

Kamer der Volksvertegenwoordigers

21 DECEMBER 1950.

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het dienstjaar 1951.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE OPENBARE WERKEN (1) UITGEBRACHT

DOOR DE HEER GILLES de PELICHY.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Vooraleer de bespreking ten gronde aan te vatten, lieten verschillende leden van de Commissie opmerken dat het onderzoek van deze begroting in ongunstige voorwaarden plaats had, aangezien het niet samen met de buitengewone begroting kon behandeld worden.

Indien de Commissie er toch in toestemde, in zulke voorwaarden te werk te gaan, dan is het slechts met het doel de stemming dezer begroting in de eerste weken te verzekeren, opdat alle kredieten vanaf het dienstjaar 1951 zouden beschikbaar staan, hetgeen — helaas — voor het dienstjaar 1950 niet het geval is geweest.

Met het oog op een coördinatie van de besprekingen en van de tussenkomsten van de heer Minister, wordt ons verslag naar onderstaande volgorde opgesteld:

- I. — Aanwerving van het personeel.
- II. — Stedebouw.
- III. — Wegennet.
- IV. — Waterwegen.
- V. — Zeevaart.
- VI. — Gebouwen.

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

Zie:

4-XVI: Begroting.

Chambre des Représentants

21 DÉCEMBRE 1950.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
pour l'exercice 1951.

RAPPORT

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

PAR M. GILLES de PELICHY.

MESDAMES, MESSIEURS,

Avant d'entamer la discussion, plusieurs membres de la Commission firent observer que l'examen du présent budget se faisait dans des conditions défavorables, étant donné qu'il ne pouvait être examiné conjointement avec le budget extraordinaire.

Si la Commission consentit néanmoins à travailler dans de telles conditions, c'est uniquement dans le but d'assurer le vote de ce budget au cours des prochaines semaines, afin que tous les crédits soient disponibles dès l'exercice 1951 ce qui, malheureusement, n'a pas été le cas pour l'exercice 1950.

En vue de coordonner la discussion et les interventions de M. le Ministre, notre rapport a été divisé comme suit:

- I. — Recrutement du personnel.
- II. — Urbanisme.
- III. — Réseau routier.
- IV. — Cours d'eau.
- V. — Navigation maritime.
- VI. — Bâtiments.

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

Voir:

4-XVI: Budget.

G.

I. — AANWERVING VAN HET PERSONEEL.

De uitgebreide werking van het Departement over ons wegnnet, alsook de dringende tussenkomst der bevoegde diensten omtrent de uitvoering van de wet Brunfaut, vergen logischerwijze de tijdelijke aanstelling van nieuwe techniekers en ondergeschikte hulpkrachten.

Het tijdelijk kader voorziet daartoe 725 nieuwe betrekkingen, waarvan tot heden 87 werden bezet.

Binnen de perken van deze begroting zouden dit jaar 100 nieuwe aanwervingen kunnen plaats hebben, zodat het tijdelijk kader, tegen einde 1951, voor een vierde zou aangeworven worden.

De heer Minister wijst op de grote moeilijkheden omtrent de aanwerving van jonge ingenieurs. Enerzijds ondergaat het Departement de concurrentie van het privaat bedrijf, en anderzijds wordt een snelle recrutering bemoeilijkt door de verplichte tussenkomst van het Vast Wervingssecretariaat.

Om hieraan te verhelpen zal in de toekomst de technische proef de maturiteitsproef voorafgaan; ook wordt er aan gedacht bijzondere examens, kort na de sluiting van het academisch jaar, in te richten, zodat aan de jong gediplomeerden een onmiddellijke betrekking zou worden aangeboden.

II. — STEDEBOUW.

De heer Minister stelt met voldoening vast dat het aantal klachten over de werking van deze diensten steeds afneemt. Dit bewijst dat de « rodage-periode » ten einde loopt, en dat een wederzijdse inspanning gedaan wordt om de wetgeving naar de geest na te leven.

Zulks wordt trouwens bevestigd door de laatste cijfers omtrent de uitvoering van de wet De Taeye :

Per 31 October 1950 werden 46.898 aanvragen ingediend, waarvan 41.579 ingewilligd werden.

In de bijlage (vragen 1 tot 4) worden inlichtingen verschaft over :

- het verloop der bouwvergunningen tussen 1948 en 1950;
- de uitbreiding van de urbanisatieverplichtingen;
- de betrekkingen tussen de Commissie voor Monumenten en landschappen, en de diensten van Stedebouw;
- de uitvoering van de wet Brunfaut.

III. — HET WEGENNET.

A. — Onderhoud en verbetering van het bestaande wegnnet.

Er wordt gestreefd naar een algemene verbetering van het wegnnet, in functie van het tegenwoordig en toekomstig verkeer. Gevaarlijke bochten worden rechtgetrokken en er wordt gezorgd voor de eenvormigheid van bekleding van eenzelfde baan, alsook voor het aanleggen van de nodige fietspaden.

Dit algemeen programma moet binnen twee of drie jaar uitgevoerd worden.

De Commissie heeft zulks goedgekeurd en de heer Minister gelukgewenst voor de reeds merkelijke verbeteringen in de loop der laatste maanden aangebracht. Er werd evenwel gewezen op de noodzakelijkheid afzonderlijke, zelfs verhoogde fietspaden aan te leggen, en verschillende leden drukten de wens uit dat voor een beter coordinatie zou gezorgd worden tussen onze Staatsbanen en de secundaire wegen. (Zie vragen 5 tot 11.)

I. — RECRUTEMENT DU PERSONNEL.

L'extension de l'activité du département sur notre réseau routier et la nécessité urgente d'une intervention des services compétents en ce qui concerne l'exécution de la loi Brunfaut, ont amené logiquement la désignation temporaire de nouveaux techniciens et d'éléments auxiliaires subalternes.

Dans ce but, le cadre temporaire prévoit 725 emplois nouveaux, dont 87 ont été occupés jusqu'à présent.

Dans les limites du présent budget, 100 nouveaux recrutements pourraient être effectués cette année, si bien qu'un quart du cadre temporaire serait occupé pour la fin de 1951.

M. le Ministre a mis l'accent sur les grandes difficultés que présente le recrutement de jeunes ingénieurs. D'une part, le département se trouve devant la concurrence de l'industrie privée et, d'autre part, le recrutement rapide est entravé par l'intervention obligatoire du Secrétariat permanent au Recrutement.

A l'avenir, et en vue de remédier à cette situation, l'épreuve technique précéderait l'examen de maturité; on envisage également l'organisation d'examens spéciaux immédiatement après la clôture de l'année académique afin de pouvoir offrir immédiatement un emploi aux jeunes diplômés.

II. — URBANISME.

M. le Ministre constate avec satisfaction que le nombre de plaintes contre l'activité de ces services est en régression. Cela démontre que la période de rodage touche à sa fin et que de part et d'autre l'on fait un effort pour respecter la législation dans son esprit.

On en trouve d'ailleurs la confirmation dans les chiffres récents concernant l'exécution de la loi De Taeye :

Au 31 octobre 1950, 46.898 demandes avaient été reçues, dont 41.579 ont été agréées.

L'on trouvera en annexe (questions 1 à 4) des renseignements concernant :

- l'évolution des autorisations de bâtir entre 1948 et 1950;
- l'extension des obligations d'urbanisme;
- les relations entre la Commission des Monuments et des Sites et les Services de l'Urbanisme;
- l'exécution de la loi Brunfaut.

III. — LE RESEAU ROUTIER.

A. — Entretien et amélioration du réseau routier existant.

Des efforts sont entrepris pour améliorer l'ensemble du réseau routier en fonction du trafic présent et futur. Des courbes dangereuses sont rectifiées et il y a une tendance à uniformiser le revêtement d'une même route et à établir les pistes cyclables nécessaires.

Ce programme général doit être exécuté en deux ou trois ans.

La Commission y a donné son approbation et félicité le Ministre des améliorations déjà sensibles qui furent apportées au cours des derniers mois. Toutefois, l'accent fut mis sur la nécessité d'aménager des pistes cyclables distinctes, surélevées même, et plusieurs commissaires émis le vœu de voir entreprendre une meilleure coordination des routes nationales et des voies secondaires (cf. questions 5 à 11).

B. — Signalisatie en Veiligheid van de baan.

Een lid liet opmerken dat ook de signalisatie der auto's niet te onderschatten is: de stop- en richtingsignalisatie der auto's lijdt thans aan zuiver fantasie, wat de kleur, de vorm en de plaats van het lichtteken betreft; dikwijls ook is het niet of slecht zichtbaar, hetgeen, vooral 's avonds tot noodlottige toestanden aanleiding geeft.

Het is ten eerste gewenst dat de bijzondere commissie, met de herziening van de wegcode belast, in de loop van dit jaar vaste conclusies zou neerleggen. (Zie vragen 12 tot 14.)

C. — Subsidiëring der Provinciale en Gemeentelijke wegen.

Een bijzonder nadruk werd door de commissie gelegd op de noodzakelijkheid, door de subsidiëring, de gelijkvormigheid van onze gemeentelijke wegen na te streven.

Het ligt aan het Departement er voor te waken dat verschillende dossiers samen behandeld worden die op eenzelfde baan betrekking hebben. Kon zulk beginsel ingehuldigd worden, dan zou er binnen enkele jaren een einde gesteld worden aan het onsamenhangend uitzicht van onze secundaire wegen.

In de bijlage (vragen 15 tot 24) wordt een algemeen overzicht gegeven van de hierin te volgen procedure, alsook van de voorwaarden tot het bekomen der subsidies.

De heer Minister verklaart ten slotte dat hij talrijke leden van de Kamer niet kan volgen, wanneer aangedrongen wordt op een nog breder uitreiking der principiële beloften van toelagen aan gemeentewerken.

Thans berusten op het Departement 900 dossiers die aanleiding kunnen geven tot principiële beloften voor een omvang van een milliard. Reeds werden tweehonderd principiële beloften toegestaan, voor een bedrag van 300.000.000 frank, hetgeen binnen de perken der begroting blijft.

Grotere toegevingen zouden in deze sector slechts ledige beloften blijven, tot groot nadeel der gemeenten welke op de beloofde toelagen zouden rekenen.

D. — Herklassering.

De Commissie is eenparig van oordeel dat de huidige classificatie van onze banen aan het tegenwoordig verkeer niet meer beantwoordt.

In bijlage (vragen 26 tot 31) vindt men een overzicht van de laatste verwezenlijkingen, alsook van de inzichten van het Departement, wat de algemene herklassering betreft.

Ter aanvulling van de wet van 9 Augustus 1948 wordt een wetsontwerp voorbereid, met het oog op een sneller overname van de gemeentelijke en provinciale wegen.

Het Departement beoogt, benevens de overname van de provinciale wegen, ook deze van het provinciaal technisch personeel.

E. — Autosnelwegen.

Het algemeen programma dat in 1950 werd vastgelegd omvat ongeveer 1.000 km.:

a) Weg E. 3: Parijs-Rijssel-Oberhausen via Gent-Antwerpen-Geel en de Ruhr:

- 1) vertakking weg E. 39: Geel-Aken via Hasselt;
- 2) vertakking: Hasselt-Luik.

B. — Signalisation et sécurité.

Un membre fit observer qu'il ne fallait pas sous-estimer la question de la signalisation automobile: la signalisation d'arrêt et de direction relève actuellement de la pure fantaisie quant à la couleur, la forme et l'endroit du signal lumineux; souvent aussi, il est peu visible ou ne l'est pas du tout, ce qui peut provoquer de tragiques conséquences, le soir surtout.

Il serait hautement souhaitable que la Commission spéciale chargée de la révision du code de la route déposât de fermes conclusions dans le cours de l'année (cf. questions 12 à 14).

C. — Subsidies pour les routes provinciales et communales.

La Commission insiste spécialement sur la nécessité de viser à l'homogénéité de nos chemins communaux, lors de l'octroi de subsidies.

Il appartient au Département de veiller à ce que différents dossiers ayant trait à une même route soient examinés conjointement. Si un tel principe pouvait être appliqué, il serait mis fin en quelques années à l'aspect incohérent de nos routes secondaires.

L'on trouvera en annexe (questions 15 à 24) un aperçu général de la procédure à suivre dans ce domaine et des conditions à remplir pour l'obtention des subsides.

Enfin, M. le Ministre déclare qu'il ne peut adopter le point de vue de nombreux membres de la Chambre qui insistent sur l'extension de l'octroi des promesses de principe de subsides aux travaux communaux.

Il y a actuellement au Département 900 dossiers qui peuvent donner lieu à des promesses de principe, pour un montant global de 1 milliard. Deux cents promesses de principe ont déjà été faites, pour un montant de 300.000.000 de francs, ce qui reste dans les limites du budget.

Des concessions plus considérables dans ce domaine demeureraient lettre morte, au grand dam des communes qui compteraient sur les subsides promis.

D. — Reclassement.

La Commission est unanime à estimer que la classification présente de nos routes ne répond plus au trafic actuel.

On trouvera en annexe (questions 26 à 31) un aperçu des dernières réalisations ainsi que des intentions du Département en ce qui concerne le reclassement général.

Un projet de loi, tendant à compléter la loi du 9 août 1948, est en préparation afin d'accélérer la reprise des routes provinciales et communales.

Il entre dans les intentions du Département de réaliser, outre la reprise des routes provinciales, celle du personnel technique des provinces.

E. — Autoroutes.

Le programme général qui a été élaboré en 1950 porte sur 1.000 km. environ.

a) Route E3: Paris-Lille-Oberhausen via Gand-Anvers-Geel et la Ruhr:

- 1) embranchement route E39: Geel-Aix-la-Chapelle via Hasselt;
- 2) embranchement: Hasselt-Liège.

b) *Weg E. 5* : Londen-Istamboul via Oostende-Gent-Brussel-Luik-Aken-Keulen.

c) *Weg E. 10* : Amsterdam-Parijs via Antwerpen, Brussel-Nijvel-Bergen :

- 1) vertakking : Nijvel naar Charleroi;
- 2) verbinding : weg E. 10 en weg E. 5 — weg van Wallonië-Rœulx-Charleroi-Namen-Luik.

d) *Weg E. 40* : Brussel-Namen.

e) *Omleiding van Antwerpen, van Brussel en van Luik.*

Thans wordt een prioriteit verleend aan de voortzetting van de strook Oostende-Brussel, aan de baan Brussel-Antwerpen, en aan de omleidingen van Luik, Brussel en Antwerpen.

IV. — WATERWEGEN.

Systematisch worden onze bijzondere waterwegen uitgediept en verbreed, ten einde er de binnenschepen van 1.350 T. toe te laten.

Een algemeen overzicht van dit vraagstuk vindt men, samen met een kaart van het bevaarbaar waternet, in het verslag van de heer Van den Storme (Senaat, Begroting 1950), zodat wij zo vrij zijn de specialisten naar dit belangrijk document te verwijzen.

De Minister laat opmerken dat de Ringvaart rond Gent geenszins wordt prijsgegeven. De werken worden er in volledige coördinatie uitgevoerd met de strook van de autosnelweg Gent-Brussel, zodat de aanaarding van deze laatste uit de Ringvaart wordt gehaald.

Tegenwoordig worden reeds bruggen en grondwerken aangelegd. De verbinding van het Albertkanaal met de Beneden-Nete, te Duffel, zal, met de omleiding van Lier, werkelijkheid worden. Hiermede zal het rechtstreeks vervoer verzekerd worden van de Kempische steenkool naar Brussel, terwijl het tot heden langs het bekken van Antwerpen wordt omgeleid.

Deze werken zullen verder de bevoorrading van Antwerpen in drinkbaar water verzekeren.

Het kanaal Nimy-Blaton is virtueel geëindigd tot Hautrage. De strook Hautrage-Blaton wordt thans uitgevoerd over een afstand van 8.842 km.

V. — ZEEVAART.

Dank zij de Marshallhulp zal een volledige subsidiëring (100 %) toegekend worden aan de wederuitrustingswerken der gemeentelijke havens van Gent, Antwerpen, Luik en Brussel.

Te Oostende worden nieuwe kaaimuren gebouwd.

Te Zeebrugge komt er een nieuwe aanlegplaats voor de Ferry-boats.

Te Antwerpen wordt de Kruisschanssluis ont dubbeld : de aanbesteding er van zal op 22 December 1950 plaats hebben.

Wat betreft de reeds oude, doch zo dringende problemen van Terneuzen, Ternaaien en het Moerdijkkanaal, werden onlangs de vereiste elementen samengevat tot het treffen van een eindakkoord. Er werd inderdaad door de bijzondere commissie, genaamd « Commissie Van Cauwelaert » een verslag ingediend en overhandigd aan de Ministers van Buitenlandse Zaken der betrokken landen.

Laten wij ook de wens uitdrukken dat, op de e. k. Beneluxconferentie, op 15 December, deze zo belangrijke vraagstukken de vereiste waardering zullen genieten.

Betreffende de oprichting van nieuwe stuwdammen, nl.

b) *Route E5* : Londres-Istamboul via Ostende-Gand-Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne.

c) *Route E10* : Amsterdam-Paris via Anvers-Bruxelles-Nivelles-Mons :

- 1) embranchement : Nivelles-Charleroi;
- 2) liaison : route E10 et route E5 — route de Wallonie-Rœulx-Charleroi-Namur-Liège.

d) *Route E40* : Bruxelles-Namur.

e) *Contournement d'Anvers, de Bruxelles et de Liège.*

Actuellement, une priorité est accordée au prolongement du tronçon Ostende-Bruxelles, à la route Bruxelles-Anvers et aux contournements de Liège, de Bruxelles et d'Anvers.

IV. — VOIES D'EAU.

Nos principales voies d'eau sont méthodiquement approfondies et élargies afin d'en permettre l'accès aux bateaux jaugeant 1.350 tonnes.

Le rapport de M. Van den Storme (Sénat, Budget 1950) donne un aperçu de la question, illustré d'une carte des voies navigables; il nous suffira donc de renvoyer les spécialistes à cet important document.

Le Ministre fait observer que l'on n'a nullement abandonné le canal de ceinture de Gand. Les travaux s'y poursuivent en parfaite coordination avec le tronçon d'autoroute Gand-Bruxelles, et le remblai de ce dernier provient précisément dudit canal.

Actuellement, les ponts sont déjà en voie de construction et les terrassements s'y effectuent. Le raccordement du canal Albert avec la Nèthe inférieure à Duffel sera réalisé, avec le contournement de Lierre. Ainsi sera assuré l'acheminement direct du charbon des houillères campinoises vers Bruxelles, alors que, jusqu'à présent, ce charbon devait être détourné par le bassin d'Anvers.

Ces travaux assureront ensuite l'approvisionnement d'Anvers en eau potable.

Le canal Nimy-Blaton est virtuellement terminé jusqu'à Hautrage. Le tronçon Hautrage-Blaton est actuellement en cours d'exécution sur une distance de 8,842 km.

V. — NAVIGATION MARITIME.

Grâce à l'aide du Plan Marshall, une subvention intégrale sera accordée aux travaux de rééquipement des ports communaux de Gand, Anvers, Liège et Bruxelles.

A Ostende, on construit de nouveaux quais.

Zeebruges disposera d'un nouveau quai d'accostage pour les ferry-boats.

A Anvers l'écluse du Kruisschans sera dédoublée : la mise en adjudication aura lieu le 22 décembre 1950.

En ce qui concerne les problèmes anciens mais si urgents de Terneuzen, de Lanaye et du canal de Moerdijk, les éléments nécessaires en vue d'un accord final ont été rassemblés récemment. En effet, la commission spéciale, dite « Commission Van Cauwelaert », a déposé son rapport qui a été remis aux Ministres des Affaires Etrangères des pays intéressés.

Nous exprimons le vœu qu'à la prochaine conférence de Benelux, qui se tiendra le 15 décembre, ces problèmes si importants soient traités comme il convient.

Quant à la création de nouveaux barrages, notamment

op de Ourthe, werd er tot heden geen beslissing getroffen. Het ontwerp ligt inderdaad nog steeds in het stadium der voorbereidende studies.

De Heer Minister wijst ook de Commissie op de noodzakelijkheid de oude wetgeving van 1877 over de waterwinning te herzien.

Het komt inderdaad voor dat de onlangs verwezenlijkte stuwdam op de Vesdre, die 25.000.000 cubiekmeter water inhoudt en terecht als het meesterstuk van het Departement kan betiteld worden, in strijd is met de wetgeving van 1877. Deze wet staat inderdaad de waterwinning op niet bevaarbare waterlopen slechts toe op voorwaarde dat het water naderhand aan de overbewoners terugegeven wordt.

De stuwdammen hebben integendeel als gevolg dat de wateren buiten hun hydrographisch bekken geleid en verbruikt worden.

VI. — GEBOUWEN.

De noodzakelijkheid om de administratieve diensten behoorlijk en rationeel onder te brengen wordt niet uit het oog verloren. Daar de Regering thans aan de private woningbouw een krachtige steun verleent, blijkt het ook gewenst de uitbreiding der Staatsbouwwerken te remmen, ten einde geen betreurenswaardige prijsstijging uit te lokken.

Deze begroting werd goedgekeurd met acht stemmen tegen een en vijf onthoudingen.

De Verslaggever,

G. GILLES DE PELICHY.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

sur l'Ourthe, aucune décision n'a été prise jusqu'à présent. Le projet se trouve toujours au stade des études préliminaires.

M. le Ministre attire également l'attention de la Commission sur la nécessité de revoir l'ancienne législation de 1877 sur le captage des eaux.

Il se fait, en effet, que le barrage qui a été réalisé récemment sur la Vesdre, d'une capacité de 25.000.000 de mètres cubes, et qui peut être considéré à juste titre comme le chef-d'œuvre du département, est en contradiction avec la législation de 1877. En effet, cette loi n'autorise le prélèvement des eaux des rivières non navigables qu'à la condition de restituer ensuite les eaux aux riverains.

Les barrages ont au contraire pour conséquence l'acheminement et l'utilisation des eaux en dehors de leur bassin hydrographique.

VI. — BATIMENTS.

La nécessité d'héberger décentement et rationnellement les services administratifs n'est pas perdue de vue. Comme le Gouvernement accorde actuellement une aide importante à la construction privée, il apparaît souhaitable de mettre un frein à l'extension des travaux de construction de l'Etat, afin de ne pas provoquer de regrettables hausses des prix.

Le présent budget a été adopté par huit voix contre une et cinq abstentions.

Le Rapporteur,

G. GILLES DE PELICHY.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

I. — STEDEBOUW.

1 tot 4.

II. — WEGENNET.

1. Onderhoud en verbetering der bestaande Staatsbanen.

5 tot 11.

2. Signalisatie.

12 tot 14.

3. Subsidiering.

15 tot 24.

4. Autosnelwegen.

25.

5. Herklassering.

26 tot 31.

III. — BEGROTINGSPOSTEN.

32 tot 34.

IV. — VARIA.

35 tot 42.

I. — STEDEBOUW.

VRAAG n° 1 :

Inzake Stedebouw wenste ik te vernemen, per provincie en Hoofdbestuur, het aantal bouwvergunningen artikel 18 vanaf 2 October 1948, en het aantal bouwvergunningen met form A. (premiewet De Taeye) vanaf 17 November 1948, welke insgelijks tot heden werden aangevraagd, toegestaan en geweigerd. Welke zijn per provincie de meest voorkomende redenen tot weigering?

Waarom worden zo veelvuldig de bouwmeesters en de bouwers naar de provinciale Directies geroepen? Kunnen deze dikwijls nutteloze verplaatsingen niet verminderd of vermeden worden?

Waarom worden plannen van woningen dienende voor een gezin op jonge leeftijd met reeds 2 kinderen geweigerd, daar 3 slaapkamers voorzien, één slaapkamer te veel is?

ANTWOORD :

De hierbijgaande tabellen geven een antwoord op de door het achtbaar lid gestelde vraag.

Wat de redenen tot weigering betreft bezit het hoofdbestuur geen statistiek. Nochtans dient aangenomen dat deze redenen niet per provincie zullen verschillen.

Wat de toepassing van de besluitwet op de stedebouw

QUESTIONS ET REPONSES.

I. — URBANISME.

1 à 4.

II. — RESEAU ROUTIER.

1. Entretien et amélioration de la voirie d'Etat existante.

5 à 11.

2. Signalisation.

12 à 14.

3. Subsidies.

15 à 24.

4. Autoroutes.

25.

5. Reclassement.

26 à 31.

III. — INSCRIPTIONS BUDGETAIRES.

32 à 34.

IV. — VARIA.

35 à 42.

I. — URBANISME.

QUESTION n° 1 :

En matière d'urbanisme, je désirerais connaître, par province et administration centrale, le nombre d'autorisations de bâtir, article 18, à partir du 2 octobre 1948, et le nombre d'autorisations de bâtir, formulaire A (loi De Taeye), à partir du 17 novembre 1948, qui, jusqu'à se jour, ont été sollicitées, accordées et refusées. Quels sont, par province, les motifs les plus fréquents du refus?

Pourquoi les architectes et les constructeurs sont-ils si souvent convoqués aux directions provinciales? Ces déplacements souvent inutiles ne pourraient-ils être diminués ou évités?

Pourquoi des plans d'habitations destinées à un jeune ménage comptant déjà deux enfants sont-ils refusés, pour le motif que, comptant trois chambres à coucher, une est de trop?

RÉPONSE :

Les tableaux ci-après fournissent la réponse posée par l'honorable membre.

En ce qui concerne les motifs de refus, l'administration centrale ne possède aucune statistique. Il y a toutefois lieu d'admettre que ces motifs ne diffèrent pas de province à province.

En ce qui concerne l'arrêté-loi relatif à l'urbanisme, ces

betreft kunnen deze betrekking hebben op de inplanting of de architectuur. Gewoonlijk is de weigering niet absoluut, d. w. z. dat mits andere inplanting of andere architectuur een vergunning wel kan verleend worden.

Wat de toepassing van de wet De Taeye betreft, zijn de weigeringsgronden meestal het niet overeenstemmen met de normen : maximum bewoonbare oppervlakte, diepte en volume van de bijgebouwen, enz.

Het feit dat drie slaapkamers voorzien worden voor een gezin met 2 kinderen is op zichzelf geen reden tot weigering van de premie. Nochtans mag dit niet voor gevolg hebben dat het maximum van de bewoonbare oppervlakte overschreden wordt (95 m²).

Het bestuur is zeer breed in deze interpretatie zonder dat nochtans van wetsverkrachting mag gesproken worden.

De oproepingen van bouwers en bouwmeesters naar de provinciale directies helpt dikwijls veel moeilijkheden vermijden. Aldus wordt bvb. een weigering voorkomen doordat aan de belanghebbenden de nodige richtlijnen verstrekt worden om het plan te wijzigen op een manier dat vergunning kan verleend worden.

motifs peuvent porter sur les implantations ou l'architecture. Il n'est pas habituel que le refus soit absolu, c'est-à-dire qu'il pourra être accordé une autorisation moyennant d'autres implantations ou une autre architecture.

Quant à l'application de la loi De Taeye, les motifs de refus sont dans la plupart des cas la non-conformité aux normes : maximum de la surface habitable, profondeur et volume des dépendances, etc...

Le fait qu'il soit prévu trois chambres à coucher pour un ménage de deux enfants n'est pas en soi un motif de refus de la prime. Toutefois, ce fait ne peut avoir pour conséquence un dépassement du maximum de surface habitable (95 m²).

L'administration se montre très large dans cette interprétation sans qu'on puisse toutefois l'incriminer de violation de la loi.

Les convocations de constructeurs et d'architectes aux directions provinciales contribuent souvent à éviter bien des difficultés. Ainsi on prévient par exemple ces refus en fournissant aux intéressés les directives nécessaires en vue de modifier le plan de telle façon que l'autorisation puisse être accordée.

	BOUWVERGUNNINGEN (geweigerd)			ATTESTEN A (geweigerd)	
	AUTORISATIONS DE BATIR (refusées)			ATTESTATIONS A (refusées)	
	October-December 1948	1949	1950 Einde September	Van 29 Aug. 1948 tot 30 Sept. 1950	Du 29 août 1948 au 30 sept. 1950
Antwerpen	684	1.176	897	452	Anvers.
Brabant	99	224	285	346	Brabant.
West-Vlaanderen	683	1.699	1.361	50	Flandre Occidentale.
Kust	30	77	59	22	Littoral.
Oost-Vlaanderen	207	722	551	56	Flandre Orientale.
Henegouwen	30	104	216	119	Hainaut.
Luik	65	365	44	229	Liège.
Limburg	54	116	55	362	Limbourg.
Luxemburg	16	37	26	99	Luxembourg.
Namen	21	95	145	63	Namur.
Hoofdbestuur	11	64	25	—	Administration Centrale.
	1.900	4.679	3.664	1.818	

	BOUWVERGUNNINGEN (toegestaan)			ATTESTEN A WET DE TAEYE (toegestaan)			
	AUTORISATIONS DE BATIR (délivrées)			ATTESTATIONS A LOI DE TAEYE (délivrées)			
	Oct.-Dec. 1948 ~ Oct.-Déc. 1948	1949	1950 Einde September ~ 1950 Fin septembre	Van 20 Nov. 1948 tot 31 Dec. 1948 ~ Du 20 nov. 1948 au 31 déc. 1948	1949	1950 Einde September ~ 1950 Fin septembre	
Antwerpen	1.002	7.430	6.926	229	3.405	3.512	Anvers.
Brabant	1.278	9.916	9.124	240	4.306	4.113	Brabant.
West-Vlaanderen	1.085	3.892	4.489	236)		1.628	Flandre Occidentale.
Kust	402	1.677	1.226	54)	2.013	220	Littoral.
Oost-Vlaanderen	719	2.913	3.277	303	2.376	3.161	Flandre Orientale.
Henegouwen	507	3.152	3.338	82	1.040	1.253	Hainaut.
Luik	1.007	5.612	4.965	200	1.885	1.857	Liège.
Limburg	462	2.626	2.711	235	2.470	2.176	Limbourg.
Luxemburg	113	873	697	29	494	525	Luxembourg.
Namen	136	1.168	1.367	37	533	495	Namur.
Hoofdbestuur	107	476	1.119	—	—	—	Administration Centrale.
	6.818	39.735	39.239	1.645	18.522	18.940	

VRAAG n° 2 :

In elke provincie bestaat er een Commissie voor Monumenten en Landschappen; in Brussel bestaat er een dito Koninklijke Commissie. Welk is de bevoegdheid dier onderscheidene commissiën? Wat is hun reden van bestaan tegenover Stedebouw? Welk van die twee diensten heeft het meest doorslaand gezag? Een klare lijn ware gewenst.

ANTWOORD :

De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen heeft een dubbele reeks betrekkingen met het Bestuur van de Stedebouw, zoals de naam zelf van dit organisme het uitdrukt.

1° Wat de geklasseerde historische monumenten betreft — hetzij van godsdienstige, hetzij van burgerlijke aard — moet het advies van de Commissie worden ingeroepen vóór de uitvoering van onderhouds- of herstellingswerken waarvoor door de Staat toelagen aan de gemeenten worden verleend (wet van 7 Augustus 1931).

Alhoewel dit advies voor het Bestuur van de Stedebouw niet bindend is, wordt het nochtans in de praktijk altijd opgevolgd, behoudens ingeval verschil van mening bestaat en er ruggespraak plaats heeft tussen de commissie en het bestuur.

2° De Koninklijke Commissie werkt eveneens samen met het Bestuur voor de Stedebouw tot bescherming van het natuurschoon.

De door toedoen van die Commissie geklasseerde landschappen moeten in de gemeentelijke aanlegplannen geëerbiedigd worden. Anderzijds is het advies van de Commissie kostbaar ingeval het om streken of natuurschoonheden gaat waarvoor geen klasseringsbesluit is genomen maar die kunnen beschermd worden door voorschriften van het stedebouwkundig aanlegplan.

Er bestaat eveneens een innige samenwerking tussen de Commissie en het Bestuur in de schoot van de Hoge Raad voor de Stedebouw wat het aanleggen en behouden betreft van nationale parken en natuurreservaten.

VRAAG n° 3 :

Denkt de heer Minister er aan nopens het onder urbanisatiebesluit stellen van de zogezegde nog vrije gemeente, hiermede ja dan neen door te werken, ten einde een ongerijmde en ongelijke toestand op te klaren? Hoe en wanneer kan dit voorzien worden?

ANTWOORD :

De gemeenten welke tot nu toe onder stedebouwkundig regime werden geplaatst zijn gemeenten wier grondgebied door oorlogsfeiten werd geteisterd, waar werken van openbaar nut dienen uitgevoerd of die begrepen waren in een streek waarvoor een streekplan wordt opgemaakt en die logischerwijze daarvan niet mochten uitgesloten worden.

Dit onder regime stellen is gebeurd overeenkomstig de bepalingen van artikel 1 en artikel 2 van de besluitwet van 2 December 1946.

De heer Minister is de mening toegedaan dat al de gemeenten welke aan de voormelde voorwaarden voldeden in de lijsten voorkomen. Mochten sommige gemeentebesturen menen dat zij in dezelfde voorwaarden verkeren, dan ziet de heer Minister er geen bezwaar in deze gemeenten in dezelfde toestand te plaatsen als hun zustergemeenten.

QUESTION n° 2 :

Dans quelles provinces existe-t-il une Commission des Monuments et des Sites? Il en existe une à Bruxelles. Quelle est la compétence de ces diverses commissions? Quelle est leur raison d'être en regard de l'Urbanisme? Lequel de ces deux services est prépondérant? Une directive claire serait souhaitable.

RÉPONSE :

La Commission royale des Monuments et des Sites a des rapports de deux espèces avec l'Administration de l'Urbanisme, ainsi que l'indique le nom du premier de ces organismes :

1° En ce qui concerne les monuments historiques classés, qu'ils soient de caractère religieux ou civil, l'avis de la Commission doit être recueilli avant l'exécution de travaux d'entretien ou de restauration pour lesquels l'Etat accorde des subsides aux communes (loi du 7 août 1931).

Bien que cet avis ne lie pas l'Administration de l'Urbanisme, en pratique cependant, il est toujours suivi, sauf en cas de divergence de vues, où la commission et l'administration reprennent alors contact.

2° La Commission royale collabore également avec l'Administration de l'Urbanisme pour la protection des sites.

Les sites classés à l'intervention de ladite Commission doivent être respectés dans les plans d'aménagement communaux. D'autre part, l'avis de la Commission est précieux lorsqu'il s'agit de régions ou de beautés de la nature pour lesquelles n'est pas encore intervenu d'arrêté de classement mais qui peuvent être protégées par voie de prescriptions du plan d'aménagement d'urbanisme.

Il existe de même une coopération étroite entre la Commission et l'Administration au sein du Conseil Supérieur de l'Urbanisme en ce qui concerne l'amélioration et la conservation de parcs nationaux et de réserves.

QUESTION n° 3 :

M. le Ministre songe-t-il à pousser les arrêtés d'urbanisation des communes dites libres, afin de tirer au clair une situation absurde et injuste? Cette mesure sera-t-elle prise dans un délai prévisible? De quelle manière?

RÉPONSE :

Les communes soumises jusqu'à présent au régime de l'urbanisation sont celles sinistrées par la guerre et où il y a lieu d'effectuer des travaux d'utilité publique, ou aussi celles comprises dans une région pour laquelle un plan régional a été établi et qui ne pouvaient logiquement en être exclues.

Le régime en question a été appliqué conformément aux prescriptions des articles 1 et 2 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946.

M. le Ministre estime que toutes les communes qui remplissaient les conditions susdites figurent aux listes. Si certaines administrations communales croyaient se trouver dans les mêmes conditions, M. le Ministre ne voit pas d'objection à les mettre dans une situation identique à celles des communes sous régime d'urbanisation.

VRAAG n° 4 :

Hoe is de toestand der fondsen gebruikt voor toepassing der wet Brunfaut? Is het niet geraadzaam in plaats van uw Centrale Technische diensten alleen te laten zorgen voor ontwerpen, plans, aanbestedingen, wat voor deze dienst veel tijd vraagt, dit werk ook te laten uitvoeren door private ingenieurs, en gemeenten, of gemeentelijke technische diensten, in akkoord met het centraal Bestuur? Hoe is het gesteld met de kredieten van 1950?

ANTWOORD :

Een vastleggingskrediet van 250 miljoen is voorzien in de begroting voor 1950.

Op 21 November 1950 zijn daarvoor 45 miljoen vastgelegd. Daarenboven zijn aanbestedingen in voorbereiding voor ongeveer 140 miljoen. Het krediet voor 1950 zal dus niet volledig kunnen opgebruikt worden.

De ontwerpen en aanbestedingen worden uitgevoerd door de provinciale directies van het Bestuur der Wegen. Anderzijds hebben ook gemeentebesturen spontaan hun diensten aangeboden: het departement heeft deze steeds aanvaard.

Deze werkwijze heeft het voordeel geen beroep te moeten doen op private personen, op wie door het bestuur geen drukking kan uitgeoefend worden. Zij heeft tot hiertoe geen moeilijkheden teweeggebracht.

II. — WEGENNET.

A. — Onderhoud en verbetering der bestaande Staatsbanen.

VRAAG n° 5.

Zeër dikwijls wordt vastgesteld dat de onderhoud der banen te laat op het jaar gebeurt, met het gevolg dat veel werk geschiedt zonder nut. Hoe denkt de heer Minister hieraan eens en voorgoed te verhelpen?

ANTWOORD :

Zo de heer volksvertegenwoordiger de onderhoudspachten bedoelt die jaarlijks worden aanbesteed, dient toegegeven dat deze aanbestedingen in sommige provinciën laattijdig plaats gehad hebben.

In tegenstelling met hetgeen beweerd wordt, heeft dit nochtans geen gevolgen voor wat het nut of de degelijkheid van het werk betreft. Hier spruit alleen vertraging uit voort, doch ten voordele van een ander verbeteringswerk, waar met meer spoed op aangedrongen werd.

Zo sommige uitvoeringsdiensten inderdaad hun onderhoudsbestek te laat indienen, is dit alleen te wijten aan het feit dat andere dringende ontwerpen vooraf werden gevraagd, en dat het beperkt personeel waarover het Bestuur der Wegen beschikt, onmogelijk tegelijkertijd het onderhoud kon ter studie leggen.

Anderzijds lopen de onderhoudskosten van sommige wegen zo hoog op dat de vergelijking met een studie voor totale verbetering nodig is, vooraleer een beslissing te nemen. Dit vergt dan ook meer tijd, hetgeen een andere oorzaak van vertraging uitmaakt.

De vastgestelde vertragingen zijn dus moeilijk te vermijden, daar ze aan toevallige oorzaken toe te schrijven zijn.

QUESTION n° 4 :

Quelle est la situation des fonds destinés à assurer l'application de la loi Brunfaut? Ne serait-il pas souhaitable de confier les travaux des projets, plans, adjudications, non plus uniquement à vos services techniques centraux, qui doivent y consacrer beaucoup de temps, mais aussi à des ingénieurs privés, à des communes, ou à des services techniques communaux, d'accord avec l'Administration centrale? Où en sont les crédits de 1950?

RÉPONSE :

Un crédit d'engagement de l'ordre de 250 millions est prévu au budget pour 1950.

Le 21 novembre 1950, 45 millions ont été engagés à cet effet. En outre, des adjudications sont en voie d'élaboration pour environ 140 millions. Le crédit pour 1950 ne sera donc pas complètement utilisé.

Les projets et adjudications sont exécutés par les directions provinciales de l'Administration des Routes. D'autre part, des administrations communales ont offert spontanément leurs services: le département les a toujours acceptés.

Cette façon de procéder a l'avantage d'éviter de devoir faire appel aux particuliers sur lesquels l'administration ne peut faire pression. Elle n'a donné lieu à aucune difficulté jusqu'à présent.

II. — RESEAU ROUTIER.

A. — Entretien et amélioration de la voirie d'Etat existante.

QUESTION n° 5.

On constate très souvent que l'entretien des routes s'effectue trop tard dans l'année, d'où de nombreux travaux inutiles. Comment M. le Ministre compte-t-il remédier à cette situation?

RÉPONSE :

Si la question soulevée par l'honorable membre est celle des baux d'entretien à l'adjudication desquels il est procédé annuellement, il faut admettre que, dans certaines provinces, ces adjudications ont eu lieu tardivement.

Cependant, contrairement à ce que l'on croit généralement, ce fait n'a pas de répercussion sur l'utilité et la qualité des travaux. Il n'en résulte que des retards dont bénéficient par ailleurs d'autres travaux d'amélioration pour lesquels l'urgence a été demandée.

En effet, s'il est vrai que certains services d'exécution ont introduit tardivement leur cahier des charges relatif à des travaux d'entretien, cela est dû uniquement au fait que d'autres projets urgents ont été demandés par priorité et qu'il a été impossible au personnel limité dont dispose l'Administration des Routes, de mettre en même temps à l'étude les travaux d'entretien.

D'autre part, le coût des travaux d'entretien de certaines routes est si élevé que la comparaison avec une étude relative à leur amélioration totale s'impose avant qu'une décision soit prise. Cette comparaison demande du temps et constitue une autre cause de retard.

Il est donc difficile d'éviter les retards constatés, étant donné qu'ils doivent être attribués à des causes fortuites.

Bij de buitendiensten zal nochtans worden aangedrongen om de onderhoudsbestekken voor 1951 onverwijld in te dienen.

VRAAG n° 6.

Het is een feit: vele Staatsbanen zijn te smal. Er zijn voor de hand liggende middelen om ze te verbreden.

Hoe dikwijls komt het niet voor, dat in de bedding der Staatsbaan een tramspoor ligt, tramspoor dat sedert geruime tijd niet meer benut wordt. Het dient tot niets als om te hinderen. Kan in samenwerking met het Departement van Verkeerswezen die knoop in verband met deze, niet vlugger worden doorgehakt?

Hoe dikwijls komt het insgelijks niet voor, dat van de Staatsbaan deel uitmaakt, één of twee fietspaden, met of zonder bermen? De gebruikers van die fietspaden zijn omzeggens gedurig in staat van aangereden te worden. Op sommige plaatsen heeft men de fietspaden aangelegd op een merklijke afstand der rijbaan, bv. achter de bomen die zich naast de baan bevinden, buiten de afwateringsgrachten.

Welke methode gaat de heer Minister hier volgen? Ik stel vast, dat heden nog, onmiddellijk naast grote verkeersbanen, nog nieuwe fietspaden aangelegd worden.

Ik wil dan nog niet te zeer spreken over die Staatsbanen waar geen fietspaden voorhanden zijn, en waar dus de wielrijder dezelfde weg als de autovoerder moet benutten. Nemen wij bv. de Staatsbaan Aarschot-Westerloo, die in dat geval is. Er zouden zich, sinds de aanleg dezer baan, wat nog zo heel lang niet geleden is, reeds twaalf ongelukken hebben voorgedaan, met dodelijke afloop, dit vooral ten koste van fietsers.

VRAAG n° 7.

De verbetering en de verbreding van de Rijkswegen is volstrekt noodzakelijk, doch het feit dat geen fietspad voorzien is maakt een groot gevaar uit, vooral bij het vallen van de avond, op de wegen die gebruikt worden door talrijke arbeiders die van hun arbeid terugkeren.

ANTWOORD:

Het Ministerie van Openbare Werken is van oordeel dat het merendeel van de tramlijnen, op de boord van wegen aangelegd, dienden opgebroken, gezien de oppervlakte welke ze in beslag nemen niet in evenredigheid is met het verzekerd verkeer. Deze oppervlakte zou grote diensten bewijzen aan de gemeenschap indien er aldaar een verbrede baan kon aangelegd worden.

Besprekingen worden in die zin gevoerd met het Ministerie van Verkeerswezen, de Trammaatschappijen en de N. M. B. S.

Anderzijds is de scheiding van het fiets- en automobieler verkeer voorzien, telkens het aantal wielrijders 500 per dag te boven gaat. Evenwel, is het verwezenlijken ervan ten eerste vertraagd door de onteigeningen welke ze vereisen, die langdurige formaliteiten met zich brengen.

Een veiligheidsband van minstens 1 (één) meter wordt voorzien, tusschen de weg en het fietspad dat een éénrichtingsweg is en opgericht langs weerszijden van de weg.

Néanmoins, les services extérieurs seront instamment priés d'introduire sans délai les cahiers des charges pour travaux d'entretien afférents à 1951.

QUESTION n° 6.

Beaucoup de routes nationales sont manifestement trop étroites. Pour les élargir, il y a des moyens tout indiqués.

Combien de fois n'arrive-t-il pas qu'en bordure de la route nationale se trouve une voie de tramway inutilisée depuis longtemps? Elle ne fait que gêner le trafic. Ne serait-il pas possible, en collaboration avec le Département des Communications, que la chose concerne, de vider la question avec plus de célérité?

Combien de fois n'arrive-t-il pas aussi qu'une ou deux pistes cyclables, avec ou sans accotement, fassent partie de la route nationale. Les usagers de ces pistes cyclables risquent pour ainsi dire constamment l'accrochage. A certains endroits, la piste cyclable a été aménagée à bonne distance de la voie carrossable, par exemple derrière le rideau d'arbres qui bordent la route ou bien au delà des ruisseaux d'écoulement.

Comment procédera le Ministre en l'occurrence? Je constate qu'aujourd'hui encore, il est aménagé de nouvelles pistes cyclables le long des voies de grande communication.

Je ne voudrais pas m'étendre davantage sur le chapitre des routes nationales dépourvues de pistes cyclables, qui obligent donc le cycliste à utiliser la même piste que l'automobiliste. C'est le cas, par exemple, pour la route Aarschot-Westerloo. Douze accidents aux suites mortelles s'y seraient déjà produits depuis son aménagement relativement récent, et les victimes de ces accidents ont été surtout des cyclistes.

QUESTION, n° 7.

L'amélioration et l'élargissement des routes de l'Etat sont d'une impérieuse nécessité, mais le fait de ne pas prévoir de piste cyclable constitue un grand danger, surtout à la tombée du soir sur les routes fréquentées par de nombreux ouvriers rentrant de leur travail.

RÉPONSE:

Le Département des Travaux Publics est d'avis que la plupart des lignes vicinales, établies en bordure des routes devraient être enlevées, la surface occupée par les voies n'étant pas en rapport avec le trafic assuré. Cette surface rendrait de plus grands services à la communauté si elle était occupée par la chaussée élargie.

Des pourparlers dans ce sens sont en cours avec le Département des Communications, les sociétés des Tramuways et la S. N. C. V.

Par ailleurs, la séparation des trafics cycliste et automobile est prévue, chaque fois que le nombre des cyclistes est supérieur à 500 par jour. Toutefois, la réalisation des pistes cyclables est retardée par les expropriations qu'elle nécessite et qui requièrent de longues formalités.

Une bande de sécurité de 1 mètre au moins est prévue entre la chaussée et les pistes qui sont à sens unique et établies de part et d'autre de la route.

VRAAG n° 8.

Is de Regering niet van zins, ten einde onze hoofdwegen te ontlasten van een steeds drukker wordend verkeer, de modernisering aan te moedigen van de aan de gemeenten toebehorende secundaire wegen? Zou het daartoe niet gewenst zijn dat de Regering de gemeenten zou mogen dwingen de baanvakken, die op hun gemeente gelegen zijn en die deel uitmaken van een traject dat erkend wordt als een verdubbeling van een Rijksweg of van een gedeelte van een Rijksweg, te verbeteren?

ANTWOORD :

Het Departement moedigt door middel van toelagen de modernisering van de secundaire wegen, o. m. door het toekennen van een toelage van 60 t. h. voor de werken tot verbetering van de gemeentewegen van groot verkeer. De provinciën, van hun kant, moedigen eveneens de uitvoering van die werken aan.

De wet van 9 Augustus 1948, houdende wijziging van de wetgeving op de landwegen, machtigt de Koning de wijze van bekleding voor te schrijven en de wijze van uitvoering te regelen van de werken aan de gemeentewegen met groot verkeer.

De Regering is dus gewapend om een gemeente er toe te brengen haar wegen die deel uitmaken van een traject van een secundaire weg te verbeteren.

VRAAG n° 9.

De gemeentebesturen stellen loffelijke pogingen in het werk om hun wegnnet te verbeteren.

Jammer genoeg gebeurt het dat sommige geen belang stellen in de wegen buiten hun gemeente.

Dientengevolge bevindt een baanvak van twee of drie kilometer op het traject van éénzelfde weg zich in slechte staat, wat gevaarlijk is voor het autoverkeer.

Welke zijn de maatregelen die de heer Minister van Openbare Werken kan nemen tegenover een gemeentebestuur dat nalaat een vak van een weg die over de rest van zijn traject in zeer goede staat verkeert, te onderhouden of te herstellen?

Is het Departement van Openbare Werken reeds tussenbeide gekomen bij zekere gemeentebesturen om hen te verplichten hun wegnnet te herstellen?

ANTWOORD :

De macht om een gemeentebestuur te verplichten wegenwerken uit te voeren is alleen voorzien voor het geval van de gemeentewegen met groot verkeer, nl. bij het Koninklijk besluit genomen tot uitvoering van artikel 4 der wet van 9 Augustus 1948 houdende wijziging van de wetgeving op de landwegen.

Een dergelijk besluit mag de wijze van bekleding of ieder buitengewoon werk alsmede de wijze van uitvoering van die werken voorschrijven. Daaruit volgt het recht voor de minister om het werk te laten uitvoeren voor rekening van de gemeenten, terwijl de uitgaven ambtshalve in de gemeentebegroting worden ingeschreven als verplichte uitgaven.

Die procedure werd tot dusver nog niet toegepast.

QUESTION n° 8.

En vue de dégager nos artères principales d'un trafic sans cesse grandissant, le Gouvernement n'envisage-t-il pas d'encourager la modernisation des routes secondaires appartenant aux communes? Dans ce but, ne serait-il pas souhaitable que le Gouvernement puisse contraindre des communes à améliorer les sections se trouvant sur leur territoire et faisant partie d'un itinéraire reconnu comme dédoublement d'une route ou d'une partie de route d'Etat?

RÉPONSE :

Le département encourage par des subsides la modernisation des routes secondaires, notamment par l'octroi d'une subvention de 60 % pour les travaux d'amélioration aux chemins vicinaux de grande communication. Les provinces de leur côté encouragent aussi l'exécution de ces travaux.

La loi du 9 août 1948, portant modification à la législation sur la voirie par terre, autorise le Roi à prescrire le mode de revêtement et à régler le mode d'exécution des travaux aux chemins vicinaux de grande communication.

Le Gouvernement est donc armé pour amener une commune à améliorer ses chemins faisant partie d'un itinéraire de route secondaire.

QUESTION n° 9.

Les administrations communales font des efforts louables pour améliorer leur réseau routier.

Malheureusement, il arrive que certaines administrations communales se désintéressent des chemins en dehors de leur commune.

Il s'ensuit que, sur le parcours d'une même route, un tronçon de deux ou trois kilomètres est en mauvais état; c'est un danger pour la circulation automobile.

Quelles sont les mesures que M. le Ministre des Travaux publics peut prendre à l'égard d'une administration communale qui néglige d'entretenir ou de réfectionner un tronçon de route, alors que celle-ci se trouve en très bon état sur le reste de son parcours?

Le département des travaux publics est-il déjà intervenu auprès de certaines administrations communales pour les obliger à réfectionner leur réseau routier?

RÉPONSE :

Le droit de contraindre une administration communale à exécuter des travaux routiers n'est prévu que pour le seul cas des chemins vicinaux de grande communication, et ce par arrêté royal pris en exécution de l'article 4 de la loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre.

Un tel arrêté peut prescrire le mode de revêtement ou tout travail extraordinaire ainsi que le mode d'exécution de ces travaux. Ceci implique le droit pour le Ministre de faire exécuter le travail pour le compte de la commune avec inscription d'office des dépenses au budget communal comme dépenses obligatoires.

Cette procédure n'a pas encore été appliquée jusqu'à présent.

Bruggen die de wegen en de spoorwegen interesseren.

Ponts intéressant la route et le chemin de fer.

	West-Vlaanderen	Flandre Occidentale	Oost-Vlaanderen	Flandre Orientale	Antwerpen	Anvers	Limburg	Limbourg	Brabant	Brabant	Henegouwen	Hainaut	Luik	Liège	Namen	Namur	Luxemburg	Luxembourg	Koninkrijk	Royaume	
Aantal bruggen vernield...	1	2	~	1	3	~	11	14	17	49	Nombre de ponts détruits.										
Aantal bruggen afgeschaft ingevolge aanvulling	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	Nombre de ponts supprimés par remblaiement.										
Aantal bruggen vernield en niet vervangen	~	~	~	~	~	~	1	~	~	1	Nombre de ponts détruits non remplacés.										
Aantal bruggen vernield en niet vervangen, maar met voetbruggen	~	~	~	~	~	~	~	~	~	~	Nombre de ponts détruits, mais avec passerelles pour piétons.										
Aantal bruggen vernield en niet vervangen, vervangen door een noodbrug	~	~	~	~	~	~	5	1	7	13	Nombre de ponts détruits remplacés par ponts provisoires.										
Aantal bruggen vernield en niet vervangen in definitieve herbouw	~	~	~	~	1	~	1	4	~	6	Nombre de ponts en reconstruction définitive.										
Aantal bruggen vernield en niet vervangen en definitief herbouwd	1	2	~	1	2	~	4	9	10	29	Nombre de ponts reconstruits définitivement.										
Aantal bruggen niet vernield	11	2	1	2	9	11	66	36	21	159	Nombre de ponts non détruits.										
Weg over de brug ... B.W.	bl. 1	bl. 2	bl. 3	bl. 5	bl. 7	bl. 8	bl. 9	bl. 12	bl. 13	Passage supér. de la route ... P.S.											
Weg onder de brug ... O.W.	p. 1	p. 2	p. 3	p. 5	p. 7	p. 8	p. 9	p. 12	p. 13	Passage inférieur de la route. P.I.											

Bladwijzer — Répertoire

Hieronder volgt een tabel met de gegevens gevraagd door het achtbaar lid, voor hetgeen het Bestuur der Waterwegen betreft.

Ci-dessous le tableau contenant les renseignements demandés par l'honorable membre, en ce qui concerne l'Administration des Voies hydrauliques.

Provincie	Aantal der vernielde bruggen. Nombre de ponts détruits	Door de Staat herbouwd Reconstruits par l'Etat			Province
		Als voorlopige bruggen	Als halfbestendige bruggen	Als definitieve bruggen	
		Ponts provisoires	Ponts mi-définitifs	Ponts définitifs	
Antwerpen	92	22	17	36	Anvers.
Brabant	41	9	2	21	Brabant.
West-Vlaanderen	122	28	3	72	Flandre occidentale.
Oost-Vlaanderen	114	50	3	52	Flandre orientale.
Henegouwen	95	11	4	62	Hainaut.
Limburg	58	13	15	19	Limbourg.
Luik	22	2	6	6	Liège.
Luxemburg	4	2	1	2	Luxembourg.
Namen	15	1	1	11	Namur.
TOTAAL	563	138	52	281	TOTAL.

B. — Signalisatie.

VRAAG n° 12.

De signalisatie op de Rijkswegen is thans zeer verbeterd. De veiligheid is er door verhoogd.

De Rijkswachters op drukke banen maken enkel gebruik van een rood licht dat ze soms nog onbeweeglijk houden, om de autovoertuigen tot stilstand te brengen. Dit teken is natuurlijk onvoldoende. Er zou terug moeten herinnerd worden aan de onderrichtingen dat namelijk de Rijkswachter die met een rode lamp teken doet tot stoppen zou behoorlijk verlicht worden met een wit licht.

ANTWOORD :

Het algemeen reglement op de verkeerspolitie bevat geen enkele bepaling luidens welke de politie van een rood licht moet gebruik maken om des nachts de rijdende motorvoertuigen te doen stilhouden. Normaal moet de politie altijd de reglementaire tekens geven, al moest de agent die ze geeft, met een wit licht verlicht worden opdat de kentekens van zijn ambt zouden zichtbaar zijn.

Deze kwestie heeft trouwens de aandacht gaande gemaakt van de bevoegde overheid alsmede van de Commissie belast met de studie van de herziening van voornoemd algemeen reglement, en een geschikte oplossing zal in de nieuwe wegcode worden voorzien.

Intussen zal mijn Departement de Rijkswacht nogmaals verzoeken, aan haar diensten de nodige onderrichtingen te willen geven opdat zij zich niet meer zouden beperken tot het aanwenden van het rood licht alleen om de voertuigen des nachts op niet verlichte plaatsen te doen stilhouden.

VRAAG n° 13.

Onder artikel 30-6 der begroting is een krediet van 1.000.000 frank voorzien voor maatregelen ter onderrichting der weggebruikers met het oog op het wegverkeer. Hoe is dit krediet aangewend geworden ?

ANTWOORD :

Het krediet van 1.000.000 frank dat op artikel 30-6 der gewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken uitgetrokken werd voor het treffen van maatregelen ter onderrichting van de weggebruikers, is aangewend geworden voor het uitgeven van affiches en allerhande drukwerk en voor het opnemen van twee filmen.

De affiches en het drukwerk zijn in grote hoeveelheden gebruikt geworden bij gelegenheid van twee weken van het verkeer die in 1950 respectievelijk in de Luikse en in de Antwerpse agglomeraties werden ingericht.

Eerlang zal een nieuwe affiche uitgegeven worden, terwijl de contracten in verband met de twee filmen onlangs werden goedgekeurd.

VRAAG n° 14.

Onder artikel 28-6 der begroting van 1951 is een krediet voorzien van 675.000 frank voor maatregelen ter onderrichting der weggebruikers, met het oog op het wegverkeer. Hoe zal dit krediet aangewend worden ?

B. — Signalisation.

QUESTION n° 12.

La signalisation des routes de l'Etat s'est considérablement améliorée. De ce fait la sécurité a augmenté.

Les gendarmes ne font usage, pour arrêter les véhicules automobiles sur les routes où la circulation est intense, que d'un feu rouge qu'il se contentent, parfois, de tenir immobile. Ce signal est naturellement insuffisant. Il conviendrait de rappeler les instructions disant notamment que le gendarme qui, à l'aide d'un feu rouge, fait signe d'arrêter, doit être éclairé convenablement au moyen d'un feu blanc.

RÉPONSE :

Le règlement général sur la police du roulage et de la circulation ne comporte aucune disposition prévoyant que la police doit faire usage d'un feu rouge pour arrêter, la nuit, les véhicules automobiles en circulation. Normalement, la police doit, en tout temps, faire les signes réglementaires, quitte à ce que l'agent qui les accomplit soit éclairé au moyen d'un feu blanc de telle façon que les insignes de sa fonction puissent être visibles.

Cette question a d'ailleurs retenu l'attention des autorités intéressées ainsi que celle de la Commission chargée d'étudier la revision du règlement général susdit et une solution appropriée sera prévue dans le nouveau code de la route.

Entretiens, mon Département invitera à nouveau le Corps de Gendarmerie à donner, à ses services, les instructions nécessaires pour qu'ils ne se bornent plus à employer simplement le feu rouge en vue de faire arrêter les véhicules, pendant la nuit, en des endroits non éclairés.

QUESTION n° 13.

Il est prévu, à l'article 30-6, un crédit de 1.000.000 de francs destiné à des mesures tendant à l'éducation des usagers en matière de circulation routière. Comment ce crédit a-t-il été utilisé ?

RÉPONSE :

Le crédit de 1.000.000 de francs, prévu sous l'article 30-6 du budget ordinaire du Ministère des Travaux publics de l'exercice 1950 pour permettre de prendre des mesures éducatives à l'égard des usagers de la route, a été affecté à l'édition d'affiches et d'imprimés divers et à la réalisation de deux films cinématographiques.

Les affiches et imprimés ont été utilisés en grandes quantités à l'occasion de deux semaines de la circulation organisées en 1950, respectivement dans les agglomérations liégeoise et anversoise.

Une nouvelle affiche sera prochainement éditée, tandis que les contrats relatifs aux deux films ont été approuvés récemment.

QUESTION n° 14.

Il est prévu, à l'article 28-6 du budget de 1951, un crédit de 675.000 francs destiné à des mesures tendant à l'éducation des usagers en matière de circulation routière. Comment ce crédit sera-t-il utilisé ?

ANTWOORD :

RÉPONSE :

Het Departement van Openbare Werken is voornemens tijdens de komende jaren de begonnen actie tot opleiding van de weggebruikers voort te zetten. Deze actie wordt meer en meer gerechtvaardigd door de aanzienlijke ontwikkeling van het snelverkeer en de verhoging van het aantal verkeersongevallen.

Luidens de verslagen van de politiediensten en volgens de mening van de toeristische organismen en de pers. vonden de drukwerken die reeds uitgedeeld werden tijdens de door mijn Departement in verschillende belangrijke agglomeraties ingerichte weken van het verkeer, een goed onthaal.

Nieuwe affiches en drukwerken zullen worden uitgegeven; filmen zullen worden opgenomen.

Ter inlichting kan ik aan het achtbaar Lid mededelen dat eerlang een nieuwe wegcode zal goedgekeurd en van kracht worden. Ten einde de op de openbare weg na te leven regelen te vulgariseren, beoogt mijn Departement de publicatie van uittreksels voor iedere categorie weggebruikers.

Het krediet van 675.000 frank dat op artikel 28-6 van het ontwerp van gewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken werd uitgetrokken, is bestemd voor het dekken der kosten van de voornoemde maatregelen voor de veiligheid van het verkeer en voor de opleiding der weggebruikers.

C. — Subsidiëring.

VRAAG n° 15.

In de gewone begroting 1950 was op artikel 25 voor toelagen 30 %, voor onderhoud van provinciebanen en gemeentewegen van groot verkeer een som van 60 miljoen voorzien; op de begroting van 1951 is er maar 50 miljoen voorzien. Welk is de reden dezer vermindering? Hoe is over 1950 deze voorziene som verdeeld of niet, per provincie?

ANTWOORD :

De vermindering van dit krediet van 60 tot 50 miljoen is gebeurd om louter budgetaire redenen (beperking van de buitengewone begroting 1951).

Voor 1950 zijn op dit ogenblik slechts 3.367.000 frank vastgelegd. De rest van het krediet zal in de loop van de maand December worden vastgelegd.

VRAAG n° 16.

Welke is de bestuurlijke procedure die de gemeentebesturen moeten volgen om het voordeel van de toelagen van 30 % te genieten?

1. — voor het onderhoud van de wegen van groot verkeer;
2. — voor het onderhoud en de verbetering van de gemeentewegen.

Welke zijn de voorwaarden die moeten vervuld worden opdat voor die wegen toelagen zouden verleend worden bij de onderhouds- of verbeteringswerken?

ANTWOORD :

A. — 1. — Onderhoud van de gemeentewegen van groot verkeer.

Le Département des Travaux publics se propose de continuer, au cours des années à venir, l'action éducative qu'il a commencée à l'égard des usagers de la route. Cette action se justifie de plus en plus, étant donné le développement considérable de la circulation rapide et l'augmentation du nombre des accidents de roulage.

Suivant les rapports des services de police et les opinions exprimées par les organismes touristiques et par la presse, les imprimés déjà distribués au cours des semaines de la circulation organisées par mon Département dans diverses agglomérations importantes ont été favorablement accueillis.

De nouvelles affiches et brochures seront éditées; des films cinématographiques seront réalisés.

A titre indicatif, je puis signaler à l'honorable membre que, prochainement, un nouveau Code de la Route sera approuvé et mis en vigueur. En vue de vulgariser les règles à observer sur la voie publique, mon Département projette d'en publier des extraits pour chaque catégorie d'usagers de la route.

Le crédit de 675.000 francs, porté à l'article 28-6 du projet de budget ordinaire du Ministère des Travaux publics, est destiné à couvrir les dépenses des mesures précitées en faveur de la sécurité de la circulation et de l'éducation des usagers.

C. — Subsidies.

QUESTION n° 15.

Le budget ordinaire 1950 prévoyait à l'article 25 une somme de 60 millions en tant que subside de 30 % pour l'entretien des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communication; le budget de 1951 ne prévoit que 50 millions. Quelle est la raison de cette diminution? Comment la somme prévue en 1950 a-t-elle été répartie ou non, par province?

RÉPONSE :

La réduction de ce crédit de 60 à 50 millions a été effectuée uniquement en raison de considérations budgétaires (limitation du budget extraordinaire 1951).

En ce moment 3.367.000 francs seulement ont été prévus pour 1950. Le reste du crédit sera engagé au cours du mois de décembre.

QUESTION n° 16.

Quelle est la procédure administrative que les administrations communales doivent suivre pour bénéficier des subsides de 30 %?

1. — pour l'entretien des chemins de grande communication.
2. — pour l'entretien ou l'amélioration des chemins vicinaux.

Quelles sont les conditions à remplir pour que ces chemins soient subsidiés pour leurs travaux d'entretien ou d'amélioration?

RÉPONSE :

A. — 1. — Entretien des chemins vicinaux de grande communication :

a) De gemeenten dienen jaarlijks, door tussenkomst van de provincie-gouverneur, voorlopige ramingen in van de onderhoudswerken die in de loop van het dienstjaar moeten uitgevoerd worden. Die ramingen zijn gesteund op de opmetingen van de werken.

b) Na ontvangst van het principieel akkoord van het departement, wordt overgegaan tot de aanbesteding van de werken.

Het dossier van de aanbesteding moet slechts aan het departement worden voorgelegd wanneer het bedrag van de laagste aanbesteding dat van het goedgekeurde bestek met meer dan 15 % overschrijdt of wanneer wordt voorgesteld de uitvoering van de werken toe te vertrouwen aan een andere inschrijver dan diegene die de laagste inschrijving heeft ingediend.

c) Na voltooiing van de werken wordt de afrekening, samen met de nodige bewijsstukken, aan het departement voorgelegd door bemiddeling van de provinciegouverneur, met het oog op de vereffening van de toelage.

2. — Het onderhoud van de gewone gemeentewegen is slechts vatbaar voor een toelage van de Staat voor zover het gaat om wegen die belang opleveren voor de landbouw en die vroeger met financiële tussenkomst van de Staat werden verbeterd.

De administratieve procedure die moet worden gevolgd om toelagen te genieten voor het onderhoud van de wegen die belang opleveren voor de landbouw, en voor de verbetering van de gemeentewegen is als volgt :

a) Het ontwerp van de werken wordt aan het departement voorgelegd door tussenkomst van de provinciegouverneur, ten einde een principiële belofte van toelage te bekomen.

b) Na ontvangst van die principiële belofte, wordt door het gemeentebestuur overgegaan tot de aanbesteding van de werken.

c) Het aanbestedingsdossier wordt aan het departement overgemaakt door bemiddeling van de provinciegouverneur met het oog op de definitieve toekenning van de toelage.

B. — Voor het onderhoud van de gemeentewegen van groot verkeer kunnen door de Staat toelagen worden verleend voor zover die wegen voorkomen op een door het departement goedgekeurde lijst. De inschrijving op die lijst is onderworpen aan voorwaarden betreffende de aardrijkskundige ligging van de weg, de profielen in de lengte en in de breedte, de breedte en de aard van de bestrating.

Betreffende de verbetering van de gemeentewegen, worden de voorwaarden die moeten vervuld worden om een toelage van de Staat te genieten vastgesteld bij het onderzoek van het ontwerp of van het vóór-ontwerp. Zij kunnen betrekking hebben zowel op het bestek als op de plannen.

VRAAG n° 17.

Ten bate van de gemeenten welke de ontwerpen van werken voor de herstelling van de bestrating neerleggen wordt bij de wet een toelage van 30 % voorzien terwijl voor de rioleringswerken en het aanleggen van nieuwe bestratingen 60 % uitgetrokken werden.

Is U niet de mening toegedaan, Mijnheer de Minister, dat een toelage van 45 % dient verleend wat de herstelling der wegen van groot verkeer betreft die twee grote verkeerswegen verbinden ?

a) Les communes introduisent annuellement, à l'intervention du Gouverneur de la province, des estimations provisoires des travaux d'entretien à exécuter dans le courant de l'exercice. Ces estimations sont basées sur les métrés des travaux.

b) Après réception de l'accord de principe du département, il est procédé à l'adjudication des travaux.

Le dossier de l'adjudication ne doit être soumis au département que lorsque le montant de la plus basse soumission dépasse de plus de 15 % celui du devis approuvé ou lorsqu'il est proposé de confier l'exécution des travaux à un autre soumissionnaire que celui qui a déposé la plus basse soumission.

c) Après achèvement des travaux, le décompte, accompagné des pièces justificatives nécessaires, est soumis au département à l'intervention du Gouverneur de la province, en vue de la liquidation du subsidé.

2. — L'entretien des chemins vicinaux ordinaires n'est susceptible de bénéficier d'un subsidé de l'Etat que pour autant qu'il s'agisse de chemins d'intérêt agricole améliorés précédemment avec l'intervention financière de l'Etat.

La procédure administrative à suivre pour bénéficier des subsides pour l'entretien des chemins d'intérêt agricole et pour l'amélioration des chemins vicinaux est la suivante :

a) Le projet des travaux est soumis au département à l'intervention du Gouverneur de la province, en vue de l'obtention d'une promesse de principe de subsidé.

b) Après réception de cette promesse de principe, il est procédé par l'administration communale à l'adjudication des travaux.

c) Le dossier d'adjudication est transmis au département à l'intervention du Gouverneur de la province, en vue de l'allocation définitive du subsidé.

B. — L'entretien des chemins vicinaux de grande communication peut être subventionné par l'Etat pour autant que ces chemins figurent sur une liste approuvée par le département. L'inscription sur cette liste est subordonnée à des conditions relatives à la situation géographique du chemin, aux profils en long et en travers, à la largeur et la nature de la chaussée.

Pour l'amélioration des chemins vicinaux, les considérations à remplir pour pouvoir bénéficier d'un subsidé de l'Etat sont fixées lors de l'examen du projet ou de l'avant-projet. Elles peuvent concerner aussi bien le cahier des charges que les plans.

QUESTION n° 17.

Aux communes qui ont déposé des projets de travaux, pour des réfections de voirie, la loi prévoit 30 % de subsides, et 60% pour la construction d'égouts et de nouvelles voiries.

En ce qui concerne les réfections de routes à trafic important, qui relient deux grandes artères, ne pensez-vous pas, M. le Ministre, qu'il y aurait lieu d'allouer 45 % de subsides ?

ANTWOORD :

De toelage van 30 % mag worden verhoogd « wanneer de geldelijke middelen der betrokken besturen ontoereikend zijn, en ingeval het werk waarvoor de staatstussenkomenst gevraagd wordt, een genoegzaam karakter van algemeen belang vertoont. » (Art. 11 van het Besluit van de Regent van 2 Juli 1949.)

De Minister verleent deze verhoging na advies van een commissie.

VRAAG n° 18.

De gemeentebesturen die werklozen tewerkstellen aan werken van gemeentelijk algemeen nut, krijgen hiervoor een toelage van het Steunfonds voor Werklozen. Nogtans voor de aankoop van de nodige materialen, bv. zand, steen, enz., in regie door die werklozen te gebruiken, wordt geen de minste toelage gegeven. Dit voorzien en toepassen is niet gemakkelijk, doch zou het niet mogelijk zijn deze vraag te onderzoeken?

ANTWOORD :

Van verscheidene zijden is reeds gevraagd geworden toelagen te verlenen voor de materialen gebruikt in werken waarvoor werklozen worden aangesteld.

Het principe van de rijkscomptabiliteit dat een beroep moet worden gedaan op de concurrentie, moet ook geëerbiedigd worden voor de kwestieuze werken. Derhalve kan het Departement alleen toelagen verlenen voor materialen die aangekocht worden bij het Beheer der Domeinen.

VRAAG n° 19.

De Minister van Openbare Werken is bekend met de opsomming der werken die door de ondergeschikte besturen mogen worden uitgevoerd met behulp van werklozen, te hunner beschikking gesteld door het steunfonds voor onvrijwillige werklozen.

Oordeelt hij niet wenselijk deze opsomming uit te breiden om toe te laten dat ook kleinere gesubsidieerde gemeentewerken en herstel van kleine oorlogsschade er mede zou kunnen worden uitgevoerd, dit eventueel mits naleving van richtlijnen door het departement van Openbare Werken te verstrekken?

ANTWOORD :

Door lid 2 van artikel 1 van het Ministerieel besluit van 6 Mei 1949, werd de door het Lid gewenste uitbreiding van de in artikel 155 van het Regentsbesluit van 26 Mei 1945 bedoelde werken van openbaar nut, tot stand gebracht.

VRAAG n° 20.

Is het de Minister niet mogelijk het toekennen van subsidies aan de ondergeschikte besturen voor verbeteringswerken aan de wegen uit te breiden, tot deze werken die er in bestaan de bestaande bestratingen te beleggen met een tapijt genre tarmac of tapijt van een andere samenstelling waarvan de degelijkheid door het departement zou zijn bevonden?

ANTWOORD :

Het aanleggen van zogenaamde « tapijten » werd in de laatste tijd door het Bestuur van Bruggen en Wegen op verschillende rijkswegen verwezenlijkt.

RÉPONSE :

Le subside de 30 % pour la voirie urbaine peut être augmenté « lorsque les possibilités financières des administrations intéressées sont insuffisantes et que le travail en faveur duquel l'intervention de l'Etat est sollicitée, présente un caractère suffisant d'intérêt général ». (Art. 11 de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949.)

Cette majoration est octroyée par le Ministre après avis d'une commission.

QUESTION n° 18.

Les administrations communales qui occupent des chômeurs à des travaux d'utilité publique reçoivent à cet effet un subside du Fonds de Soutien des Chômeurs. Toutefois, il n'est pas accordé le moindre subside pour les matériaux nécessaires, par exemple : sable, pierre, etc., que ces chômeurs utiliseront en régie. Il n'est pas facile de le prévoir et de l'appliquer, mais n'est-il pas possible d'examiner la question?

RÉPONSE :

Il a déjà été demandé de divers côtés que soient accordés des subsides pour les matériaux utilisés dans des travaux occupant des chômeurs.

Le principe de la comptabilité de l'Etat, selon lequel il faut faire appel à la concurrence, doit aussi être respecté pour les travaux en question. C'est pourquoi le Département ne peut accorder de subsides que pour les matériaux achetés à l'Administration des Domaines.

QUESTION n° 19.

Le Ministre des Travaux publics connaît la liste des travaux qui peuvent être exécutés par les administrations subordonnées à l'aide des chômeurs mis à leur disposition par le Fonds de Soutien des Chômeurs involontaires.

N'estime-t-il pas opportun d'étendre cette liste en vue de permettre aussi que soient exécutés par ce moyen de plus petits travaux communaux subsidiés et la restauration des dommages de guerre de moindre importance, les subsides éventuels étant accordés conformément aux directives à établir par le Département.

RÉPONSE :

L'alinéa 2 de l'article premier de l'arrêté ministériel du 6 mai 1949 a réalisé l'extension, que souhaite l'honorable membre, des travaux d'utilité publique visés à l'article 155 de l'arrêté du Régent du 26 mai 1945.

QUESTION n° 20.

M. le Ministre ne pourrait-il étendre l'attribution de subsides pour travaux d'amélioration des routes à effectuer par les administrations subordonnées, aux travaux consistant à recouvrir les pavages existants d'un tapis genre tarmac ou d'un tapis d'autre composition dont la qualité serait éprouvée par le Département?

RÉPONSE :

Le placement de ces « tapis » a été opéré récemment sur diverses routes nationales par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Nopens de duur en de degelijkheid dezer tapijten werd evenwel nog geen voldoende ondervinding opgedaan opdat mijn Departement nu reeds dergelijke werken die door gemeentebesturen in buurt- of stadswegen zouden uitgevoerd worden, als verbeteringswerken zou in aanmerking nemen en het subsidiëren er van als dusdanig in overweging zou nemen.

Het aanleggen van dergelijke tapijten blijkt trouwens als buitengewone herstelling te moeten beschouwd worden.

VRAAG n° 21.

Om te kunnen begunstigd worden met de toelagen voor de verbetering van zijn landbouwwegen, dient het Gemeentebestuur het bewijs te leveren dat voormelde wegen reeds in het verleden de financiële tussenkomst van het Departement genoten hebben.

Dit onderscheid is verouderd op het ogenblik dat de auto zowel de buiten als de stad verovert en waarop het bestratingssysteem der veldwegen nog slechts een nutteloze uitgave en een niet-efficiënt werk is.

ANTWOORD :

Het bewijs dat de buurtwerken, welke voor de landbouw van belang zijn, vroeger verbeterd werden door tussenkomst van de Staat moet slechts geleverd worden wanneer de gemeente aan het Departement een krediet voor de vernieuwing van de bestaande bestrating aanvraagt.

Deze voorgeschreven vorm vloeit voort uit de tekst van artikel 2, 1^{er} lid, 2°, c) van het Besluit van de Regent van 2 Juli 1949 krachtens hetwelk alleen de gewone buurtwegen waarvan het onderhoud door de Staat mag gesubsidieerd worden, wegen zijn welke als landbouwwegen verbeterd werden met financiële Staatstussenkomst.

Het toekennen van een toelage ter gelegenheid van de verbetering van buurtwegen die van belang zijn voor de landbouw, wordt niet aan een dergelijk bewijs ondergeschikt gemaakt. Aan de gemeenten die nog steeds gewone, met water uitgevoerde bestratingen voorstellen, raadt het Departement overigens aan liever een meer duurzame moderne wegbedekking uit te voeren. Deze raad wordt over het algemeen door de ondergeschikte besturen in aanmerking genomen.

VRAAG n° 22.

Daar de aanbesteding der werken vanzelf volgt op de toekenning van principiële beloften aan de plaatselijke overheden terwijl deze laatste leningen-toelagen aangaan, zou het normaal schijnen dat de aanbestedingsbundels binnen de bepaalde termijnen met een gunstig advies zouden teruggestuurd worden en dat nadat de vaste belofte aldus verkregen is, het bevel de werken te beginnen binnen drie maanden na de aanwijzing van de aannemer zou kunnen gegeven worden.

Verschillende gemeenten worden echter integendeel vastgezet.

Benevens de herhaling van de kostelijke formaliteiten die zij veroorzaakt, brengt deze toestand verwarring, storting en wantrouwen in de geest der gemeentebesturen.

Kan deze ernstige hinder niet worden verholpen ?

Néanmoins, la durée et la qualité de ces tapis n'a pas encore été suffisamment expérimentée pour permettre à mon Département de considérer dès à présent comme travaux d'amélioration et de prendre en considération leur subside comme tels, ces travaux que des administrations communales pourraient faire effectuer à des chemins vicinaux ou urbains.

D'ailleurs, le placement de ces tapis semble devoir être considéré comme une réfection extraordinaire.

QUESTION n° 21.

Pour pouvoir bénéficier de subsides en vue de l'amélioration de ses chemins agricoles, l'Administration communale doit faire la preuve que lesdits chemins ont déjà dans le passé, bénéficié d'une intervention financière du Département.

Cette discrimination est surannée à l'époque où l'automobile envahit les campagnes comme les villes et où le système d'empierrement des chemins de campagne ne constitue plus qu'une dépense inutile et un travail sans efficacité.

RÉPONSE :

La preuve que les chemins vicinaux d'intérêt agricole ont été précédemment améliorés avec l'intervention financière de l'Etat ne doit être fournie que lorsque la commune demande au département un subside pour l'entretien ordinaire de tels chemins, c'est-à-dire le rechargement de l'empierrement existant.

Cette formalité résulte du texte même de l'article 2, par. 1^{er}, 2°, c) de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 en vertu duquel les seuls chemins vicinaux ordinaires dont l'entretien peut être subventionné par l'Etat sont les chemins d'intérêt agricole qui ont été améliorés comme tels avec l'intervention financière de l'Etat.

L'allocation d'un subside, à l'occasion de l'amélioration de chemins vicinaux d'intérêt agricole, n'est pas subordonnée à la production de cette preuve. Le Département suggère d'ailleurs aux communes, qui proposent encore la construction de simples empierrements à l'eau, de réaliser plutôt un revêtement moderne plus durable. Cette suggestion est généralement prise en considération par les pouvoirs subordonnés.

QUESTION n° 22.

La mise en adjudication des travaux suivant automatiquement l'octroi des promesses de principe aux pouvoirs locaux, ceux-ci contractant par ailleurs des emprunts-subsides, il semblerait normal que les dossiers d'adjudication soient renvoyés avec avis favorable dans les délais prévus et que la promesse ferme ainsi obtenue, l'ordre de commencer les travaux puisse être donné dans les trois mois de la désignation de l'adjudicataire.

Or, au contraire, de nombreuses communes sont bloquées.

Cette situation, outre qu'elle provoque le recommencement de formalités coûteuses, jette la confusion, le trouble et la méfiance dans l'esprit des administrateurs communaux.

Ne peut-on obvier à ces graves inconvénients ?

ANTWOORD :

Het geven van vaste beloften van toelagen wordt beperkt door het krediet dat voor deze uitgaven bestemd is. Sedert de bevrijding overtreft de omvang van de door de gemeenten ontworpen werken verre de op de buitengewone begroting ingeschreven bedragen.

Daar, zoals het zegt, de aanbesteding der werken onmiddellijk en vanzelf volgt op het geven der principiële beloften, past het deze beloften te beperken tot de op de begroting vermelde toepassingskredieten.

VRAAG n° 23.

Wanneer een gemeente van uw departement de toelating krijgt om zekere werken aan te besteden, zou het dan uws inziens niet belangwekkend zijn, indien zij binnen 80 of 90 dagen geen uitdrukkelijke belofte van toelage ontvangt, dat zij zou gemachtigd worden de werken te laten aanvatten?

ANTWOORD :

Het is onmogelijk die weg op te gaan, daar de gemeente in onzekerheid blijft verkeren nopens de toekenning van een toelage en daar zij zich in de onmogelijkheid zou kunnen bevinden om de aannemer te betalen.

VRAAG n° 24.

Verlang de huidige stand van zaken te kennen wat betreft de dossiers die berusten op het Departement, met het oog op principiëlsbelofte, of vaste belofte. Dit onderverdeeld per verschillende gemeentewerken, alsook voor oorlogsschade, Marshallplan, totalen per provincie? Worden thans ook de gemeentelijke dossiers geblokkeerd? In welke zin en voor hoelang?

ANTWOORD :

Hierbij de stand per artikel van de Begroting van de bundels betreffende nieuwe werken of werken tot herstel van oorlogsschade, die op het Hoofdbestuur van de Stedebouw berusten:

De toekenning der aangevraagde toelagen is afhankelijk van de beschikbare kredieten.

Het ministerieel rondschriften dd. 15 April 1948 en 31 December 1948, waarbij de gemeentebesturen o. m. verzocht werden om, tot nader bericht, geen ontwerpen van nieuwe werken, welke van het Departement van Openbare Werken ressorteren en waarvoor Staatstoelagen worden aangevraagd, aan het Hoofdbestuur over te maken, zijn nog steeds van toepassing.

Nochtans worden in bepaalde dringende gevallen afwijkingen aan deze onderrichtingen toegestaan.

Er zal een einde komen aan het blokkeren wanneer voor de nu hangende zaken een toelage zal verleend zijn. Dit tijdstip is in functie van het bedrag van de door de begroting toegekende kredieten.

RÉPONSE :

L'octroi des promesses fermes de subsides est limité par le crédit affecté à ces dépenses. Depuis la libération, le volume des travaux projetés par les communes dépasse de loin les sommes inscrites dans le budget extraordinaire.

La mise en adjudication des travaux suivant automatiquement l'octroi des promesses de principes, comme le dit l'honorable membre, il s'indique de limiter l'octroi de ces promesses aux crédits d'engagement inscrits au budget.

QUESTION n° 23.

Quand une commune reçoit, de votre département, l'autorisation de mettre en adjudication certains travaux, ne croyez-vous pas qu'il serait intéressant, quand celle-ci ne reçoit pas la promesse formelle de subsides, entre les 80 et 90 jours, de lui donner l'autorisation de faire commencer les travaux?

RÉPONSE :

Il n'est pas possible d'entrer dans cette voie, la commune restant dans l'incertitude au sujet de l'octroi d'un subside et pouvant se trouver devant l'impossibilité de payer l'entrepreneur.

QUESTION n° 24.

Où en sont les dossiers déposés au Département en vue d'une promesse de principe ou en vue d'une promesse ferme? Prière de subdiviser suivant les divers travaux communaux, ainsi que pour les dommages de guerre, plan Marshall, totaux par province. Les dossiers communaux sont-ils aussi bloqués à l'heure actuelle? Dans quel sens et pour combien de temps?

RÉPONSE :

On trouvera ci-après, distribué par article du budget, l'état des dossiers relatifs à des travaux nouveaux ou à des travaux de réparation de dommages de guerre, et se trouvant à l'Administration centrale de l'Urbanisme.

L'octroi des subsides sollicités est subordonné aux crédits disponibles.

La circulaire ministérielle du 15 avril 1948 et celle du 31 décembre 1948, priant notamment les administrations communales de ne plus transmettre à l'Administration centrale, jusqu'à nouvel ordre, des projets de travaux nouveaux relevant du Département des Travaux publics et pour lesquels des subsides de l'Etat étaient sollicités, sont toujours applicables.

Toutefois, des dérogations à ces instructions sont accordées en certains cas urgents.

Il sera mis fin au blocage quand le subside aura été accordé pour les cas actuellement en suspens. Cette période est en fonction du montant des crédits prévus au budget.

HOOFDBESTUUR
VOOR DE STEDEBOUW

ADMINISTRATION CENTRALE
DE L'URBANISME

Aanbestedingsbundels.

Dossiers d'adjudication.

Begroting 1950 — Provincie	Art. 533 (oorlogsschade)		Art. 493/1 (toelagen)		Art. 493/2 (toelagen)		Art. 493/4 (toelagen)		Budget 1950 — Province
	Art. 533 (dommages de guerre)		Art. 493/1 (subsides)		Art. 493/2 (subsides)		Art. 493/4 (subsides)		
	Aantal bundels	Bedrag der aangevraagde toelagen	Aantal bundels	Bedrag der aangevraagde toelagen	Aantal bundels	Bedrag der aangevraagde toelagen	Aantal bundels	Bedrag der aangevraagde toelagen	
	Nombre de doss.	Montant des subsides sollicités	Nombre de doss.	Montant des subsides sollicités	Nombre de doss.	Montant des subsides sollicités	Nombre de doss.	Montant des subsides sollicités	
Antwerpen	205	45.058.032	24	12.913.191	5	8.270.370	7	1.372.791	Anvers.
Brabant	105	26.802.682	26	50.436.642	15	13.323.401	7	861.096	Brabant.
West-Vlaanderen	122	41.199.334	34	59.522.476	6	118.959	8	826.744	Flandre occidentale.
Oost-Vlaanderen	23	3.368.410	14	14.385.721	—	—	7	232.173	Flandre orientale.
Limburg	16	3.280.021	6	4.122.376	2	64.746	1	41.080	Limbourg.
Henegouwen	112	24.203.983	48	92.282.515	7	3.789.037	8	1.146.217	Hainaut.
Luxemburg	75	34.759.760	17	6.806.667	8	3.572.585	8	139.220	Luxembourg.
Luik	166	27.286.876	43	49.789.956	6	1.043.090	12	538.670	Liège.
Namen	41	5.454.585	15	2.687.470	1	40.620	—	—	Namur.
	865	212.613.683	227	292.947.014	50	30.222.808	58	5.157.991	

HOOFDBESTUUR
VOOR DE STEDEBOUW

ADMINISTRATION CENTRALE
DE L'URBANISME

Ontwerpen.

Projets.

Begroting 1950 — Provincie	Art. 533 (oorlogsschade)		Art. 493/1 (toelagen)		Art. 493/2 (toelagen)		Art. 493/4 (toelagen)		Budget 1950. — Province
	Art. 533 (dommages de guerre)		Art. 493/1 (subsides)		Art. 493/2 (subsides)		Art. 493/4 (subsides)		
	Aantal bundels	Bedrag der aangevraagde toelagen	Aantal bundels	Bedrag der aangevraagde toelagen	Aantal bundels	Bedrag der aangevraagde toelagen	Aantal bundels	Bedrag der aangevraagde toelagen	
	Nombre de doss.	Montant des subsides sollicités	Nombre de doss.	Montant des subsides sollicités	Nombre de doss.	Montant des subsides sollicités	Nombre de doss.	Montant des subsides sollicités	
Antwerpen	81	51.629.542	77	76.736.283	65	50.882.307	12	873.147	Anvers.
Brabant	47	19.913.777	126	181.911.619	81	25.398.489	20	2.962.840	Brabant.
West-Vlaanderen	86	65.875.617	129	236.144.897	10	1.558.370	7	1.218.720	Flandre occidentale.
Oost-Vlaanderen	11	8.281.558	76	52.764.075	49	32.541.527	7	463.740	Flandre orientale.
Limburg	15	10.160.463	68	53.533.805	17	4.821.700	2	276.330	Limbourg.
Henegouwen	60	31.654.513	144	196.493.707	111	49.517.610	10	479.906	Hainaut.
Luxemburg	135	41.143.405	85	34.092.135	48	11.744.710	18	1.368.550	Luxembourg.
Luik	98	30.737.152	155	97.097.257	157	38.306.916	15	431.912	Liège.
Namen	23	5.538.233	62	40.910.770	57	8.948.600	17	703.900	Namur.
	556	264.934.260	922	969.684.548	595	223.720.229	108	8.779.045	

D. — Autosnelwegen.

VRAAG n° 25.

Autowegen. — Er werd ons reeds in 1949 een plan overhandigd, gaande over 1950 tot 1954. Een uiteenzetting werd op 7 Maart 1950 door de H. Hondermarcq gegeven voor de Commissie. Naar ik meen werd er een zekere prioriteit gegeven aan de autoweg Oostende-Brussel. Wanneer worden de andere autowegen voorzien? Wanneer men het plan S.G.R. 32 bekijkt, plan dat gevoegd is bij het Senaatsverslag der Gew. Begroting 1950, dan is het klaar dat er een grote leemte bestaat aan grote verkeersweg, tussen de weg Luik-Leuven-Mechelen-Antwerpen en een groot deel van Limburg, de Zuider en Midden Antwerpse Kempen. Welnu aan deze leemte ware verholpen, door de spoedige aanleg der steeds voorziene autobaan, bij het Departement bekend van Antwerpen tot Eyndhout onder n° E. 3; van Eyndhout tot Bilzen, onder n° E. 39, en van Bilzen tot Luik staat op het plan geen nummer aangeduid. Moest deze aanleg spoedig gebeuren, dan waren twee grote industriële centra's met mekaar degelijk verbonden, tot welzijn van het land en tot algemeen goed der streek waardoor deze baan zou lopen, streek die bijzonder zwaar door chronische werkloosheid getroffen is.

Daarom wenste ik te vernemen wanneer nu eens vast deze baanaanleg voorzien wordt. Dit vast te weten zou ons besparen, bij elke verwisseling van titularis van dit Ministerie, een verandering van programma dienaangaande te moeten vaststellen.

ANTWOORD :

Het aanleggen van het autosnelwegennet van 1.000 km. voor het land, vereist zeer uitgebreide studies die onvermijdelijk veel tijd vergen.

Een zekere voorrang dient dus in deze studies vastgesteld, en men houdt rekening te dien einde met de meest noodwendige noden van het automobileverkeer zoals zij zich voordoen volgens de verkeersstelling van 1949. Het is om deze reden dat voorrang werd verleend aan het voltooiën van de autosnelweg Brussel-Oostende, aan de verbouwing in autosnelweg van de weg Brussel-Boom-Antwerpen, de omleiding van Luik, aan de autosnelwegen uitgaande van de hoofdstad en aan de omleidingen van Brussel en Antwerpen, alvorens te kunnen overgaan tot de bouw van de autosnelweg Antwerpen-Luik, dit niettegenstaande het ontegensprekelijk belang van deze verkeersader voor de economie van het land.

Rekening houdend met het bestaand personeel van de Dienst der Autosnelwegen, alsook met de financiële mogelijkheden van de Regering, is het niet mogelijk de aanvang van de werken van de autosnelweg Antwerpen-Luik te voorzien voor 1960. De gebruikers van het tracé Luik-Antwerpen zullen evenwel voor deze datum beschikken, indien de financiële mogelijkheden het toelaten, over een ordentelijke onrechtstreekse verbinding via de Ring van Brussel langs de autosnelwegen Brussel-Antwerpen en Brussel-Luik.

E. — Herklassering.

VRAAG n° 26.

Het vraagstuk van de overname van de wegen van groot verkeer door de Staat bestaat sedert lang.

Hun bestaan stemt niet meer overeen met de huidige vereisten en hun toestand maakt meestal een openbaar gevaar uit.

D. — Autoroutes.

QUESTION n° 25.

En 1949 déjà, il nous fut remis un plan s'étendant de 1950 à 1954. Un exposé fut fait à la Commission le 7 mars 1950 par M. Hondermarcq. Je crois qu'une certaine priorité a été donnée à l'autoroute Ostende-Bruxelles. Pour quand les autres autoroutes sont-elles prévues? Si l'on regarde le plan S. G. R. 32 annexé au rapport de la Commission sénatoriale sur le budget ordinaire pour 1950, il est clair que le réseau de grande communication est fort déficient entre la route Liège-Louvain-Malines-Anvers et une grande partie du Limbourg, la Campine anversoise méridionale et centrale. Or, cette lacune serait comblée par l'aménagement rapide de l'autoroute déjà prévue et connue du Département sous le n° E. 3, d'Anvers à Eindhoven, sous le n° E. 39, d'Eindhoven à Bilzen, et sans indication de n° au plan, de Bilzen à Liège. Si cet aménagement pouvait être rapidement exécuté, deux grands centres industriels seraient reliés l'un à l'autre, pour le plus grand bien du pays et de la région que traverserait cette route, car cette région est durement atteinte par un chômage chronique.

C'est pourquoi je désirerais apprendre pour quand l'aménagement de cette route sera prévu d'une manière définitive. Une bonne certitude nous évitera la constatation d'un changement de programme à chaque remplacement du titulaire de ce Ministère.

RÉPONSE :

L'établissement d'un réseau de 1.000 km. d'autoroutes dans le pays nécessite des études fort étendues qui demandent forcément beaucoup de temps.

Un certain ordre de priorité doit être fixé dans ces études, et on tient compte, à cet effet, des besoins les plus pressants de la circulation automobile tels qu'ils ressortent du recensement de 1949. C'est la raison pour laquelle la priorité doit être accordée à l'achèvement de l'autoroute Bruxelles-Ostende, à la transformation en autoroute de la route Bruxelles-Boom-Anvers; au contournement de Liège, aux autoroutes de dégagement de la capitale et aux contournements de Bruxelles et d'Anvers avant de passer à la construction d'Anvers-Liège, malgré l'intérêt indéniable de cette artère pour l'économie du pays.

Compte tenu du personnel existant du Service des Autoroutes ainsi que des possibilités financières du Gouvernement, il n'est pas possible de prévoir le commencement des travaux de l'autoroute Anvers-Liège avant 1960. Les usagers de Liège-Anvers disposeront toutefois avant cette date, si les moyens financiers le permettent, d'une liaison indirecte convenable via le Ring de Bruxelles par les autoroutes Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Liège.

E. — Reclassement.

QUESTION n° 26.

Le problème de la reprise des chemins de grande communication par l'Etat est posé depuis longtemps.

Leur existence ne correspond plus aux nécessités actuelles et leur état constitue, la plupart du temps, un danger public.

Hoever staat het in die aangelegenheid? Welke maatregelen zullen worden getroffen, o. m. in de provincie Luik?

VRAAG n° 27.

Krachtens de wet van Augustus 1948 heeft de Staat gemeentewegen van groot verkeer ten laste genomen.

Welke zijn, per provincie, de wegen die thans werden overgenomen?

Zijn op ieder van die wegen verbeterings- of herstelings-werken aan de gang?

Welk is het programma van de wegen die in de loop van 1951 zullen overgenomen worden?

VRAAG n° 28.

De overname van de B. S. G. V. en van de provinciebaan is dus door het Bestuur der Wegen ingestudeerd. Welk is het resultaat der studie. Kan een plan en cijfers verstrekt worden waar die 12.000 km. in te lijven wegenis bij het rijksnet zullen toegepast worden?

ANTWOORD:

Van 15 October 1949 tot 15 October 1950, werden volgende wegen overgenomen:

Provinciale weg Jambes-Dinant;
Verscheidene wegen te Doornik;
Verscheidene wegen te Gent;
Verscheidene wegen te Châtelet;
Gemeentewegen n° 3 en 99 te Denée;
Weg van Groot Verkeer n° 201, Jemelle-Ombly-Forrières.

Anderzijds heb ik mijn principieel akkoord verleend voor de overname van de volgende wegen:

Weg Malmédy-Robertville;
Weg Tohogne-Hamoir;
Toeristische weg te Ronse;
Toeristische weg Gent-Deinze;
Weg verbindend de reiswegen 5 en 36 te Jamiolle;
Weg Jemelle-Forrières;
Weg Couvin-Cul-des-Sarts;
Weg Harelbeke-Kuurne;
Weg van St-Symphorien te Spiennes;
Weg Couvin-Petit-Doisches;
Omloop van Chimay. Weg van Arbrisseau;
Toegangsweg waterval van Coö;
Provinciale weg Brugge-Torhout.

De nodige formaliteiten voor het verwezenlijken van deze overname met kleine strookjes vragen evenwel een lange termijn.

Ik heb eveneens besloten een wetsontwerp op te maken, hetwelk de overname *in het geheel* voorziet van de provinciale wegen en de meeste wegen van groot verkeer.

De verwezenlijking van het programma is ondergeschikt aan een uitbreiding van het kader van het Bestuur der Wegen. Een desbetreffend voorstel ligt heden ter studie.

VRAAG n° 29.

Meent U niet dat het nuttig zou zijn in het verslag over de begroting voor 1951 de telling van het verkeer bekend te maken die door het Departement van Openbare Werken werd verricht?

Où en sommes-nous en cette matière? Quelles dispositions seront prises, notamment, dans la province de Liège?

QUESTION n° 27.

En vertu de la loi d'août 1948, l'Etat a repris à sa charge des chemins de grande communication.

Quelles sont par province, les routes reprises actuellement?

Des travaux d'amélioration ou de réfection sont-ils en cours sur chacune d'elles?

Quel est le programme des routes qui seront reprises au cours de 1951?

QUESTION n° 28.

La reprise des chemins vicinaux de grande communication et des routes provinciales a donc été étudiée. Quel est le résultat de cette étude? Peut-on obtenir un plan et des chiffres concernant les 12.000 km de voirie à incorporer dans les routes nationales?

RÉPONSE:

Du 15 octobre 1949 au 15 décembre 1950, les voiries suivantes ont été reprises:

Route provinciale Jambes-Dinant;
Voiries diverses à Tournai;
Voiries diverses à Gand;
Voiries diverses à Châtelet;
Chemins communaux n° 3 et 99 à Denée;
Chemin de grande communication n° 201, Jemelle-Ombly-Forrières.

D'autre part, j'ai donné mon accord de principe pour la reprise des voiries suivantes:

Route Malmédy-Robertville;
Route Tohogne-Hamoir;
Route touristique à Renaix;
Route provinciale Gand-Deinze;
Route reliant les itinéraires 5 et 36 à Jamiolle;
Route Jemelle-Forrières;
Route Couvin-Cul-des-Sarts;
Route Harelbeke-Kuurne;
Route de St-Symphorien à Spiennes;
Route Couvin-Petit-Doisches;
Circuit de Chimay. Chemin de l'Arbrisseau;
Route d'accès Cascade de Coö;
Route provinciale Bruges-Torhout.

Les formalités nécessaires à la réalisation des reprises par petits tronçons demandent toutefois un long délai.

Aussi, j'ai décidé de présenter un projet de loi visant la reprise *en bloc* des voiries provinciales et de la plupart des chemins de grande communication.

La réalisation complète de ce programme est subordonnée à une extension des cadres de l'Administration des Routes. Une proposition dans ce sens est, actuellement, à l'examen.

QUESTION n° 29.

N'estimez-vous pas qu'il serait utile de publier, dans le rapport du budget de 1951, le recensement de la circulation qui a été effectué par le Département des Travaux Publics?

ANTWOORD :

De uitslagen van de door het Departement van Openbare Werken gedane verkeerstelling zullen verschijnen in het « Bulletin van het Nationaal Instituut voor de Statistiek » alsook in het « Tijdschrift van Openbare Werken ».

Dienvolgens schijnt het niet nodig te zijn ze in het verslag van de Begroting van 1951 op te nemen.

VRAAG n° 30.

Daar het vraagstuk van de wegen in 's lands economie een factor van overwegend belang uitmaakt, is de regering niet van zins een studieorganisme of een bijzondere commissie op te richten die er mede zou belast worden alle aspecten van dit vraagstuk te herzien (classificering van de wegen, voorwaarden vereist voor het verkrijgen van de Staatstoelagen, overname van sommige provinciale en gemeentewegen door het Departement, enz.) ?

ANTWOORD :

Het Bestuur der Wegen is in betrekking met de ondergeschikte besturen en de andere besturen die betrokken zijn bij het beheer van de Belgische Wegen.

Overigens bestaan er, benevens de Hoge Wegenraad, commissies van advies voor de studie inzonderheid van het Algemeen Reglement op de Verkeerspolitie, de publiciteit langs de wegen en de signalisatie.

Dienvolgens schijnt er dus geen belang bij te zijn, nieuwe organismen in te stellen die hetzelfde werk zouden verrichten als de reeds bestaande en het administratief kaderwerk onnodig zouden kunnen vertragen.

VRAAG n° 31.

De classificering van de gemeentewegen stemt thans niet meer overeen met de werkelijkheid.

Sommige landwegen of wegen van algemeen belang zijn wegen van groot verkeer geworden en verdienen de toelagen van de Staat. Meent de heer minister niet dat het ogenblik gekomen is om heel dat vraagstuk te herzien ?

ANTWOORD :

De indeling in de categorie van de wegen van groot verkeer is voorzien bij de wet van 10 April 1841, gewijzigd door deze van 9 Augustus 1948, o.m. voor de gemeentewegen die belang hebben voor verscheidene gemeenten.

Nochtans, daar het Bestuur der Wegen (Bruggen en Wegen) thans bezig is met een studie betreffende de herclassering van het gehele wegennet van het land, werd besloten de beslissingen betreffende de eventuele aanvragen tot rangschikking in de categorie van de wegen van groot verkeer te verdagen totdat die studie voltooid is.

III. — BEGROTINGSPOSTEN.

VRAAG n° 32.

Onder artikel 11-4 der begroting van 1951 wordt een krediet voorzien van 200.000 frank voor de inlassing van artikelen, door het Bestuur voor de Stedebouw in verschillende gespecialiseerde tijdschriften. Hoe komt het dat het departement moet betalen om bijdragen te kunnen doen opnemen ? Welke zijn de tijdschriften (zelfde vraag als n° 5) ?

RÉPONSE :

Les résultats du recensement de la circulation, effectué par le Département des Travaux Publics, paraîtront dans le « Bulletin de l'Institut National de Statistique » ainsi que dans les « Annales des Travaux Publics ».

Dans ces conditions, il ne semble pas utile de les insérer dans le rapport du Budget de 1951.

QUESTION n° 30.

L'ensemble du problème routier représentant, dans l'économie du pays, un facteur de première importance, le Gouvernement n'envisage-t-il pas la création d'un organisme d'études ou d'une commission spéciale chargée de revoir tous les aspects de ce problème (classification des routes, conditions requises pour l'obtention des subsides de l'Etat — reprise de certaines routes provinciales et communales, par le Département, etc...) ?

RÉPONSE :

L'Administration des Routes est en rapport avec les pouvoirs subordonnés et les autres administrations intéressées à la gestion des routes belges.

Pour le surplus il existe, en plus du Conseil Supérieur de la Route, des Commissions consultatives pour l'étude, notamment, du Règlement de la Police de Roulage, de la publicité le long des routes de l'Etat, et de la signalisation.

Il ne semble pas, dans ces conditions, qu'il y ait intérêt à créer de nouveaux organismes qui risqueraient de faire double emploi avec ceux déjà existants et d'alourdir inutilement la machine administrative.

QUESTION n° 31.

Le classement des routes communales ne correspond plus aux réalités du moment.

Tel chemin rural ou d'intérêt commun est devenu chemin de grande communication et mériterait les subsides de l'Etat. M. le Ministre n'estime-t-il pas que le moment est venu de revoir tout ce problème ?

RÉPONSE :

Le classement dans la catégorie des chemins de grande communication est prévu par la loi du 10 avril 1841, modifiée par celle du 9 août 1948, notamment pour les chemins vicinaux qui intéressent diverses communes.

Toutefois, comme l'Administration des Routes (Ponts et Chaussées) procède en ce moment à une étude comportant le reclassement de l'ensemble de la voirie du pays, il a été décidé de surseoir aux décisions à prendre concernant les demandes éventuelles de classement dans la catégorie des chemins de grande communication et ce, jusqu'au moment où cette étude sera terminée.

III. — INSCRIPTIONS BUDGETAIRES.

QUESTION n° 32.

A l'article 11-4 du budget pour 1951 figure un crédit de 200.000 francs pour insertions d'articles, par l'Administration de l'urbanisme, dans différentes revues spécialisées. Comment se fait-il que le Département doive payer la publication d'articles ? Quelles sont ces revues (même question que le n° 5) ?

ANTWOORD :

Het Bestuur voor de Stedebouw heeft overeenkomsten afgesloten met gespecialiseerde tijdschriften, luidens dewelke artikelen en illustraties (clichés) in deze worden ingelast, waarvoor in ruil aan het departement een bepaald aantal abonnementen wordt afgestaan.

Deze tijdschriften zijn de volgende :

- « La Maison » (20 exemplaren in ruil);
- « Le Mouvement communal » et « Urbs Nova » (20 exemplaren);
- « De Gemeente » (20 exemplaren);
- « Les cahiers d'urbanisme » (500 exemplaren).

VRAAG n° 33.

Onder artikel 13-2 der begroting van 1951 is een krediet voorzien van 550.000 frank voor de aankoop van auto's voor het Departement. Wat stelt men zich voor met dit krediet te doen? Voor welke diensten moeten de nieuwe voertuigen dienen?

ANTWOORD :

Het krediet van 550.000 frank voorzien onder artikel 13-2 van de gewone begroting voor 1951, voorziet niet alleen de aankoop van auto's, maar ook van motorrijtuigen en fietsen voor de diensten van het Departement. Deze aankoop heeft ten doel in de vervanging te voorzien van de versleten voertuigen. De vergoederde staat van slijtage verplicht er toe dit materieel over te geven aan de Domainen, ten einde verkocht te worden ten bate van de Schatkist.

VRAAG n° 34.

Onder artikel 9-3 der begroting van 1951 wordt als huur voor verschillende departementen als volgt voorzien :

- Openbaar Onderwijs : 4.484.000 voor 1950 : 3.058.000.
- Binnenlandse Zaken : 2.460.000 voor 1950 : 1.588.000.
- Arbeid en Sociale Voorzorg : 2.232.000 voor 1950 : 1.260.000.
- Koloniën : 1.225.000 voor 1950 : 500.000.

Uit welke reden spruiten deze verhogingen voort?

ANTWOORD :

De bedragen vermeldende de kredieten aangevraagd voor het jaar 1951 op artikel 9-3 werden bekomen door samentelling der sommen die de huurgelden en opeisingsvergoedingen uitmaken van de eigendommen die thans in huur zijn en die men beoogt in 1951 te bezetten, verhoogd met het percentage dat, binnen het kader van hetgeen van de nieuwe huishuurwet verwacht wordt, voorzien wordt te zullen nodig zijn om de in uitvoering van de voorschriften der wet verhoogde huur, te kunnen uitkeren.

De voor 1951 aangevraagde sommen berusten aldus gedeeltelijk op vaste gegevens en gedeeltelijk op vermoedens die evenwel ingegeven zijn door de vooruitzichten die algemeen, in verband met de aanstaande huurverhoging, worden vooropgezet.

RÉPONSE :

L'Administration de l'Urbanisme a passé des accords avec des revues spécialisées, selon lesquels des articles et des illustrations (clichés) y sont insérés en échange d'un certain nombre d'abonnements cédés au département.

Ces revues sont les suivantes :

- « La Maison » (20 exemplaires en échange);
- « Le Mouvement communal » et « Urbs Nova » (20 exemplaires);
- « De Gemeente » (20 exemplaires);
- « Les Cahiers d'Urbanisme » (500 exemplaires).

QUESTION n° 33.

L'article 13-2 du budget de 1951 prévoit un crédit de 550.000 francs pour l'achat d'automobiles pour le Département. Comment se propose-t-on d'utiliser ce crédit? A quels services destine-t-on ces nouveaux véhicules?

RÉPONSE :

Le crédit de 550.000 francs, prévu à l'article 13-2 du budget ordinaire de 1951, est destiné non seulement à l'achat d'autos, mais aussi à celui de motos ainsi que de bicyclettes pour les services du Département. Cet achat a pour but de pourvoir au remplacement des véhicules usés. L'état de vétusté du matériel nous oblige à transférer ce matériel aux Domaines pour qu'il soit vendu au profit du Trésor.

QUESTION n° 34.

Sous l'article 9-3 du budget pour 1951, les loyers suivants sont prévus pour divers départements :

- Instruction publique : 4.484.000 contre 3.058.000 en 1950;
- Intérieur : 2.460.000 contre 1.588.000 en 1950;
- Travail et Prévoyance sociale : 2.232.000 contre 1.260.000 en 1950;
- Colonies : 1.225.000 contre 500.000 en 1950.

D'où proviennent ces augmentations?

RÉPONSE :

Les sommes figurant les crédits sollicités pour l'année 1951 à l'article 9-3 ont été obtenues par addition des sommes constituant les loyers et indemnités de réquisition des biens actuellement loués et de ceux qu'il est envisagé d'occuper en 1951, ces loyers et indemnités étant majorés d'un coefficient qu'il a été jugé nécessaire de prévoir, dans le cadre de ce que sera vraisemblablement la nouvelle loi sur les loyers, pour pouvoir acquitter le loyer tel qu'il résultera de l'application des prescriptions de cette loi.

Les sommes sollicitées pour 1951 sont basées donc en partie sur des données établies et en partie sur des prévisions inspirées toutefois des prévisions résultant de l'augmentation prochaine des loyers.

IV. — VARIA.

VRAAG n° 35.

Er werd geklaagd, dat niet zelden dossiers op het departement zoek geraken; er wordt geklaagd, dat te dikwijls het centraal Bestuur stukken vraagt, bv. aan de gemeentebesturen, wanneer deze stukken reeds 3-4 maal verzonden werden — er wordt geklaagd dat zekere eindafrekeningen van gesubsieerde werken te lang op zich laten wachten. Wat kan voorzien worden dat hiertegen zal gedaan?

ANTWOORD :

Het feit dat een dossier verloren gaat of dat aan een gemeente documenten worden gevraagd die reeds ingestuurd werden, gebeurt zelden en mag dus niet veralgemeend worden.

Wat de goedkeuring van de eindafrekeningen betreft, is er een zekere achterstand, te wijten eensdeels aan het vertrek van geschoold personeel en het niet onmiddellijk vervangen van die agenten en anderdeels aan het feit dat het huidig kader niet meer beantwoordt aan de diensteisen.

Het departement overweegt dienaangaande de nodige maatregelen en heeft bovendien een eenmaking der betalingsformulieren ontworpen, welke zal toelaten de betalingsaanvragen spoediger te behandelen en achterstand in te lopen. De laatste maatregel zal eerstdaags van kracht worden.

VRAAG n° 36.

Kan de H. Minister opgeven, het verschil van prijzen van materialen dat voorkomt in werken uitgevoerd in Vlaanderen of Wallonië, verschil hoofdzakelijk teweegebracht door vervoerkosten, bv.?

ANTWOORD :

De vergelijking van de eenheidsprijzen van de biddingen, neergelegd voor werken in Wallonië en Vlaanderen, laat niet toe een merklijk verschil waar te nemen.

Integendeel zou men, in dit opzicht, eerder kunnen besluiten dat een zekere standvastigheid van de prijzen waar te nemen is; rekening houdend met het feit dat de verschillen van de ene aanneming tot de andere meestal voortspruiten uit de omvang van de aanneming of de zuiver locale omstandigheden die de uitvoering kunnen bemoeilijken.

De eenheidsprijzen van een biding worden door te veel factoren beïnvloed, om de weerslag van een dezer factoren te kunnen waarnemen.

VRAAG n° 37.

Van Diest naar Geel werd sinds geruime tijd een ontworpen nieuwe Rijksweg aangelegd, doch niet verhard. De huidige toestand is niet lofwaardig. Graag vernam ik of die verharding voorzien werd op de begroting 1951 of voor wanneer dit zijn zal?

ANTWOORD :

Het aanleggen van een verharding op de reeds ontworpen Rijksweg Diest-Geel is voorzien op de begrotingsvoorstellen van 1951.

IV. — VARIA.

QUESTION n° 35.

On se plaint fréquemment de ce que des dossiers s'égarerent au Département; l'on se plaint de ce que trop souvent l'Administration centrale réclame des administrations communales, par exemple, des documents qui ont déjà été envoyés trois ou quatre fois; l'on se plaint de ce que certaines clôtures de comptes de travaux subsidiés se font trop longtemps attendre. Peut-on espérer des mesures pour y remédier?

RÉPONSE :

Il arrive rarement qu'un dossier s'égaré ou qu'il soit réclamé d'une commune des documents déjà transmis, et l'on ne peut donc généraliser.

En ce qui concerne l'approbation des comptes de clôture, il y a un certain retard attribuable d'une part au fait du départ d'agents qualifiés, qui ne furent pas immédiatement remplacés, et d'autre part au fait que le cadre actuel ne répond plus aux nécessités du service.

Le Département a mis à l'étude les mesures qui s'imposent à ce sujet, et il a en outre projeté une unification des formulaires de paiement, grâce à laquelle il sera possible de traiter plus rapidement les demandes de paiement et de combler le retard. Cette dernière mesure sera mise en vigueur sous peu.

QUESTION n° 36.

M. le Ministre peut-il donner la différence que l'on constate dans le prix des matériaux utilisés pour les travaux en Flandre et en Wallonie et qui est due en ordre principal aux frais de transport, par exemple?

RÉPONSE :

La comparaison des prix unitaires des offres déposées pour des travaux à effectuer en Wallonie ou en Flandre ne permet pas de déceler une différence notable.

Au contraire, on pourrait plutôt conclure, à cet égard, que l'on peut constater un certain équilibre des prix, si l'on tient compte du fait que les différences d'une entreprise à l'autre résultent la plupart du temps de l'importance de celles-ci ou de circonstances purement locales susceptibles de rendre l'exécution plus difficile.

Les prix unitaires d'une offre sont influencés par de trop nombreux facteurs pour qu'il soit possible de déterminer la répercussion de l'un de ceux-ci.

QUESTION n° 37.

La route qui était projetée entre Diest et Geel a été aménagée depuis assez longtemps déjà, mais elle n'a pas reçu de revêtement. La situation actuelle n'est pas digne d'éloges. Je voudrais savoir si ce revêtement est prévu au budget de 1951 ou pour quelle autre date il se fera.

RÉPONSE :

L'établissement d'un revêtement sur la route de l'Etat projetée Diest-Geel est prévu aux propositions budgétaires pour 1951.

VRAAG n° 38.

De Rijksweg Herselt-Averbode-Veerle is uitzonderlijk smal en in keien welke niet meer voldoen. Het is een baan die vooral des Zomers druk gebruikt wordt. Kan hier geen moderne betonverharding met afzonderlijk fietspad aangelegd? Bestaan er nopens deze weg begrotingsvooruitzichten en welke?

ANTWOORD :

De Rijksweg Herselt-Averbode-Veerle is inderdaad te smal en zou moeten gemoderniseerd worden.

Gezien deze weg op verkeersgebied slechts als van 3^e rang dient beschouwd, moeten deze werken worden uitgesteld om eerst belangrijker verkeersaders te verbeteren.

Het aanleggen van een afzonderlijk fietspad zou tevens belangrijke onteigeningen en grondwerken vergen.

De weg zal intussen zo goed mogelijk in berijdbare toestand gehouden worden.

VRAAG n° 39.

Door zekere oorzaken heeft dit jaar weerom een groot aantal hectaren labourgrond, gelegen onder de gemeenten Herselt en Westerloo, onder water gestaan, zodat de landbouwers veel schade geleden hebben door wel vruchten te hebben geplant maar geen te hebben kunnen oogsten. Gevreesd wordt, dat de normale afloop der Grote Nete belemmerd wordt. Hoe denkt de heer Minister dit te verhelpen?

ANTWOORD :

De uit te voeren werken omvatten in hoofdzaak het uitdiepen van de Grote Nete. Voor deze werken werd reeds jaren geleden een aanbesteding uitgeschreven, doch ze werden niet uitgevoerd wegens de zeer hoge prijs, doordat de rivierbodem veel ijzererts bevat.

Deze werken zijn het die zouden moeten uitgevoerd worden; vooraleer daartoe over te gaan, zou echter een volledige opname van de rivier moeten plaats grijpen. Wegens gebrek aan personeel en aan kredieten kan dit voor het ogenblik niet geschieden.

VRAAG n° 40.

Er zijn nog verschillende hinderlijke overwegen op grote Rijkswegen. Nemen we bv. te Aarschot, waar men op een oppervlakte van eenige honderde vierkante meter, drie barrelen aantreft, welke drie zo maar even 78 maal per dag neergelaten worden en het druk verkeer stop zetten. Bestaan er plannen o.a. in dit geval rechttrekking en overbrugging der sporen?

ANTWOORD :

Het probleem van de drie overwegen te Aarschot is niet onbekend aan het Bestuur der Wegen, noch aan de N.M.B.S.

Deze laatste had reeds vóór de oorlog een ontwerp, voor de verbetering van deze toestand, ter studie. De omstandigheden hebben de verwezenlijking echter belet.

Waarschijnlijk staan andere dringender werken sindsdien voor de N.M.B.S. op het voorplan.

QUESTION n° 38.

La route de l'Etat Herselt-Averbode-Veerle est exceptionnellement étroite et son passage est devenu déficient. C'est une route qui est mise à forte contribution l'été. Ne pourrait-on la consolider par un bétonnage et y aménager une piste cyclable séparée? Y a-t-il des prévisions budgétaires relativement à cette route et lesquelles?

RÉPONSE :

La route de l'Etat Herselt-Averbode-Veerle est en effet trop étroite et il y aurait lieu de la moderniser.

Etant donné qu'au point de vue de la circulation, cette route ne doit être considérée que comme une route de troisième ordre, les travaux doivent être différés afin d'améliorer d'abord les artères plus importantes.

D'autre part, la construction d'une piste cyclable séparée exigerait des expropriations et des travaux de terrassement importants.

Entretiens, la route sera maintenue dans un état aussi bon que possible.

QUESTION n° 39.

Certaines causes ont fait que cette année un grand nombre d'hectares de terres agricoles sises dans les communes de Herselt et de Westerloo ont été recouverts par l'eau, de sorte que les cultivateurs, y ayant semé sans avoir pu y récolter, ont subi de graves dommages. On craint que le cours normal de la Grande-Nèthe ne soit entravé. Comment M. le Ministre songe-t-il à y remédier?

RÉPONSE :

Les travaux à exécuter comprenaient en ordre principal l'excavation du lit de la Grande-Nèthe. Ces travaux ont été mis en adjudication depuis déjà plusieurs années, mais ils n'ont pas été exécutés à raison de leur coût élevé dû au fait que le lit de la rivière contient beaucoup de minerai de fer.

Ce sont ces travaux qui devraient être exécutés; mais avant de les effectuer, un relevé complet de la rivière devrait avoir lieu. A défaut de personnel et de crédits suffisants, ce n'est pas encore possible actuellement.

QUESTION n° 40.

Il existe encore divers passages à niveau encombrants sur les grandes routes nationales. Ainsi, à Aerschoot par exemple, sur une surface de quelques mètres carrés, on se heurte à trois passages à niveau qui ne se ferment pas moins de 78 fois par jour, bloquant un trafic intense. Y a-t-il des plans de rectification et d'enjambement des voies?

RÉPONSE :

Le problème des trois passages à niveau d'Aerschoot n'est ignoré ni de l'Administration des Routes, ni de la S.N.C.F.B.

Cette dernière avait, dès avant la guerre, mis à l'étude un projet d'amélioration de cette situation. Toutefois, les circonstances en ont empêché la réalisation.

Sans doute d'autres travaux urgents sont-ils passés, depuis lors, au premier plan pour la S.N.C.F.B.

VRAAG n° 41.

De heer Minister heeft tijdens zijn uiteenzetting, in de vorige vergadering der Commissie, de nadruk gelegd op de opslorping der werkloosheid, in zeer bijzondere mate door het uitvoeren van openbare werken. Terecht legde hij daarop nadruk. Ik zou in dit verband willen aandringen dat die werkloosheid vooral opgelost worden, waar ze bestaat. Dit is meest in het Vlaamse land en vooral in de provincie Antwerpen. Dat daar vooral werken uitgevoerd en gesubsidieerd worden. Alzo zal ook het vestigen van nieuwe nijverheden in de hand gewerkt worden. Onze Vlaamse werklozen willen werken, het liefst waar ze wonen; zo min onder de bezetting als nu houden zij van een soort deportatie naar andere streken om er te werken.

ANTWOORD :

Het Bestuur der Wegen kan niet uitsluitend de opslorping van de werkloosheid beogen, doch dient eerst en vooral bij het opstellen van zijn werkprogramma rekening te houden met de eisen van het moderne wegverkeer en de voorkeur te geven aan de verbeteringen der axiale doorgangswegen.

Het is het lid niet onbekend dat de kredieten die hiertoe ter beschikking worden gesteld, niettegenstaande hun belangrijkheid, slechts toelaten een minimumprogramma uit te voeren en dat het volume der verwezenlijkingen de weggebruikers slechts matig voldoet.

Nochtans kan worden vastgesteld dat buiten de onderhoudswerken in 1950 voor 46.714.000 frank werken in de provincie Antwerpen werden aanbesteed en dat de voorstellen voor 1951 de uitvoering van 54.000.000 frank werken voorziet.

Wat betreft de waterwegen, worden tegenover 927 miljoen 250.000 frank welke volgens de begrotingsvoorstellen voor 1951 zullen besteed worden aan werken in het Waals gedeelte van het land, er voor werken in het Vlaams gedeelte 835.890.000 frank voorzien.

In dit laatste bedrag zijn 333.250.000 frank begrepen voor de provincie Antwerpen.

Bij het verlenen van toelagen voor gemeentewerken wordt, benevens de dringendheid en het openbaar nut, rekening gehouden met de werkloosheid.

Er dient nochtans eveneens gewezen op ander mogelijkheden nml. de tewerkstelling van werklozen voor het uitvoeren van kleine werken overeenkomstig de bepalingen van het Ministerieel besluit van 6 Mei 1949. De resultaten van deze werkwijze, zoals ze toegepast werd in sommige gemeenten, zijn aanmoedigend.

VRAAG n° 42.

Zou U geen besluit kunnen doen nemen waarbij de vrije uitlaat van de motorrijwielen wordt verboden ?

ANTWOORD :

Het algemeen reglement op de verkeerspolitie bevat in artikel 99 de hiernavolgende bepalingen waarbij de vrije uitlaat op de motorvoertuigen wordt verboden :

« Art. 99-2. De motorvoertuigen moeten zo ingericht » zijn dat zij op geen abnormale wijze olie of brandstof- » afval laten vallen, het publiek niet hinderen, de dieren » niet verschrikken door lawaai, en geen rook laten ont-

QUESTION n° 41.

Au cours de l'exposé qu'il a fait lors de la réunion précédente de la Commission, M. le Ministre a mis l'accent sur la résorption du chômage, plus particulièrement par l'exécution de travaux publics. C'est à bon droit qu'il a insisté sur ce point. Dans cet ordre d'idées, je voudrais insister pour que le chômage soit résorbé sur place. C'est le cas en pays flamand et surtout dans la province d'Anvers. Il serait souhaitable que là surtout des travaux soient exécutés et subsidiés. Ainsi l'on contribuera à l'établissement de nouvelles industries. Nos chômeurs flamands veulent travailler, de préférence là où ils habitent. Pas plus que sous l'occupation ils n'apprécient d'être ainsi déportés en d'autres régions pour y travailler.

RÉPONSE :

L'Administration des Routes ne peut viser uniquement à la résorption du chômage, elle doit, lors de l'élaboration de son programme de travaux, tenir compte de la circulation routière moderne et donner la préférence aux routes axiales de transit.

L'honorable membre ne peut ignorer que les crédits, rendus disponibles dans ce but, ne permettent malgré leur importance que l'exécution d'un programme minimum et que le volume des réalisations ne satisfait que modérément les usagers de la route.

Il est toutefois permis de constater qu'en 1950 on a procédé dans la province d'Anvers à des adjudications de travaux pour 46.714.000 francs en dehors des travaux d'entretien et que les projets pour 1951 prévoient l'exécution de travaux pour 54.000.000 de francs.

Quant au réseau hydrographique : selon les projets de budget pour 1951, 927.250.000 francs seront utilisés dans la partie wallonne du pays, tandis que 835.890.000 francs le seront dans la partie flamande.

Cette dernière somme comporte 333.250.000 francs pour la province d'Anvers.

Dans l'attribution de subsides pour des travaux communaux, il est tenu compte non seulement de l'urgence et de l'utilité publique mais aussi du chômage.

Il y a cependant lieu de signaler d'autres possibilités, notamment la mise au travail des chômeurs pour l'exécution de petits travaux, conformément aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 6 mai 1949. Les résultats de cette méthode, telle qu'elle a été appliquée dans certaines communes, sont encourageants.

QUESTION n° 42.

Pourriez-vous faire prendre un arrêté interdisant l'échappement libre des motocyclettes ?

RÉPONSE :

Le règlement général sur la police du roulage et de la circulation comporte, en son article 99, les dispositions ci-après interdisant l'échappement libre sur les véhicules automoteurs :

« Art. 99-2. Les véhicules automoteurs doivent être » conditionnés de manière à ne pas répandre, d'une ma- » nière anormale, de l'huile et des déchets de combustion, » à ne pas incommoder le public ou effrayer les animaux

» snappen tenzij op het oogenblik van het in gang zetten
» van de motor.

» 3. De uitlaatinrichting van de ontploffingsmotoren
» moet van dien aard zijn dat de uitlaat geruisloos ge-
» schiedt. »

Deze bepalingen zijn op alle motorvoertuigen van toe-
passing. De politie mag proces-verbaal opmaken tegen de
motorrijders die ze overtreden.

Daarbij zal in het nieuw algemeen reglement dat eerlang
zal van kracht worden, worden gepreciseerd dat de uit-
laatbuizen van de motoren met inwendige verbranding
moeten uitgerust zijn met een inrichting waardoor elk
overdreven gerucht wordt vermeden, en waarvan de bouw
zodanig is dat de bestuurder er onderweg de werking
niet van kan onderbreken.

» par le bruit et a ne pas produire de dégagements de
» fumée en dehors du moment de la mise en marche du
» moteur.

» 3. Le dispositif d'échappement des moteurs à explo-
» sion doit être tel que l'échappement soit silencieux. »

Ces dispositions sont applicables à tous les véhicules
automoteurs. La police a la possibilité de mettre en contra-
vention les motocyclistes qui les transgressent.

J'ajoute que le nouveau règlement général qui sera mis
en vigueur prochainement précisera que la tuyauterie
d'échappement des moteurs à combustion interne devra
comporter un dispositif destiné à éviter tout bruit excessif
et réalisé de telle façon que le conducteur n'en puisse inter-
rompre le fonctionnement en cours de route.