANTWOORD :

De diensten van het Departement treden geregeld op vooraleer zulke borden worden aangebracht.

In verband met de tweede vraag is de h. Minister het er volledig mede eens dat er een einde moet komen aan die toestand ; hij zal ten deze overleg plegen met de provinciegouverneurs opdat zij in die zin bij de gemeenten zouden aandringen.

VRAAG :

1° Een lid vraagt hoever de studie van de wetgeving op de stedenbouw is gevorderd, aangezien deze aangelegenheid nog altijd beheerst wordt door een overgangsbesluitwet, die door een wet op de stedenbouw vervangen zou moeten worden.

Hoever staat men met het opmaken van het nationale plan en van de streekplannen ?

Heeft de Administratie reeds de streken bepaald, ten einde de daarop betrekking hebbende plannen in studie te kunnen nemen ?

Het lid is van mening dat de Administratie alles op papier bestudeert, zonder de plaatselijke toestanden goed te kennen.

Zijns inziens dienen de vraagstukken ter plaatse bestudeerd te worden door bevoegde ambtenaren, die met de streek vertrouwd zijn en overleg zouden plegen met de gemeentebesturen ; hierbij zouden de ingenieurs goede diensten bewijzen.

Het tot stand te brengen wetsontwerp op de stedenbouw behoort meer te steunen op de ervaring die sinds het van kracht worden van de huidige regeling is verkregen, dan op de theorie.

Het lid heeft al te zeer de indruk dat er weinig contact is tussen het centraal bestuur en de provinciale diensten. Hij wenst ook de rol te kennen van de Hoge Raad voor Stedenbouw en de taak van de Technische Raad voor Stedenbouw.

Hij weet dat sommige gemeenten bouwverordeningen hebben aangenomen, maar andere hebben er geen, ofwel zijn hun verordeningen slecht gemaakt. Zijns inziens dient de Administratie algemene aanwijzingen te verstrekken.

Voorts wenst hij te weten hoever het staat met Survey-studies onder meer voor Luik, Brussel, Kortrijk, enz.

2° Hoeveel toelagen zijn er in 1953 verstrekt ?

Hoeveel is er uitgegeven voor de stedenbouwkundige propaganda ?

3° Quant aux travaux subsidiés, il estime que le contrôle devrait être exercé sur les chantiers alors que le rôle de l'Administration se borne pratiquement à l'examen du dossier.

Pour éviter que les projets soient traités par les pouvoirs subordonnés d'une façon trop disparate, il estime que l'Administration devrait leur donner des conseils en vue d'amener plus d'unité dans la réalisation de certaines routes, par exemple couvrant plusieurs communes.

Quant au reclassement de la voirie, il insiste encore une fois pour que le département procède, sans retard, à l'incorporation, dans la grande voirie, des tronçons de routes de grande communication qui sont compris dans les itinéraires figurant au Fonds des Routes.

4° et 5° L'orateur désire également connaître combien, par province, il y avait, fin 1953, de kilomètres de chemins vicinaux de grande communication et combien de routes de l'Etat (autoroutes, routes primaires A, primaires B, etc...) en donnant séparément celles comprises dans le Fonds des Routes et celles qui n'en font pas partie.

6° En vue de pouvoir établir quelle a été la politique suivie par le département, en 1953, il y a lieu de faire connaître, par administration et par province (ou par service), quels sont les engagements qui ont eu lieu pour chaque administration.

7° Il appelle l'attention de M. le Ministre sur la question de mettre à la disposition de certains services trop chargés, des ingénieurs et autres fonctionnaires appartenant à des services qui sont momentanément moins chargés. Il pense que des ingénieurs pouvant être libérés de cette façon, pourraient utilement s'occuper de l'examen des questions à caractère urbanistique.

8° Une politique rationnelle exige que, dans l'intérêt du Trésor, les crédits alloués soient répartis aussi uniformément que possible au cours d'une année. Il désire connaître le montant des adjudications qui ont été effectuées par mois, au cours de l'année 1953.

9° Un commissaire fait remarquer qu'en réalité, d'après l'arrêté-loi sur l'urbanisme, en vigueur, seules, les communes qui tombent sous l'application de la loi sont obligées de dresser leurs plans d'aménagement, de sorte que pour les autres, l'administration ne peut pas intervenir d'autorité.

Il signale que, dans sa commune, il est souvent saisi de demandes de propriétaires venant d'acquérir des terrains à des sociétés immobilières et qui sollicitent des autorisations de bâtir sur des terrains, dont suivant les plans, la bâtisse est interdite.

Il y aurait lieu, à son avis, soit par la voie de la presse, soit de toute autre façon, de prévenir les candidats bâtisseurs qu'avant d'acquérir un terrain, ils s'adressent à la commune en vue de savoir si, sur le terrain acquis en vue de bâtir, l'autorisation pourra être donnée.

3° Met betrekking tot de gesubsidieerde werken is hij van mening dat de controle ter plaatse moet worden uitgeoefend, terwijl de Administratie zich practisch beperkt tot een onderzoek van het dossier.

Om te voorkomen dat de ondergeschikte besturen de ontwerpen al te verschillend zouden behandelen, oordeelt hij dat de administratie hen moet voorlichten, ten einde tot een eenvormiger uitvoering te komen van sommige wegen, die b.v. over het grondgebied van verscheidene gemeenten lopen.

Betreffende de herklassering van de wegen, dringt hij er nogmaals op aan dat het departement de vakken van de wegen van groot verkeer, waarover de in het Wegenfonds opgenomen trajecten lopen, onverwijld bij de grote wegen zou indelen.

4° en 5° Spreker wenst ook te weten hoeveel kilometer buurtwegen van groot verkeer en hoeveel kilometer Rijkswegen (autosnelwegen, primaire wegen A, primaire wegen B, enz.) er einde 1953 per provincie waren, onder afzonderlijke opgave van die welke in het Wegenfonds zijn opgenomen en die welke er buiten vallen.

6° Ten einde te kunnen nagaan welke politiek het departement in 1953 heeft gevolgd, bestaat er aanleiding toe, per administratie en provincie (of per dienst) een opgave te verstrekken van de bedragen die voor elk bestuur zijn vastgelegd.

7° Hij vestigt er de aandacht van de Minister op dat sommige overbelaste diensten zouden moeten kunnen beschikken over ingenieurs en andere ambtenaren van diensten, die het tijdelijk minder druk hebben. Zijns inziens zouden de ingenieurs die aldus vrij komen, ingezet kunnen worden bij de studie van de stedenbouwkundige vraagstukken.

8° Een rationeel beleid eist dat de verleende kredieten, in het belang van de Schatkist, zo gelijk mogelijk over het jaar zouden worden gespreid. Hij wenst, per maand, het bedrag te kennen van de aanbestedingen die tijdens het jaar 1953 zijn verricht.

9° Een lid merkt op dat, krachtens de geldende besluitwet op de stedenbouw, alleen de gemeenten waarop de wet toepasselijk is, verplicht zijn aanlegplannen op te maken, zodat de administratie in de andere gemeenten niet van overheidswege kan optreden.

Hij wijst er op dat hij, in zijn gemeente, dikwijls aanvragen krijgt van eigenaars, die bij een bouwmaatschappij grond hebben gekocht, en waarbij om een bouwvergunning wordt verzocht voor gronden, waarop volgens de plannen niet gebouwd mag worden.

Naar zijn oordeel zouden degenen die wensen te bouwen, via de pers of anderszins verwittigd moeten worden, dat zij zich, vooraleer de grond aan te kopen, tot de gemeente moeten wenden om te vernemen of ze, voor die grond, een bouwvergunning kunnen krijgen.

10° Au sujet de la reprise des routes communales de grande communication, il existe un grand malaise, attendu que le reclassement étant en vue, les communes renoncent à exécuter des travaux d'amélioration.

Il serait nécessaire d'être fixé sur le point de savoir si ce reclassement aura lieu dans un bref avenir.

11° Un autre membre expose : « Pour les communes tombant sous l'application de l'arrêté-loi sur l'urbanisme, le Ministre a le droit de dresser lui-même les projets de plans d'aménagement si les communes tardent à le faire, mais pour les autres communes, il est dans l'impossibilité de le faire. »

A son avis, l'établissement des plans régionaux devrait être accéléré.

En ce qui concerne le reclassement de la voirie, il estime que la Commission devrait insister pour que la reprise puisse être accélérée, attendu qu'au rythme auquel le trafic s'intensifie, ces chemins ne seront bientôt plus en mesure d'assurer avec sécurité et efficience les besoins de la circulation.

Nous voyons couramment que si certaines communes exécutent des travaux d'amélioration, par contre, dans des communes voisines, sur le même trajet, aucun travail n'est exécuté, ce qui constitue un réel danger et provoque une consommation anormale de carburants ainsi qu'une usure prématurée des véhicules. Cette reprise devrait avoir lieu afin que les gabarits des différents tronçons soient uniformisés et qu'on supprime ainsi l'hétérogénéité de l'état des routes et de la nature du revêtement.

Il estime également qu'aucune discrimination ne peut être faite entre les travaux dans les deux zones du pays, car les pourcentages eux-mêmes n'ont aucune valeur ; ce qui compte pour nous, c'est de réaliser des travaux qui sont les plus favorables à l'économie du pays.

REPONSE :

1° Un projet de loi organique de l'urbanisme est actuellement à l'étude au département. Tout porte à croire qu'il pourra être déposé prochainement sur le Bureau des Chambres. Il tiendra compte de l'expérience vécue jusqu'à présent.

Plan national : il est à l'étude. Différentes planches en ont déjà été dressées. Il est encore trop tôt pour en faire la publication. Il ne s'agit d'ailleurs, bien entendu, que de l'enquête préalable.

Plans régionaux : Le survey de Liège est terminé. Celui de Bruxelles le sera dans le courant de 1954. Ceux de Courtrai, d'Anvers, de Gand et du Littoral sont en élaboration. Contrairement à ce qu'affirme l'honorable membre, l'Administration n'étudie pas ces problèmes sur papier, mais bien au cœur même des

10° Met betrekking tot de overneming van de gemeentewegen van groot verkeer, heerst er een grote malaise, aangezien de gemeenten, in het vooruitzicht van de herklassering, geen verbeteringswerken meer uitvoeren.

Men dient zekerheid te hebben omtrent de vraag of de herklassering over korte tijd zal plaats hebben.

11° Een ander lid betoogt : « Voor de gemeenten die onder de toepassing van de besluitwet op de stedenbouw vallen, heeft de Minister het recht zelf de ontwerpplannen van aanleg op te maken, indien de gemeenten dit uitstellen, doch voor de overige gemeenten kan hij dit niet doen. »

Naar de mening van het lid zou het opmaken van de streekplannen bespoedigd moeten worden.

Inzake de herklassering van de wegen is hij van oordeel dat de Commissie zou moeten aandringen op spoediger overneming, aangezien, bij het huidig tempo van toeneming van het verkeer, deze wegen weldra niet meer zullen volstaan om veilig en doeltreffend aan de eisen van het verkeer te voldoen.

Wij zien dagelijks dat, terwijl sommige gemeenten verbeteringswerken uitvoeren, andere naburige gemeenten daarentegen, die op hetzelfde traject liggen, geen enkel werk uitvoeren, hetgeen een echt gevaar is en aanleiding geeft tot een abnormaal verbruik van brandstof en tot een voorbarig verslijten van de rijtuigen. Deze wegen zouden overgenomen moeten worden met het oog op de eenmaking van het profiel der verschillende wegvakken en men dient eveneens een eind te maken aan het verschil in de staat der wegen en in de aard der wegbedekking.

Het lid is eveneens van mening dat er geen onderscheid mag worden gemaakt tussen de werken in de twee zones van het land, want de percentages op zichzelf hebben geen waarde ; wat voor ons belang heeft, is de verwezenlijking van werken die het voordeligst zijn voor de economie van het land.

ANTWOORD :

1° Het wetsontwerp houdende regeling van de stedenbouw is thans in studie bij het Departement. Alles wijst er op, dat het binnenkort bij de Kamers ingediend zal worden. Het zal rekening houden met de opgedane ervaring.

Nationaal plan : Dit is in studie. Verscheidene platen werden reeds opgemaakt. Het is nog te vroeg om met de publicatie te beginnen. Trouwens het betreft, natuurlijk, slechts een vooronderzoek.

Streekplannen : Het survey van Luik is klaar. Dat van Brussel zal klaarkomen in de loop van 1954. Dat van Kortrijk, Gent, Antwerpen en de Kust zijn in uitvoering. In strijd met de beweringen van het geachte lid bestudeert de Administratie deze vraagstukken niet op papier, maar wel in het hart zelf van de betrokken

régions considérées puisque, pour chacune des régions citées ci-dessus, l'organisme d'étude est au centre de la région.

Le rôle du Conseil supérieur de l'Urbanisme est déterminé par l'arrêté du Régent du 31 mai 1948. Il consiste :

1. à émettre un avis sur toute matière relevant de l'urbanisme lui soumise par le Ministre des Travaux publics ;
2. à procéder spontanément à des études sur toute question d'urbanisme et en adresser les conclusions au Ministre des Travaux publics.

Le rôle du Conseil technique de l'Urbanisme est déterminé par l'arrêté du Régent du 12 décembre 1947. Il consiste :

1. à faire toutes suggestions sur l'établissement d'une doctrine urbanistique à appliquer dans tout le pays ;
2. à remplir le rôle dévolu à la Commission consultative prévue par l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 sur l'urbanisation ;
3. à indiquer les principes généraux selon lesquels doivent être élaborés, au point de vue technique, les plans d'aménagement prévus par la législation sur l'urbanisation ;
4. à procéder à l'élaboration d'un projet de règlement-type sur la bâtisse.

2° En 1953, une somme de 1.445.000 francs a été allouée pour l'élaboration des surveys régionaux.

Quant aux dépenses pour propagande urbanistique, elles consistent dans l'insertion d'articles divers dans « Le Mouvement communal *Urbs Nova* », « La Maison » et les cahiers d'urbanisme. Il y a lieu de signaler également les expositions organisées ou patronnées par le département telles que celles qui ont eu lieu à Courtrai et Blankenberghe.

3° Il est certes souhaitable que, tant en ce qui concerne le projet que l'exécution des travaux, l'Administration procède à des examens sur place ; mais le manque de personnel technique a pour conséquence de limiter ces examens au minimum, c'est-à-dire à quelques « coups de sonde ».

D'ailleurs, il appartient aux Services techniques provinciaux de conseiller les communes et de veiller à la bonne exécution des travaux mis en chantier par ces dernières.

4° Longueur approximative, au 31 décembre 1953, des chemins vicinaux de grande communication, admis comme tels par l'Etat (en km.) :

streken, aangezien, voor elk van bovenvernoemde streken, het studieorganisme in het centrum van de streek is gevestigd.

De rol van de Hoge Raad voor Stedebouw is bepaald bij het Regentsbesluit van 31 Mei 1948. Hij bestaat er in :

1. advies uit te brengen nopens alle stedebouwkundige aangelegenheden die hem door de Minister van Openbare Werken worden voorgelegd ;
2. spontaan stedebouwkundige kwesties te bestuderen en de conclusies er van aan de Minister van Openbare Werken te doen geworden.

De rol van de Technische Raad voor Stedebouw is bepaald bij het Regentsbesluit van 12 December 1947. Hij bestaat er in :

1. alle suggesties te doen nopens de instelling van een leer van de stedebouw die in gans het land zal worden toegepast ;
2. de rol te vervullen die aan de bij de besluitwet van 2 December 1946 betreffende de stedebouw voorziene Commissie van Advies was toegewezen ;
3. de algemene principes aan te geven volgens welke de aanlegplannen, voorzien bij de wetgeving inzake stedebouw, uit technisch oogpunt moeten worden opgemaakt ;
4. een ontwerp van type-bouwreglement op te maken.

2° In 1953 is een som van 1.445.000 frank toegekend voor het opmaken van streek-survey's.

De uitgaven voor stedebouwkundige propaganda gaan naar de plaatsing van diverse artikelen in « Le Mouvement communal *Urbs Nova* », « La Maison », en de stedebouwkundige uitgaven. Er dient tevens gewezen op de tentoonstellingen die door het Departement worden georganiseerd of beschermd, zoals die welke plaats hadden te Kortrijk en te Blankenberghe.

3° Het is zeker te wensen dat, zowel voor het ontwerp als de uitvoering van de werken, de Administratie onderzoekingen ter plaatse instelt ; doch wegens het gebrek aan technisch personeel blijven deze onderzoekingen tot een minimum beperkt, anders gezegd tot enkele « steekproeven ».

Overigens hebben de Provinciale technische Diensten als opdracht de gemeenten raad te geven en te waken voor de goede uitvoering van de door deze begonnen werken.

4° Lengte bij benadering, per 31 December 1953, van de buurtwegen van groot verkeer als zodanig door de Staat aanvaard (in km.) :

Province d'Anvers	876	Provincie Antwerpen	876
» de Brabant	1.580	» Brabant	1.580
» de Flandre occidentale.	1.233	» West-Vlaanderen	1.233
» de Flandre orientale	158	» Oost-Vlaanderen	158
» de Hainaut	2.024	» Henegouwen	2.024
» de Liège	1.315	» Luik	1.315
» de Limbourg	469	» Limburg	469
» de Luxembourg	846	» Luxemburg	846
» de Namur	1.391	» Namen	1.391

5° Longueur des routes en km. - Situation au 1-1-1953

5° Lengte van de wegen in km. - Stand op 1-1-1953

PROVINCES	CLASSIFICATION PAR RESEAU (1) — INDELING PER NET (1)					Routen de l'Etat Longueur en km. — Lengte van de Rijkswegen in km.	Chemins de grande communication — Wegen van groot verkeer	PROVINCIES
	Primaire I — Primaire I	Primaire II — Primaire II	Secondaire — Secondaire	Autoroute — Autosnelweg	Total — Totaal			
Anvers	91	364	487	20 (2)	962	841	920	Antwerpen
Brabant	336	369	230	21 (2)	956	780	2.230	Brabant
Flandre Occidentale	309	451	385	20 (3)	1.165	1.075	1.165	West-Vlaanderen
Flandre Orientale	297	293	386	26 (3)	1.002	908	750	Ost-Vlaanderen
Hainaut	271	489	148	—	908	873	1.845	Henegouwen
Liège	180	770	538	—	1.488	1.471	1.332	Luik
Limbourg	70	390	401	—	861	861	466	Limburg
Luxembourg	135	495	663	—	1.293	1.285	819	Luxemburg
Namur	127	483	797	—	1.407	1.367	1.650	Namen
Autoroute						59		Autosnelweg
TOTAL	1.816	4.104	4.035	87	10.042	9.520	11.177	TOTAAL

(1) Réseaux primaires I et II : Routes de l'Etat, provinciales et communales.
Réseau secondaire : Uniquement les routes de l'Etat.

(2) Route Ibis Bruxelles-Anvers : En cours de transformation en autoroute.

(3) Autoroute Bruxelles-Ostende : Tronçon actuellement en service.

(1) Primaire netten I en II : Rijkswegen, provinciale en gemeentewegen.
(2) Secundair net : Uitsluitend Rijkswegen.

(2) Weg Ibis Brussel-Antwerpen : In uitvoering als autosnelweg.

(3) Autosnelweg Brussel- Oostende : Thans opgegesteld vak.

6° Engagements pour adjudications, par administration et par mois, y compris les acquisitions
(en milliers de francs)

6° Vastleggingen voor aanbestedingen, per bestuur en per maand, met inbegrip van de aankopen
(in duizendtallen franken)

1) Investissements — 2) Dommages de guerre

1) Beleggingen — 2) Oorlogsschade

MOIS		Routes — Wegen	Fonds des Routes — Wegenfond	Voies Hydrauliques — Waterwegen	Bâtimens — Gebouwen	Enseignement Moyen — Middelbaar Onderwijs	Urbanisme Loi Brunfaut — Stedebouw Wet Brunfaut	Total — Totaal	MAANDEN
Janvier	1)	2.807	—	—	2.910	1.379	8.696	15.798	1) Januari
	2)	439	—	31	253	—	—	723	2)
Février	1)	1.066	—	2.259	95	47.892	—	51.312	1) Februari
	2)	—	—	—	—	—	—	—	2)
Mars	1)	12.366	—	640	2.830	4.521	—	20.357	1) Maart
	2)	50	—	943	—	—	—	993	2)
Avril	1)	12.393	—	68.373	74.254	39.701	61.018	255.739	1) April
	2)	3.961	—	12.098	3.013	—	—	19.072	2)
Mai	1)	35.719	—	19.187	7.535	5.499	18.068	86.008	1) Mei
	2)	303	—	12.737	—	—	—	13.040	2)
Juin	1)	34.902	—	22.444	7.602	8.625	15.148	88.721	1) Juni
	2)	3.101	—	5.500	1.414	—	—	10.015	2)
Juillet	1)	35.909	—	36.060	19.481	12.854	9.374	113.678	1) Juli
	2)	929	—	700	3.347	—	—	4.976	2)
Août	1)	25.881	—	69.592	26.239	52.248	26.155	200.115	1) Augustus
	2)	2.908	—	6.347	333	—	—	9.588	2)
Septembre	1)	60.487	—	12.035	63.458	38.446	33.085	207.511	1) September
	2)	11.284	—	7.153	50	—	—	18.467	2)
Octobre	1)	—	205.881	51.451	28.584	48.095	14.190	348.201	1) October
	2)	11.821	—	38.500	3.799	—	—	54.120	2)
Novembre	1)	—	34.599	46.799	24.715	11.002	39.792	156.907	1) November
	2)	2.861	—	3.467	82	—	—	6.410	2)
Décembre	1)	—	72.053	414.048	222.983	76.219	74.465	859.768	1) December
	2)	26.885	—	50.905	19.506	—	—	97.296	2)
TOTAUX	1)	221.530	312.533	742.894	480.686	346.481	299.991	2.404.115	1) TOTAAL
	2)	64.542	—	138.361	31.797	—	—	234.700	2)
Passés en octobre au Fonds Routes		286.072	312.533	881.255	512.483	346.481	299.991	2.638.815	In October overgedragen aan het Wegenfonds
		— 86.404	—	—	—	—	—	— 86.404	
		199.668	—	—	—	—	—	2.552.411	

BUDGET EXTRAORDINAIRE 1953

Engagements pour adjudications, par administration
et par mois, y compris les acquisitions
(en milliers de francs)

1) Investissements — 2) Dommages de guerre

MOIS	Routes — Wegen	Fonds des Routes — Wegenfonds	Voies Hydrauliques — Waterwegen	Bâtiments — Gebouwen	Enseignement Moyen — Middelbaar Onderwijs	Urbanisme Loi Brunfaut — Stedebouw Wet Brunfaut	MAANDEN	
							Totaal — Totaal	Totaal — Totaal
Janvier	1) 2)	1.656 15	22.182 —	1.258 12.098	67 31	85.597 —	19.785 —	130.545 12.144
Février	1) 2)	1.420 74	7.217 —	11.717 448	6.960 16	10.602 —	25.481 —	63.397 538
Mars	1) 2)	960 —	7.013 —	7.769 906	9.390 1.475	18.749 —	4.509 —	48.390 2.381
Avril	1) 2)	3.199 3.296	61.220 —	13.251 1.978	12.556 1.575	9.719 —	12.096 —	112.041 6.849
Mai	1) 2)	2.521 —	8.795 —	37.298 1.334	28.815 247	5.472 —	390 —	83.291 1.581
Juin	1) 2)	6.108 518	37.790 —	15.828 807	15.671 601	12.015 —	29.039 —	116.451 1.926
Juillet	1) 2)	1.158 799	63.349 —	64.051 12.260	19.908 —	13.452 —	18.195 —	180.113 13.059
Août	1) 2)	382 5.024	20.196 —	12.817 4.317	26.690 300	6.312 —	22.550 —	88.947 9.641
Septembre	1) 2)	5.578 13.003	74.513 —	15.491 2.687	45.428 359	8.526 —	15.892 —	165.428 16.049
Octobre	1) 2)	— 5.900	59.868 —	77.274 4.623	29.975 5.945	6.570 —	14.713 —	188.400 16.468
Novembre	1) 2)	— 23.126	115.571 —	27.003 31.261	42.241 189	38.707 —	34.770 —	258.292 54.576
Décembre	1) 2)	15.380 8.555	260.553 —	323.325 35.706	81.450 11.966	86.771 —	25.284 —	792.763 56.227
TOTAUX	1) 2)	38.362 60.310	738.267 —	607.082 108.425	319.151 22.704	302.492 —	222.704 —	2.228.058 191.439
		98.672	738.267	715.507	341.855	302.492	222.704	2.419.497

7° Le principe de l'utilisation d'agents d'un service pour aider un autre, est appliqué dans un grand nombre de cas. L'exemple des travaux occasionnés par le raz-de-marée en constitue une excellente illustration.

L'Administration des Voies Hydrauliques ne disposait pas du personnel suffisant pour faire face à la tâche immense qui l'attendait. Il a fallu non seulement faire appel à des agents d'autres services, notamment des Routes, des Bâtiments, de l'Urbanisme, des provinces sinistrées, mais également à ceux des provinces voisines. Ce principe est d'ailleurs aussi appliqué normalement, par exemple, pour la reconstruction des ponts.

D'après l'importance du programme à exécuter dans chaque service, l'étude de la reconstruction de ces ouvrages est distribuée ; s'il y a lieu, entre l'Administration des Routes, celle des voies navigables et le Bureau des Ponts.

A la date du 15 décembre, environ 8.750.000 francs ont été engagés sur le budget ordinaire de 1953 (art. 6) pour rémunération des architectes et bureaux d'études privés.

7° In vele gevallen worden ambtenaren van de ene dienst ingezet ter versterking van de andere. De werken ten gevolge van de springvloed leveren hiervan een uitstekend voorbeeld.

Het Bestuur der Waterwegen was met het personeel, waarover het beschikt, tegen de onmetelijke taak die het op zich moest nemen niet opgewassen. Men heeft een beroep moeten doen niet alleen op de ambtenaren van andere diensten, o.m. het Bestuur der Wegen, der Gebouwen, van de Stedebouw, van de getroffen provinciën, maar ook op die van aangrenzende provinciën. Dit beginsel wordt trouwens gewoonlijk ook toegepast, bijvoorbeeld, voor de wederopbouw van bruggen.

Al naar de belangrijkheid van het programma van elke dienst wordt de studie van de wederopbouw van deze kunstwerken eventueel verdeeld over het Bestuur der Wegen, dat van de bevaarbare waterwegen en de Dienst der Bruggen.

Op 15 December was op de gewone begroting voor 1953 (art. 6) ongeveer 8.750.000 frank vastgelegd als vergoeding voor architecten en private studiebureau's.

BUDGET ORDINAIRE 1952

8° Engagements pour adjudications, par administration et par mois

(en milliers de francs)

GEWONE BEGROTING 1952

8° Vastleggingen voor aanbestedingen per bestuur en per maand.

(in duizendtallen franken)

MOIS	Routes — Wegen	Bâtiments — Gebouwen	Voies hydrauliques — Waterwegen	Totaux — Totaal	MAANDEN
Janvier	8.549	7.302	216.453	232.304	Januari
Février	1.588	13.440	—	15.028	Februari
Mars	7.717	15.063	—	22.780	Maart
Avril	20.840	14.421	1.475	36.736	April
Mai	5.478	38.124	12.695	56.297	Mei
Juin	104.412	18.666	23.562	146.640	Juni
Juillet	18.995	13.063	6.710	38.768	Juli
Août	66.573	10.818	14.487	91.878	Augustus
Septembre	12.478	4.031	18.723	35.232	September
Octobre	5.681	2.230	1.867	9.778	October
Novembre	21.132	1.898	1.221	24.251	November
Décembre	79.407	39.198	37.412	156.017	December
TOTAUX	352.850	178.254	334.605	865.709	TOTAAL

BUDGET ORDINAIRE 1953

Engagements pour adjudications, par administration et par mois

(en milliers de francs)

GEWONE BEGROTING 1953

Vastleggingen voor aanbestedingen, per bestuur en per maand

(in duizendtallen franken)

MOIS	Routes — Wegen	Bâtiments — Gebouwen	Voies hydrauliques — Waterwegen	Totaux — Totaal	MAANDEN
Janvier	3.753	1.597	239.501	244.851	Januari
Février	7.870	3.224	3.400	14.494	Februari
Mars	6.858	7.885	3.233	17.976	Maart
Avril	24.564	14.396	3.301	42.261	April
Mai	33.071	36.045	12.060	81.176	Mei
Juin	45.478	15.362	11.991	72.831	Juni
Juillet	53.830	16.708	14.514	85.052	Juli
Août	24.241	12.497	7.713	44.451	Augustus
Septembre	29.273	11.994	—	41.267	September
Octobre	17.635	7.554	6.338	31.527	October
Novembre	17.169	3.467	14.701	35.337	November
Décembre	100.713	32.954	33.527	167.194	December
TOTAUX	364.455	163.683	350.279	878.417	TOTAAL

9° Il y a évidemment un grand intérêt à ce que les candidats bâtisseurs puissent, avant d'acquérir un terrain, s'adresser à la commune aux fins de savoir si l'autorisation de bâtir pourra leur être accordée. Il appartient aux communes de mettre sur pied ce service de renseignements.

De son côté l'Administration de l'Urbanisme a déjà, par voie de circulaire, attiré l'attention des notaires sur le danger qu'il y a à procéder à des lotissements sans s'être mis au préalable en rapport avec l'Administration.

Quant à la reprise des chemins de grande communication par l'Etat, elle est conditionnée par la situation financière.

10° Dans les conditions actuelles il ne s'indique pas de procéder à une reprise massive de routes provinciales et communales, car cette opération a notamment des conséquences financières importantes que le budget de l'Etat n'est pas prêt à supporter.

Il n'est, d'autre part, pas possible de prévoir quand seront réunies les conditions favorables à une telle opération.

11° Les inconvénients signalés résultent de l'autonomie communale et ne peuvent être évités par la simple intervention du pouvoir central.

Le moyen le plus indiqué paraît, en effet, d'enlever aux administrations subordonnées la gestion des routes d'intérêt général et de confier cette gestion à une administration de l'Etat.

Toutefois, cette opération massive de reprise de voirie ne peut être envisagée actuellement en raison de ses répercussions importantes sur le Budget de l'Etat.

QUESTION :

La retenue d'eau, au barrage d'Eupen, est destinée à assurer une distribution d'eau aux industriels et aux particuliers.

Il serait intéressant de connaître l'époque à laquelle cette distribution pourra être réalisée, et quelles sont les mesures légales et réglementaires qui doivent être préalablement prises.

Subsidiairement, je désirerais connaître à combien se montent les frais d'épuration des eaux de retenue et l'usage qui est fait de cette eau épurée.

D'autre part, une centrale électrique fonctionne au barrage d'Eupen : quelle est l'utilisation du courant qui est produit ? (voir page 37-5° — 7.500.000 fr. pour l'exploitation du barrage — notamment fournitures pour le laboratoire, produits chimiques pour l'épuration des eaux).

9° Het is inderdaad van groot belang dat degenen die willen bouwen, zich, vooraleer een stuk grond te kopen, tot de gemeente wenden, om te vernemen of hun een bouwvergunning kan worden afgegeven. Het is de taak van de gemeenten zulk een inlichtingendienst te organiseren.

Zijnerzijds heeft het Bestuur van de Stedebouw reeds bij circulaire de aandacht van de notarissen gevestigd op het gevaar van een verkaveling zonder voorafgaand contact met het bestuur.

Wat de overneming van de wegen van groot verkeer door de Staat betreft, deze is afhankelijk van de financiële toestand.

10° Onder de tegenwoordige omstandigheden is het niet geraden tot een massale overneming van provinciale en gemeentelijke wegen over te gaan wegens de belangrijke financiële gevolgen, die de Rijksbegroting niet aanstonds kan dragen.

Aan de andere kant is het niet mogelijk te voorzien wanneer daartoe gunstige voorwaarden aanwezig zullen zijn.

11° De opgesomde bezwaren zijn het gevolg van de gemeentelijke autonomie en kunnen niet worden voorkomen door een eenvoudige bemoeiing van het centraal bestuur.

Het beste middel ware blijkbaar het beheer van de wegen van algemeen belang aan de ondergeschikte besturen te ontnemen en aan een Rijksbestuur toe te vertrouwen.

Een massale overneming van de wegen kan echter thans niet onder de ogen worden gezien, wegens de belangrijke weerslag ervan op de Rijksbegroting.

VRAAG :

De stuwdam te Eupen is bestemd om industriële en particulieren van het nodige water te voorzien.

Het ware interessant te vernemen wanneer deze watervoorziening verwezenlijkt zal kunnen worden, en welke wettelijke en reglementaire maatregelen vooraf genomen dienen te worden.

Daarnaast wenste ik te vernemen hoeveel de kosten bedragen voor de zuivering van het opgevangen water en welk gebruik van dit gezuiverd water wordt gemaakt.

Bovendien is een elektrische centrale in werking aan de stuwdam te Eupen : waarvoor wordt de opgewekte stroom gebruikt ? (Zie blz. 37-5° — 7.500.000 fr. voor de exploitatie van de stuwdam — met name leveringen voor het laboratorium, scheikundige producten voor de zuivering van het water.)

REPOSE :

L'adduction est réalisée actuellement jusqu'au barrage de la Gileppe, soit sur une distance de 10 km.

Pour parfaire cette adduction jusque Seraing, y compris cette localité, il reste 40 km. à exécuter dont 5 km. (Béthane-Surdents) ont fait l'objet d'une adjudication fin 1953.

Le moment où les 35 km. restants (40 — 5) seront exécutés dépendra uniquement des possibilités budgétaires. Le coût de ces 35 km. peut être estimé à 350 millions de francs (50 millions pour les 5 km. du tronçon Béthane-Surdents).

Pour ce qui concerne les mesures légales et réglementaires, qui doivent être prises, l'Administration étudie une loi tendant à autoriser l'Etat à distribuer l'eau prise dans les rivières et à percevoir des redevances.

Les frais d'épuration (personnel, produits chimiques, entretien et amortissements) sont de l'ordre de 0,70 fr./m³ d'eau épurée — adduction non comprise.

Pour ce qui est de l'usage qui est fait actuellement de l'eau épurée, elle est uniquement employée à alimenter la ville d'Eupen (3.000 m³/jour).

Néanmoins, à partir de l'année 1955 les installations du barrage d'Eupen vont permettre la mise hors service des installations de la Gileppe actuellement fort caduques. De cette façon et en attendant l'exécution de l'adduction jusque Liège, les installations d'Eupen fourniront dès le printemps prochain 50.000 m³/jour.

Il existe aux installations d'Eupen deux centrales électriques. Le courant produit sert aux installations propres et l'excédent est vendu à la Société de l'Est. Depuis la mise en service des centrales il a été vendu pour 6.000.000 de francs de courant.

La somme de 7.500.000 francs, prévue au budget est surtout destinée à l'achat des produits chimiques nécessaires à l'épuration de l'eau et subsidiairement pour des travaux d'entretien. La quote-part pour fournitures de laboratoire est très minime et inférieure à 100.000 fr.

QUESTION :

L'Office de la navigation a été instauré en organisme d'intérêt public.

L'expérience faite permet certainement de faire des comparaisons entre son fonctionnement et celui qui est similaire, des autres services de voies navigables de l'Etat. Puis-je être mis en possession d'une étude d'une telle comparaison ?

Cette comparaison devrait porter sur le personnel de l'Office de la Navigation, en parallèle avec celui des

ANTWOORD :

De aanvoer is voor het ogenblik verwezenlijkt tot aan de stuwdam van de Gileppe, dit is over een afstand van 10 km.

Om deze leiding te voltooien tot Seraing moet er nog 40 km. worden uitgevoerd, waarvan 5 km. (Béthane-Surdents) einde 1953 werden aanbesteed.

Wanneer de overblijvende 35 km. (40 — 5) zullen uitgevoerd zijn, hangt alleen af van de begrotingsmogelijkheden. De kosten van deze 35 km. kunnen geraamd worden op 350 miljoen frank (50 miljoen voor de 5 km. van het vak Béthane-Surdents).

Wat de wettelijke en reglementaire maatregelen betreft die moeten genomen worden, de Administratie bestudeert een wet die er toe strekt de Staat te machtigen tot het verdelen van het in de rivieren opgevangen water en om retributiën te innen.

De zuiveringskosten (personeel, scheikundige producten, onderhoud en afschrijving) bedragen zowat 0,70 fr./m³ gezuiverd water — de aanvoerleiding niet inbegrepen.

Het gezuiverd water wordt thans uitsluitend gebruikt voor de voorziening van de stad Eupen (3.000 m³/dag).

Doch met ingang van het jaar 1955 zullen, dank zij de installaties van de stuwdam te Eupen, de thans zeer vervallen installaties van de Gileppe buiten gebruik gesteld kunnen worden. Aldus, en in afwachting dat de aanvoer tot Luik wordt voltooid, zullen de installaties van Eupen vanaf de eerstkomende lente 50.000 m³/dag leveren.

Er bestaan in de installaties te Eupen twee elektrische centrales. De opgewekte stroom dient voor de eigen installaties en het overschot wordt verkocht aan de « Société de l'Est ». Sedert de centrales in bedrijf zijn gesteld, is er voor 6.000.000 frank stroom verkocht.

Het bedrag van 7.500.000 frank dat op de begroting is uitgetrokken, is in de eerste plaats bestemd voor de aankoop van de nodige scheikundige producten voor de waterzuivering en verder ook voor onderhoudswerken. Het gedeelte voor de leveringen aan het laboratorium is zeer gering en blijft beneden 100.000 frank.

VRAAG :

De Dienst der Scheepvaart is opgericht als instelling van openbaar nut.

Aan de hand van de ervaring kan zeker een vergelijking worden gemaakt tussen de activiteit van deze instelling en de overeenkomstige activiteit van de andere diensten der bevaarbare waterwegen van het Rijk. Gelieve mij zulk een vergelijkende studie te bezorgen.

De vergelijking zou het personeel van de Dienst der Scheepvaart en dat van de gewone diensten der be-

services ordinaires des voies navigables ; sur les frais d'exploitation et d'entretien et, enfin, sur les recettes — comparées avec les dépenses.

REPONSE :

La comparaison entre le fonctionnement de l'Office de la Navigation et celui des services ordinaires de l'Administration des Voies Hydrauliques n'est pas très simple. Une telle étude, pour avoir une valeur, doit être suffisamment fouillée.

A) Il y a d'abord lieu de faire une grande distinction au point de vue attributions.

Alors que l'Administration des Voies Hydrauliques exécute non seulement les travaux d'entretien mais également les travaux d'investissement en plus de l'exploitation de la voie, l'O.N. ne doit s'occuper par principe que de l'exploitation et des travaux courants d'entretien, l'administration des Voies Hydrauliques exécutant sur le réseau de l'O.N. pour compte de l'Etat tous les travaux d'investissement et de réparation des dommages de guerre.

A l'Administration des Voies Hydrauliques le personnel du cadre dirigeant, du haut de l'échelle jusques et y compris les grades de conducteur et de contrôleur ou surveillant des travaux devraient en grande partie être mis à charge des travaux d'investissement. Seul le personnel du service d'Exploitation (très réduit), des inspecteurs de la navigation, des gardes et des agents de manœuvre des ouvrages d'art est à mettre au compte de l'exploitation de la voie.

Les travaux d'entretien, pas très importants par rapport aux travaux d'investissement, sont même souvent surveillés par des gardes et des cantonniers.

B) Une autre grande distinction est à faire quant à l'état du réseau.

Les canaux de la ligne Liège-Anvers représentent les meilleures voies du pays. Il suffit de citer le canal Albert, voie moderne au grand gabarit (2.000 tonnes), de construction très récente, aux écluses triples très spacieuses à commande entièrement électrique et sans aucun pont mobile.

Ses autres voies sont au moins accessibles aux bateaux de 450 et même 600 tonnes.

Par contre, le réseau géré par les Ponts et Chaussées est en général étrié et vétuste. Il suffit de citer, par exemple, le canal de Charleroi-Bruxelles datant de près de 100 ans avec ses 38 écluses, dont 32 ne sont accessibles tout juste qu'aux bateaux de 300 tonnes, ses multiples ponts mobiles, son tunnel très étrié, son tracé par endroits extrêmement sinueux.

C) En troisième lieu on ne peut non plus perdre de vue que le résultat favorable entre les dépenses et les recettes dépend presque essentiellement du trafic. Car à part les minimes recettes pour l'occupation de ter-

vaarbare waterwegen moeten betreffen, alsmede de bedrijfs- en onderhoudskosten en ten slotte de inkomsten en uitgaven.

ANTWOORD :

Een vergelijking tussen de activiteit van de Dienst der Scheepvaart en die van de gewone diensten van het Bestuur der Waterwegen is niet zo eenvoudig. Een dergelijke studie kan slechts waarde hebben indien ze genoegzaam grondgrond is.

A) Allereerst moet een belangrijk onderscheid worden gemaakt naar de bevoegdheid.

Het Bestuur der Waterwegen voert niet alleen onderhoudswerken maar ook investeringswerken uit en zorgt bovendien voor de exploitatie van het net, terwijl de Dienst der Scheepvaart in beginsel slechts de exploitatie en de werken van gewoon onderhoud op zich neemt, aangezien het Bestuur der Waterwegen op het net van de Dienst der Scheepvaart ook al de investeringswerken uitvoert en de oorlogsschade herstelt voor rekening van de Staat.

Wat het Bestuur der Waterwegen betreft is het personeel van het leidende kader, van de hoogste rang tot en met die van conducteur en controleur of werkopzichter grotendeels ten bezware van de investeringswerken. Alleen het personeel van de exploitatiedienst (zeer beperkt), de inspecteurs van de scheepvaart, de wachters en de bedieners van de kunstwerken zijn voor rekening van de exploitatie van de waterweg.

Zelfs op de onderhoudswerken, die, vergeleken bij de investeringswerken, niet zeer belangrijk zijn, wordt dikwijls door de wachters en de kantoniers toegezien.

B) Nog een ander belangrijk onderscheid geldt de staat van het net.

De kanalen van de lijn Luik-Antwerpen zijn de beste in het land. Het volstaat het Albertkanaal te vernoemen, een moderne waterweg van groot doorsnede (2.000 ton) die onlangs werd aangelegd, met drieduidige, zeer ruime sluizen die volledig electrisch worden bediend, en zonder één beweegbare brug.

De overige waterwegen van deze lijn zijn tenminste bevaarbaar voor schepen van 450 en zelfs van 600 ton.

Maar het net dat door Bruggen en Wegen wordt beheerd, is over 't algemeen smal en verouderd. Als voorbeeld diene het kanaal Charleroi-Brussel, dat ongeveer 100 jaar geleden gegraven werd met 38 sluizen, waarvan 32 nauwelijks toegankelijk zijn voor schepen van 400 ton, met talrijke beweegbare bruggen, een zeer smalle tunnel en een soms uiterst bochtig tracé.

C) Ten derde mag ook niet worden over het hoofd gezien dat de gunstige verhouding inkomsten-uitgaven bijna uitsluitend afhangt van het verkeer. Want behalve de geringe ontvangsten uit grondgebruik en vis-

rains, et les droits de pêche, les droits de navigation forment les seules ressources des voies navigables.

Le temps imparti pour fournir une réponse ne permet pas d'approfondir le problème. Il suffit d'insister sur le fait que les résultats brutaux ne sont pas comparables car les deux systèmes d'administration ne sont appliqués à des réseaux identiques.

Il suffit de rappeler le caractère de pluralité des services rendus par les voies navigables : écoulement des crues (canal de Charleroi-Bruxelles), drainage, irrigation, etc., et de leur caractère distinct : rivières à un courant, rivières à deux courants, canaux, etc.

Une étude objective devrait nécessairement demander des mois d'études et cela postule la disposition de personnel surabondant, ce qui n'est pas le cas.

QUELQUES CHIFFRES NON COMPARABLES.

	O.N.	Administration des Voies Hydrauliques
Entretien	24.000.000	250.000.000 (*)
Personnel	18.600.000	150.000.000
Frais d'administration	5.600.000	
	48.200.000	400.000.000
Droits de navigation ±	25.000.000	35.000.000
Droit de pêche		7.000.000
Occupation du terrain		

QUESTION :

Où en sont les travaux en vue de supprimer le Bouchon de Lanaye ?

REPONSE :

Les travaux en vue de supprimer le Bouchon de Lanaye n'ont pas été prévus au budget de 1954. En effet, cette question avec celles du canal du Moerdijk et du Canal de Terneuzen forment un ensemble qui a fait l'objet des négociations de MM. Steenberge-Van Cauwelaert.

Le rapport de ces négociations est actuellement à l'examen au sein du Comité Supérieur des Transports.

Les études techniques pour l'établissement des documents d'adjudication sont dans un stade déjà très avancé.

QUESTION :

A l'article 15 du budget, une somme de 58.000 fr. est prévue pour couvrir les frais divers « qui résultent » des cours qui seront donnés pendant l'exercice

(*) Y compris les travaux de dragage dans l'Escaut Maritime pour un montant de 120.000.000 de francs.

rechten, zijn de scheepvaartrechten de enige inkomsten van de bevaarbare waterwegen.

In de termijn, die voor dit antwoord is toegemeten, kan het vraagstuk niet grondiger worden behandeld. Het moge volstaan te beklemtonen dat de uitkomsten als zodanig niet te vergelijken zijn, aangezien de twee beheerstelsels niet op overeenkomstige netten worden toegepast.

Het volstaat te wijzen op de veelzijdige diensten welke de bevaarbare waterwegen bewijzen : afvoer van vloedwater (kanaal Brussel-Charleroi), drainering, bevloeiing, enz., en op hun verschillend karakter : rivieren met één stroming, rivieren met twee stromingen, kanalen, enz.

Een zakelijke studie zou natuurlijk maanden studie vragen en dit onderstelt een talrijk personeel, wat niet het geval is.

ENIGE NIET VERGELIJBARE CIJFERS.

	D.S.	Bestuur der Waterwegen
Onderhoud	24.000.000	250.000.000 (*)
Personeel	18.600.000	150.000.000
Beheerskosten	5.600.000	
	48.200.000	400.000.000
Scheepvaartrechten ±	25.000.000	35.000.000
Visrechten		7.000.000
Grondgebruik		

VRAAG :

Hoever staat het met de werken met het oog op de afschaffing van de Stop van Ternaaien ?

ANTWOORD :

De werken met het oog op de afschaffing van de Stop van Ternaaien zijn niet vermeld in de begroting 1954. Deze kwestie vormt immers met die van het Moerdijkkanaal en het kanaal van Terneuzen een geheel dat het onderwerp is geweest van de besprekingen tussen de hh. Steenberge en Van Cauwelaert.

Het verslag van deze onderhandelaars is thans in onderzoek bij het Hoog Comité van het Vervoer.

De technische studies voor het opmaken van de aanbestedingsstukken zijn reeds ver gevorderd.

VRAAG :

Op artikel 15 van de begroting is een som van 58.000 frank uitgetrokken voor het dekken van de verschillende kosten « die voortvloeien » uit de lessen die

(*) Met inbegrip van de baggerwerken in de Zeeschelde voor een bedrag van 120 miljoen frank.

1954 et qui auront pour but le perfectionnement professionnel de certaines catégories de personnel.

De ce libellé, on doit conclure que des frais sont actuellement engagés ; l'expression « qui résultent » ne laisse aucun doute.

Pourrais-je recevoir des précisions sur la nature de ces frais ?

D'autre part, je désirerais connaître le programme des cours en question, leur destination exacte et la qualification des personnalités qui en sont chargées.

REPONSE :

Le crédit de 58.000 francs prévu à l'article 15 est destiné à permettre à certains agents de suivre des cours ou à mettre à leur disposition des documents utiles à leur formation professionnelle.

Il est fait appel à ce crédit lorsque des occasions favorables se présentent.

C'est ainsi que deux ingénieurs des Ponts et Chaussées ont été autorisés à suivre des cycles de conférences traitant de l'application des méthodes statistiques de contrôle de la qualité des produits, de recherche industrielle et de l'analyse des marchés. Ces cours sont organisés par l'Institut d'Organisation Industrielle et Commerciale et donnant lieu à une dépense de 8.000 fr. par participant.

Il a été jugé nécessaire de former quelques spécialistes à cette science nouvelle qui trouve son application dans plusieurs activités du département.

QUESTION :

Le littera 2 de l'article 14 est relatif aux indemnités kilométriques pour l'utilisation autorisée d'une automobile ou motocyclette personnelle.

Il me revient que des agents ou des fonctionnaires sont amenés à devoir faire usage de leur automobile personnelle, usage dûment autorisé, sans pouvoir être intégralement remboursés des frais qu'ils engagent.

Cette situation résulterait de la rigidité de la réglementation et aussi d'une répartition défectueuse des « kilométrages » à autoriser.

Ne pourrait-on assouplir les règles en usage sans cependant nuire à un contrôle nécessaire ? Et, en cas de nécessité, ne pourraient-on envisager l'imputation de ces dépenses sous le littera 3, de l'article 14, qui serait scindé en « frais de route » et « frais de séjour » ?

La situation actuelle cause un grave préjudice qui atteint tout particulièrement de modestes agents, dont l'utilisation d'une voiture automobile constitue une nécessité impérieuse.

gedurende het dienstjaar 1954 zullen worden gegeven en die de beroepskennis van zekere categorieën personeelsleden moeten bevorderen.

Uit deze redactie moet men opmaken dat er thans kosten zijn vastgelegd ; de uitdrukking « die voortvloeien » laat geen twijfel bestaan.

Zou ik nadere inlichtingen kunnen ontvangen over de aard van deze kosten ?

Verder wenste ik kennis te krijgen van het programma van die lessen, hun eigenlijk doel en de hoedanigheid van de personen die ze moeten geven.

ANTWOORD :

Het krediet van 58.000 frank, uitgetrokken op artikel 15, is bestemd om sommige personeelsleden in de mogelijkheid te stellen lessen te volgen of om documenten die voor hun beroepsopleiding nuttig zijn, te hunner beschikking te stellen.

Van dit krediet wordt gebruik gemaakt wanneer gunstige omstandigheden zich voordoen.

Zo hebben twee ingenieurs van Bruggen en Wegen toelating gekregen om conferentiecyclussen te volgen over de toepassing van statistische methodes bij de controle van de deugdelijkheid der producten, bij de industriële research en bij de marktanalyse. Die lessen worden georganiseerd door het Instituut voor Handels- en Nijverheidsorganisatie. Het inschrijvingsgeld bedraagt 8.000 frank per deelnemer.

Het werd nuttig geoordeeld enkele specialisten op te leiden in deze nieuwe wetenschap, die toepassing vindt in verschillende activiteiten van het Departement.

VRAAG :

Littera 2 van artikel 14 betreft de kilometervergoedingen voor het toegelaten gebruik van een persoonlijke auto of moto.

Het is mij ter ore gekomen dat beambten genoopt worden van hun persoonlijke auto gebruik te maken, met instemming van overheidswege, maar dat hun kosten niet geheel vergoed worden.

Zulks zou voortvloeien uit de strakke reglementering en tevens uit een gebrekkige verdeling van de toegestane kilometerafstand.

Zou men de geldende regelen niet kunnen versoepelen, zonder evenwel de noodzakelijke controle te schaden ? En zou men zo nodig niet kunnen in overweging nemen deze uitgaven uit te trekken op littera 3 van artikel 14, dat dan zou gesplitst worden in « reiskosten » en « verblijfkosten » ?

De huidige toestand berokkent een ernstig nadeel, vooral aan de lagere beambten, voor wie het gebruik van een wagen een dwingende noodzaak is.

REPONSE :

Les indemnités kilométriques pour l'utilisation autorisée d'une automobile ou d'une motocyclette sont attribuées dans la limite du crédit accordé au prorata de l'importance des déplacements à effectuer par les fonctionnaires.

Vu l'insuffisance de ce crédit, il n'est pas possible d'augmenter le nombre de kilomètres pour lesquels les fonctionnaires reçoivent une indemnité.

Toutefois, il leur est recommandé de n'utiliser leur véhicule que dans la limite de l'autorisation qui leur a été accordée et de faire appel aux garages que le département possède dans chaque province pour les déplacements pour lesquels ils ne seraient pas indemnisés.

Il est à remarquer que ces indemnités sont accordées en vertu d'une décision ministérielle prise conjointement entre le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction et de Ministre des Finances qui a délégué ses pouvoirs à l'Inspection des Finances, attachée au département. Il ne peut être dérogé à ces règles sans l'accord du Premier Ministre.

Il n'y aurait guère d'utilité à scinder le litt. 3 de l'article 14 en « frais de route » et en « frais de séjour ». En effet, les premiers ne comprennent que les indemnités d'usage de bicyclette et d'usage de motocyclette appartenant à l'Etat, et ne s'élèvent à peine qu'à 3 p. c. environ du crédit inscrit sous ce littéra.

*
**

Le projet de budget a été adopté par 7 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. DELOR

Le Président,
Ch. Van BELLE

ANTWOORD :

De kilometervergoedingen voor het toegelaten gebruik van een auto of moto worden toegekend binnen de perken van het verleende krediet, naar rata van de belangrijkheid der verplaatsingen die de ambtenaren moeten doen.

Wegens de ontoereikendheid van dit krediet is het niet mogelijk het aantal kilometers te verhogen waarvoor de ambtenaren een vergoeding ontvangen.

Het wordt hun evenwel aanbevolen, hun wagen slechts te gebruiken binnen de perken van de toelating die hun is verleend en zich te wenden tot de garages die het Departement in elke provincie bezit, voor de verplaatsingen waarvoor zij niet vergoed mochten worden.

Er valt op te merken dat deze vergoedingen verleend worden op grond van een ministeriële beslissing welke in gemeen overleg werd genomen door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw en de Minister van Financiën, die zijn bevoegdheid heeft overgedragen aan de Inspectie van Financiën welke aan het Departement is verbonden. Van deze regelen kan zonder de instemming van de Eerste-Minister niet worden afgeweken.

Het zou trouwens weinig nut hebben, littera 3 van artikel 14 te splitsen in « reiskosten » en « verblijfkosten ». De eerste betreffen immers alleen de vergoedingen voor het gebruik van een fiets en een moto welke aan de Staat toebehoort, en zij bedragen amper circa 3 t. h. van het onder deze littera uitgetrokken krediet.

*
**

Het ontwerp van begroting is met 7 tegen 4 stemmen aangenomen.

Dit verslag is met eenparige stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
R. DELOR

De Voorzitter
Ch. Van BELLE