

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1952-1953.

VERGADERING VAN 18 JUNI 1953.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw voor het dienstjaar 1953 (kredieten betreffende Openbare Werken).

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1952-1953.

SÉANCE DU 18 JUIN 1953.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1953 (crédits relatifs aux Travaux Publics).

Aanwezig : de hh. VAN BELLE, voorzitter; DE COENE, DELOR, DEMARNEFFE, DURAY, FERIJN, JACOBS, LAPAILLE, MARIËN, GILSON, NEEFS, REMSON, SLEGTEN, VAN HOOVELD, VAN PETEGHEM, VAN ROOSBROECK, VAN STEENBERGE, WIJN en VAN DEN STORME, verslaggever.

INHOUD.

Blz.

Inleiding	2
A. — Begrotingsbedragen en vastleggingen	2
B. — Vastleggingen en werkelijke uitgaven	5
C. — Openbare Werken en Werkloosheid	7
D. — Wegen	8
E. — Waterwegen	12
F. — Herbouw van Bruggen	18
G. — Gebouwen	20
H. — Stedebouw	23
I. — Rijkstoelagen van de Openbare Werken der ondergeschikte besturen	26
J. — Taalrollen personeel	28
K. — Tentoonstelling	28
Bijlage : Vragen en antwoorden	30

R. A 4660.

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :
 4.XVI (Zitting 1952-1953) : Wetsontwerp;
 39 en 102 (Zitting 1952-1953) : Amendementen;
 226 (Zitting 1952-1953) : Verslag;
 291 (Zitting 1952-1953) : Amendementen;
 322 (Zitting 1952-1953) : Verslag;
 386 (Zitting 1952-1953) : Amendement.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :
 7, 27 en 28 Mei; 2 en 3 Juni 1953.

Gedr. Stuk van de Senaat :

5.XVI (Zitting 1952-1953) : Ontwerp door de Kamer der Volksvertegenwoordigers overgemaakt.

TABLE DES MATIERES.

Pages.

Introduction	2
A. — Les montants budgétaires et les engagements	2
B. — Les engagements et les dépenses réelles	5
C. — Les Travaux publics et le Chômage	7
D. — Les Routes	8
E. — Les Voies hydrauliques	12
F. — La Reconstruction des Ponts	18
G. — Les Bâtiments	20
H. — L'Urbanisme	23
I. — Subsidies de l'Etat en faveur des travaux publics exécutés par les administrations subordonnées	26
J. — Rôles linguistiques du personnel	28
K. — Exposition	28
Annexe : Questions et réponses	30

R. A 4660.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :
 4.XVI (Session de 1952-1953) : Projet de loi;
 39 et 102 (Session de 1952-1953) : Amendements;
 226 (Session de 1952-1953) : Rapport;
 291 (Session de 1952-1953) : Amendements;
 322 (Session de 1952-1953) : Rapport;
 386 (Session de 1952-1953) : Amendement.

Annales de la Chambre des Représentants :
 7, 27 et 28 mai; 2 et 3 juin 1953.

Document du Sénat :

5.XVI (Session de 1952-1953) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

MEYROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Inleiding.

Uw Commissie heeft slechts twee commissievergaderingen kunnen wijden aan het onderzoek van de kredieten der gewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken en aan de bespreking der huidige politiek van het Departement.

Na de substantiële verslagen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers en de ruime besprekingen in de Commissie van de Senaat die de buitengewone uitgaven voor Openbare Werken behandelt, heeft uw Commissie geoordeeld zich te kunnen beperken tot enkele punten, die elders nog niet of slechts gedeeltelijk werden besproken.

A. — De Begrotingsbedragen en vastleggingen.**a) Op de gewone begroting :**

Zoals naar gewoonte benaderen de werkelijke uitgaven van de gewone begroting steeds de voorzieningen. Dit blijkt uit volgende tabel :

Introduction.

Votre Commission n'a pu consacrer que deux réunions à l'examen des crédits inscrits au budget ordinaire du Ministère des Travaux Publics et à la discussion de la politique actuelle du Département.

Après les rapports substantiels présentés à la Chambre des Représentants et les larges discussions qui ont eu lieu à la Commission sénatoriale qui a examiné les dépenses extraordinaires des Travaux Publics, votre Commission a estimé pouvoir se limiter à l'examen de certains points qui n'ont pas encore été discutés ailleurs ou ne l'ont été que partiellement.

A. — Les montants budgétaires et les engagements.**a) Budget ordinaire :**

Comme d'habitude, les dépenses réelles du budget ordinaire se rapprochent des prévisions, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

GEWONE BEGROTING (in duizendtal frank) <i>BUDGET ORDINAIRE</i> (en milliers de francs)	Werkelijke uitgaven 1951 + overd. 1950 <i>Dépenses réelles</i> 1951 + report 1950	Werkelijke uitgaven 1952 + overd. 1951 <i>Dépenses réelles</i> 1952 + report 1951	Begroting 1953 <i>Budget 1953</i>
I. — BESTUURSKOSTEN. — <i>FRAIS D'ADMINISTRATION</i> :			
a) Personeel. — <i>Personnel</i>	750.256	636.572	657.489
b) Werkingsuitgaven. — <i>Dépenses de fonctionnement</i> .	154.734	152.678	196.361
II. — TOELAGEN. — <i>SUBVENTIONS</i>	40.635	19.170	31.223
III. — ONDERHOUDSKOSTEN. — <i>FRAIS D'ENTRETIEN</i> :			
a) Wegen. — <i>Routes</i>	309.511	339.352	390.090
b) Gebouwen. — <i>Bâtiments</i>	137.954	155.440	161.000
c) Wateringen en polders. — <i>Voies hydrauliques et polders</i>	222.728	239.562	247.000
d) Havens en kust. — <i>Ports et côte</i>	79.071	102.226	104.600
e) Stedebouw. — <i>Urbanisme</i>	39.184	72.524	50.100
IV. — ANDERE UITGAVEN. — <i>AUTRES DEPENSES</i>	7.423	5.695	32.200
TOTALEN. — <i>TOTAUX</i>	1.741.497	1.723.219	1.870.063

Bij de gewone kredieten hierboven vermeld komen dit jaar de uitzonderingskredieten groot 1.400 miljoen frank voor de schade veroorzaakt door de overstromingen.

Aux crédits ordinaires repris ci-dessus, il faut ajouter les crédits exceptionnels, d'un montant de 1.400 millions de francs, pour les dommages causés par les inondations.

De kredieten voorzien in de begroting van het Departement voor de diensten die overgebracht werden naar het Ministerie van Verkeerswezen, blijven op de begroting van het Departement ingeschreven.

Een koninklijk besluit evenwel stelt die kredieten ter beschikking van de Minister van Verkeerswezen, die gemachtigd wordt op die begrotingskredieten de nodige aanrekeningen te doen.

Dezelfde machtiging wordt verleend aan de Minister van Openbare Werken voor wat de kredieten aangaat, welke op de begroting van Verkeerswezen uitgetrokken zijn voor de diensten die naar het Departement van Openbare Werken zijn overgebracht.

b) *Op de buitengewone begroting :*

Wat de buitengewone kredieten betreft voor verbeteringswerken, uitgevoerd door het Departement van Openbare Werken, geeft volgende tabel de kredieten voor 1953 vergeleken met 1952 en de vastleggingen van 1952 vergeleken met die van 1951 :

Les crédits prévus au budget du Département pour les services qui ont été transférés au Ministère des Communications restent inscrits au présent budget.

Toutefois, un arrêté royal met ces crédits à la disposition du Ministre des Communications, qui est autorisé à effectuer les imputations nécessaires sur ces postes du budget.

La même autorisation est accordée au Ministre des Travaux Publics pour les crédits inscrits au budget des Communications en faveur des services transférés au Département des Travaux Publics.

b) *Au budget extraordinaire :*

En ce qui concerne les crédits extraordinaires affectés aux travaux de restauration, exécutés par le Département des Travaux Publics, le tableau ci-dessous permet de faire la comparaison, d'une part, entre les crédits prévus pour 1953 et ceux de 1952, et d'autre part, entre les engagements de 1952 et ceux de 1951.

HERSTELLINGSWERKEN (buitengewone begroting)	Vastleggingen (in millioenen frank)		Kredieten (in millioenen frank)	
	Engagements (en millions de francs)		Crédits (en millions de francs)	
	1951	1952	1952	1953
<i>TRAVAUX DE RESTAURATION (budget extraordinaire)</i>				
A. — NIEUWE BELEGGINGEN. — <i>IMMOBILISATIONS NOUVELLES :</i>				
Wegen. — <i>Routes :</i> a) Wegenfonds. — <i>Fonds des routes</i>	—	313	} 833	850 43
b) Andere Rijkswegen. — <i>Autres routes de l'Etat</i>	990	136		
Gebouwen (min Fonds Vanderpoorten). — <i>Bâtiments (non compris Fonds Vanderpoorten)</i>	323	576	706	544
Havens. — <i>Ports</i>	476	417	398	300
Binnenscheepvaartwegen. — <i>Voies de navigation intérieure</i>	853	930	1.047	1.064
Stedebouw (toelagen). — <i>Urbanisme (subsides) :</i>				
a) Openbare Werken. — <i>Travaux Publics</i>	1.074	650	650	655
b) Openbaar Onderwijs. — <i>Instruction Publique</i>	183	120	120	200
c) Justitie. — <i>Justice</i>	102	85	85	85
d) Landbouw. — <i>Agriculture</i>	45	—	—	—
Allerhande. — <i>Divers</i>	44	24	106	67
Wet Brunfaut. — <i>Loi Brunfaut</i>	200	250	250	230
Geotechnisch Instituut. — <i>Institut Géotechnique</i>	2	3	3	3
TOTALEN. — <i>TOTAUX</i> A.	4.292	3.504	4.198	4.041
	=====	=====	=====	=====

HERSTELLINGSWERKEN (buitengewone begroting) — TRAVAUX DE RESTAURATION (budget extraordinaire)	Vastleggingen (in millioenen frank) — Engagements (en millions de francs)		Kredieten (in millioenen frank) — Crédits (en millions de francs)	
	1951	1952	1952	1953
B. — HERSTELLING OPENBAAR DOMEIN. — RESTAURATION DU DOMAINE PUBLIC :				
Wegen en autosnelwegen — Routes et autos-routes	278	94	123	124
Gebouwen. — Bâtimens	66	32	21	60
Havens en zeescheepvaartwegen. — Ports et voies de navigation maritime	234	123	160	124
Binnenscheepvaartwegen. — Voies de navigation intérieure.	82	92	120	117
Stedebouw. — Urbanisme	635	760	700	750
TOTALEN. — TOTAUX . . . B.	1.295	1.101	1.124	1.175
TOTALEN. — TOTAUX A + B.	5.587	4.605	5.322	5.216

C. — Vastleggingen op datum van 31 Mei 1953 op de buitengewone begroting voor het dienstjaar 1953 :

1. NIEUWE BELEGGINGEN :	
Wegen fr.	9.756.000
Wegenfonds	106.427.000
Waterwegen, havens.	619.212.000
Gebouwen (min Fonds Vanderpoorten)	102.916.000
Toelagen aan ondergeschikte besturen	171.804.000
Allerhande.	2.236.000
Wet Brunfaut	260.538.000
Geotechnisch Instituut	1.743.000
A. . . fr.	1.274.632.000

2. HERSTELLING OPENBAAR DOMEIN.

Wegen fr.	63.376.000
Waterwegen	85.205.000
Gebouwen	3.344.000
Stedebouw.	606.857.000
B. . . fr.	758.782.000

Totalen A en B . . . fr. 2.033.414.000

C. — Crédits engagés à la date du 31 mai 1953 sur le budget extraordinaire pour l'exercice 1953 :

1. IMMOBILISATIONS NOUVELLES :	
Routes fr.	9.756.000
Fonds des routes.	106.427.000
Voies hydrauliques, ports	619.212.000
Bâtimens (non compris le Fonds Vanderpoorten)	102.916.000
Subventions aux administrations subordonnées	171.804.000
Divers	2.236.000
Loi Brunfaut	260.538.000
Institut géotechnique	1.743.000
A. . . fr.	1.274.632.000

2. RESTAURATION DU DOMAINE PUBLIC.

Routes fr.	63.376.000
Voies hydrauliques	85.205.000
Bâtimens	3.344.000
Urbanisme.	606.857.000
B. . . fr.	758.782.000

Totaux A + B . . . fr. 2.033.414.000

Deze cijfers geven aanleiding tot de volgende opmerkingen :

1^o In 1952 waren de globale vastleggingen in vergelijking met vroeger als volgt : 77 t. h. tegenover 1951, 83 t. h. tegenover 1950 en 103 t. h. tegenover 1949;

2^o Voor volgende werken waren er in 1952 *meer* vastleggingen dan vroeger :

Binnenscheepvaartwegen : in 1952 :

109 % vergeleken met de vastleggingen in 1951;
103 % " " " 1950;
200 % " " " 1949;

Gebouwen : in 1952 :

176 % vergeleken met de vastleggingen in 1951;
106 % " " " 1950;
150 % " " " 1949.

Fonds Brunfaut : in 1952 :

125 % vergeleken met de vastleggingen in 1951;
350 % " " " 1950.

3^o Voor de volgende werken waren er in 1952 minder vastleggingen dan vroeger :

Rijkswegen : in 1952 :

45 % vergeleken met 1951;
58 % " 1950;
55 % " 1949.

Toelagen aan ondergeschikte Besturen : in 1952 :

61 % vergeleken met 1951;
74 % " 1950;
103 % " 1949;
223 % " 1948.

B. — Vastleggingen en werkelijke uitgaven.

Ces chiffres appellent les remarques suivantes :

1^o En 1952, les engagements globaux représentaient en comparaison des exercices antérieurs : 77 p. c. par rapport à 1951, 83 p. c. par rapport à 1950 et 103 p. c. par rapport à 1949;

2^o Pour les travaux ci-dessous, les engagements ont été plus importants en 1952 que précédemment :

Voies de navigation intérieure : en 1952 :

109 % par rapport aux engagements de 1951;
103 % " " " 1950;
200 % " " " 1949.

Bâtiments : en 1952 :

176 % par rapport aux engagements de 1951;
106 % " " " 1950;
150 % " " " 1949.

Fonds Brunfaut : en 1952 :

125 % par rapport aux engagements de 1951;
350 % " " " 1950.

3^o Pour les travaux ci-dessous, les engagements ont été moins importants en 1952 que précédemment :

Routes de l'Etat : en 1952 :

45 % par rapport à 1951;
58 % " 1950;
55 % " 1949.

Subventions aux Administrations subordonnées : en 1952 :

61 % par rapport à 1951;
74 % " 1950;
103 % " 1949;
223 % " 1948.

B. — Les engagements et les dépenses réelles.

Bedragen (in miljoenen frank) — Montants (en millions de francs)	Buitengewone begroting — Budget extraordinaire	Bedragen na feuilleton — Montants après feuilleton	Werkelijke vastleggingen — Engagements réels	Werkelijke uitgaven — Dépenses réelles
1950	9.616	6.534	5.108	3.376 (*)
1951	8.164	6.063	5.587	4.465 (*)
1952	5.323	5.673	4.306	2.060 (*)
1953	5.677	—	1.927	54 (*)

(*) Tot 31 Mei 1953. — Au 31 mai 1953.

Voor 1950 en 1951 worden de eerste kredieten respectievelijk verminderd met 3.082 en 2.101 miljoen.

De werkelijke vastleggingen waren verder nog 1.426 miljoen lager voor 1950 en 475 miljoen lager voor 1951.

In 1952 werden de buitengewone kredieten bij aanpassingsfeulletons verhoogd met 350 miljoen (290 miljoen voor Wegenfonds en 60 miljoen voor Stedebouw).

De werkelijke vastleggingen bleven met 1.017 miljoen beneden voorgaand bedrag.

De werkelijke vastleggingen bleven dus de drie laatste jaren gemiddeld met 1.000 miljoen beneden de voorziene kredieten.

De werkelijke uitgaven blijven steeds beneden de vastleggingen waaruit blijkt dat er vertraging is in het uitvoeren der aanbestede werken.

Dit zien wij duidelijk wanneer wij de betalingen per jaar in betrekking brengen met de overeenstemmende begrotingen.

Pour les exercices 1950 et 1951, les premiers crédits ont été respectivement réduits de 3.082 et de 2.101 millions.

Le montant des engagements réels a été inférieur de 1.426 millions pour 1950 et de 475 millions pour 1951, au montant prévu.

En 1952, à la suite d'un feuillet d'adaptation, les crédits extraordinaires, ont été majorés de 350 millions (290 millions pour le Fonds des Routes et 60 millions pour l'Urbanisme).

Les engagements réels ont été inférieurs de 1.017 millions au montant précité.

Au cours des trois dernières années, les engagements réels ont donc été inférieurs de 1.000 millions en moyenne aux crédits prévus.

Les dépenses réelles ont toujours été inférieures aux engagements, ce qui dénote un certain retard dans l'exécution des travaux mis en adjudication.

Cette constatation se trouve confirmée par la comparaison entre les paiements effectués par an et les budgets correspondants.

Bedrag in miljoenen — Montants en millions		2. Vastleggingen (buitengewone uitgaven) met overeenstemmende betalingen (bedragen in miljoenen). — 2. Engagements (dépenses extraordinaires) et paiements correspondants (montants en millions).					
	1948 tot 1952	1948	1949	1950	1951	1952	
Vastleggingen — Engagements	21.698	2.511	4.186	5.108	5.587	4.306	Werkelijke uitgaven per jaar — Dépenses réelles par an
Werkelijke uitgaven Dépenses réelles	1948	686	—	—	—	—	2.586
	1949	1.093	950	—	—	—	2.653
	1950	406	2.033	1.761	—	—	3.376
	1951	108	644	2.115	1.578	—	4.465
	1952	18	24	84	316	613	2.060 *
Betaling per begroting. Paiements par budget.		2.311	3.651	3.960	1.894	613 (*) op/au 31-5-1953	

Betalingen (31-12-1952) op begrotingen 1948 tot 1952 = 12.419 miljoen.
Paiements (31-12-1952) sur les budgets de 1948 à 1952 = 12.419 millions.

Hieruit blijkt dat op 1 Januari 1953 nog 9.279 miljoen te vereffenen bleef voor werken aanbesteed vóór 1953.

Wat de kredieten voor Orde betreft, overschrijden de vastleggingen in 1952 de uitgetrokken kredieten met 32 miljoen.

Il en ressort qu'au 1^{er} janvier 1953, il restait encore à liquider 9.279 millions pour des travaux adjugés avant 1953.

En ce qui concerne les crédits pour Ordre, les engagements de 1953 dépassent de 32 millions les crédits prévus.

Fonds Vanderpoorten <i>Fonds Vanderpoorten</i>				Aankoop en herverkaveling (Stedebouw) <i>Acquisition et relotissement (Urbanisme)</i>		
	Kredieten gestort op V.O. <i>Crédits versés au P.O.</i>	Vastleggingen <i>Engagements</i>	Vereffeningen <i>Liquidations</i>	Kredieten gestort op V.O. <i>Crédits versés au P.O.</i>	Vastleggingen <i>Engagements</i>	Vereffeningen <i>Liquidations</i>
1952	300.000.000	346.481.672	248.653.157	75.000.000	76.381.045	60.819.364

C. — Openbare Werken en Werkloosheid.

Het feit dat sommige Belgische aannemers meer werken zoeken in het buitenland wijst er op dat op heden minder bouwplaatsen van openbare werken open zijn dan verleden jaar.

Terwijl de werken voor landsverdediging in zekere maat toenemen verminderen de openbare werken van de burgerlijke sector. Dit is ook het geval, wellicht nog meer, voor de openbare werken der ondergeschikte besturen. Van verschillende zijde werd er reeds over geklaagd dat de renderende investeringen van de Staat te gering zijn ten overstaan van het nationaal inkomen.

Wij zijn echter gehouden onze verplichtingen op het gebied van 's lands veiligheid te vervullen. Aan deze uitgaven wordt prioriteit verleend. Verder zijn de beschikbaarheden der Schatkist en de mogelijkheden voor leningen beperkt.

Deze toestand zal uitvoerig besproken worden in het verslag betreffende de Buitengewone ontangsten en uitgaven voor 1953.

Uw Commissie dringt er echter op aan dat de Regering nader de sociale, economische en ook financieel-renderende weerslag zou berekenen, van de meest nuttige en dringendste openbare werken.

Eens te meer moet uw Commissie vaststellen dat men steeds eerst denkt aan het inkrimpen van de openbare werken wanneer men besparingen moet doen. Sommige openbare werken zijn echter zodanig onmiddellijk renderend dat de Schatkist en de gemeenschap tezamen op korte tijd meer terugkrijgen dan werd uitgeven.

Meer werk heeft ten andere onmiddellijk zijn invloed op de algemene economische conjunctuur vooral wanneer de grondstoffen en materialen van inlandse herkomst zijn.

Uw Commissie spreekt de wens uit dat de gespecialiseerde diensten van Economische Zaken en andere, ons een volledig beeld zouden geven van de financiële passiva en de sociale, economische en financiële activa bij het uitvoeren van sommige openbare werken met inlandse materialen en door eigen werkkrachten. Wij vernoemen hier de wegenbouw.

C. — Les Travaux publics et le Chômage.

Le fait que certains entrepreneurs belges cherchent davantage à obtenir des travaux à l'étranger, indique que le nombre des chantiers de travaux publics est inférieur à celui de l'année écoulée.

Alors que l'on constate une certaine augmentation des travaux pour la défense nationale, les travaux publics du secteur civil se font plus rares. Il en est également ainsi, dans une mesure peut-être encore plus considérable, dans le secteur des travaux publics exécutés par les administrations subordonnées. De divers côtés, se sont élevées des plaintes au sujet de l'insuffisance des investissements rentables de l'Etat, par rapport au revenu national.

Nous sommes toutefois tenus de remplir nos obligations dans le domaine de la sécurité nationale. Les dépenses qui y sont affectées ont la priorité. D'autre part, les disponibilités du Trésor et les possibilités d'emprunt sont limitées.

Cette situation fera l'objet d'un examen approfondi dans le rapport relatif aux Dépenses et Recettes extraordinaires pour 1953.

Votre Commission insiste néanmoins auprès du Gouvernement, afin qu'il calcule de façon plus précise l'incidence sociale, économique et financière des travaux publics les plus utiles et les plus urgents.

Une fois de plus, votre Commission constate que, lorsqu'il s'agit de faire des économies, l'on envisage tout d'abord de réduire le volume des travaux publics. Le rendement de certains travaux publics est pourtant immédiat, de sorte que le Trésor et la communauté obtiennent à bref délai, le remboursement des frais exposés, le rendement étant même supérieur aux capitaux investis.

L'augmentation de l'emploi a une répercussion immédiate sur la conjoncture générale et économique, particulièrement lorsqu'il est fait usage de matières premières et de matériaux de provenance nationale.

Votre Commission exprime le vœu que les services spécialisés et d'autres départements des Affaires Economiques, lui présentent un tableau complet des passifs financiers d'une part, et des actifs sociaux, économiques et financiers qui résultent de l'exécution de certains travaux publics pour lesquels on utilise les matériaux et la main d'œuvre belge. Nous songeons notamment à la construction des routes.

Uit dergelijk volledig onderzoek zal wellicht blijken dat b. v. door wegenbouw de Staatskas na korte tijd de bestede sommen, onder de vorm van taksen en belastingen en door min uitgaven voor werklozensteun en min onderhoudskosten enz..., grotendeels terug krijgt, terwijl daarna die nieuwe investeringen een bestendig en renderend voordeel blijven voor de gemeenschap.

D. — Wegen.

I. — *Wegenpolitiek van het Departement van Openbare Werken en Wederopbouw.*

De modernisering van de Belgische Rijkswegen is uiteraard gegrond op de twee volgende beginselen :

- 1^o de wegen moeten aangelegd worden met het oog op een gemakkelijk verkeer;
- 2^o de aanleg moet zo geschieden, dat de veiligheid van het verkeer wordt gewaarborgd.

De toepassing van het eerste beginsel kan direct worden afgeleid uit het te verwerken verkeersvolume. Ze steunt op een bestudering van het verloop van het wegverkeer, dat geregeld gemeten wordt; de laatste meting had plaats in 1952.

Deze algemene verkeerstellingen en de inachtneming van speciale behoeften, bij voorbeeld in verband met de noodzakelijkheid van nieuwe wegen voor de ontwikkeling van de economie in sommige streken, bepalen de meetkundige kenmerken van de gemoderniseerde wegen, met name de breedte van rijwegen en fietspaden.

Daarnaast leidt de eis van een voldoende veiligheid er toe, dat, met name aan de kruispunten, speciale inrichtingen worden geplaatst die door de nieuwe wetenschap van de « Trafic Engeneering » tot stand zijn gebracht.

Het Bestuur der Wegen zet de aanleg van het wegennet stelselmatig voort, te beginnen met de wegen die het gebrekkigst zijn gebleken. Aldus werden er vooral werken uitgevoerd aan de axiale wegen, terwijl, zover als enigszins mogelijk was, ook werd doorgewerkt aan de autostrade Brussel-Oostende en aan de inrichting als autostrade van de weg n^o 1bis Brussel-Antwerpen via Boom.

Verder werd ook de bewegwijzering genormaliseerd : de vroegere signalen werden op de hoofdwegen vervangen door nieuwe signalen volgens de moderne techniek, terwijl de kruispunten binnen de budgetaire mogelijkheden beter aangelegd werden.

Tot dusver zijn de wegen over 1.150 kilometer gemoderniseerd, d.w.z. dat ongeveer 6,5 miljoen vierkante meter nieuwe bekleding werd gelegd. 136 bruggen, die door oorlogsgeweld vernietigd waren, zijn herbouwd, terwijl 32 nieuwe bruggen over de autostraden geslagen werden.

Pareille enquête établirait sans doute que la construction des routes, par exemple, permet au Trésor de récupérer rapidement, soit sous forme de taxes et d'impôts, soit sous forme d'économies, réalisées les sur indemnités de chômage et les frais d'entretien, les sommes qu'il a dépensées à cet effet et que les investissements nouveaux représentent pour la communauté un avantage permanent.

D. — Les Routes.

I. — *Politique routière du Département des Travaux Publics et de la Reconstruction*

La modernisation des routes belges gérées par l'Etat est essentiellement basée sur les deux principes suivants :

- 1^o les routes doivent être aménagées en vue de permettre une circulation aisée du trafic;
- 2^o l'aménagement doit comporter les dispositions nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation.

L'application du premier principe découle directement de la considération des volumes de trafic à écouler. Elle est fondée sur l'étude de l'évolution de la circulation routière qui est mesurée périodiquement et pour la dernière fois en 1952.

Ces recensements généraux de la circulation et la prise en considération de besoins spéciaux résultant, par exemple, de la nécessité de créer des routes nouvelles pour permettre le développement de l'économie de certaines régions, déterminent les caractéristiques géométriques des routes modernisées, et notamment la largeur des chaussées et des pistes cyclables.

D'autre part, la nécessité de garantir à la circulation une sécurité convenable conduit à adopter, notamment aux carrefours, des dispositifs spéciaux qui sont mis au point par la science nouvelle du « Trafic Engeneering ».

L'Administration des Routes poursuit systématiquement l'aménagement du réseau routier en commençant par les routes qui se sont révélées le plus déficientes. C'est ainsi que les travaux ont surtout été effectués sur les routes axiales et que, d'autre part, on a poursuivi, dans toute la mesure du possible, les travaux d'établissement de l'auto-route Bruxelles-Ostende et de transformation en autoroute de la route n^o 1bis de Bruxelles à Anvers par Boom.

Dans un autre domaine, la signalisation routière a été normalisée : les anciens signaux ont été remplacés sur les routes principales par les signaux conformes à la nouvelle technique, tandis que l'aménagement des carrefours était entreprise dans la mesure des possibilités budgétaires.

A l'heure actuelle, 1.150 kilomètres de routes ont été modernisés, comportant l'exécution de quelque 6,5 millions de mètres carrés de revêtement nouveau. D'autre part, 136 ponts détruits par faits de guerre ont été reconstruits, tandis que 32 ponts nouveaux ont été établis sur les autoroutes.

Niet alleen blijven er nog wegen te moderniseren, waaraan nog niet is gewerkt, maar er moet ook voortgegaan worden met de verdere aanleg van wegen, waarvan de modernisering begonnen is, in deze zin dat, vooral op moeilijke plaatsen, zoals de doortocht van bebouwde kommen, de meetkundige kenmerken van de wegen over de gehele lengte gelijkgemaakt werden. Deze gelijkheid is immers de eerste eis waaraan moet worden voldaan, niet alleen om een geregeld maar ook een veilig wegverkeer te verkrijgen.

II. — Autostraden.

De autostraden Brussel-Oostende en Brussel Antwerpen moeten zo spoedig mogelijk voltooid worden.

In dit verband kunnen wij *grosso modo* de volgende werken als bijzonder dringend opgeven :

a) Brussel-Oostende :

Wegvak Brussel-Ternat — grondwerken	fr. 100.000.000
Wegvak Brussel-Wetteren — bekleding	250.000.000
Wegvak Jabbeke-Oostende — bekleding	80.000.000

Bouw van de dringendste bruggen, vooral over de autostrade, met het oog op de veiligheid aan de kruispunten. 250.000.000

b) Brussel-Antwerpen :

De rijwegen moeten over de gehele lengte van deze weg zo spoedig mogelijk verdubbeld worden. De kredieten die nodig zijn om het verkeer op de drukst bereden weg van het land te splitsen, worden op 250 miljoen geraamd.

Verder moeten binnen de kortst mogelijke tijd over deze autostrade bruggen gelegd worden op de drukste en dus ook de gevaarlijkste punten.

Voor de dringendste werken in verband met vier van deze bruggen is een krediet van 60 miljoen nodig.

c) Brussel-Rijn :

Het eerste vak dat gereed moet komen is dat van Luik tot de Duitse grens.

Voor de bouw van de grote viaduct over de Maasvallei benoorden Luik moet onverwijld ter hand worden genomen.

Derhalve blijkt dat binnenkort de volgende kredieten nodig zullen zijn :

— sectie Roccourt-Pontisse, grondwerken en bekleding	fr. 220.000.000
— viaduct over de Maasvallei	600.000.000
— wegvak Cheratte-Herve	225.000.000

Il reste actuellement non seulement à moderniser les routes sur lesquelles aucun travail n'a encore été effectué, mais encore à achever l'aménagement des routes qui ont reçu un commencement de modernisation, en réalisant, notamment aux endroits difficiles, tels que les traversées d'agglomérations, l'homogénéité des caractéristiques géométriques des routes sur toute la longueur des itinéraires. Cette homogénéité est en effet la qualité essentielle qui garantit, non seulement la régularité du trafic routier, mais aussi sa sécurité.

II. — Autoroutes.

Il importe de poursuivre sans désespérer et dans le délai minimum, l'achèvement des autoroutes Bruxelles-Ostende et Bruxelles-Anvers.

A cet effet, on peut *grosso modo* indiquer comme particulièrement urgents les travaux ci-après :

a) Bruxelles-Ostende :

Tronçon Bruxelles-Ternat — terrassements	fr. 100.000.000
Tronçon Bruxelles-Wetteren — revêtement	250.000.000
Tronçon Jabbeke-Ostende — revêtement	80.000.000

Exécution des ponts les plus urgents, notamment au-dessus de l'autoroute pour garantir la sécurité de la circulation routière au franchissement de l'autoroute 250.000.000

b) Bruxelles-Anvers :

Il est urgent de compléter le dédoublement des chaussées sur toute la longueur de l'itinéraire. Les crédits nécessaires pour réaliser cette séparation indispensable des trafics sur l'artère la plus fréquentée du pays, sont estimés à 250 millions.

D'autre part, il est indispensable de construire d'urgence des ouvrages de franchissement de cette autoroute aux endroits les plus fréquentés et, par conséquent, les plus dangereux.

La dépense à prévoir pour la réalisation en première urgence de quatre de ces ouvrages est de 60 millions.

c) Bruxelles-Rhin :

Le premier tronçon à réaliser est celui de Liège à la frontière allemande.

Il convient, en particulier, d'entreprendre sans retard la construction du grand viaduc de franchissement de la vallée de la Meuse au nord de Liège.

Dans ces conditions, il s'avère indispensable de prévoir à bref délai les crédits suivants :

— section Roccourt-Pontisse, terrassements et revêtement	fr. 220.000.000
— viaduc de franchissement de la vallée de la Meuse	600.000.000
— tronçon Cheratte-Herve	225.000.000

d) *Brussel-Waver :*

Het drukker wordend verkeer op de weg Brussel-Namen, de onmogelijkheid van een behoorlijke aanleg in de kom van Overijse en de overweg te Waver verantwoordt de spoedige bouw van de autostrade Brussel-Namen tussen Brussel en Waver.

De uitgave hiervoor wordt geraamd op 500.000.000 frank.

Alles samen bedragen de bovenstaande kredieten voor de dringendste werken aan het autostradennet : 2.535.000.000 frank.

III. — *Gewone wegen.*

De belangrijkste en dringendste werken voor het wegverkeer leiden tot een uitgave van circa 2 miljard, waarvan 1 miljard 300 miljoen ten laste van het Wegenfonds.

IV. — *Schatting van de kosten voor de modernisering van het Belgisch wegnnet.*

Om tegemoet te komen aan de eisen van het verkeer moet er niet alleen een geheel nieuw autostradennet tot stand komen, maar moeten ook de overige wegen, zowel de Rijks- als de Provincie- en de Gemeentewegen verbeterd worden.

Er is een eerste net van de belangrijkste wegen van het land uitgestippeld. Het geldt hier een gemaasd, doorlopend net dat nagenoeg gelijk over het gehele grondgebied is uitgespreid.

De wegen van dit primaire net zijn natuurlijk niet allemaal van hetzelfde belang, maar ze moeten beschouwd worden als de schering van het Belgisch wegnnet.

In de mazen van dit net moeten de wegen bepaald worden, die het secundaire wegnnet zullen vormen en die uiteraard bestemd zijn om, eensdeels, het gewestelijk verkeer naar het primaire net te richten en, anderdeels, dit laatste te ontlasten door het vormen van dubbele reizen.

Op grond van dit onderscheid in de belangrijkheid van de wegen is het algemeen Belgisch wegnnet in de volgende categorieën ingedeeld :

- autostradennet : ongeveer 930 kilometer;
- primair net — primair I : ongeveer 1.500 kilometer; primair II : ongeveer 4.500 kilometer;
- secundair net : ongeveer 13.000 kilometer.

Het Wegenfonds is ingesteld om het autostradennet tot stand te brengen en de voornaamste wegen van het primaire net te moderniseren.

De benodigde kredieten voor de verwezenlijking van het programma van het Wegenfonds worden op 25 miljard geraamd.

Voor de geschiktmaking van de overige wegen van het primaire net en van het secundaire net, die thans zowel door de Staat als door de Provinciën en de Gemeenten worden beheerd, is eveneens een uitgave van circa 25 miljard te verwachten.

d) *Bruxelles-Wavre :*

L'augmentation du trafic sur la route Bruxelles-Namur, l'impossibilité d'aménager de manière convenable la traversée d'Overijse et le passage à niveau de Wavre imposent de donner une priorité à l'établissement du tronçon de l'autoroute Bruxelles-Namur, compris entre Bruxelles et Wavre.

L'estimation de la dépense est de 500.000.000 de francs.

Au total, les crédits dont question ci-dessus et relatifs aux travaux à effectuer en première urgence au réseau d'autoroutes se montent à 2.535.000.000 de francs.

III. — *Routes ordinaires.*

Les travaux les plus importants pour le trafic routier et les plus urgents à réaliser nécessitent une dépense de l'ordre de 2 milliards, dont 1 milliard 300 millions à charge du Fonds des Routes.

IV. — *Evaluation du coût de la modernisation du réseau routier belge.*

Pour satisfaire aux besoins du trafic prévu, il convient non seulement de créer de toutes pièces un réseau d'autoroutes, mais aussi d'aménager les autres routes tant de l'Etat que des Provinces et des Communes.

Un réseau primaire comprenant les routes les plus importantes du pays a été défini. C'est un réseau maillé, continu et réparti à peu près uniformément sur tout le territoire.

Les routes qui forment ce réseau primaire n'ont évidemment pas toutes la même importance, mais doivent être considérées comme l'ossature principale du réseau routier belge.

Dans les mailles de ce réseau primaire, on doit déterminer les routes qui formeront le réseau secondaire des routes belges et qui sont essentiellement destinées, d'une part, à drainer le trafic régional vers les routes du réseau primaire et, d'autre part, à soulager le réseau primaire en constituant des itinéraires de dédoublement.

C'est en se basant sur cette distinction dans l'importance des routes que le réseau général belge a été classé dans les catégories suivantes :

- réseau d'autoroutes : environ 930 kilomètres;
- réseau primaire — primaire I : environ 1.500 kilomètres; primaire II : environ 4.500 kilomètres;
- réseau secondaire : environ 13.000 kilomètres.

Le Fonds des Routes a été créé pour réaliser le réseau d'autoroutes et pour moderniser les routes les plus importantes du réseau primaire.

La dépense nécessaire pour réaliser le programme dont l'exécution est confiée au Fonds des Routes est estimée à 25 milliards.

Pour l'aménagement des autres routes du réseau primaire et des routes du réseau secondaire gérées actuellement tant par l'Etat que par les Provinces et les Communes, la dépense à prévoir est également de quelque 25 milliards.

V. — *Vastleggingen in 1951 en 1952.*

Bedragen in millioenen franken.

V. — *Crédits engagés en 1951 et 1952.*

Montants en millions de francs.

PROVINCIE — PROVINCES	Onderhoud der Rijkswegen — <i>Entretien des routes de l'Etat</i>		Verbeterings- werken — <i>Travaux d'amélioration</i>		Wegen- fonds — <i>Fonds des routes</i>	Herstel oorlogsschade — <i>Réparation des dommages de guerre</i>	
	1951	1952	1951	1952		1951	1952
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	32,0	24,5	19,5	2,0	13,5	24,0	6,8
Brabant. — <i>Brabant</i>	48,0	29,5	110,0	0,5	53,2	2,0	3,3
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	42,0	53,5	82,5	17,8	13,0	15,5	14,5
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i> . .	38,0	29,5	46,0	6,5	33,5	70,5	30,3
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	63,5	46,5	114,5	3,2	50,5	3,0	0,2
Luik. — <i>Liège</i>	60,0	49,0	28,5	1,5	40,0	71,5	13,1
Limburg. — <i>Limbourg</i>	25,5	19,5	20,0	12,8	5,8	16,5	0,1
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	37,0	35,5	35,5	3,7	2,0	57,0	6,0
Namen. — <i>Namur</i>	64,0	62,5	111,0	2,4	58,5	50,5	19,0
Totalen. — <i>Totaux</i>	410,0	350,0	567,5	50,4	270,0	310,5	93,3
	410,0	350,0	567,5	320,4 (*)		310,5	93,3

(*) Ontheffingen niet inbegrepen (153 miljoen). — *Expropriations non comprises* (153 millions).

Uit de laatste tabel kunnen wij afleiden dat de vastleggingen voor verbeteringswerken aan de Rijkswegen slechts 414 miljoen bedragen in 1952, terwijl in 1951 nog 878 miljoen werd vastgelegd.

De ce tableau, on peut déduire qu'en 1952, les engagements en vue de l'amélioration des routes de l'Etat ne s'élèvent qu'à 414 millions, alors que leur montant était de 878 millions en 1951.

VI. — *Buitengewone kredieten
voor de wegen in 1953.*

Voor 1953 zijn 893 miljoen kredieten voorzien waarvan 850 miljoen voor het wegfonds (circa 2.000 kilometer wegen) en slechts 43 miljoen voor de andere (circa 7.000 kilometer) Rijkswegen. Daarbij komen nog de kredieten voor oorlogsschade ten belope van 124 miljoen.

Na het goedstemmen van het Wegenfonds hadden wij verleden jaar in het verslag geschreven : « Met het Wegenfonds mag men verwachten dat, spijt de huidige beperking der kredieten, de dringendste verbeteringswerken zullen kunnen bespoedigd worden, dank zij de speciale leningen ten bate van dit fonds ».

VI. — *Crédits extraordinaires
pour les routes en 1953.*

Pour 1953, il a été prévu des crédits d'un montant total de 893 millions, dont 850 millions pour le Fonds des Routes (environ 2.000 kilomètres de routes) et 43 millions seulement pour les autres routes de l'Etat (7.000 kilomètres). Il faut y ajouter les crédits prévus pour les dommages de guerre, d'un montant de 124 millions.

Après le vote approuvant le projet de loi sur le Fonds des Routes, nous avons noté dans notre rapport de l'année dernière : « La création du Fonds des Routes permet d'espérer que, malgré les restrictions actuelles des crédits, les travaux d'amélioration les plus urgents pourront être activés grâce aux emprunts spéciaux émis en faveur de ce Fonds ».

Onze hoofdwegen, vooral de radiale wegen werden immers reeds merkkelijk verbeterd en het is noodzakelijk de primaire II en de secundaire Rijkswegen te verbeteren want onder deze laatste zijn er te veel onbruikbaar voor de moderne vervoermiddelen.

De verhouding 850 miljoen kredieten voor 2.000 kilometer waarvan meer dan de helft reeds verbeterd werden en 43 miljoen voor 7000 kilometer waarvan 90 t. h. nog niet verbeterd zijn, valt ten zeerste op. Voor deze 7.000 kilometer is praktisch geen enkel krediet voor herstel uitgetrokken in 1953, vermits de 43 miljoen bijna uitsluitend moeten dienen voor onteigeningen. Toen wij het Wegenfonds hebben goedgekeurd dachten wij dat de vroegere kredieten zouden behouden blijven, speciaal voor de primaire II en de secundaire Rijkswegen, en dat er een jaarlijkse lening zou worden uitgeschreven voor de bouw van het net van het Wegenfonds. Er kwam echter geen lening ten bate van dit fonds en alle buitengewone kredieten (behalve voor oorlogsschade) zijn nu voorbehouden voor de 2.000 kilometer van het Fonds. Een lening, speciaal uitgeschreven tot stijving van dit Fonds, zou stellig door de weggebruikers onmiddellijk onderschreven worden.

E. — De Waterwegen.

I. — *Politiek van het Bestuur der Waterwegen.*

Veelvuldig zijn de opdrachten van het Bestuur der Waterwegen. Ze omvatten :

1^o het in stand houden en verbeteren van het waterwegennet, met het oog op het scheepvaartverkeer en de waterafvoer.

Een onderscheid dient hier gemaakt tussen :

- a) de binnenscheepvaartwegen en de afvoerwaterwegen;
- b) de zeevaartwegen en de havens;
- c) de internationale verbindingen.

2^o het beveiligen en verbeteren der rivierdijken en de kust met o.m. de strijd tegen de ontzanding;

3^o het voeren van een watervoorzieningspolitiek door het aanleggen van stuwdammen en de erbij horende watertoevoernetten.

Alhoewel vorig jaar reeds gewezen werd op het feit dat het Bestuur der Waterwegen nog andere opdrachten te vervullen heeft buiten het onderhouden en verbeteren van een waterwegennet met het oog op de scheepvaart, is het niet ongepast daarop nog terug te komen.

De rampspoedige storm van 1 Februari jl. heeft er de aandacht op gevestigd dat ook de bescherming van onze zeekust en rivierdijken van primordiaal

En effet, nos routes principales, surtout les routes axiales, ont déjà été sensiblement améliorées et il est nécessaire de remettre en état les routes primaires II et secondaires, car, parmi ces dernières, il y en a trop qui sont inutilisables pour les moyens de transport modernes.

Ce qui est frappant, c'est la disproportion entre les 850 millions de crédits prévus pour 2.000 kilomètres de routes dont la moitié est déjà améliorée, et les 43 millions inscrits pour 7.000 kilomètres de routes, dont 90 p. c. n'ont pas encore été améliorées. On peut dire que, pratiquement, il n'est prévu en 1953 aucun crédit pour la réparation de ces 7.000 kilomètres de routes, puisque les 43 millions inscrits devront servir presque exclusivement à payer les expropriations. Lorsque nous avons approuvé la création du Fonds des Routes, nous croyions que les anciens crédits seraient maintenus, notamment pour les routes du réseau primaire II et celles du réseau secondaire et qu'un emprunt serait émis chaque année pour la construction des routes prévues par le programme du Fonds. Or, aucun emprunt n'a été émis au profit du Fonds des Routes et tous les crédits extraordinaires (à l'exception de ceux relatifs aux dommages de guerre), sont réservés aux 2.000 kilomètres de routes dont s'occupe le Fonds. Un emprunt émis spécialement en vue de l'alimentation de ce Fonds aurait cependant été souscrit immédiatement par les usagers.

E. — Les Voies hydrauliques.

I. — *Politique de la Direction des Voies hydrauliques.*

Les missions confiées à la Direction des Voies hydrauliques sont multiples. Elles comprennent :

1^o la conservation et l'amélioration des voies hydrauliques en vue d'assurer le trafic fluvial et l'évacuation des eaux.

Il convient de distinguer :

- a) les voies de navigation intérieure et les voies d'évacuation;
- b) les voies maritimes et les ports;
- c) les communications internationales.

2^o la protection et l'amélioration des digues des rivières et de la côte, et, notamment, la lutte contre le désensablement;

3^o la politique d'approvisionnement en eau par la construction de barrages et d'un réseau d'adduction d'eau.

Bien que nous ayons déjà souligné l'an dernier le fait que la Direction des Voies hydrauliques est chargée d'autres missions que celles relatives à l'entretien et à l'amélioration du réseau des voies hydrauliques, en vue de la navigation, il nous paraît opportun de revenir sur la question.

La catastrophe du 1^{er} février dernier a montré l'importance primordiale que présentent la protection de notre côte et des digues des rivières ainsi que

belang is, en dat de bestrijding van de ontzanding van de Oostkust krachtadiger dan ooit dient aangepakt. Ook werd door die gebeurtenissen beklemtoond dat de waterwegen, niet alleen het snel en doelmatig vervoer van massagoederen tegen voordelige voorwaarden dienen te verzekeren, maar dat in gevallen van watersnood of storm ook het betugelen en het zonder gevaar voor de aangelanden afvoeren van het overvloedige water in hun rol ligt.

De te volgen politiek wordt in hoofdzaak door die veelvuldige opdrachten bepaald.

Er werd reeds ten overvloede aangetoond in het verslag van vorig jaar, waarom het voor de onderhoudswerken nodige krediet noodzakelijkerwijze een stijgende lijn moet volgen. De aandacht zij nogmaals met aandrang hierop gevestigd, dat de onderhoudsbaggerwerken, die de toegang tot de havens moeten verzekeren, afhankelijk zijn van de steeds groter wordende afmetingen der zeeschepen. De baggerwerken in de binnenscheepvaartwegen en afvoerwaterwegen zijn eveneens onontbeerlijk.

Verder is het uitblijven van verbeteringswerken aan de waterwegen een oorzaak van steeds in omvang toenemende onderhoudswerken.

De hieronderstaande tabel toont aan dat er sedert 1952 eerder een neiging is tot vermindering der voor de onderhoudskredieten voorziene bedragen.

Tabel der van 1948 tot 1952 vastgelegde en voor 1953 voorziene kredieten voor het onderhoud van waterwegen, kust en havens.

Vastgelegd in :

1948	fr. 327.024.000
1949	336.657.000
1950	368.635.000
1951	363.643.000
1952	334.600.000

Voorzien voor :

1953	351.700.000
----------------	-------------

la nécessité de poursuivre avec plus de vigueur encore la lutte contre le désensablement de la côte orientale. Ces événements ont aussi mis en lumière le rôle des voies hydrauliques, qui permettent non seulement d'assurer un transport rapide et efficace des marchandises en vrac, mais aussi, en cas d'inondation ou de tempête, de recueillir et d'évacuer les eaux excédentaires, sans danger pour les riverains.

La politique à suivre est essentiellement déterminée par ces tâches multiples.

Dans notre rapport de l'an dernier, nous avons exposé à suffisance les raisons pour lesquelles le crédit nécessaire aux travaux d'entretien doit suivre une courbe ascendante. Insistons une fois de plus sur le fait que les travaux de dragage d'entretien, qui doivent assurer l'accès aux ports, sont fonction des dimensions sans cesse croissantes des navires de guerre. Les travaux de dragage des voies de navigation intérieure et des voies d'évacuation sont également indispensables.

Si l'on néglige d'effectuer en temps voulu, les travaux d'amélioration aux voies navigables, les travaux d'entretien prennent évidemment plus d'ampleur encore.

Le tableau ci-dessous indique que, depuis 1952, il existe plutôt une tendance à réduire les montants prévus pour les crédits d'entretien.

Tableau des crédits engagés de 1948 à 1952 et prévus en 1953, pour l'entretien des voies hydrauliques, de la côte et des ports.

Engagés en :

1948	fr. 327.024.000
1949	336.657.000
1950	368.635.000
1951	363.643.000
1952	334.600.000

Prévus pour :

1953	351.700.000
----------------	-------------

II. — Vastleggingen in 1951 1952.

II. — Engagements en 1951 et 1952.

a) Bedragen in millioenen frank.

a) Montants en millions de francs.

DIRECTIE — DIRECTION	Vastleggingen voor onderhoud — <i>Engagements pour entretien</i>		PROVINCIE — PROVINCE	Vastleggingen voor — <i>Engagement pour</i>			
				Verbeterings- werken — <i>Travaux d'amélioration</i>		Herstel van oorlogsschade — <i>Réparation des dommages de guerre</i>	
	1951	1952		1951	1952	1951	1952
Kust. — <i>Côte</i>	12,3	10,6	Antwerpen. — <i>Anvers</i>	33,0	40,6	1,8	1,8
Stroomgebied der Schelde, te Gent. — <i>Bassin fluvial de l'Escaut à Gand</i>	26,5	21,6	Brabant. — <i>Brabant</i>	—	16,0	—	—
Stroomgebied der Schelde, te Kortrijk. — <i>Bassin fluvial de l'Escaut à Courtrai</i>	11,1	8,3	West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	17,2	9,4	18,0	29,7
Ringvaart. — <i>Canal circulaire</i>	—	—	Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	41,0	53,8	6,8	7,7
Zeeschelde. — <i>Escaut maritime</i>	20,5	16,6	Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	460,1	579,0	9,1	27,3
Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i>	2,6	2,1	Limburg. — <i>Limbourg</i>	9,5	0,8	8,6	0,8
Luikse Maas. — <i>Meuse Liégeoise</i>	9,5	9,6	Luik. — <i>Liège</i>	33,5	12,6	31,7	24,2
Naamse Maas. — <i>Meuse Namuroise</i>	8,6	6,6	Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	—	—	—	—
Samber. — <i>Sambre</i>	8,8	7,0	Namen. — <i>Namur</i>	14,6	9,1	6,8	—
Borinage. — <i>Borinage</i>	20,0	12,4					
Kolenafvoerkanalen. — <i>Canaux houillers</i>	18,6	10,3					
Vesder. — <i>Vesdre</i>	—	3,5					
TOTALEN. — <i>TOTAUX</i>	138,5	108,6	TOTALEN. — <i>TOTAUX</i>	608,9	721,3	82,8	91,5
	=====	=====		=====	=====	=====	=====

b) Verdeling per provincie der vastleggingen in 1951 en 1952 voor zeevaartwegen en zeehavens.

b) Répartition par province des engagements effectués en 1951 et 1952 pour les voies maritimes et les ports de mer.

Bedragen in millioenen frank.

Montants en millions de francs.

PROVINCIE — PROVINCE	Vastleggingen voor. — Engagements pour					
	Onderhoud — Entretien		Verbeteringswerken — Travaux d'amélioration		Herstel van oorlogsschade — Rép. des dommages de guerre	
	1951	1952	1951	1952	1951	1952
Antwerpen. — Anvers	114,8	117,8	158,7	173,0	10,3	—
Brabant. — Brabant	—	—	45,5	44,5	13,3	19,8
West-Vlaanderen. — Flandre Occidentale	78,5	85,0	43,0	27,0	85,2	59,9
Oost-Vlaanderen. — Flandre Orientale	2,6	1,1	45,8	1,1	7,4	39,0
Andere provinciën. — Autres provinces	—	—	—	—	—	—
TOTALEN. — TOTAUX	195,9	203,9	293,0	245,6	116,2	118,7

c) Vastleggingen in 1952 (tussenkomst van de Staat of zuiver Staatswerken) voor ieder der vier zeehavens : Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende.

Bedragen in millioenen frank.

c) Engagements effectués en 1952 (intervention de l'Etat ou travaux effectués exclusivement par l'Etat) pour chacun des ports de mer : Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende.

Montants en millions de francs.

HAVENS. — PORTS	Vastleggingen voor — Engagements pour			
	Nieuwe beleggingen Investissements nouveaux		Herstel van oorlogsschade Réparations de dommages de guerre	
	Zuiver Staatswerken Travaux de l'Etat uniquement	Staats- tussenkomst Intervention de l'Etat	Zuiver Staatswerken Travaux de l'Etat uniquement	Staats- tussenkomst Intervention de l'Etat
Antwerpen. — Anvers	173,0	4,0	—	2,0
Gent. — Gand	0,1	39,1	—	—
Zeebrugge. — Zeebrugge	3,5	18,5	2,1	12,5
Oostende. — Ostende	5,0	—	15,9	0,8
TOTALEN. — TOTAUX	181,6	61,6	18,0	15,3

d) Baggerwerken. — Uitgaven in 1952.

d) Travaux de dragage. — Dépenses en 1952.

	kubieke meter. — m. cubes		Uitgaven. — Dépenses frank. — francs	
	1952	1951	1952	1951
HAVEN OOSTENDE : PORT D'OSTENDE :				
Haven. — Port	630.361		12.846.590	
Killen. — Darses	252.671		3.707.760	
Totalen. — Totaux	883.032	—	16.554.350	21.262.863
HAVEN NIEUWPOORT. — PORT DE NIEUPOORT	484.653	—	8.632.037	8.370.435
HAVEN BLANKERBERGE. — PORT DE BLANKENBERGE	251.372	—	4.015.525	3.355.922
HAVEN ZEEBRUGGE : PORT DE ZEEBRUGGE :				
Pachtjaar. — Année de bail : 1951/1952	5.116.879	—	32.528.050	32.285.205
Begin. — Début : 15-8-1951				
Einde. — Fin : 14-8-1952				
In Zeeschelde. — Escaut Maritime	4.176.540	4.435.000	112.210.972	113.000.000
Vóór kademuren Antwerpen. — Au droit des murs de quai à Anvers	110.870	155.000	4.303.038	5.080.000
Tussen Gentbrugge en Rupelmonde. — Entre Gentbrugge et Rupelmonde	65.000	—	1.332.500	5.987.100

III. — *In uitvoering zijnde en nog uit te voeren werken.*a) *In uitvoering :*

1. In uitvoering zijnde werkplan voor de verbetering van het waterwegennet.

In millioenen franken.

III. — *Travaux en cours et restant à exécuter.*a) *En cours :*

1. Programme en cours d'exécution pour l'amélioration du réseau des voies navigables.

En millions de francs.

WATERWEG — VOIE NAVIGABLE	Voorzien in 1953 — <i>Prévu pour 1953</i>	Te voorzien na 1953 — <i>A prévoir après 1953</i>
1. Kanaal Charleroi-Brussel. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles</i>	249,7	2.980
2. Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. — <i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes</i>	172,0	975
3. Bovenschelde. — <i>Haut-Escaut</i>	5,6	680
4. Ringvaart te Gent. — <i>Canal circulaire de Gand</i>	110,0	1.492
5. Samber. — <i>Sambre</i>	38,4	1.438
6. Maas tussen Namen en Luik. — <i>Meuse entre Namur et Liège</i>	10,2	2.102
7. Netekanaal. — <i>Canal de la Nèthe</i>	25,0	85
8. Kanaal Gent-Brugge. — <i>Canal Gand-Bruges</i>	—	294
TOTAAL BEDRAG. — <i>MONTANT TOTAL</i>	610,9 =====	10.046 =====

2. In uitvoering zijnde werkplan voor de stuwdammen en watertoevoernetten.

In millioenen franken.

2. Programme en cours pour les barrages-réservoirs et les réseaux d'adduction d'eau.

En millions de francs.

AARD DER WERKEN — NATURE DES TRAVAUX	Voorzien in 1953 — <i>Prévu pour 1953</i>	Te voorzien na 1953 — <i>A prévoir après 1953</i>
STUWDAMMEN. — BARRAGES A RÉSERVOIRS :		
Stuwdam op de Vesder te Eupen. — <i>Barrage de la Vesdre à Eupen</i>	10	—
OURTHE. — OURTHE :		
Bouwen van een kleine dam te Nisramont. — <i>Construction d'un petit barrage à Nisramont.</i>	36	30
Watertoevoernetten. — <i>Réseaux d'adduction d'eau.</i>	60	460
TOTAAL BEDRAG. — <i>MONTANT TOTAL</i>	106 =====	490 =====

3. Andere in uitvoering zijnde grote werken.

In miljoenen franken.

3. Autres grands travaux en cours d'exécution

En millions de francs.

AARD DER WERKEN — NATURE DES TRAVAUX	Voorzien in 1953 — Prévu pour 1953	Te voorzien na 1953 — A prévoir après 1953
1. Bestrijden van de ontzanding van het strand ten Oosten van Zeebrugge. — <i>Travaux pour empêcher le démaigrissement de l'estran à l'Est de Zeebrugge</i>	22	78
2. Bouwen van de wegbrug over de Schelde te Temse. — <i>Construction du pont-route sur l'Escaut à Tamise</i>	62,5	5,5
3. Bouwen van de Boudewijnslus te Antwerpen. — <i>Construction de l'écluse Baydoun à Anvers</i>	220	327
TOTAAL BEDRAG. — MONTANT TOTAL	304,5	410,5

b) Nog niet aangevangen :

Werkplan voor de verbetering van het waterwegennet.

b) Non encore entamés :

Programme pour l'amélioration du réseau des voies navigables.

WATERWEG — VOIE NAVIGABLE	Te voorzien na 1953 — A prévoir après 1953
1. Het omleiden van het Centrumkanaal ter plaatse van de schepenliften. — <i>Détournement du canal du Centre aux ascenseurs</i>	1.950
2. Ringvaart te Brugge. — <i>Canal circulaire de Bruges</i>	500
3. Maas tussen Namen en Franse grens. — <i>Meuse entre Namur et la frontière française</i>	400
TOTAAL BEDRAG. — MONTANT TOTAL	2.850

SAMENVATTING.

Nog nodig na 1953 (in miljoenen franken) :

a) Voor het in uitvoering zijnde werkplan :

Tabel n° 1	10.046
Tabel n° 2	490
Tabel n° 3	410,50
	10.946,50

b) Voor het nog niet aangevangen werkplan, de internationale verbindingen, enz.

2.850,—

13.796,50

Algemeen totaal : 13.796,50 frank, hetzij 14 miljard frank.

RÉSUMÉ.

Encore à prévoir après 1953 (en millions de fr.) :

a) Pour le programme en exécution :

Tableau n° 1	10.046
Tableau n° 2	490
Tableau n° 3	410,50
	10.946,50

b) Pour les travaux non entamés, liaisons internationales, etc.

2.850,—

13.796,50

Total général : 13.796,50 francs, soit 14 milliards de francs.

Dit is een minimum programma. Wanneer men rekening houdt met de werken vroeger voorzien op het tienjarenplan dan zou dit bedrag van 14 milliard moeten verhoogd worden.

F. — Herbouw van bruggen.

De cijfers hieronder vermeld geven een beeld van wat reeds werd gepresteerd in zake het herbouwen der vernielde bruggen. Op de 1.144 vernielde bruggen zijn er nog 404 definitief te herbouwen. Voor 1953 zijn er maar kredieten ingetrokken voor 19 bruggen.

a) *Bruggen gebouwd door de Directie Waterwegen.*

Ceci n'est qu'un programme minimum. Si l'on tient compte des travaux précédemment prévus au plan décennal, le montant de 14 milliards doit être augmenté.

F. — La reconstruction des ponts.

Les chiffres ci-dessous permettent de se faire une idée des travaux déjà effectués en matière de reconstruction des ponts. Sur les 1.144 ponts détruits, il en reste 404 à reconstruire définitivement. Pour 1953, les crédits inscrits ne permettent que la reconstruction de 19 ponts.

a) *Ponts reconstruits par la Direction des Voies hydrauliques.*

PROVINCIE — PROVINCES	Aantal vernielde bruggen — <i>Nombre de ponts détruits</i>	Uitgaven in 1952 — <i>Dépenses en 1952</i>	Reeds uitgegeven (in miljoenen franken) — <i>Dépenses déjà affectées (en millions de francs)</i>	Nog uit te geven (in miljoenen franken) — <i>Dépenses restant à effectuer (en millions de francs)</i>	Bruggen gebouwd 1952 — <i>Ponts construits en 1952</i>	Aantal nog te bouwen definitieve bruggen — <i>Nombre de ponts définitifs restant à construire</i>	Begroting 1953 — <i>Budget 1953</i>	
							Aantal bruggen voorzien — <i>Nombre de ponts prévus</i>	Uitgaven voorzien (in miljoenen franken) — <i>Dépenses prévues (en millions de francs)</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	92	—	201	297	—	38	1	3
Brabant. — <i>Brabant</i>	41	7	100	101	—	16	—	—
West-Vlaand. — <i>Flandre Occ.</i> . .	122	35	256	209	7	37	1	10
Oost-Vlaand. — <i>Flandre Or.</i> . .	114	46	291	322	2	49	8	32
Henegouwen. — <i>Hainaut</i> . . .	95	27	218	216	1	27	—	—
Limburg. — <i>Limbourg</i>	58	—	153	221	—	21	—	—
Luik. — <i>Liège</i>	22	20	205	103	—	7	2	24
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i> . .	4	—	16	10	—	1	—	—
Namen. — <i>Namur</i>	15	—	65	85	—	3	—	—
TOTALEN — <i>TOTAUX</i>	563	135	1.505	1.564 (*)	10	199	12	69
	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====

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

b) *Bruggen : Directie der Wegen.*b) *Ponts : Direction des Routes.*

PROVINCIEEN. — PROVINCES	Begroting 1952. — Budget 1952	
	Aantal bruggen aanbesteed — <i>Nombre de ponts adjugés</i>	Uitgaven (in miljoen frank) — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	1	1,5
Brabant. — <i>Brabant</i>	2	2,5
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	2	12,0
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	3	16,0
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	—	—
Limburg. — <i>Limbourg</i>	—	—
Luik. — <i>Liège</i>	—	—
Puxemburg. — <i>Luxembourg</i>	3	6,5
Namen. — <i>Namur</i>	—	—
	11	38,5

PROVINCIEEN — PROVINCES	Aantal vernieelde bruggen — <i>Nombre de ponts détruits</i>	Reeds uitgegeven (in miljoen. franken) — <i>Dépenses déjà affectées (en millions de francs)</i>	Nog uit te geven (in miljoen. franken) — <i>Dépenses restant à effectuer (en millions de francs)</i>	Aantal nog te bouwen definitieve bruggen — <i>Nombre de ponts définitifs restant à construire</i>	Begroting 1953 — Budget 1953	
					Aantal bruggen voorzien — <i>Nombre de ponts prévus</i>	Uitgaven voorzien (in miljoen. franken) — <i>Dépenses prévues (en millions de francs)</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	62	83,0	258,5	16	—	—
Brabant. — <i>Brabant</i>	49	69,0	237,5	7	—	—
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	43	71,0	39,0	18	1	17
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	47	134,5	138,5	20	2	17,3
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	28	166,0	219,0	10	—	—
Limburg. — <i>Limbourg</i>	80	134,0	138,0	21	—	—
Luik. — <i>Liège</i>	110	276,0	468,0	64	2	1
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	100	162,0	22,5	23	1	7
Namen. — <i>Namur</i>	62	269,0	200,0	26	1	15
	581	1.364,5	1.721,0	205	7	57,3

G. — Gebouwen.**I. — *Politiek van het Departement inzake gebouwen.***

In hun tegenwoordige staat beantwoorden vele Rijksgebouwen niet meer voldoende aan hun bestemming.

Sommige zijn zo oud dat zij niet meer aangepast kunnen worden; andere zijn te klein, zodat de diensten onderverdeeld moeten worden en verspreid in een aantal andere gebouwen, wat nadelig is voor de goede gang van zaken en ongemakkelijk voor het publiek, waarmee die diensten in betrekking staan.

Wij behoeven niet meer terug te komen op het belang van administratieve complexen. De voornaamste voordelen hiervan zijn gelegen in de mogelijkheid van een doelmatige organisatie en een beter rendement van het personeel, een andere groepering van de diensten, die onderling betrekkingen onderhouden, een verlaging van de algemene onkosten en een groter gemak voor het publiek, dat in eenzelfde gebouw, zonder moeizame verplaatsingen, de verschillende bureau's samen vindt. Door de bouw van dergelijke complexen kunnen overigens de zeer zware huurkosten verminderd en de arbeidsvoorwaarden verbeterd worden. Sommige gebouwen voldoen zelfs niet eens meer aan de wettelijke bepalingen op het stuk van hygiëne.

Er zijn reeds enkele moderne complexen gereed of in uitvoering, zoals b.v. :

de Résidence Palace aan de Wetstraat te Brussel;
het gebouw van Financiën aan de Paleizenstraat te Schaarbeek;

het gebouw van het Nationaal Instituut voor de Statistiek aan de Leuvense Weg te Brussel.

de administratiecentrums te Bergen, Hasselt, Turnhout, Hannut.

Op deze weg kan echter slechts langzaam worden voortgegaan, omdat de jaarlijkse kredieten te gering zijn.

Verder heeft ook de Rijkswacht grote behoefte aan huisvesting voor haar effectieven, die gedeeltelijk ondergebracht zijn in oude en ongezonde gebouwen en gedeeltelijk in huizen die niet toebehoren aan de Staat. Dit leidt tot een tweeslachtige regeling voor de Rijkswachters, al naar zij op kosten van de Staat gehuisvest worden of zelf moeten zorgen voor een woning. Voor de laatstgenoemden heeft de Staat hoge sommen uitgegeven aan vergoedingen, zonder dat hij daarbij steeds twee ernstige bezwaren uit de weg kan gaan, nl. de verspreiding van de manschappen en een betreurenswaardige vermenging met sommige bevolkingslagen.

Aan deze toestand moet onverwijld een einde komen door de bouw van gezonde en fatsoenlijke woningen.

De Staat zorgt ook voor de huisvesting van een aantal beampten, zoals de sluiswachters, de brugwachters, enz.

G. — Les Bâtiments.**I. — *Politique du Département en matière de bâtiments.***

Dans leur état actuel, un grand nombre de bâtiments de l'Etat sont loin de répondre d'une manière adéquate à leur destination.

Certains sont vétustes au point que leur adaptation n'est plus possible; d'autres sont trop petits et obligent à subdiviser les services en les dispersant dans de nombreux immeubles, ce qui est préjudiciable tant à leur bonne marche qu'à la commodité du public avec lequel ils sont en rapport.

Il n'est plus nécessaire de montrer l'intérêt que présente la construction de complexes administratifs dont les principaux avantages sont de permettre une organisation rationnelle et un meilleur rendement du personnel, un regroupement des services qui ont des rapports mutuels, une réduction des frais généraux d'utilisation et une plus grande facilité du public trouvant dans un même immeuble et sans déplacements fastidieux les différents bureaux auxquels il doit se rendre. La construction de ces immeubles est par ailleurs de nature à réduire les charges financières très lourdes de location et à améliorer les conditions de travail. Certains immeubles ne répondent même pas aux dispositions légales au point de vue de l'hygiène.

Quelques complexes modernes sont actuellement réalisés ou en voie d'exécution, tels par exemple :

le Résidence Palace, rue de la Loi, à Bruxelles;

le bâtiment des services des Finances, rue des Palais, à Schaarbeek;

le bâtiment de l'Institut national de Statistique, rue de Louvain, à Bruxelles;

les centres administratifs de Mons, Hasselt, Turnhout, Hannut.

L'insuffisance des crédits alloués annuellement ne permet cependant d'avancer dans cette voie qu'à une allure très lente.

D'autre part, la Gendarmerie a un grand besoin de logement pour ses effectifs qui sont pour une partie logés dans des bâtiments vétustes, voire insalubres et pour une autre dans des maisons n'appartenant pas à l'Etat. Cette situation crée ainsi deux régimes pour les gendarmes suivant qu'ils sont logés par l'Etat, ou bien qu'ils sont tenus de s'assurer au mieux leur logement. Pour ces derniers, l'Etat doit déboursier des sommes importantes en indemnités sans pouvoir toujours éviter deux graves inconvénients : la dispersion des effectifs et une promiscuité regrettable avec certains éléments de la population.

Il est urgent de faire cesser semblable situation par la construction de logements salubres et décents.

L'Etat loge aussi un certain nombre d'agents tels que garde-éclusiers, pontiers, etc...

Behalve de onlangs gebouwde woningen, is de behuizing vaak te onvoldoende, ongezond, ongemakkelijk of vervallen.

Ten slotte moet er een groot aantal gebouwen komen ten behoeve van de verschillende inrichtingen van het middelbaar, normaal, technisch, universitair Rijksonderwijs.

Uit het bovenstaande kunnen richtlijnen worden afgeleid voor de politiek inzake Rijksgebouwen, die in 5 punten kan worden samengevat :

1^o De gehuurde gebouwen vervangen door Rijksgebouwen, die op hun functie berekend zijn;

2^o Administratiecentra oprichten waarin de verspreide diensten kunnen worden samengebracht;

3^o In de bestaande Rijksgebouwen, die dienst kunnen blijven doen, de nodige installaties aanbrengen volgens de arbeidswetgeving (sanitair, eetzaal, enz.);

4^o Zorgen voor de behuizing van de Rijkswacht en van sommige Rijksbeambten;

5^o In een normaal tempo schoolgebouwen optrekken, die tegemoet komen aan de werkelijke behoeften van de verschillende onderwijstakken.

II. — Vastsleggingen in 1952.

GEWONE BEGROTING 1952.

Bestuur der gebouwen.

1^o Onderhoud en verbetering.

Globaal toegestaan krediet : 181.702.000 frank.

Krediet vastgelegd per provincie :

Brabant	fr. 79.415.215
Antwerpen	7.816.332
Oost-Vlaanderen	15.857.174
West-Vlaanderen	7.557.305
Henegouwen	21.399.919
Namen	11.821.943
Luik	17.220.941
Luxemburg	10.935.015
Limburg	6.335.761

Totalen : fr. 178.359.605

=====

Mis à part ceux réalisés récemment, ces logements sont trop souvent insuffisants, insalubres, incommodes ou délabrés.

Enfin, de nombreux bâtiments doivent être édifiés pour répondre aux nécessités de divers enseignements de l'Etat, moyen, normal, technique, universitaire.

Des considérations ci-dessus se dégagent les grandes lignes de la politique à suivre en matière de bâtiments de l'Etat qui peut être résumée en 5 points :

1^o Remplacer les immeubles loués, par des immeubles appartenant à l'Etat, et adaptés à leur fonction;

2^o Construire des Centres Administratifs regroupant les Services dispersés;

3^o Aménager dans les bâtiments de l'Etat existants et pouvant être conservés, les installations exigées par la législation du travail (sanitaire, réfectoire, etc...);

4^o Construire des logements pour les Gendarmes et certains agents de l'Etat;

5^o Assurer à un rythme normal, les constructions scolaires répondant aux besoins réels des divers enseignements.

II. — Engagements en 1952.

BUDGET ORDINAIRE 1952.

Administration des bâtiments.

1^o Travaux d'entretien et d'amélioration.

Crédit global alloué : 181.702.000 francs.

Crédit engagé par province :

Brabant	fr. 79.415.215
Anvers	7.816.332
Flandre orientale	15.857.174
Flandre occidentale	7.557.305
Hainaut	21.399.919
Namur	11.821.943
Liège	17.220.941
Luxembourg	10.935.015
Limbourg	6.335.761

Totaux : fr. 178.359.605

=====

2^o Nieuwbouw in 1952 :

a)

2^o Constructions nouvelles en 1952 :

a)

	Kredieten — Crédits	Vastleggingen — Engagements
Diverse. — <i>Généralités</i> fr.	136.000.000	134.361.802
Justitie. — <i>Justice</i>	10.000.000	6.208.835
Binnenlandse Zaken. — <i>Intérieur</i>	50.400.000	36.267.793
Rijkswacht. — <i>Gendarmerie</i>	15.000.000	10.185.554
Volksgezondheid. — <i>Santé Publique</i>	28.500.000	35.453.960
Openbaar Onderwijs. — <i>Instruction Publique</i>	207.500.000	158.881.159
Landbouw. — <i>Agriculture</i>	46.860.000	46.537.051
Openbare Werken. — <i>Travaux Publics</i>	14.500.000	1.599.119
Economische Zaken. — <i>Affaires Economiques</i>	—	—
Verkeerswezen. — <i>Communications</i>	18.850.000	12.793.533
Financiën. — <i>Finances</i>	73.000.000	23.925.194
Wederopbouw. — <i>Reconstruction</i>	1.000.000	—
	601.610.000	466.217.000

b)

b)

	Kredieten — Crédits	Vastleggingen — Engagements
Fonds Vanderpoorten. — <i>Fonds Vanderpoorten</i> fr.	300.000.000	345.102.000
Gent Akademisch Ziekenhuis. — <i>Gand, Hôpital universitaire</i>	40.000.000	11.944.000

III. — Kredieten voor 1953.

Nieuwe beleggingen fr.	583.595.000
Oorlogsschade	60.000.000
Fonds Vanderpoorten	300.000.000

IV. — Raming van de nog te voltooien werken.

De noodzakelijke onderbrenging van de Rijksdiensten heeft geleid tot de bouw van verschillende zeer grote complexen waarvan de uitvoering in een vrij langzaam tempo vordert ingevolge de inkrimping van de begrotingskredieten.

III. — Crédits pour 1953.

Immobilisations nouvelles . . . fr.	583.595.000
Dommages de guerre	60.000.000
Fonds Vanderpoorten	300.000.000

IV. — Estimation des travaux à achever.

La nécessité de loger les services de l'Etat a amené la construction de divers immeubles très importants dont l'exécution ne se poursuit qu'à une allure réduite par suite des restrictions budgétaires.

De Regering wenst deze gebouwen met inachtneming van de financiële mogelijkheden binnen de kortst mogelijke tijd te voltooien.

De totale som die nodig is om de aangevangen bouwwerken te voltooien, bedraagt echter nagenoeg 2 milliard frank.

Hierbij is geen rekening gehouden met de kosten voor de voltooiing van de onderwijsinrichtingen van verschillende graden, die in achtereenvolgende gedeelten worden uitgevoerd, zodanig dat elk deel op zichzelf een geheel vormt, dat onmiddellijk bruikbaar is.

Bovendien zijn er verschillende ontwerpen opge maakt, die eerst dan een begin van uitvoering zullen krijgen, wanneer de financiële omstandigheden gunstiger zullen worden. Deze ontwerpen, voor welke verwezenlijking een uitgave van circa 1 milliard nodig is, zullen overigens op verre na niet volstaan om te voorzien in alle behoeften van de Rijksdiensten, doch hebben in het algemeen betrekking op bouwwerken die reeds sedert lang door verschillende Besturen zijn aangevraagd.

H. — Stedebouw.

a) *Algemene beschouwingen :*

In de loop van het onderzoek van het begrotingsontwerp voor 1953 heeft de Commissie van Openbare Werken van de Senaat een uiteenzetting gehoord van de heer Directeur-generaal Bure over de stedebouw in het algemeen en de werkzaamheden van het Bestuur van de Stedebouw in het bijzonder.

Men moet hiervan onthouden dat de wetenschap van de stedebouw meer gebieden omvat dan op het eerste gezicht lijkt. Men meent over het algemeen dat de stedebouwkundigen zich slechts met kwesties van æsthetiek bezig houden : te eerbiedigen stijl, te gebruiken materialen, schuine of platte daken, enz. Dat zijn vanzelfsprekend vraagstukken die de stedebouwkundigen niet onverschillig laten. Maar zij hebben eveneens bekommernissen van een andere aard, nl. met sociale en economische inslag.

Wat het sociaal oogpunt betreft weet iedereen dat de verblijfsomstandigheden in de agglomeraties van langs om meer moeilijk worden : wegens het gebrek aan ruimte, de slechte oriëntering van de woningen, de smalle straten, verbetert de gezondheid van de stadsmensen geenszins. Zij ontberen zuivere lucht en licht, hun zenuwen worden gestadig op de proef gesteld door het lawaai en de gevaren van de straat. Er bestaat, zoals sommige dokters zeggen, een « psychose van de stadsmens ». De Staat tracht die toestand te verhelpen door plannen op te maken die tot doel hebben de oude woonwijken beter te maken en nieuwe wijken op te richten waar de misstappen van het verleden niet worden herhaald.

Wat het economisch standpunt betreft, zou de Staat de huidige misstand willen vervangen door een rationele aanleg van het grondgebied. De fabrieken en de nieuwe wijken zijn tot op heden gegroeid om 't even hoe en om 't even waar; aan-

Dans la limite des possibilités financières, le Gouvernement désire les terminer dans le délai le plus bref possible.

Cependant, on peut estimer que la somme totale nécessaire pour achever les constructions entamées, s'élève à quelque 2 milliards de francs.

Cette somme ne comprend pas le coût des travaux nécessaires pour achever les établissements d'enseignement de divers degrés et dont la réalisation se poursuit par tranches successives, chacune d'elles constituant un ensemble partiel utilisable directement.

En outre, divers projets ont été élaborés qui ne pourront recevoir de commencement d'exécution qu'à une époque où les conditions financières seront plus favorables. Ces projets, dont la réalisation comporterait une dépense de l'ordre du milliard, sont d'ailleurs très loin de couvrir toutes les nécessités des services de l'Etat, mais visent en général des constructions demandées depuis longtemps, par diverses Administrations.

H. — Urbanisme.

a) *Considérations générales :*

Au cours de l'examen du projet de budget pour 1953, la Commission des Travaux Publics du Sénat a pu entendre un exposé de M. le Directeur Général Bure sur l'urbanisme en général et l'activité de l'Administration de l'Urbanisme en particulier.

Il faut en retenir que la science de l'urbanisme embrasse bien plus de matières qu'il ne paraît à première vue. On croit généralement que les urbanistes ne se préoccupent que de questions d'esthétique : style à respecter, matériaux à utiliser, toitures à versant ou toitures plates, etc. Ce sont évidemment là des problèmes qui ne laissent pas les urbanistes indifférents. Mais ils ont également des préoccupations d'une autre nature, à savoir d'ordre social et d'ordre économique.

Au point de vue social, chacun sait que les conditions de séjour dans les agglomérations deviennent de plus en plus difficiles : à cause du manque de place, de la mauvaise orientation des maisons, de l'étroitesse des rues, la santé des citadins est loin de s'améliorer; ils manquent d'air et de lumière; leurs nerfs sont mis constamment à l'épreuve par le bruit et les dangers de la rue. Il existe, comme le disent certains médecins, une « psychose du citadin ». L'urbanisme s'efforce de remédier à cet état de choses en dressant des plans ayant pour but d'améliorer les quartiers anciens et de créer des quartiers nouveaux où les erreurs du passé ne se renouvelleront plus.

Au point de vue économique, l'urbanisme voudrait substituer au désordre actuel un aménagement rationnel du territoire. Les usines et les nouveaux quartiers ont jusqu'à présent poussé n'importe comment et n'importe où; il en résulte des dépenses

zienlijke uitgaven zijn daaruit voortgevloeid voor de gemeenschappen die b.v. met grote kosten de nieuwe straten, die men veel te ver van de centra heeft laten aanleggen, moeten uitrusten met wegbedekking, water-, gas- en electriciteitsleidingen.

Het spreekt vanzelf dat de wetenschap van de stedenbouw op het driedubbel plan van de æsthetiek, van het sociale en van het economische, doeleinden van het grootste belang nastreeft en dat de Senaat dienomtrent slechts zijn principieel akkoord kan geven.

Het komt er evenwel op aan te weten of de werkzaamheid van het Bestuur van de Stedenbouw wel overeenstemt met hetgeen voorafgaat.

De heer Directeur-generaal Bure heeft de bijzonderste doeleinden van zijn Bestuur tot vier herleid, te weten de gemeentelijke aanlegplannen, de streekplannen, het nationaal plan en de bouwvergunningen.

De gemeentelijke aanlegplannen worden opge maakt door de gemeenten en voorgelegd aan de koninklijke goedkeuring. Dat alles gebeurt overeenkomstig de traditionele regelen van de administratieve voorgedij. Nochtans mogen deze regelen niet te zwaar wegen en men moet wensen dat de goedkeuring van de gemeentelijke plannen door het Bestuur van de Stedenbouw binnen een korter tijdsbestek plaats hebbe, namelijk wat de algemene aanlegplannen betreft.

De streekplannen zijn het werk van de Staat, die ze nu eens doet opmaken door private stedenbouwkundigen, dan weer door het Bestuur van de Stedenbouw. De vooronderzoeken (surveys) zijn praktisch ten einde voor de streken van Luik en Brussel. De geleverde documenten zijn merkwaardig. Men mag aan het Departement van Openbare Werken vragen welke besluiten het daaruit meent te trekken, en dat zou zo spoedig mogelijk moeten gebeuren wil men de documenten van het onderzoek niet voorbijgestreefd zien door de gebeurtenissen.

Er bestaan eveneens streekplannen voor Antwerpen, Kortrijk en de kust. Uw verslaggever stelt de vraag waarom het Departement hetzelfde werk niet zou kunnen ondernemen voor de andere streken van het land. Een aan te bevelen methode zou er in bestaan voor ieder van hen een stedenbouwkundige aan te stellen, belast met het opmaken van het streekplan onder toezicht van het Bestuur.

Wat het nationaal plan betreft, bestaat het werk er tot op dit ogenblik in, alle inlichtingen die van dienst kunnen zijn voor een rationele aanleg van het Belgisch grondgebied te verzamelen en op kaarten voor te stellen. Dat is een werk van lange adem dat met voorzichtigheid moet voortgezet worden.

Tenslotte heeft de heer Directeur-generaal Bure uiteengezet waarin de meest ondankbare taak van zijn Bestuur bestaat : het verlenen van de bouwvergunningen.

Het is juist met hem te zeggen dat in het begin veel kritieken onrechtvaardig werden geuit en dat men op de rekening van zijn diensten veel mislagen en vertragingen heeft geschreven die in werkelijkheid ten laste van de gemeenten komen. Nochtans is het

considérables pour les collectivités qui doivent, par exemple, équiper à grands frais en voirie, eau, gaz et électricité, des rues nouvelles qu'on a laissé s'établir beaucoup trop loin des centres.

Il est évident que la science de l'urbanisme poursuit, sur le triple plan de l'esthétique, du social et de l'économique, des objectifs du plus haut intérêt, et que le Sénat ne peut que marquer à ce sujet son accord de principe.

Il s'agit seulement de savoir si l'activité de l'Administration de l'Urbanisme cadre bien avec ce qui précède.

M. le Directeur Général Bure a fixé à quatre le nombre des principaux objectifs de son administration, à savoir les plans communaux d'aménagement, les plans régionaux, le plan national et les autorisations de bâtir.

Les plans communaux sont élaborés par les communes et soumis à l'approbation royale. Tout se passe selon les règles traditionnelles de la tutelle administrative. Encore faut-il que ces règles ne soient pas trop pesantes, et l'on doit souhaiter que l'approbation des plans communaux par l'Administration de l'Urbanisme se fasse de façon plus rapide, notamment en ce qui concerne les plans généraux d'aménagement.

Les plans régionaux sont l'œuvre de l'Etat, qui tantôt les fait élaborer par des urbanistes privés, tantôt par l'Administration de l'Urbanisme. Les enquêtes préparatoires (surveys) sont pratiquement terminées pour les régions de Liège et de Bruxelles. Les documents fournis sont remarquables. On est en droit de demander au Département des Travaux Publics les conclusions qu'il compte en tirer, et il doit le faire le plus rapidement possible, sous peine de voir les documents d'enquête dépassés par les événements.

Il existe également des études régionales pour Anvers, Courtrai et le littoral. Votre rapporteur se demande pourquoi le Département ne pourrait pas entreprendre le même travail pour les autres régions du pays. Une méthode à suggérer serait de désigner pour chacune d'entre elles un urbaniste chargé de dresser, sous le contrôle de l'Administration, le plan de la région.

Quant au plan national, le travail consiste jusqu'à présent à recueillir et à cartographier tous les renseignements pouvant servir à un aménagement rationnel du sol belge. C'est là une œuvre de longue haleine qu'il faut poursuivre avec prudence.

Enfin, M. le Directeur Général Bure a exposé en quoi consistait la tâche la plus ingrate de son Administration : la délivrance des autorisations de bâtir.

Il est exact de dire avec lui que beaucoup de critiques ont été, au début, injustement émises et que l'on a mis sur le compte de ses services bien des erreurs et des lenteurs qui sont en réalité à la charge des communes. Il n'en reste pas moins que, dans

waar dat in de Provincie Brabant het Bestuur van de Stedebouw niet met de gewenste spoed uitspraak doet over de bouw-aanvragen. Terwijl, zoals verschillende leden van de Commissie hebben verklaard, de provinciale diensten van Antwerpen, Limburg en Luik binnen weinige dagen uitspraak doen, zijn drie weken en meer nodig voor de bureau's van Brabant. Dat is een toestand die ontevredenheid verwekt bij het publiek en welke de Minister met ernstige aandacht moet onder de korrel nemen.

b) Een toelichting in cijfers van de activiteit op zuiver stedebouwkundig gebied van de Algemene Directie van Stedebouw wordt ons gegeven door onderstaande tabel :

la province de Brabant, l'Administration de l'Urbanisme ne se prononce pas sur les demandes de bâtir avec toute la célérité désirable. Alors que, comme l'ont déclaré différents membres de la Commission, les services provinciaux d'Anvers, du Limbourg et de Liège se prononcent en quelques jours, il faut trois semaines et davantage aux bureaux du Brabant. Il y a là une situation qui mécontente le public et sur laquelle le Ministre doit se pencher avec la plus sérieuse attention.

b) Le tableau ci-dessous donne un aperçu chiffré de l'activité de la Direction générale de l'Urbanisme dans le domaine des travaux d'urbanisation proprement dits :

PROVINCIES PROVINCES	Aantal bouw- aanvragen in 1952 Nombre de demandes d'autorisations de bâtir en 1952	Bijzondere plannen goedgekeurd in 1952 Plans particuliers approuvés en 1952	Bijzondere plannen goedgekeurd in 1951 Plans particuliers approuvés en 1951	Wijzigingen aan bijz. plannen goedgekeurd in 1951 Modifications aux plans par- ticuliers approuvés en 1951	Algemene plannen goedgekeurd in 1952 Plans généraux approuvés en 1952
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	1.178 *	25	18	5	3
Brabant. — <i>Brabant</i>	7.202	20	20	4	0
West-Vlaanderen <i>Flandre Occidentale</i>	9.671	46	31	3	3
Oost-Vlaanderen <i>Flandre Orientale</i>	6.875	15	9	1	2
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	6.019	28	24	2	2
Luik. — <i>Liège</i>	4.325	12	15	2	0
Limburg. — <i>Limbourg</i>	5.297	11	7	1	2
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i> . .	3.141	10	52	3	3
Namen. — <i>Namur</i>	883	4	11	1	3
	1.191				
	45.782 **	171	187	22	18
	=====	=====	=====	=====	=====

* goedgekeurd op het Hoofdbestuur. - *approuvés par l'Administration Centrale.*

** waarvan geweigerd : 1.337. - *dont refusés : 1.337.*

d) Dringende streekplannen :

Verscheidene Commissieleden dringen aan opdat het Centraal Bestuur zou belast worden met het vooronderzoek en het opmaken van de meest dringende streekplannen.

Uit de omvangrijke survey-studies sinds vijf jaar ondernomen in de streek van Luik en te Brussel moet het mogelijk zijn bepaalde besluiten te trekken om van wal te steken.

d) Plans régionaux urgents :

Plusieurs membres insistent pour que l'Administration centrale soit chargée de l'examen préparatoire et de l'établissement des plans régionaux les plus urgents.

Il doit être possible de tirer dès maintenant certains enseignements des études de survey entreprises depuis 1950 dans les régions de Liège et de Bruxelles et de passer à l'exécution sur ces bases.

Algemene plannen voor de kleinere gemeenten worden immers beïnvloed door het plan der streek. Indien men niet onmiddellijk over alle elementen beschikt om een volledig streekplan op te maken moet men toch spoedig sommige elementen kunnen vastleggen zoals de plaats voor nieuwe wegen, de omleidingen, rechtekking van waterwegen, verbreding en vastleggen van wegen, enz. Er wordt ten eerste op aangedrongen dat men nog dit jaar zou beginnen aan de survey van de gebieden rond het Albertkanaal met het oog op de industrialisatie en aan de survey der streekplannen in de Provincie Limburg. Deze Provincie kent immers een snelle evolutie op industrieel gebied wat, gevoegd bij de bevolkingsaan groei, onmiddellijk ingrijpen vergt. Sommige leden dringen aan opdat de heer Minister zou overwegen in heel het land per afgeleide streek een urbanist te benoemen die de voorstudies zou aanpakken en in nauw dagelijks contact met de streek de beste raadgever zou zijn van de gemeenten voor alle taken van stedenbouwkundige aard.

I. — Rijkstoelagen voor openbare werken der ondergeschikte besturen.

I. Vastleggingen in 1952.

In 1952 werden volgende vaste kredieten aan de ondergeschikte besturen toegestaan.

a) *Rijkstoelagen voor door de ondergeschikte openbare besturen uitgevoerde onderhoudswerken aan buurtwegen van groot verkeer en aan provinciale wegen.*

Antwerpen	fr. 1.328.600
Brabant	5.537.129
West-Vlaanderen	314.582
Oost-Vlaanderen	1.561.162
Henegouwen	18.681.774
Luik	3.958.940
Limburg	2.484.017
Luxemburg	10.672.047
Namen	4.990.297

Bij gebrek aan kredieten kon de vastlegging van de toelage voor de bedoelde werken in verschillende provincies in 1952 niet geschieden. Zij wordt uitgevoerd met de voor 1953 beschikbaar gestelde gelden.

En effet, les plans généraux des communes moins importantes sont influencés par le plan régional. Si l'on ne dispose pas immédiatement de tous les éléments permettant d'établir un plan régional complet, on doit pouvoir déterminer rapidement certains éléments tels que le tracé des nouvelles routes, les détournements, la rectification des voies hydrauliques, l'élargissement et la déviation de routes, etc. La Commission insiste particulièrement pour que soit entamé, cette année encore, le survey des régions bordant le canal Albert en vue de leur industrialisation, ainsi que celui des plans régionaux de la Province de Limbourg. Celle-ci connaît en effet une évolution rapide dans le domaine industriel, ce qui, joint à l'accroissement de la population exige une intervention immédiate. Certains commissaires prient M. le Ministre d'envisager la possibilité de nommer, pour chaque région déjà délimitée du pays, un urbaniste qui serait chargé des études préparatoires et qui, par son contact journalier avec la région, serait le meilleur conseiller des communes pour toutes les questions relevant de l'urbanisme.

I. — Subsidies de l'Etat en faveur des travaux publics exécutés par les administrations subordonnées.

I. Engagements en 1952.

En 1952, les crédits définitifs suivants ont été accordés aux administrations subordonnées :

a) *Subsidies de l'Etat pour l'exécution, par les administrations publiques subordonnées, des travaux d'entretien aux chemins de grande communication et aux chemins provinciaux.*

Anvers	fr. 1.328.600
Brabant	5.537.129
Flandre Occidentale	314.582
Flandre Orientale	1.561.162
Hainaut	18.681.774
Liège	3.958.940
Limbourg	2.484.017
Luxembourg	10.672.047
Namur	4.990.297

A défaut de crédits, l'engagement du subsidie pour ces travaux n'a pu être réalisé en 1952 pour certaines provinces. Cet engagement sera fait au moyen des crédits disponibles pour 1953.

b) *Toelagen aan ondergeschikte besturen voor verbeteringswerken :*

De verdeling per provincie der vastleggingen in 1952 gebeurde als volgt :

Vastleggingen in 1952 (in franken).

b) *Subsides aux administrations subordonnées pour travaux d'amélioration :*

Par province, les montants engagés en 1952 se répartissent comme suit :

Engagements en 1952 (en francs).

PROVINCIES — PROVINCES	ARTIKELN DER BUITENGEWONE BEGROTING ARTICLES DU BUDGET EXTRAORDINAIRE			
	539	503/1	503/2	503/3
	Oorlogsschade Domm. de guerre	Openbare Werken Travaux Publics	Schoolgebouwen Bâtim. scolaires	Kerken-Pastorijen Eglises-Presbytères
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	79.529.103	61.928.030	14.366.823	11.647.287
Brabant. — <i>Brabant</i>	39.292.756	83.941.674	19.553.959	22.230.261
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	141.352.743	100.921.780	8.082.159	16.560.858
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	28.320.529	86.455.681	21.819.608	10.270.867
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	61.868.923	117.848.348	13.065.774	7.513.780
Luik. — <i>Liège</i>	44.866.923	68.454.950	8.657.103	4.509.858
Limburg. — <i>Limbourg</i>	11.932.599	46.416.506	22.745.600	5.080.354
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	52.775.848	52.447.803	6.587.591	3.768.665
Namen. — <i>Namur</i>	16.868.976	31.585.228	5.118.839	3.415.682

II. — Kredieten voor 1953.

Voor 1953 zijn volgende betalingskredieten voorzien :

- a) Onderhouds werken fr. 50.100.000
 b) Toelagen voor verbeteringswerken . 940.000.000
 c) Oorlogsschade 750.000.000

Bedragen welke op de kredieten van 1953 tot op 15 Juni 1953 zijn vastgelegd en betreffende :

a) Herstel van oorlogsschade aan het openbaar domein van de ondergeschikte openbare besturen (art. 535);

b) Subsidiëren van werken van ondergeschikte openbare besturen (art. 459-1, 459-2 en 459-3);

c) Toepassing van artikel 8 van de wet op het Woningfonds (Wet Brunfaut), art. 504) :

Oorlogsschade (art. 535)	fr. 114.386.983
Toelagen op werken (art. 459-1)	164.732.603
Schoolgebouwen (art. 459-2)	34.504.117
Justitie (art. 459-3)	12.165.638
Wet Brunfaut (art. 504)	78.886.005

II. — Crédits prévus pour 1953.

Pour 1953 ont été prévus les crédits de paiement ci-dessous :

- a) Travaux d'entretien fr. 50.100.000
 b) Subsides pour travaux d'amélioration 940.000.000
 c) Dommages de guerre 750.000.000

Montants engagés sur les crédits de 1953 à la date du 15 juin 1953 et objet:

a) Réparation des dommages de guerre au domaine public des administrations subordonnées (art. 535);

b) Subsides aux travaux des administrations subordonnées (art. 459-1, 459-2 et 459-3);

c) Application de l'article 8 de la loi sur le Fonds de logement (loi Brunfaut, art. 504) :

Dommages de guerre (art. 535)	fr. 114.386.983
Subsides travaux publics (art. 459-1)	164.732.603
Bâtiments scolaires (art. 459-2)	34.504.117
Justice (art. 459-3)	12.165.638
Loi Brunfaut (art. 504)	78.886.005

III. — Dossiers voor openbare werken der ondergeschikte besturen.

A. In het Hoofdbestuur :

In het Departement berusten op dit ogenblik een aantal dossiers waarvoor nog geen principiële toezegging van toelage werd verleend.

Bij benadering kan men de aangevraagde kredieten ramen op :

- a) Herstel van oorlogsschade (100 t. h. ten laste van de Staat) : 460 miljoen frank;
- b) Nieuwe werken (gemiddeld 50 t. h. ten laste van de Staat) : 1.425 miljoen frank.

B. — Bij de ondergeschikte besturen.

Buiten deze dossiers waarvoor reeds ongeveer 1.200 miljoen kredieten moeten verleend worden berusten er wellicht bij de gemeenten en Provinciën nog dossiers waarvoor nog meer kredieten zullen nodig zijn.

J. — Taalrollen.

Toestand op 1 Juni 1953.

III. — Dossiers relatifs aux Travaux publics des administrations subordonnées.

A. — A l'Administration centrale.

A l'heure actuelle, il y a au Département un certain nombre de dossiers pour lesquels l'Administration n'a pas encore promis en principe d'accorder un subside.

Les crédits sollicités peuvent être estimés approximativement à :

- a) Réparation des dommages de guerre (100 p. c. à charge de l'Etat) : 460 millions de francs;
- b) Nouveaux travaux (en moyenne à concurrence de 50 p. c. à charge de l'Etat) : 1.425 millions de francs.

B. — Aux administrations subordonnées.

En dehors de ces dossiers, pour lesquels les crédits à accorder s'élèvent déjà à environ 1.200 millions, les communes et provinces détiennent sans doute d'autres dossiers qui nécessiteront également des crédits.

J. — Rôles linguistiques.

Situation au 1^{er} juin 1953.

GRAAD. — GRADE	Nederlandse taalrol — Rôle néerlandais	Franse taalrol — Rôle français
Secretaris-generaal. — <i>Secrétaire général</i>	1	—
Directeur-generaal. — <i>Directeur général</i>	1	3
Inspecteur-generaal. — <i>Inspecteur général</i>	5	6
Directeur van Bestuur. — <i>Directeur d'administration</i>	—	1
Adviseur. — <i>Conseiller</i>	—	1
Hoofdingenieur-Directeur. — <i>Ingénieur en chef-directeur</i>	11	9
Hoofdingenieur-Bouwmeester-Directeur. — <i>Ingénieur en chef-Architecte-Directeur</i>	—	1
Directeur. — <i>Directeur</i>	3	4
Hoofdbouwmeester-Directeur. — <i>Architecte en chef-Directeur</i>	—	1
Organisatie-Adviseur. — <i>Conseiller d'organisation</i>	—	1
Sociaal Inspecteur. — <i>Inspecteur social</i>	—	1
Hoofdvertaler. — <i>Chef traducteur</i>	1	—
E.a. Ingenieur-Diensthooft. — <i>Ingénieur principal-Chef de service</i>	1	3
Bureelhoofd. — <i>Chef de bureau</i>	8	8
Bureelhoofd-tekenaar. — <i>Chef de bureau-dessinateur</i>	1	4
Ingenieur. — <i>Ingénieur</i>	20	28
Bestuurssecretaris. — <i>Secrétaire d'administration</i>	5	8
Bibliothecaris. — <i>Bibliothécaire</i>	—	1
TOTALEN. — <i>TOTAUX</i>	57	80

K. — Tentoonstelling.

Tentoonstelling : Activiteit van het Departement.

Deze tentoonstelling had voor doel de realisaties van het Departement in verband met wegen, waterwegen, havens, gebouwen en Stedebouw ken-

K. — Exposition.

Exposition : Activité du Département.

Cette exposition était destinée à présenter les réalisations du Département dans le domaine des routes, des voies navigables, des ports, des bâti-

baar te maken. Deze voorstelling werd gedaan door middel van grafieken, kaarten, foto's en maquettes in de zalen van het Departement. Zij genoot een grote bijval. Na het bezoek van Z. M. de Koning, welke ze met zeer grote belangstelling bezichtigd heeft en zijn tevredenheid er over heeft uitgedrukt werd de tentoonstelling bezocht door de heer Eerste-Minister alsook door talrijke leden van de Regering, van de bevoegde Commissie van de Senaat, van het Diplomatiek Korps, en Afgevaardigden van verschillende Hogere Technische Scholen.

Veel bezoekers hebben hun zeer vleeiende waardering geuit over de tentoongestelde documenten, de manier waarop deze tentoonstelling werd ingericht en over de verwezenlijkingen van het Departement.

Het publiek kent te weinig de schitterende prestaties van ons korps van Ingenieurs van het Departement van Openbare Werken.

Gezien de bijval der tentoonstelling, acht de Minister het gewenst ze periodisch in te richten niet alleen te Brussel maar ook in zekere belangrijke steden van het land.

De begroting van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, deel Openbare Werken, werd aangenomen met 10 tegen 9 stemmen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
O. VAN DEN STORME.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.

ments et de l'urbanisme. Elle groupait dans les salles du Département des graphiques, des cartes, des photos et des maquettes. Elle a connu un grand succès. Après la visite de Sa Majesté le Roi, qui s'intéressa vivement aux réalisations, l'exposition reçut celle de M. le Premier Ministre, de plusieurs membres du Gouvernement, de la Commission compétente du Sénat, du Corps diplomatique et de délégués de différentes écoles techniques supérieures.

De nombreux visiteurs se sont exprimés en termes élogieux, au sujet des documents exposés, de la façon dont l'exposition a été organisée et des réalisations du Département.

Le public connaît insuffisamment les brillantes prestations de notre corps d'ingénieurs du Département des Travaux Publics.

Vu le succès de l'exposition, le Ministre estime souhaitable de l'organiser périodiquement, non seulement à Bruxelles, mais aussi dans d'autres villes importantes du pays.

Le budget du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction, partie Travaux Publics, a été adopté par 10 voix contre 9.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
O. VAN DEN STORME.

Le Président,
C. VAN BELLE.

BIJLAGE.**Vragen en antwoorden.****VRAAG 1.**

De uitgaven voor herverkaveling in 1952 ?

De toepassing van de besluitwet dd. 14 Februari 1946, welke de kosten van de immobiliere bewerkingen ten laste van de Staat legt in de geteisterde gemeenten, heeft voor 1952 een vastlegging meegebracht van 76 miljoen en een uitgave van 60 miljoen.

Door de aankoopcomités werden 1.637 Nederlandstalige en 3.325 Franstalige akten afgesloten met de betrokken eigenaars.

Wat de herverkaveling betreft langs nieuwe wegen worden de ontwerpen die door het Bestuur van Bruggen en Wegen worden opgemaakt voor aanleg van nieuwe wegen of verbreding van bestaande wegen in de agglomeraties, voorgelegd aan het onderzoek van het Bestuur van de Stedebouw. Dit Bestuur gaat na of het wegenontwerp een strookgewijze onteigening moet medebrengen ten einde tot een herverdeling van de gedeeltelijk onteigende kavels over te gaan.

VRAAG 2.

Aantal gemeenten die gevraagd hebben vrijgesteld te worden van het stedebouwkundig regime ?

Geen enkele gemeente heeft dergelijke vraag geuit. Wel kwamen verschillende aanvragen binnen om het stedebouwkundig stelsel uit te breiden tot bepaalde gemeenten. Een recent koninklijk besluit heeft aan bepaalde van die wensen gevolg gegeven en de andere vragen worden nog onderzocht.

VRAAG 3.

Hoeverl bijzondere aanlegplannen zijn in uitvoering?

Het Bestuur van de Stedebouw bezit geen statistieken van het aantal bijzondere aanlegplannen dat in uitvoering is. Nochtans mag gezegd worden dat aan een tamelijk groot aantal een begin van uitvoering gegeven is bijaldien ontwerpen werden opgemaakt en voor goedkeuring aan het Departement werden voorgelegd. Het verlenen van toelagen voor deze ontwerpen is slechts in beperkte mate mogelijk geweest wegens het gering bedrag van de kredieten die ter beschikking staan van het Departement.

ANNEXE.**Questions et réponses.****QUESTION 1.**

Les dépenses de remembrement en 1952 ?

L'application de l'arrêté-loi du 14 février 1946, qui met à charge de l'Etat les opérations immobilières dans les communes sinistrées, a entraîné pour 1952 un engagement de 76 millions et une dépense de 60 millions.

Les comités d'acquisition ont conclu, avec les propriétaires intéressés, 1.637 contrats rédigés en néerlandais et 3.325 contrats rédigés en français.

En ce qui concerne les remembrements des terrains en bordure des nouvelles routes, les projets établis par la Direction des Ponts et Chaussées en vue de l'aménagement des nouvelles routes ou de l'élargissement des routes existantes dans les agglomérations, sont soumis à la Direction de l'Urbanisme. Cette Administration examine si la route projetée doit entraîner une expropriation par zones, afin de procéder à un remembrement des terrains partiellement expropriés.

QUESTION 2.

Nombre de communes ayant demandé à être dispensées du régime de l'urbanisme ?

Aucune commune n'a introduit pareille demande. Par contre, le Département a reçu plusieurs demandes tendant à étendre le régime de l'urbanisme à certaines communes. Un arrêté royal récent a donné suite à certains de ces vœux; les autres demandes sont encore à l'étude.

QUESTION 3.

Quel est le nombre de plans d'aménagement particuliers en exécution ?

L'Administration de l'Urbanisme ne dispose pas de statistiques relatives au nombre de plans particuliers d'aménagement actuellement en exécution. On peut dire toutefois, qu'un nombre assez important de ces plans ont reçu un début d'exécution, en ce sens que les projets ont été établis et soumis pour approbation au Département. L'octroi de subsides pour l'exécution de ces projets n'a été possible que dans une mesure réduite, étant donné l'insuffisance des crédits dont dispose le Département.

VRAAG 4.

In welke mate werden die algemene plannen uitgevoerd?

Er kan moeilijk gesproken worden van een uitvoering van algemene aanlegplannen omdat zij als bijzonderste functie hebben het grondgebied van de gemeente te verdelen in zones voor landbouw, voor nijverheid, voor bebouwing en zo meer. Het tracé van de voornaamste verkeerswegen wordt eveneens in die plannen opgegeven. In zover het gemeentewegen betreft geldt dezelfde opmerking als voor vraag 6. Nochtans bestaat een andere vorm van uitvoering van de algemene aanlegplannen, waarvoor het Departement evenwel geen statistieken bezit. Het geldt namelijk het oprichten van de nijverheidsinstellingen in de nijverheidszone, het oprichten van gevaarlijke, hinderlijke en ongezonde bedrijven, welke in principe uit de woonwijken worden geweerd, het samentrekken van de nieuwe bebouwing in de woonwijken en het weren van bebouwing uit de landbouwzones.

VRAAG 5.

Welke conclusies kunnen getrokken worden uit de studies betreffende de streekplannen?

Voor de Antwerpse agglomeratie werd, op vraag van de belanghebbende gemeentebesturen, de technische dienst van de gemeente Antwerpen belast met het opstellen van de algemene aanlegplannen voor de agglomeratie. Deze opdracht dient niet verward met het opmaken van een streekplan. Wat Kortrijk betreft geldt hetzelfde als hetgeen gezegd werd voor Antwerpen. De Regering heeft evenwel onlangs beslist dat voor de Kortrijkse agglomeratie een eigenlijk streekplan moet opgesteld worden en een koninklijk besluit zal weldra worden gepubliceerd.

Voor de Antwerpse en Kortrijkse agglomeraties kan dus niet gesproken worden van conclusies van streekplannenstudies.

Wat Brussel en Luik betreft wordt de survey van de streekplannen, d. i. het voorafgaand sociografisch onderzoek, toevertrouwd aan twee groepen van private urbanisten, namelijk voor Brussel de groep Alpha en voor Luik de groep l'Equerre.

Het Departement heeft de studie van deze conclusies aangevat doch kan op het ogenblik nog niet zeggen tot welke maatregelen kan overgegaan worden.

Wat het streekplan voor de Kust betreft, dit is in een nog niet ver genoeg gevorderd stadium om daaruit besluiten af te leiden. Het werk wordt voortgezet.

Voor Doornik kan niet gesproken worden van een streekplan, vermits het aldaar bestaande Bijzonder Commissariaat van de Stedebouw zich

QUESTION 4.

Dans quelle mesure ces plans généraux ont-ils été exécutés ?

Il est difficile de parler de l'exécution des plans généraux d'aménagement, puisque ceux-ci ont pour fonction principale la division du territoire de la commune en zones affectées à l'agriculture, à l'industrie, à la construction, etc. Le tracé des principales voies de communication est également indiqué sur ces plans. Dans la mesure où il s'agit de routes communales, la même remarque qu'à la question 6 s'impose en l'occurrence. Il existe toutefois une autre forme d'exécution des plans d'aménagement général, pour laquelle le Département ne dispose pas de statistiques. Il s'agit notamment de la construction d'établissements industriels dans la zone industrielle, de la construction d'établissements dangereux, incommodes et insalubres, qui, en principe, doivent être éloignés des quartiers résidentiels, de la concentration de nouvelles bâtisses dans les quartiers résidentiels et de l'éloignement de toute construction des zones agricoles.

QUESTION 5.

Quelles conclusions peut-on tirer des études concernant les plans régionaux ?

A la demande des communes intéressées, le Service technique de la ville d'Anvers a été chargé de l'établissement d'un plan d'aménagement général pour l'agglomération anversoise. Il importe de ne pas confondre cette mission avec l'établissement d'un plan régional. Quant à la ville de Courtrai, la situation est la même que pour Anvers. Cependant, le Gouvernement vient de décider qu'il y a lieu d'établir un plan régional proprement dit pour l'agglomération de Courtrai; un arrêté royal sera publié incessamment à cet effet.

On ne peut donc, pour les agglomérations anversoise et courtraisienne, parler de conclusions à tirer des plans régionaux.

Pour Bruxelles et Liège, le survey des plans régionaux, c'est-à-dire l'examen sociographique préalable, a été confié à deux groupes d'urbanistes privés, pour Bruxelles au groupe Alpha et pour Liège au groupe l'Equerre.

Le Département a entamé l'examen de ces conclusions, mais il n'est pas possible actuellement de préciser quelles mesures pourront être prises.

En ce qui concerne le plan régional de la côte, il en est encore à un stade si peu avancé, qu'il est impossible d'en tirer des conclusions. On poursuit le travail.

Pour Tournai, on ne peut parler d'un plan régional, puisque le Commissariat spécial de l'Urbanisme qui y est installé a pour seule mission de contrôler

enkel had bezig te houden met het toezicht op de wederopbouw van de stad. Er mag gerust worden gezegd dat de actie van het Bijzonder Commissariaat daar zeer tastbare en goede resultaten heeft opgeleverd.

VRAAG 6.

Hoeveel werd uitgegeven voor het opmaken van de streekplannen?

Voor het plan van de Luikse agglomeratie werd tot nog toe 5.426.000 frank uitgegeven.

Voor de studie van de Brusselse agglomeratie 2.445.000 frank.

VRAAG 7.

Hoever staat het met de consultatieve Commissie voor de aanleg der streken?

De uitvoering van het koninklijk besluit houdende organiek statuut van de consultatieve Commissie voor de aanleg der streken kreeg tot nog toe niet haar beslag. Het Departement onderzoekt de candidaturen voor de leden van sommige van die commissies en houdt zich anderzijds bezig met een afbakening van sommige streken.

VRAAG 8.

Welke is de samenstelling van het personeel van het Hoofdbestuur van de Stedebouw dat zich bezighoudt met het onderzoek van de gemeentelijke aanlegplannen?

De volgende ambtenaren houden zich rechtstreeks bezig met bedoeld werk :

Hoofdingenieur-Directeur	1
Ingenieur	1
Architect-Urbanist-Diensthofd	1
Architect-Urbanist	4
TOTAAL	7

VRAAG 9.

Conducteurs van Bruggen en Wegen.

Mag ik vernemen waarom er zoveel conducteurs zijn, reeds jaren in dienst en die nooit gelegenheid hadden het examen te doen, die niet vast werden benoemd ? Is het waar dat ze nu in een lagere klas zijn gerangschikt dan vroeger ? Ze zouden op hetzelfde niveau geplaatst worden als technische ingenieurs zonder universitair diploma.

la reconstruction de la ville. On peut dire que l'action du Commissariat spécial a donné des résultats tangibles et heureux.

QUESTION 6.

Quelles sont les dépenses effectuées pour l'établissement de plans régionaux ?

Pour le plan de l'agglomération liégeoise, la dépense s'élève jusqu'à présent à 5.426.000 fr.

L'étude relative à l'agglomération bruxelloise a déjà coûté 2.445.000 francs.

QUESTION 7.

Où en sont les travaux de la Commission consultative pour l'aménagement des régions ?

L'arrêté royal organique portant le statut de la Commission consultative pour l'aménagement des régions n'a pas encore reçu d'exécution. Le Département examine les candidatures pour certaines de ces Commissions et s'occupe d'autre part de la délimitation de certaines régions.

QUESTION 8.

Quelle est la composition du personnel de l'Administration centrale de l'Urbanisme qui s'occupe de l'examen des plans d'aménagement communaux ?

Les fonctionnaires suivants sont directement affectés à ce travail :

Ingenieur en chef-Directeur	1
Ingenieur	1
Architecte-Urbaniste-Chef de service	1
Architectes-Urbanistes	4
TOTAL	7

QUESTION 9.

Conducteurs des Ponts et Chaussées.

Puis-je connaître les raisons pour lesquelles tant de conducteurs en service depuis de nombreuses années n'ont jamais eu l'occasion de passer l'examen et n'ont pas été nommés définitivement ? Est-il vrai qu'ils ont été classés dans une catégorie inférieure à celle dont ils relevaient auparavant ? Ils seraient placés au même niveau que les ingénieurs techniciens sans diplôme universitaire.

ANTWOORD.

De moeilijkheden, voortspruitend uit de toepassing van het besluit van de Regent van 14 Augustus 1947, waarbij de *functie* van conducteur in de eerste categorie van het Rijkspersoneel werd gerangschikt, hebben tot hertoe de regularisatie in vast verband verhinderd van sommige tijdelijke conducteurs die in dienst zijn bij het Departement van Openbare Werken.

Er mag inderdaad niet uit het oog worden verloren dat voormeld besluit niet tot gevolg heeft dat de titularissen van een betrekking van conducteur automatisch naar de eerste categorie van het Rijkspersoneel werden overgeheveld.

Inderdaad, krachtens de bepalingen van het koninklijk besluit van 2 October 1937, houdende statuut van het Rijkspersoneel, kan een personeelslid slechts toegelaten worden tot voormelde categorie bijaldien hij :

- ofwel slaagt in een toelatingsexamen voor die categorie; om echter mogen deel te nemen aan dergelijk toegangsexamen moeten de kandidaten onder meer houder zijn van een regelmatig uitgereikt einddiploma van hoger of daarmee gelijkgesteld onderwijs. Welnu, het diploma van conducteur voldoet niet aan die voorwaarde;
- slaagt in een toelatingsexamen tot de hogere categorie.

Wegens het feit dat de functie van conducteur in de eerste categorie gerangschikt werd, werd aldus de regularisatie in vast verband onmogelijk gemaakt van de tijdelijke conducteurs en diende het oprichten in overweging genomen van de graad van adjunct-conducteur, die in de tweede categorie van het Rijkspersoneel zou gerangschikt zijn.

Er werd echter vastgesteld dat die oprichting tot tal van verwikkelingen aanleiding zou geven. Om die reden dient naar een andere oplossing gezocht.

Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat de conducteurs dus op dit ogenblik niet in een lagere categorie gerangschikt zijn dan vroeger. Daarbij komt dat als conducteur mogen aangeworven worden de kandidaten die in het bezit zijn van een diploma van technisch ingenieur, afgeleverd door een erkende onderwijsinrichting.

Het is dus normaal dat de conducteurs op hetzelfde niveau worden geplaatst als de technische ingenieurs.

De nodige maatregelen worden getroffen met het oog op de benoeming in vast verband van de tijdelijke conducteurs.

VRAAG 10.

Stedebouw.

In een gemeente, waarvan het plan van aanleg een woonzone voorziet, is een buiten gebruik zijnde industrieterrein gelegen. De eigenaar, die dat ter-

RÉPONSE.

Les difficultés résultant de l'application de l'arrêté du Régent du 14 août 1947, classant la *fonction* de conducteur dans la première catégorie du personnel de l'Etat, a jusqu'à présent empêché la régularisation à titre définitif de certains conducteurs temporaires, en service au Département des Travaux Publics.

En effet, on ne peut perdre de vue que l'arrêté précité n'a pas pour conséquence le passage automatique des titulaires d'un emploi de conducteur dans la première catégorie des agents de l'Etat.

En vertu des dispositions de l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant statut des agents de l'Etat, un membre du personnel ne peut être admis dans la catégorie précitée que :

- s'il réussit une épreuve d'admission à cette catégorie; cependant, pour pouvoir participer à pareille épreuve d'admission, les candidats doivent être porteurs notamment d'un diplôme régulièrement délivré de l'enseignement supérieur ou d'un enseignement assimilé. Or, le diplôme de conducteur ne répond pas à cette condition;
- s'il réussit une épreuve d'admission à la catégorie supérieure.

La fonction de conducteur étant classée dans la première catégorie, la régularisation des conducteurs temporaires était impossible et il fallait envisager la création du grade de conducteur adjoint, qui serait classé dans la deuxième catégorie des agents de l'Etat.

On a toutefois constaté que cette innovation était de nature à entraîner de multiples complications. C'est pourquoi il y a lieu de rechercher une autre solution.

De ce qui précède il résulte que les conducteurs ne sont pas, à l'heure actuelle, classés dans une catégorie inférieure à celle dont ils relevaient auparavant. Il convient de noter aussi que les candidats, porteurs d'un diplôme d'ingénieur technicien délivré par un établissement d'enseignement reconnu, peuvent être recrutés comme conducteur.

Il est donc normal que les conducteurs soient placés au même niveau que les ingénieurs techniciens.

Les dispositions nécessaires ont été prises en vue de la nomination à titre définitif des conducteurs temporaires.

QUESTION 10.

Urbanisme.

Dans une commune dont le plan d'aménagement prévoit une zone résidentielle, se trouve un terrain industriel désaffecté. Le propriétaire, qui désire

rein wenst te verkopen, zal ten gevolge van de Stedebouwkundige voorschriften het voordeel verliezen dat aan het industrieel karakter van dat terrein verbonden is. Kan die eigenaar het geleden verlies niet worden vergoed ?

ANTWOORD.

Bij de onteigening van het terrein houdt het Aankoopcomité rekening met de werkelijke waarde van het terrein op het ogenblik van de aankoop.

VRAAG 11.

Durme.

Wegens de zeer snelle aanslibbing in de Durme zouden de kosten van het baggeren, voor de handhaving van het profiel, in wanverhouding zijn met het nagestreefd doel. De Staat overweegt dan ook andere middelen, waardoor de waterstand van de Durme zal worden gewijzigd. Er bestaat vrees voor, dat de wateringten ten gevolge van de gewijzigde toestand werken zullen moeten uitvoeren, onder meer de vervanging van de thans bestaande gemalen. Het lid meent dat de Staat de bijkomende kosten van die werken voor zijn rekening zou moeten nemen.

ANTWOORD.

De wateringten ressorteren onder het Ministerie van Landbouw, dat tegemoetkomt bij wijze van subsidiëring volgens de omvang en het nut van de werken.

De door de Staat verleende subsidie bedraagt maximaal 80 t. h.; meestal komen de Provincie en de Gemeente ieder nog voor 10 t. h. tegemoet, zodat de watering in zulke gevallen niets hoeft te spenderen.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw zal zijn Collega van Landbouw op die speciale toestand attent maken, en hem vragen met hem overleg te plegen telkens als zich speciale gevallen voordoen zoals die waarop door het geacht lid wordt gewezen. Dan zal de mogelijkheid kunnen worden overwogen, in die gevallen als Staatssubsidie het maximumbedrag, te weten 80 t. h. te verlenen.

VRAAG 12.

Wegen.

Zware vrachtwagens die veelal belangrijke aanhangwagens slepen, rijden door onze steden en dorpen en veroorzaken trillingen die schade berokkenen aan de gebouwen langs de weg. Het lid is van mening dat het gewicht der voertuigen beperkt zou moeten worden om de schade te verminderen.

vendre ce terrain, perdra du fait des prescriptions urbanistiques les avantages résultant de la qualité de terrain industriel. N'y a-t-il pas moyen d'indemniser ce propriétaire de la perte qu'il subit ?

RÉPONSE.

Lorsque le terrain est exproprié, le Comité d'acquisition des immeubles pour compte de l'Etat tient compte de la valeur réelle du terrain au moment de l'acquisition.

QUESTION 11.

L'envasement très rapide de la Durme entraînerait, pour le maintien sous profil, des frais de dévasement hors de proportion avec le but recherché. L'Etat envisage donc d'autres travaux, ce qui entraînera des modifications du niveau des eaux de la Durme. Il est à craindre que les wateringues seront astreintes à faire des travaux importants résultant de cette nouvelle situation, notamment le remplacement des stations de pompage. Le membre estime que l'Etat devrait prendre à sa charge les frais supplémentaires que ces travaux entraîneront.

RÉPONSE.

Les wateringues relèvent du Ministère de l'Agriculture, qui intervient par voie de subsides suivant l'importance et l'utilité des travaux.

Le maximum des subsides attribués par l'Etat atteint 80 %; en général, la province et la commune interviennent chacune pour 10 %, de sorte que dans ces cas, l'intervention financière de la wateringue est nulle.

Le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction signalera cette situation particulière à son Collègue de l'Agriculture et lui demandera de prendre contact avec lui chaque fois que des cas spéciaux comme ceux signalés par l'honorable membre se présentent. La possibilité pourra alors être envisagée de porter, dans ces cas, le subside de l'Etat au maximum, soit 80 %.

QUESTION 12.

Des camions très lourds, traînant souvent d'importantes remorques, traversent nos villes et villages et provoquent des trépidations qui sont causes de dommages aux constructions riveraines. Le membre estime que le poids des véhicules devrait être limité de façon à réduire les dégâts.

ANTWOORD.

Krachtens hun politiemacht mogen de Burgemeesters een beperking van de voertuigensnelheid en -gewicht uitvaardigen voor het geheel of voor een deel van de traverse in hun Gemeente.

De reglementering inzake voertuigen en de Wegcode liggen thans in de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen.

De heer Minister zal evenwel de opmerking van het geachte lid ter kennis brengen van zijn Collega.

VRAAG 13.

Wegen.

Het Bestuur der Wegen maakt thans de ontwerpen van autosnelwegen alsook van andere verbeteringswerken op.

Op vraag van het Bestuur wordt door de Gemeenten in voorziene onteigeningszonen bouwverbod opgelegd. Het gebeurt dikwijls dat minder goedgee personen een stukje grond aangekocht hebben met het doel later te bouwen.

Ze mogen niet bouwen, en van de andere kant, wordt de grond niet onteigend.

Ware het niet mogelijk deze onteigeningen uit te voeren op het ogenblik dat de eigenaars hunne aanvraag indienen ?

ANTWOORD.

Zodra het ontwerp vast ligt en de eigenaar akkoord gaat zijn grond in der minne af te staan, is in principie de aankoop door de Staat niet uitgesloten, voor zoveel de nodige kredieten voorhanden zijn.

VRAAG 14.

Baan Zaffelare-Wachtebeke.

Deze baan wordt bereden door zware camions met aanhangwagens. De toestand waarin ze zich thans bevindt maakt dit praktisch onmogelijk. Het lid verzoekt deze toestand te verhelpen.

ANTWOORD.

Dit verzoek zal door de betrokken dienst met aandacht onderzocht worden.

VRAAG 15.

Commissie voor erkenning der aannemers.

Het geval heeft zich voorgedaan dat de erkenning in een bepaalde klasse door de Commissie wordt geweigerd omdat de aannemer niet in orde

RÉPONSE.

Les bourgmestres peuvent, en vertu de leur pouvoir de police, limiter la vitesse et le poids des véhicules dans tout ou partie de la traversée de leur commune.

La réglementation des véhicules et le Code de la route sont actuellement de la compétence du Ministère des Communications.

M. le Ministre des Travaux Publics fera néanmoins part, à son Collègue des Communications, de la remarque de l'honorable membre.

QUESTION 13.

Routes.

L'Administration des Routes établit actuellement les projets d'autoroutes ainsi que d'autres travaux d'amélioration.

A la demande de l'Administration, les communes imposent des servitudes *non aedificandi* dans les zones d'expropriation prévues. Il arrive souvent que des personnes de condition modeste aient acheté un bout de terrain en vue d'y faire bâtir plus tard.

Ces personnes ne peuvent pas construire et, d'autre part, on n'exproprie pas leur terrain.

Ne serait-il pas possible de réaliser ces expropriations au moment où les propriétaires introduisent leur demande ?

RÉPONSE.

Dès que le projet est établi et que le propriétaire est d'accord pour céder son terrain à l'amiable, rien n'exclut, en principe, l'acquisition par l'Etat, pour autant que les crédits nécessaires soient disponibles.

QUESTION 14.

Route Zaffelare -Wachtebeke.

Cette route est empruntée par des camions lourds à remorque. L'état dans lequel elle se trouve à l'heure actuelle ne permet plus un trafic pareil. Ne pourrait-on remédier à cette situation ?

RÉPONSE.

La demande de l'honorable membre sera examinée avec soin par le service compétent.

QUESTION 15.

Commission d'agrément des entrepreneurs.

Le cas s'est présenté que l'agrément dans une classe déterminée est refusée par la Commission parce que l'entrepreneur n'est pas en règle avec

is met de R.D.M.Z. of omdat zijn financiële middelen onvoldoende zijn. Hieruit volgt dat de bouwheer verplicht is offerten goed te keuren die niet de gunstigste zijn. Kan die toestand niet worden verholpen?

ANTWOORD.

Opdat een offerte van een inschrijver worde aangenomen moet de betrokkene het bewijs leveren dat hij in orde is wat de R.D.M.Z. betreft.

Anderdeels om in een bepaalde klasse te kunnen erkend worden, moet de aannemer aan de Commissie het bewijs leveren dat zijn technische, materiële en financiële middelen in verhouding zijn tot de gewenste categorie, volgens de regels die de Commissie zich gesteld heeft.

VRAAG 10.

Materialen.

Een lid dringt aan opdat de Staat en de ondergeschikte machten voor de werken bij voorkeur Belgische materialen zouden gebruiken.

ANTWOORD.

De betrokken diensten hebben in die zin voorschriften ontvangen. Overigens mag geen vreemd materiaal in de door de Staat uitgevoerde of gesubsidieerde werken gebruikt worden zonder de instemming van de Commissie voor aanbestedingen die fungeert bij het Ministerie van Economische Zaken.

De Staat heeft geen macht over de gemeenten wat de niet gesubsidieerde werken betreft.

l'O.N.S.S. ou que ses moyens financiers sont insuffisants. Il en résulte que le maître de l'ouvrage est obligé d'approuver des offres qui ne sont pas les plus avantageuses. N'y-a-t-il pas moyen de remédier à cette situation?

RÉPONSE.

Pour que l'offre d'un soumissionnaire soit agréée, il importe que celui-ci prouve qu'il est en règle avec l'O.N.S.S.

D'autre part, pour être agréé dans une classe et une catégorie déterminées, l'entrepreneur doit fournir à la Commission la preuve que ses capacités techniques, matérielles et financières sont en rapport avec la catégorie désirée, suivant des règles que la Commission s'est tracées.

QUESTION 16.

Matériaux.

Un membre insiste pour que dans les travaux l'Etat et les pouvoirs subordonnés utilisent de préférence des matériaux belges.

RÉPONSE.

Des instructions dans ce sens sont données aux services intéressés. D'ailleurs, aucun matériau étranger ne peut être mis en œuvre dans des travaux exécutés par l'Etat ou subsidiés par lui sans l'accord de la Commission des adjudications fonctionnant au sein du Ministère des Affaires Economiques.

L'Etat n'a aucune action sur les communes, pour des travaux non subsidiés.