

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

14 DÉCEMBRE 1948.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1949

RAPPORT
FAIT, AU NOM DE LA
COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS (1),
PAR M. JUSTE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter se subdivise en deux parties.

La première est relative à la politique de travaux du Ministère des Travaux Publics.

La seconde concerne l'examen des prévisions du budget de 1949 en matière de subsides pour les travaux des administrations subordonnées.

I. — Note relative à la politique de travaux du Ministère des Travaux Publics.

Dans son rapport sur le projet de budget du Ministère des Travaux Publics pour 1948, l'honorable rapporteur signalait que dans l'examen du budget il est difficile de dissocier d'une manière complète la discussion des budgets ordinaire et extraordinaire et

(1) Composition de la Commission : M. Brunfaut, président; MM. Couplet, de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Leclère, Moriau, Oblin, Stubbe, Vanden Berghe (A.), Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Duchesne, Juste, Rommée, Rongvaux, Schevenels, Van Eynde. — Borremans, Burnelle. — Lahaye, Leleux.

Votr :

4-XIX : Budget.

14 DECEMBER 1948.

BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET DIENSTJAAR 1949

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

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het verslag dat ik de eer heb U voor te leggen, bestaat uit twee delen :

Het eerste houdt verband met de werkenpolitiek van het Ministerie van Openbare Werken.

Het tweede heeft betrekking op het onderzoek der ramingen van de begroting voor 1949 inzake subsidiën aan de werken van de ondergeschikte besturen.

I. — Nota betreffende de werkenpolitiek van het Ministerie van Openbare Werken.

In zijn verslag over het begrotingsontwerp van het Ministerie van Openbare Werken voor 1948, wees de verslaggever er op, dat het bij de bespreking van de begroting moeilijk is, de behandeling van de gewone en van de buitengewone begroting volledig

(1) Samenstelling van de Commissie : de heer Brunfaut, voorzitter; de heren Couplet, de Jonghe d'Ardoye, Gaspar, Goffings, Hermans (Fernand), Leclère, Moriau, Oblin, Stubbe, Vanden Berghe (A.), Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Duchesne, Juste, Rommée, Rongvaux, Schevenels, Van Eynde. — Borremans, Burnelle. — Lahaye, Leleux.

Zie :

4-XIX : Begroting.

H.

exprimait le vœu qu'à l'avenir l'examen des deux budgets fasse l'objet d'une même discussion.

Satisfaction a été donnée à notre Commission sur ce point en lui fournissant l'occasion, lors de la discussion du budget ordinaire de 1949, de donner son avis sur le budget extraordinaire du Ministère des Travaux Publics.

Les questions relatives à la gestion et à l'entretien du domaine public sont, en effet, si intimement liées à celles concernant son amélioration et aux investissements, qu'il est quasi impossible d'examiner les unes sans tenir compte des autres.

REMARQUES PRELIMINAIRES AU SUJET DES MONTANTS DES BUDGETS DE 1948 ET 1949.

Le total du budget ordinaire du Ministère des Travaux Publics, qui était de 1,408,060,500 francs en 1948 (loi du 14 juillet 1948), s'élève à 1,543,159,000 francs en 1949.

Il y a lieu de remarquer toutefois que le premier feuillet d'ajustement (loi du 23 août 1948) porte ce budget à 1,537,380,500 francs et que, d'après les renseignements obtenus des services compétents, au 2^e feuillet il sera porté à quelque 1,562,000,000 de francs.

Quant au budget extraordinaire, les crédits votés pour 1948 s'élevaient à 4,481,700,000 francs, le 1^{er} feuillet d'ajustement à 4,456,920,000 francs, mais les mesures de blocage décidées par le Gouvernement réduiront le crédit à environ 2,843,000,000 de francs.

Le budget de 1949 s'élève à 3,020,000,000 de francs, dont 935,000,000 de francs pour réparations de dommages de guerre au domaine public.

Nous ne pouvons que regretter la modicité des crédits prévus pour les investissements nouveaux et pour la reconstruction de l'équipement économique de la Nation. Elle sera en effet de nature à retarder le plan de rééquipement; nous devons cependant nous incliner devant la décision du Gouvernement de maintenir avant tout une situation financière saine.

Le budget extraordinaire devant être couvert par l'emprunt, il convient dans ces conditions de maintenir son montant dans la limite des prévisions de recettes provenant d'emprunts.

M. le Ministre des Travaux Publics a fait entrevoir d'ailleurs que si les ressources dépassent les prévisions, un programme complémentaire de travaux nouveaux pourrait être adopté dans le courant de 1949. Il n'est pas exclu, d'autre part, que l'aide du plan Marshall permette d'arriver à un résultat analogue.

Notre Commission prend acte avec satisfaction de la déclaration faite par M. le Ministre, en réponse à

te séparer, en lui donnant satisfaction, que la discussion des deux budgets fasse l'objet d'une même discussion.

Aan onze Commissie werd dienoemtrent voldoening geschonken door haar, bij de bespreking van de begroting voor 1949, in de gelegenheid te stellen haar mening te zeggen over de buitengewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken.

De vraagstukken betreffende het beheer en het onderhoud van het openbaar domein staan immers in een zo nauw verband met deze van de verbetering er van en met de beleggingen, dat het vrijwel onmogelijk is, de ene te onderzoeken zonder met de andere rekening te houden.

INLEIDENDE OPMERKINGEN OMTRENT DE BEGROTINGSBEDRAGEN VAN 1948 EN 1949.

Het totaal van de gewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken, dat, in 1948, 1 miljard 408,060,500 frank beliep (wet van 14 Juli 1948), bedraagt 1,543,159,000 frank, in 1949.

Er valt nochtans op te merken, dat het eerste aanpassingsfeuilleton (wet van 23 Augustus 1948) bedoelde begroting tot 1,537,380,500 frank opvoert, en dat zij, door een tweede feuilleton, op nagenoeg 1,562,000,000 frank zal worden gebracht, volgens de inlichtingen die bij de bevoegde diensten werden ingewonnen.

Wat de buitengewone begroting betreft, bedroegen de voor 1948 goedgekeurde kredieten 4,481,700,000 frank, het eerste aanpassingsfeuilleton 4,456,920,000 frank, doch de door de Regering vastgestelde maatregelen tot blokkering zullen het krediet tot op ongeveer 2,843,000,000 frank terugbrengen.

De begroting voor 1949 bedraagt 3,020,000,000 frank, waarvan 935,000,000 frank voor het herstel van oorlogsschade aan het openbaar domein.

Wij kunnen niet nalaten het gering bedrag van de kredieten, voorzien voor de nieuwe beleggingen en voor de wedersamenstelling van 's Lands economische uitrusting, te betreuren. Het zal, immers, het wederuitrustingsplan vertragen; wij moeten ons nochtans neerleggen bij de beslissing van de Regering, vóór alles een gezonde financiële toestand te handhaven.

Daar de buitengewone begroting door leningen moet gedekt worden, past het in die omstandigheden het bedrag er van te handhaven binnen de grenzen van de vermoedelijke ontvangsten voortkomende uit leningen.

De heer Minister van Openbare Werken heeft overigens laten uitschijnen dat, indien de middelen de ramingen overschrijden, een bijkomend programma van nieuwe werken in de loop van 1949 zou kunnen aangenomen worden. Het is, anderzijds, niet uitgesloten dat men, dank zij de hulp van het Marshall-plan, een gelijkaardige uitslag bereikt.

Onze Commissie neemt met voldoening akte van de verklaring van de heer Minister, in antwoord op

une question d'un commissaire, que le Gouvernement suit avec grande attention l'évolution du chômage et n'hésitera pas au moment opportun de prendre les mesures nécessaires pour le combattre, notamment en développant les travaux publics.

M. le Ministre signale que des programmes et des projets de grands travaux sont à l'étude et pourront être entamés ou étendus dès que les crédits nécessaires auront été mis à la disposition de son Département.

Parmi les principaux travaux il cite notamment :

- achèvement de l'autostrade Bruxelles-Ostende, dont il est question plus loin;
- construction de la route de Wallonie;
- amélioration du canal de Bruxelles à Charleroi;
- construction du canal Nimy-Blaton-Péronnes;
- construction du Ringvaart autour de Gand;
- normalisation de la Meuse et de la Sambre;
- construction d'une deuxième écluse du Kruisschans à Anvers.

*
**

C'est à la lumière de ce qui précède qu'il y a lieu d'apprécier le projet de budget du Ministère des Travaux Publics et la politique générale suivie par ce Département.

Comme il est signalé en annexe, un membre a fait l'observation que les dépenses d'administration ont augmenté de 100 millions de francs environ, alors que le montant des travaux prévus est diminué d'autant; l'administration, tout en exécutant moins de travaux, coûterait plus cher.

M. le Ministre, dans sa réponse, montre qu'il n'en est rien; le crédit initial prévu au budget de 1948 sera augmenté par suite des différentes majorations de barèmes, indemnités, etc., de sorte que les frais d'administration en 1949 ne seront pas supérieurs à ceux de 1948, compte tenu que ce chapitre comprend en 1949 les frais des travaux d'entretien effectués aux bâtiments administratifs et qui figuraient dans le budget de 1948 sous la rubrique « Travaux » (art. 16-3).

D'autre part, compte tenu de ce qui précède, les montants des travaux prévus en 1949 sur le budget ordinaire sont pratiquement équivalents à ceux exécutés en 1948.

ROUTES DE L'ÉTAT.

Le Département reconnaît qu'un gros effort doit être fait pour améliorer le réseau routier, mais pour cela des crédits très importants sont nécessaires, car il y a lieu de regagner dans la mesure du possible le retard causé par la guerre.

L'Administration a le constant souci d'assurer l'entretien convenable de la grande voirie de l'État, dont la charge est très lourde, eu égard au grand dévelop-

peement d'un commissaire, que le Gouvernement suit avec grande attention l'évolution du chômage et n'hésitera pas au moment opportun de prendre les mesures nécessaires pour le combattre, notamment en développant les travaux publics.

M. le Ministre signale que des programmes et des projets de grands travaux sont à l'étude et pourront être entamés ou étendus dès que les crédits nécessaires auront été mis à la disposition de son Département.

Parmi les principaux travaux il cite notamment :

- achèvement de l'autostrade Bruxelles-Ostende, waarvan verder sprake is;
- aanleggen van de « route de Wallonie »;
- verbetering van het kanaal Brussel-Charleroi;
- graven van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes;
- aanleggen van de Ringvaart rond Gent;
- normalisatie van Maas en van Samber;
- bouwen van een tweede sluis aan de Kruisschans, te Antwerpen.

*
**

Het is dan ook in het licht van wat voorafgaat, dat het ontwerp van begroting van het Ministerie van Openbare Werken en de algemene door het Departement gevolgde politiek moet worden beoordeeld.

Zoals in de bijlage wordt vermeld, liet een lid opmerken, dat de bestuursuitgaven met ongeveer 100 miljoen frank gestegen zijn, terwijl het bedrag der voorzienen werken in dezelfde mate gedaald is; het bestuur zou minder werken uitvoeren en nochtans duurder kosten.

In zijn antwoord, wijst de heer Minister er op, dat dit niet het geval is. Het oorspronkelijk in de begroting van 1948 voorzien krediet zal worden vermeerderd ingevolge de verschillende verhogingen der weddeschalen, vergoedingen, enz., zodat de bestuurskosten in 1949 niet hoger zullen zijn dan deze van 1948, met inachtneming van het feit dat dit hoofdstuk in 1949 de kosten bevat van de aan de administratieve gebouwen uitgevoerde onderhoudswerken die in de begroting van 1948 voorkwamen onder de rubriek « Werken » (art. 16-3).

Anderzijds, met inachtneming van wat voorafgaat, stemmen de bedragen van de in 1949 op de gewone begroting voorzien werken praktisch overeen met deze die in 1948 werden uitgevoerd.

RIJKSWEGEN.

Het Departement ziet in dat een grote krachtsinspanning moet worden gedaan om het wegennet te verbeteren, maar daartoe zijn zeer aanzienlijke kredieten nodig, want men dient de door de oorlog veroorzaakte achterstand in te halen.

Het Bestuur is er voortdurend om bezorgd, het behoorlijk onderhoud van de grote Rijkswegen te verzekeren, waarvan de last zeer zwaar is, in verband

pement du réseau et à l'intensité toujours croissante de la circulation.

Elle n'hésite pas à réaliser des améliorations à l'occasion des réfections. C'est ainsi que, par exemple, sur certaines routes de grande importance elle remplace les pavages par des revêtements en béton ou en béton asphaltique et utilise les pavés de remploi pour la réfection des routes secondaires.

La nécessité de maintenir les dépenses dans la limite des prévisions budgétaires l'oblige à rechercher les méthodes et les procédés de réfection les plus économiques mais donnant des résultats suffisants de solidité, de durée et de confort.

Ces travaux d'entretien ne permettent pas cependant d'améliorer et de moderniser notre réseau routier. Même les routes axiales sont souvent trop étroites, tortueuses, parsemées d'obstacles tels que passages à niveau, traverses encombrées de villes et de communes.

Un très gros effort de modernisation devra être réalisé sans retard pour mettre avant tout nos routes principales, au moins, à la hauteur des besoins et de la technique moderne.

Notre Commission reconnaît que le Gouvernement, malgré la compression très importante du budget extraordinaire qu'il s'est imposée en 1949, a tenu à ne pas la porter sur le budget des routes, au contraire.

Celui des travaux nouveaux passe en effet de 321,500,000 francs en 1948 (crédit qui sera sérieusement réduit après le 2^e feuillet d'ajustement) à 497,000,000 de francs en 1949.

Celui des travaux de dommages de guerre passe de 212,000,000 de francs en 1948 (même remarque que ci-dessus) à 250,000,000 de francs.

Le plus gros effort sera porté sur la construction de routes nouvelles et surtout sur l'auto-route de Bruxelles à Ostende, dont les 30 km. achevés à grands frais sont pratiquement sans utilité à présent.

Les travaux mis en adjudication en 1948 permettront de la rendre pratiquement utilisable depuis les abords de Gand jusqu'à Jabbeke, tandis que les travaux prévus au budget de 1949 tendront à contourner la ville de Gand.

En vue d'assurer un développement plus important au programme de modernisation du réseau routier, M. le Ministre des Travaux Publics envisage la création d'un nouveau Fonds des Routes. Notre Commission ne peut qu'appuyer cette initiative.

La loi du 9 août 1948 portant modification à la législation sur la voirie par terre permettra de reprendre dans la grande voirie de l'Etat les tronçons de voirie communale et provinciale compris dans les grands itinéraires.

Cette loi permettra ainsi de donner au Fonds envisagé sa pleine efficacité par l'établissement d'un programme parfaitement coordonné.

met de grote uitbreiding van het net en het steeds toenemend verkeer.

Het aarzelt niet verbeteringen tot stand te brengen naar aanleiding van de herstellingswerken. Zo wordt, b.v., het keiplaveisel op zekere wegen van groot belang vervangen door bedekkingen in beton of asfaltbeton en worden de bruikbare plavciën aangewend voor het herstellen van de bijwegen.

De noodzaak de uitgaven binnen de grenzen van de begrotingsramingen te handhaven, verplicht het Bestuur de goedkoopste herstellingsmethoden en -procédés te zoeken die toch voldoende uitslagen opleveren in zake stevigheid, duur en comfort.

Die onderhoudswerken laten evenwel niet toe ons wegennet te verbeteren en te moderniseren. Zelfs de hoofdwegen zijn vaak te eng, te kronkelig, bezaaid met hindernissen zoals overwegen, belemmerde door- gangen in steden en gemeenten.

Een zeer grote krachtsinspanning tot modernisatie zal onvermijld moeten gedaan worden om althans in de eerste plaats al onze hoofdwegen te brengen op het peil van de moderne techniek en van de moderne behoeften.

Onze Commissie geeft toe dat de Regering, niettegenstaande de zeer aanzienlijke inkrimping der buitengewone begroting die zij zich in 1949 heeft opgelegd, heeft deze inkrimping niet laten wegen op de wegenbegroting, wel integendeel.

De begroting der nieuwe werken stijgt, inderdaad, van 321,500,000 frank, in 1948 (krediet dat merkkelijk zal verminderd zijn na het tweede aanpassingsfeuilleton) tot 497,000,000 frank in 1949.

Deze van de werken in verband met de oorlogsschade stijgt van 212,000,000 frank in 1948 (zelfde opmerking als hierboven) tot 250,000,000 frank.

De grootste inspanning zal gericht zijn op het aanleggen van nieuwe wegen en vooral op de autoweg Brussel-Oostende, waarvan de 30 km., die met grote kosten werden voltooid, thans practisch geen nut opleveren.

Dank zij de in 1948 aanbestede werken, zal die weg practisch berijdbaar zijn van Gent af tot Jabbeke, terwijl de in de begroting van 1949 voorziene werken ten doel hebben de weg om de stad Gent te leiden.

Ten einde het modernisatieprogramma van het wegennet uit te breiden, overweegt de heer Minister van Openbare Werken de inrichting van een nieuw Wegenfonds. Onze Commissie kan niets anders doen dan dit initiatief steunen.

Dank zij de wet van 9 Augustus 1948 houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen zal het mogelijk zijn de in de grote trajecten begrepen vakken van gemeente- en provinciewegen bij de grote wegen van de Staat op te nemen.

Deze wet zal aldus toelaten aan bedoeld Fonds zijn volle doeltreffendheid te geven door het opmaken van een volkomen samengeoordend programma.

Parallèlement, M. le Ministre envisage la reconstitution du Conseil supérieur de la Route, qui le documentera en matière de modernisation du réseau routier et de sécurité de la circulation.

Il est à remarquer, d'autre part, que la Commission permanente consultative de la circulation routière s'occupe activement de la revision du Code de la Route.

VOIES HYDRAULIQUES ET PORTS.

En dépit de la nécessité de combiner les dépenses, le Département prend les dispositions voulues pour maintenir le réseau des voies navigables et les ports en bon état d'entretien.

En même temps il tend à maintenir le rythme de la reconstruction de façon à effacer dans le plus bref délai les traces de la guerre.

Le programme des travaux d'amélioration subira fatalement un sérieux retard, mais les crédits envisagés au budget extraordinaire tendront à continuer les travaux importants en cours, notamment au Haut-Escaut, au canal circulaire autour de Gand, au canal de Charleroi à Bruxelles, au canal de Nimy-Blaton-Péronnes, à la Meuse et à la Sambre, ainsi qu'au barrage d'Eupen.

II. — Note relative à l'examen des prévisions du budget de 1949 en matière de subsides pour les travaux des administrations subordonnées.

L'octroi des subsides de l'Etat pour les travaux des administrations subordonnées est régi par l'arrêté du Régent en date du 20 février 1948 portant unification de l'intervention de l'Etat en matière de travaux subsidés.

Cet arrêté détermine les matières subsidiables et les taux des subsides. Tous les travaux des administrations subordonnées sont pratiquement subsidiables. Le taux du subside est de 60 %, 30 % ou 20 %. Toutefois, le Ministre des Travaux Publics peut majorer ce taux par décision à prendre dans chaque cas particulier.

Ces considérations appellent certains commentaires.

L'intervention de l'Etat devrait être limitée aux travaux qui ne pourraient être exécutés sans son aide. On peut poser que c'est le principe même de l'arrêté.

Pratiquement il n'en est pas ainsi. Des travaux se rattachant à des entreprises rentables ont fait l'objet de subsides. C'est le cas notamment pour les travaux de distribution d'eau réalisés dans les communes à forte consommation par rapport à la longueur du réseau. D'autre part, des travaux ont été subsidiés dans des communes dont la situation financière est favorable.

De heer Minister stelt tevens de wederoprichting van de Hoge Wegenraad in 't vooruitzicht, die hem zal voorlichten inzake modernisatie van het wegennet en veiligheid van het verkeer.

Er valt anderdeels op te merken, dat de Vaste Commissie van Advies voor het Wegverkeer volop bezig is met de herziening van de Wegcode.

WATERWEGEN EN HAVENS.

Niettegenstaande de noodzaak om de uitgaven naar evenredigheid te heramen, neemt het Departement de vereiste maatregelen om het net der waterwegen en de havens in goede staat van onderhoud te handhaven.

Het streeft er tevens naar het tempo van de wederopbouw derwijze te handhaven, dat de sporen van de oorlog ten spoedigste worden uitgewist.

Het programma van de verbeteringswerken zal onvermijdelijk een ernstige vertraging ondergaan, maar de op de buitengewone begroting voorziene kredieten strekken er toe de belangrijke aan de gang zijnde werken voort te zetten, nl. aan de Boven-Schelde, de Ringvaart te Gent, het kanaal Charleroi-Brussel, het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, de Maas, de Samber, alsmede aan de stuw te Eupen.

II. — Nota betreffende het onderzoek van de ramingen van de begroting voor 1949, inzake subsidiëring der werken van de ondergeschikte besturen.

De toekenning van Staatssubsidies voor de werken van de ondergeschikte besturen wordt geregeld door het besluit van de Regent dd. 20 Februari 1948, tot het eenvormig maken van de Staatstussenkomenst inzake gesubsidieerde werken.

Dit besluit bepaalt welke werken in aanmerking kunnen komen voor subsidies en het bedrag van de subsidies. Practisch komen al de werken van de ondergeschikte besturen in aanmerking voor subsidiëring. Het bedrag van de subsidie beloopt 60 t.h., 30 t.h. of 20 t.h. De Minister van Openbare Werken kan dit bedrag evenwel verhogen, door beslissing in elk bijzonder geval.

Die beschouwingen vergen een weinig commentaar.

De tussenkomenst van de Staat zou moeten beperkt blijven tot de werken die niet zonder zijn hulp zouden kunnen worden uitgevoerd. Dit kan men als het beginsel zelf van het besluit vooropstellen.

Practisch is het niet zo. Werken van renderende ondernemingen hebben het voorwerp uitgemaakt van een subsidie. Dit is nl. het geval met waterleidingswerken die werden uitgevoerd in gemeenten met hoog verbruik in verhouding tot de lengte van het net. Anderzijds werden werken gesubsidieerd in gemeenten waarvan de financiële toestand gunstig is.

Les critères d'application de l'arrêté du 20 février 1948 devraient être établis, considérant notamment la situation financière des administrations subordonnées et le caractère de rentabilité des travaux. Ils devraient viser également les travaux conférant des plus-values aux propriétés privées.

Ces dispositions entraîneraient la réservation des subsides pour les travaux qui, manifestement, ne pourraient s'exécuter sans l'aide de l'Etat. Elles permettraient de réaliser un plus grand volume de travaux publics, les travaux des communes ayant une bonne situation financière et les travaux rentables s'exécutant de toute façon.

Par ailleurs, la politique de l'Etat en matière de subsides pour les travaux des administrations subordonnées se doit d'encourager les travaux d'intérêt général. Ceux-ci devraient jouir d'une priorité absolue. En matière de voirie communale, par exemple, la conjoncture actuelle exige qu'en principe, seuls les travaux à exécuter aux chemins de grande communication et les travaux connexes à la réalisation de plans d'aménagement, soient subsidiés.

Dans le même ordre d'idées il devrait être de règle de ne pas majorer les taux de 30 et de 20 % déterminés à l'arrêté.

*
**

D'autre part, il est bon d'approfondir la question du volume des travaux des administrations subordonnées. Les difficultés du marché de l'argent ont amené généralement le Crédit communal à ne pas consentir les emprunts nécessaires à l'exécution de travaux subsidiés dès que ces travaux n'étaient pas subsidiés par l'Etat.

Les crédits de l'exercice 1948 relatifs aux subsides pour travaux ont donc pratiquement fixé le volume des travaux des administrations subordonnées. C'est là une considération dont il faut s'inspirer pour la fixation du montant des crédits de l'exercice 1949. Il est certain que le crédit de 625 millions demandé à l'article 476 est manifestement insuffisant. Il est d'une part notoire, qu'il est pratiquement engagé par les promesses ministérielles faites en 1948, promesses qu'il n'a pas été possible d'honorer sur les crédits de 1948. Dans ces conditions, on ne voit pas bien à quelle époque pourra être rapportée la circulaire du Ministre des Travaux publics du 15 avril 1948, interdisant l'introduction des dossiers de travaux pouvant bénéficier de l'arrêté du 20 février 1948.

Par ailleurs, il faut remarquer que le chômage a atteint le secteur travaux publics, spécialement parmi les entrepreneurs travaillant habituellement pour les communes. Le potentiel de travail de ces entrepreneurs s'élève rapidement, grâce à leur rééquipement

De toepassingscriteria zouden moeten worden vastgesteld, inzonderheid met inachtneming van de financiële toestand van de ondergeschikte besturen en van de graad van rentabiliteit der werken. Zij zouden ook moeten gelden voor de werken waardoor een meerwaarde aan private eigendommen wordt verleend.

Die bepalingen zouden ten gevolge hebben dat de subsidies worden voorbehouden aan werken die klaarblijkelijk niet zonder Staatshulp zouden kunnen worden uitgevoerd. Zij zouden het mogelijk maken een groter aantal openbare werken uit te voeren, daar de werken van de gemeenten met gunstige financiële toestand en de renderende werken in elk geval worden uitgevoerd.

Anderzijds, moet de politiek van de Staat inzake subsidiëring van de werken der ondergeschikte besturen er op gericht zijn, de werken van algemeen belang aan te moedigen. Deze zouden een volstrekte voorrang moeten genieten. Op gebied van gemeentewegen, bij voorbeeld, vergt de huidige conjunctuur dat, in beginsel, alleen toelagen zouden worden verleend voor aan de grote verkeerswegen uit te voeren werken en voor de werken die verband houden met de verwezenlijking van aanlegplannen.

In hetzelfde verband, zou het als regel moeten gelden dat de door het besluit vastgestelde bedragen van 30 t. h. en 20 t. h. niet worden verhoogd.

*
**

Anderzijds is het nodig de kwestie van de omvang der werken van de ondergeschikte besturen te bestuderen. De moeilijkheden der geldmarkt hebben, in vele gevallen, het Gemeentekrediet er toe gebracht, geen leningen toe te staan voor de uitvoering van subsidieerbare werken, van het ogenblik af dat die werken niet door de Staat werden gesubsidieerd.

De kredieten van het dienstjaar 1948 inzake subsidiën voor werken hebben dus practisch de omvang van de werken der ondergeschikte besturen bepaald. Deze overweging moet in aanmerking worden genomen bij het vaststellen van het bedrag der kredieten voor het dienstjaar 1949. Het is een feit, dat het bij artikel 476 aangevraagd krediet klaarblijkelijk ontoereikend is. Het is enerzijds bekend, dat dit practisch het gevolg is van de in 1948 gedane ministeriële beloften, die men niet heeft kunnen nakomen op de kredieten voor 1948. Onder die voorwaarden ziet men niet goed in op welk ogenblik de rondzendbrief van de Minister van Openbare Werken dd. 15 April 1948 zal kunnen worden ingetrokken, waarbij verbod wordt gesteld op het indienen van de dossiers betreffende werken die van het besluit van 20 Februari 1948 kunnen genieten.

Ook moet worden ingezien, dat de werkloosheid de sector der openbare werken heeft aangetast, vooral onder de aannemers die gewoonlijk voor de gemeenten werken. Het arbeidsvermogen van die aannemers groeit snel aan dank zij hun wederuitrusting in

en main-d'œuvre et en matériel. Pour éviter le chômage, il est nécessaire d'exécuter en 1949 beaucoup plus de travaux subsideés qu'en 1948. A cet effet, le crédit de 625 millions dont question ci-dessus doit être porté, au moins, à un milliard.

*
**

En ce qui concerne l'octroi des subsides, il est une catégorie de travaux qui doivent être exécutés par priorité et pour lesquels les crédits doivent être absolument réservés. Ce sont les travaux à exécuter pour la réalisation des plans d'aménagement des régions sinistrées par faits de guerre. Ces travaux ne peuvent souffrir aucun retard. Ce serait, en effet, risquer de contrarier la reconstruction.

Pour éviter ce risque, l'article 476, 1°, devrait comprendre une subdivision prévoyant un crédit suffisant réservé aux travaux communaux à exécuter en vue de réaliser les plans d'aménagement des quartiers sinistrés, le Haut Contrôle étant, par souci de simplification, à exercer par le Département des Travaux publics, quelle que soit la nature des travaux.

Dans le même ordre d'idées, il semble qu'une subdivision de l'article 476, 2°, doive intéresser les travaux de démergement des régions inondées par suite des affaissements miniers. Cette mesure constituerait une assurance pour les victimes de ces inondations. Les travaux de démergement sont destinés à remédier à des situations créées par les charbonnages. L'intervention financière de ceux-ci dans le coût des travaux devrait être requise, les critères d'intervention étant à fixer. Il semble, en effet, anormal que l'Etat prenne à sa charge, comme ce fut le cas à plusieurs reprises, la totalité du coût de travaux communaux nécessités par des faits dont les charbonnages sont complètement responsables.

*
**

Les administrations subordonnées se plaignent de la complication de la procédure à suivre pour l'obtention des subsides de l'Etat pour leurs travaux.

Ces plaintes sont-elles fondées? Dans l'affirmative quels sont les remèdes?

Les administrations estiment d'une part que leurs dossiers doivent passer par trop de contrôles et, d'autre part, que leur cheminement peut être simplifié.

Les contrôles sont les suivants :

- Administration provinciale,
- Administration de l'Urbanisme (pouvoir subsidiant),
- Ministère exerçant le Haut Contrôle.

werkkrachten en materieel. Om werkloosheid te voorkomen, is het nodig in 1949 veel meer gesubsidieerde werken uit te voeren dan in 1948. Te dien einde moet het krediet van 625 miljoen, waarvan hoger sprake, worden opgevoerd tot ten minste één milliard.

*
**

Wat het verlenen van subsidiën betreft, is er een categorie werken die bij voorrang moeten worden uitgevoerd en waarvoor de kredieten volstrekt moeten worden voorbehouden. Het zijn de werken die moeten worden uitgevoerd voor de verwezenlijking van de aanlegplannen van de door oorlogshandelingen geteisterde gewesten. Die werken dulden geen enkele vertraging. Deze zou inderdaad de wederopbouw kunnen tegenwerken.

Om dit risico te voorkomen, zou artikel 476, 1°, een onderverdeling moeten omvatten waarin een toereikend krediet wordt voorzien voor uit te voeren gemeentewerken met het oog op de verwezenlijking van de aanlegplannen van de geteisterde wijken, terwijl het Hoog Toezicht, om reden van vereenvoudiging, zou worden uitgeoefend door het Departement van Openbare Werken, welke ook de aard der werken zij.

In hetzelfde verband, lijkt een onderverdeling van artikel 476, 2°, belang op te leveren voor de bemalingswerken van de ingevolge mijngrondinzakking overstroomde gewesten. Die maatregel zou zekerheid verschaffen aan de slachtoffers van die overstromingen. De bemalingswerken zijn bestemd om toestanden te verhelpen die door de steenkolenmijnen worden geschapen. De financiële tussenkomst van deze laatste in de kosten der werken zou moeten worden geëist, terwijl de tussenkomsterriteria moeten worden vastgesteld. Het lijkt inderdaad abnormaal, dat de Staat, zoals herhaaldelijk is gebeurd, al de kosten te zijnen laste zou nemen van gemeentewerken vereist door handelingen waarvan de steenkolenmijnen de volle verantwoordelijkheid dragen.

*
**

De ondergeschikte besturen beklagen zich doorgaans over de ingewikkelde procedure tot het bekomen van Rijkstoelagen voor hun werken.

Zijn deze klachten gegrond? Zo ja, hoe kan dit worden verholpen?

De besturen zijn enerzijds van oordeel, dat hun dossiers te veel controles moeten ondergaan, en, anderzijds, dat de af te leggen weg kan worden vereenvoudigd.

De controles zijn de volgende :

- Provinciaal Bestuur;
- Bestuur van de Stedebouw (subsidierende overheid);
- Ministerie, dat het Hoog Toezicht uitoefent.

Il me plaît ici de reconnaître les efforts de M. le Ministre des Travaux publics, en vue d'organiser le Haut Contrôle des travaux; à ce sujet on ne peut assez applaudir l'intégration dans l'Administration de l'Urbanisme de l'ancien service des travaux communaux. Cette décision courageuse entraine dans le cadre de la politique de simplification administrative et d'économie préconisée par le Gouvernement. Elle s'est montrée d'une haute efficience. Le département des Travaux publics a pu, de ce fait, avec le personnel réduit de l'Administration de l'Urbanisme, dont l'effectif est nettement inférieur à celui de l'ex-service des travaux communaux, conduire à bien les tâches anciennement dévolues à ce dernier et remplir les tâches lui confiées en matière d'urbanisme.

Malgré les inconvénients de la procédure des subsides, inconvénients que j'indiquerai tantôt, malgré un personnel réduit et les suggestions d'une réorganisation des services nécessitée par l'absorption du Service des travaux communaux, l'Administration de l'Urbanisme a fait face, complètement, à ses obligations et spécialement en matière d'octroi de subsides. En effet, tous les crédits pour subsides à des travaux ont été employés, les travaux ont été contrôlés par elle et les subsides liquidés à son intervention. Qu'il me soit permis d'en féliciter M. le Ministre des Travaux publics.

Par ailleurs, en matière d'exercice du Haut Contrôle il apparaît que les plaintes des administrations subordonnées sont fondées en ce qui concerne notamment les travaux relevant du Haut Contrôle du Département de la Santé publique pour l'examen technique des projets en même temps que le Département des Travaux publics (mission dévolue par l'arrêté du 20 février 1948). Il semble que la notion du Haut Contrôle doit être définie explicitement et que cette définition doive attribuer le contrôle technique au seul Département des Travaux publics, les autres départements ne devant se prononcer que sur le principe des travaux.

A ce même propos, il est réconfortant de signaler que le projet de loi budgétaire place les égouts sous le Haut Contrôle des Travaux publics. Il était, en effet, particulièrement anormal que des travaux d'équipement d'une voie publique comprenant des égouts et des revêtements, ce qui est généralement le cas, fussent soumis au Haut Contrôle de deux départements. On peut regretter qu'il n'en ait pas été de même pour les distributions d'eau.

Comme on le voit, les plaintes des administrations subordonnées sont fondées en ce qui concerne les contrôles.

J'espère que M. le Ministre fera justice de ces griefs.

Ik stel het op prijs hier de pogingen van de heer Minister van Openbare Werken tot inrichting van het Hoog Toezicht op de werken, te erkennen. In dit verband kan men niet genoeg zijn instemming betuigen met de inlijving, bij het Bestuur van de Stedebouw, van de voormalige Dienst der Gemeentewerken. Dit moedig besluit viel binnen het raam van de door de Regering aangeprezen politiek van administratieve vereenvoudigingen en besparingen. Het is zeer doeltreffend gebleken. Het Departement van Openbare Werken heeft aldus, met het beperkt personeel van het Bestuur van de Stedebouw, waarvan het effectief veel kleiner is dan dit van de gewezen dienst der Gemeentewerken, opdrachten tot een goed einde kunnen brengen die vroeger aan deze laatste waren toevertrouwd, en de taken kunnen vervullen die hem op gebied van stedebouw zijn opgedragen.

Ondanks de bezwaren die ik straks zal aanduiden in verband met de subsidiëringsprocedure, ondanks verminderd personeel en de suggesties betreffende een herinrichting van de diensten genoodzaakt door de opslorping van de Dienst der Gemeentewerken, is het Bestuur van Stedebouw ten volle zijn verplichtingen nagekomen, bijzonderlijk inzake toekenning van kredieten. Inderdaad, al de kredieten tot subsidiëring van werken werden opgebruikt, de werken werden door hem gecontroleerd en de toelagen door zijn tussenkomst vereffend. Het weze me toegestaan de heer Minister van Openbare Werken hiërmede geluk te wensen.

Anderzijds, inzake uitoefening van het Hoog Toezicht, lijken de klachten van de ondergeschikte besturen gegrond te zijn, inzonderheid wat de werken betreft die onder het Hoog Toezicht staan van ken, is het Bestuur van de Stedebouw ten volle zijn het Departement van Volksgezondheid, voor het technisch onderzoek van de ontwerpen, tegelijkertijd als het Departement van Openbare Werken, dat bij besluit van 20 Februari 1948 met die opdracht werd belast. Het lijkt nodig het begrip van het Hoog Toezicht uitdrukkelijk te bepalen, en dat door die bepaling de technische controle alleen aan het Departement van Openbare Werken zou worden toevertrouwd, terwijl de overige departementen zich slechts zouden moeten uitspreken over de aan die werken ten grondslag liggende beginselen.

In dit verband is het hemoedigend te vermelden, dat de begrotingswet de riolen onder het Hoog Toezicht van Openbare Werken plaatst. Het was inderdaad niet weinig abnormaal, dat de uitrustingswerken van een openbare weg, die gewoonlijk riolen en bedekkingen omvatten, moesten worden onderworpen aan Hoog Toezicht van twee Departementen. Men kan het betreuren, dat niet hetzelfde is geschied voor de watervoorzieningswerken.

Zoals men ziet, zijn de klachten van de ondergeschikte besturen gegrond, wat betreft het toezicht.

Ik hoop dat de heer Minister aan die grieven recht zal laten wedervaren.

Pour ce qui est du cheminement des dossiers, M. le Ministre s'est efforcé d'y apporter des simplifications. Ce fut l'objet de sa circulaire du 5 mai dernier. On peut toutefois regretter que les simplifications apportées ne soient situées que sur le seul plan du Département des Travaux publics, et que sur le plan du Contrôle de la province, la circulaire en question ait compliqué la transmission des dossiers plutôt que la simplifier.

Il est anormal que l'itinéraire suivant fixé pour les dossiers passe autant de fois à la même station :

Commune,
Gouverneur,
Service technique provincial,
Gouverneur,
Direction provinciale de l'Urbanisme,
Gouverneur,
Ministre,
Gouverneur,
Commune.

L'itinéraire ci-après serait bien plus facile et répondrait à toutes les dispositions légales :

Commune,
Service technique provincial,
Direction provinciale de l'Urbanisme,
Ministre,
Gouverneur,
Commune.

L'exposé ci-dessus montre que les plaintes des administrations subordonnées sont fondées en ce qui concerne le processus de transmission de leurs projets. Je suis certain que le Ministre des Travaux Publics leur donnera satisfaction en rencontrant leurs doléances.

*
**

Les budgets qui sont soumis à vos délibérations ont été admis par votre Commission à l'unanimité moins trois voix.

Le Rapporteur,
G. JUSTE.

Le Président,
F. BRUNFAUT.

P. S. — De nombreuses questions ont été posées par MM. les Commissaires. L'énumération de celles-ci ainsi que des réponses du Département est annexée au présent rapport.

Wat de door de dossiers te volgen weg aangaat, heeft de heer Minister zich beijverd om vereenvoudigingen in te voeren. Dit was het doel van zijn rondzendbrief van 5 Mei jongstleden. Evenwel kan worden betreurd dat de aangebrachte vereenvoudigingen slechts betrekking hadden op het gebied van het Departement van Openbare Werken, en dat op het gebied van het Provinciaal Toezicht, bedoelde rondzendbrief de overmaking der dossiers eerder ingewikkelder heeft gemaakt dan vereenvoudigd.

Het is abnormaal, dat de volgende voor de dossiers vastgestelde reisweg zo dikwijls langs hetzelfde station moet :

Gemeente,
Gouverneur,
Provinciale Technische Dienst,
Gouverneur,
Provinciale Directie voor de Stedebouw,
Gouverneur,
Minister,
Gouverneur,
Gemeente.

De volgende reisweg zou veel gemakkelijker zijn en tevens aan al de wetsbepalingen beantwoorden :

Gemeente,
Provinciale Technische Dienst,
Provinciale Directie voor de Stedebouw,
Minister,
Gouverneur,
Gemeente.

Bovenstaande uiteenzetting bewijst, dat de klachten van de ondergeschikte besturen gegrond zijn wat de wijze van overmaking van hun ontwerpen betreft. Ik ben er zeker van, dat de Minister van Openbare Werken hun voldoening zal schenken door aan hun klachten tegemoet te komen.

*
**

De aan Uw beraadslagingen onderworpen begrotingen werden door Uw Commissie met eenparigheid, min 3 stemmen, aanvaard.

De Verslaggever,
G. JUSTE.

De Voorzitter,
F. BRUNFAUT.

N. B. — Talrijke vragen werden door de leden van de Commissie gesteld. Ze werden, met de antwoorden van het Departement, als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

1^{re} QUESTION.

Le chiffre de 464,500,000 francs n'est-il pas faux ? Ce chiffre est pratiquement le total des rémunérations du personnel et, à mon avis, il ne tient aucun compte de l'augmentation générale de 5 % sur les barèmes déjà appliqués à l'heure actuelle.

Si cette thèse était juste il en résulterait une erreur de 23,225,000 francs au budget.

RÉPONSE.

Le chiffre de 464,500,000 francs a été établi sur la base des rémunérations du mois de juin 1948.

Il n'a évidemment pas été tenu compte, dans ces chiffres, de l'augmentation générale de 5 % appliquée à la suite de la circulaire du Ministère du Budget, en date du 8 septembre 1948, portant effet au 1^{er} juillet 1948.

Quand cette mesure aura reçu force réglementaire par arrêté du Régent, il sera possible d'établir exactement le montant de la dépense qui en résultera pour l'article 3.

En tout état de cause, cette dépense sera d'un ordre supérieur à 5 % du chiffre fixé au budget.

2^e QUESTION.

Combien d'agents temporaires avez-vous régularisés en vertu des arrêtés de régularisation des 30 avril 1947 et 10 avril 1948 ?

Si j'en crois les chiffres donnés à l'article 3, c'est-à-dire 193,000,000 de francs pour les définitifs et 263,000,000 de francs pour les temporaires, très peu a été fait pour appliquer ces arrêtés quant à la régularisation.

Je sais que vous répondrez que les examens sont en cours.

Puis-je vous demander combien de temporaires, qui étaient entrés à l'Administration avant le 1^{er} janvier 1938 et pour lesquels il n'est pas demandé d'examen nouveau pour la régularisation, vous avez régularisés à ce jour ?

RÉPONSE.

Aucun agent temporaire n'a encore été régularisé à titre définitif à la date du 15 novembre 1948. L'article 5 de l'arrêté du Régent du 10 avril 1948 exige que soit d'abord réglé l'avancement du personnel définitif.

Les examens d'avancement et d'accession réservés à ces *agents définitifs* sont en cours et tout est mis en

1^{re} VRAAG.

Is het cijfer van 464,500,000 frank niet vals? Dit cijfer is feitelijk het totaal van de bezoldigingen van het personeel, en naar mijn mening houdt het geen rekening met de algemene verhoging der loonschalen met 5 t.h., die thans reeds wordt toegepast.

Moest dit standpunt juist zijn, dan zou er een vergissing uit voortvloeien van 23,225,000 frank op de begroting.

ANTWOORD.

Het cijfer van 464,500,000 frank werd vastgesteld op grondslag van de bezoldigingen der maand Juni 1948.

Hierbij werd vanzelfsprekend geen rekening gehouden met de algemene verhoging van 5 t.h. die werd toegepast ingevolge de rondzendbrief van het Ministerie van Begroting dd. 8 September 1948, met uitwerking van 1 Juli 1948 af.

Wanneer die maatregel, door een Regentsbesluit verordenende kracht zal hebben bekomen, zal het mogelijk zijn juist het bedrag te bepalen van de uitgave die er zal uit voortvloeien voor artikel 3.

In ieder geval zal die uitgave meer bedragen dan 5 t.h. van het op de begroting vermeld cijfer.

2^e VRAAG.

Hoeveel tijdelijke personeelsleden hebt u geregulariseerd krachtens de regularisatiebesluiten van 30 April 1947 en 10 April 1948?

Indien ik de cijfers aanneem die voorkomen in artikel 3, zegge 193,000,000 frank voor de vastangestelde personeelsleden en 263,000,000 frank voor het tijdelijk personeel, dan werd zeer weinig gedaan om die besluiten toe te passen, wat de regularisatie betreft.

Ik weet dat u zult antwoorden dat examens nog aan de gang zijn.

Mag ik u vragen hoeveel tijdelijken die bij het Bestuur in dienst zijn getreden vóór 1 Januari 1938, en voor welke geen nieuw regelingsexamen wordt gevraagd, door u tot nu toe werden geregulariseerd?

ANTWOORD.

Nog geen enkel tijdelijk personeelslid werd tot op de datum van 15 November 1948 als vastangesteld geregulariseerd. Artikel 5 van het Regentsbesluit van 10 April 1948 schrijft voor, dat eerst de bevordering van het vastangesteld personeel moet worden geregeld.

De aan die *vastangestelde personeelsleden* voorbehouden bevorderings- en toegangsexamens zijn aan

œuvre pour qu'ils soient terminés dans le délai fixé par l'article 5 de l'arrêté du Régent du 10 avril 1948, c'est-à-dire pour le 31 décembre 1948.

Il y a au Département environ 330 *agents temporaires* entrés avant le 1^{er} janvier 1938. Les formalités à accomplir en vue de leur régularisation, c'est-à-dire examen des dossiers par le Conseil de Direction, approbation du Ministre et vérification des titres par le Secrétariat permanent du Recrutement sont actuellement en cours. Il est à prévoir que ces formalités ne seront pas terminées avant quelques mois d'ici, les visites médicales, à passer devant le Service de Santé administratif exigeant parfois des délais de plusieurs semaines par suite de visites et contre-visites.

3^e QUESTION.

N'avez-vous pas oublié un directeur général ? Vous n'en renseignez que 3; or il y en a 4, que je sache :

- 1 aux Routes,
- 1 aux Voies hydrauliques.
- 1 aux Bâtiments,
- 1 à l'Urbanisme.

RÉPONSE.

Un lapsus a effectivement été commis dans l'indication du nombre des directeurs généraux. Il existe effectivement 4 directeurs généraux.

4^e QUESTION.

Pourriez-vous me dire ce que vous entendez par un « inspecteur général temporaire » ? Pour autant que je sache, des fonctionnaires généraux — sauf à de très rares exceptions — sont des fonctionnaires définitifs.

De plus, vous prévoyez 11 inspecteurs généraux (10 définitifs et 1 temporaire) alors qu'il en existe actuellement 10 au Département. Avez-vous le désir de créer une nouvelle fonction ?

RÉPONSE.

Le fonctionnaire qui est porté à l'effectif comme inspecteur général temporaire est, en réalité, le conseiller technique de l'Administration de l'Urbanisme qui, à l'époque de sa désignation, en 1945, a été proposé comme assimilé aux inspecteurs généraux, avec traitement de ce grade.

de gang, en alles wordt in het werk gesteld opdat deze zouden worden beëindigd binnen de door artikel 5 van het Regentsbesluit van 10 April 1948 gestelde termijn, zegge vóór 31 December 1948.

Het Departement telt ongeveer 330 *tijdelijke personeelsleden* die vóór 1 Januari 1938 in dienst zijn getreden. De te vervullen formaliteiten met het oog op hun regularisatie, namelijk het onderzoek van de dossiers door de Directieraad, de goedkeuring van de Minister en het nazicht van de titels door het Vast Wervingssecretariaat, zijn thans aan de gang. Het is te voorzien dat die formaliteiten niet binnen enkele maanden zullen zijn beëindigd, daar de geneeskundige onderzoeken bij de Administratieve Gezondheidsdienst soms ettelijke weken in beslag nemen, ten gevolge van de onderzoeken en tegenonderzoeken.

3^e VRAAG.

Hebt u geen directeur-generaal vergeten ? U hebt er maar 3 vermeld, ofschoon, voor zover ik weet, 4 zijn :

- 1 voor de Wegen;
- 1 voor de Waterwegen;
- 1 voor de Gebouwen;
- 1 voor de Stedebouw.

ANTWOORD.

Een vergissing werd inderdaad begaan bij het aanduiden van het aantal directeurs-generaal. Inderdaad, er zijn 4 directeurs-generaal.

4^e VRAAG.

Zoudt u me kunnen zeggen wat u onder een « tijdelijk inspecteur-generaal » verstaat ? Voor zover mij bekend is, zijn de algemene ambtenaars — op zeer zeldzame uitzonderingen na — vastaangestelde ambtenaars.

Bovendien voorziet u 11 inspecteurs-generaal (10 vastaangestelde en 1 tijdelijke), ofschoon er thans 10 bij het Departement bestaan. Hebt u het inzicht een nieuwe functie tot stand te brengen ?

ANTWOORD.

De ambtenaar die op het effectief als tijdelijk inspecteur-generaal wordt vermeld is, in werkelijkheid, de technische adviseur van het Bestuur van de Stedebouw die, ten tijde van zijn aanwijzing, in 1945, werd voorgesteld als gelijkgesteld met de aan die graad verbonden wedde.

5^e QUESTION.

N'avez-vous pas oublié un directeur d'administration ? Vous n'en indiquez qu'un alors qu'il en existe deux :

- 1 aux Services administratifs généraux,
- 1 au Service de l'Electricité.

Avez-vous l'intention de supprimer un de ces directeurs ?

RÉPONSE.

Au 1^{er} janvier 1948 il y avait, en effet, 2 directeurs d'administration :

- 1 aux Services administratifs généraux et
- 1 à l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique.

Celui de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique a été transféré au Ministère du Combustible et de l'Energie, avec une partie du service. Toutefois, par arrêté du Régent du 26 avril 1948, l'emploi de directeur d'administration à l'A.E.E. a été rétabli au Département. Le titulaire nouveau n'était pas désigné au moment où les propositions budgétaires ont été élaborées.

6^e QUESTION.

Pourquoi prévoyez-vous trois commissaires spéciaux ? Actuellement il n'en existe que 2 :

- 1 pour Tournai,
- 1 pour la côte.

Pour quelle tâche en prévoyez-vous un troisième ? Ou s'agit-il d'une erreur ?

RÉPONSE.

Il y a effectivement 3 commissaires spéciaux :

- 2 à l'Administration de l'Urbanisme (Tournai et côte);
- 1 à l'Administration centrale de l'Urbanisme, qui est commissaire au « Survey » national.

7^e QUESTION.

En vertu d'une décision de M. le Ministre du Budget de l'année passée, combien avez-vous régularisé de surveillants de travaux comme contrôleurs de travaux ? En reste-t-il à régulariser ?

Vous n'ignorez certainement pas que seuls des fonctionnaires définitifs peuvent être régularisés et passer

5^e VRAAG.

Hebt u geen Directeur van Bestuur vergeten ? U vermeldt er slechts één ofschoon er twee bestaan :

- 1 bij de Algemene Bestuursdiensten;
- 1 bij de Electriciteitsdienst.

Hebt u het inzicht een van die directeurs af te schaffen ?

ANTWOORD.

Op 1 Januari 1948 waren er inderdaad 2 Directeurs-generaal :

- 1 bij de Algemene Bestuursdiensten en
- 1 bij het Electriciteits- en Electromecanographisch Bestuur.

Die van het Electriciteits- en Electrographisch Bestuur werd overgebracht naar het Ministerie van Energie en Brandstof, met een deel van de dienst. Bij het Regentsbesluit dd. 26 April 1948, werd evenwel het ambt van Directeur van Bestuur bij de E.E.B. bij het Departement hersteld. De nieuwe titularis was nog niet aangenomen toen de begrotingsvoorstellen werden opgemaakt.

6^e VRAAG.

Waarom voorziet U drie bijzondere commissarissen ? Thans zijn er slechts 2 ;

- 1 voor Doornik;
- 1 voor de Kust.

Voor welke taak voorziet U er een derde ? Of geldt het hier een vergissing ?

ANTWOORD.

Er zijn inderdaad 3 bijzondere commissarissen :

- 2 bij het Bestuur van de Stedebouw (Doornik en de Kust);
- 1 bij het Hoofdbestuur van de Stedebouw, die er commissaris is bij de nationale « Survey ».

7^e VRAAG.

Hoeveel werktoezichters hebt U, krachtens een beslissing van de heer Minister van Begroting van verleden jaar, geregulariseerd als controleurs der werken ? Moeten er nog worden geregulariseerd ?

U zijt er voorzeker niet onwetend van, dat alleen de vastaangestelde ambtenaars kunnen worden geregu-

du grade de surveillant de travaux comme contrôleur de travaux.

Tenant compte de cette règle, je ne comprends pas le chiffre que vous indiquez page 53. En effet, sur 22 contrôleurs de travaux, vous en indiquez 21 temporaires et 1 seul définitif, alors qu'il y a encore 217 surveillants définitifs qui attendent leur nomination. Il y a là une anomalie que je ne puis comprendre.

RÉPONSE.

Il n'y a pas encore eu de décision de la part du Ministre du Budget en ce qui concerne la régularisation des surveillants dans le grade de contrôleur de travaux.

Aucune prescription réglementaire ne fixe le passage des surveillants dans le grade de contrôleur de travaux.

Les 22 agents portés à la page 53, dans le barème IV D + T. 15 sont des opérateurs topographes qui bénéficient de ce barème.

8^e QUESTION.

En ce qui concerne les sténo-dactylographes, les dessinateurs, les expéditionnaires, les commis, les dactylographes, pour ne pas parler des autres, continuerez-vous encore longtemps à conserver une foule de temporaires dans la proportion de 240 temporaires pour 9 définitifs ? Il en est de même pour les commis. Que fait le Département des Travaux Publics ? N'est-il pas à même de diminuer de beaucoup les cadres des fonctionnaires existant à l'heure actuelle ?

RÉPONSE.

Comme il a été exposé ci-avant, les mesures de régularisation des agents temporaires sont en cours et il n'y a donc rien d'anormal à ce que la majorité des agents dans les grades subalternes soient des temporaires puisque, jusqu'à présent, il n'a pas été possible de recruter du personnel définitif par concours d'admission au stage.

D'autre part, il ne saurait être question, pour l'instant, de diminuer les cadres des fonctionnaires en service, les attributions du Département, notamment en matière de bâtiments et d'urbanisme, ayant plutôt tendance à s'étendre.

C'est ainsi que la loi De Taeye a eu pour conséquence un nouveau surcroît de travail dans les directions provinciales de l'Administration de l'Urbanisme, qui réclament du personnel supplémentaire.

larisé et overgaan van de graad van werktoezichter naar die van controleur der werken.

Rekening houdend met die regel, begrijp ik het cijfer niet dat gij aangeeft op bladzijde 53. Inderdaad, op 22 controleurs der werken zijn er 21 tijdelijke en een enkel vaste, terwijl 217 vaste opzieners der werken op hun benoeming wachten. Daarin schuilt een onregelmatigheid die ik niet kan begrijpen.

ANTWOORD.

Er is nog geen beslissing vanwege de Minister van Begroting betreffende de vaste benoeming van opzieners in de graad van controleur der werken.

De bevordering van de opzieners tot de graad van controleur der werken wordt door geen enkel reglementsvoorschrift geregeld.

De 22 personeelsleden vermeld op bladzijde 53, onder weddeschaal IVD+T.15, zijn liggingopnemers die het voordeel van die weddeschaal genieten.

8^e VRAAG.

Wat de steno-typisten, de tekenaars, de verzenders, de klerken, de typisten — om niet van de anderen te spreken — betreft, zult U er nog lang mee doorgaan een menigte tijdelijken te behouden, in de verhouding van 240 tijdelijken tegenover 9 vaste ? Zoals voor de klerken, bij voorbeeld ? Wat doet het Departement van Openbare Werken ? Kan het thans het huidige kader van zijn ambtenaren niet in ruime mate inkrimpen ?

ANTWOORD.

Zoals hierboven werd uiteengezet, zijn thans de regularisatiemaatregelen van de tijdelijke personeelsleden in uitvoering, en er ligt dus niets abnormaals in het feit dat de meerderheid van het personeel der lagere graden tijdelijken zijn, vermits het tot nog toe niet mogelijk was vast personeel aan te werven door vergelijkende examens tot toelating tot de proeftijd.

Anderzijds, zou er op dit ogenblik geen sprake kunnen van zijn de kaders van de ambtenaren in dienst in te krimpen, daar de bevoegdheden van het Departement, inzonderheid in zake gebouwen en stedenbouw, veeleer een neiging vertonen om uitbreiding te nemen.

Aldus heeft de wet De Taeye een vermeerdering van werk ten gevolge gehad in de provinciale directies van het Bestuur van de Stedenbouw, die aanvullend personeel vragen.

9^e QUESTION.

Puis-je vous demander, Monsieur le Ministre, ce que vous entendez par cadres temporaires des Services extérieurs ? Je n'en comprends pas, pour ma part, la nécessité.

En effet, vous prévoyez notamment, dans ce cadre, 3 ingénieurs et 74 surveillants. Vous n'ignorez pas qu'il est impossible, actuellement, de remplir le cadre normal prévu, notamment, pour les ingénieurs et, en partie moindre, pour les surveillants.

Pourquoi alors créer un cadre temporaire puisque vous n'arrivez déjà pas à trouver les éléments pour remplir votre cadre ordinaire ?

RÉPONSE.

En vertu de l'arrêté du Régent du 24 octobre 1946, il doit être procédé, chaque semestre, à la revision des cadres temporaires des départements ministériels.

Ces cadres comprennent les agents des services qui n'ont pas un caractère définitif, par exemple : le Service de déblaiements et d'arasement; l'extension temporaire du cadre du Service de Topographie et de Photogrammétrie en raison des nécessités accrues de travaux topographiques; le Service spécial des Canaux houillers qui, du fait de la mise en œuvre de l'élargissement du canal de Charleroi, nécessite une augmentation d'effectifs temporaires pour une période évaluée à dix ans.

Les 3 ingénieurs prévus au cadre temporaire sont à répartir à raison de :

2 pour le Service des Canaux houillers et

1 pour le Bureau spécial et temporaire installé à Malmédy pour la restauration des routes des cantons de l'Est.

Les 74 surveillants sont répartis à raison de :

10 pour le Service des Canaux houillers, déjà cité,

29 pour l'Administration des Voies hydrauliques et

35 pour l'Administration des Routes, pour faire face aux travaux en cours.

Il va de soi que si le volume des travaux était réduit, le nombre de surveillants temporaires affectés au cadre temporaire serait diminué.

J'ajouterai que le Ministre du Budget n'a plus autorisé, depuis juillet 1948, de recrutements à titre temporaire que pour le cadre temporaire et, à titre exceptionnel, pour les cadres définitifs.

9^e VRAAG.

Mag ik U vragen, Mijnheer de Minister, wat gij verstaat door tijdelijke kaders der Buitendiensten ? Wat mij betreft, zie ik er de noodzakelijkheid niet van in.

Gij voorziet inderdaad in dit kader 3 ingenieurs en 74 opzieners. Gij weet dat het, op het huidige ogenblik, onmogelijk is het normaal voorziene kader volledig aan te vullen, inzonderheid voor de ingenieurs, en in mindere mate voor de opzieners.

Waarom dan een tijdelijk kader in 't leven roepen, wanneer gij zelfs niet de nodige elementen kunt vinden voor Uw gewoon kader ?

ANTWOORD.

Op grond van het besluit van de Regent van 24 October 1946 moet om de zes maanden worden overgegaan tot de herziening van de tijdelijke kaders van de ministeriële departementen.

Die kaders omvatten de personeelsleden van de diensten met tijdelijk karakter, b.v. de Opruimings- en aanvlakkingsdienst; de tijdelijke uitbreiding van de Topographische en Photogrammetrische dienst wegens de toenemende behoeften van topographische werkzaamheden; de Bijzondere Dienst van de Steenkolenkanalen die, wegens het begin dat gemaakt werd met de verbreding van het kanaal van Charleroi, een vermeerdering van het aantal tijdelijke personeelsleden vereist voor een tijdperk dat geraamd wordt op 10 jaar.

De 3 ingenieurs die in het tijdelijk kader zijn voorzien, moeten worden verdeeld als volgt :

2 voor de Dienst der Steenkolenkanalen;

1 voor het bijzonder en tijdelijk bureau, gevestigd te Malmédy, voor de herstelling van de wegen van de Oostkantons.

De 74 opzieners moeten verdeeld worden als volgt :

10 voor de Dienst der Steenkolenkanalen;

29 voor het Bestuur der Waterwegen;

35 voor het Bestuur der Wegen, voor het toezicht op de lopende werken.

Het spreekt vanzelf dat, indien de omvang van de werken zou verminderen, het aantal tijdelijke opzieners geheel aan het tijdelijk kader zou worden verminderd.

Ik zal hieraan toevoegen dat de Minister van Begroting, sedert Juli 1948, geen aanwerving van tijdelijk personeel meer heeft toegelaten tenzij voor het tijdelijk kader en, bij uitzondering, voor de vaste kaders.

10^e QUESTION.

Sont portés à ce poste 1,755,000 francs pour le Service de déblaiement et d'arasement dans la province de Liège et la province de Luxembourg. Les travaux proprement dits sont terminés depuis mars 1946. Or, je vois avec stupéfaction que vous prévoyez à ce poste 9 contrôleurs de travaux et 4 surveillants. Je puis comprendre que quelques contrôleurs soient encore nécessaires, ne fût-ce que pour vérifier la réalité de certaines factures, mais je ne vois nullement la nécessité de surveillants de travaux, ceux-ci étant spécialement chargés de la surveillance de travaux en cours.

Je vous propose donc de supprimer les 4 surveillants prévus et de ramener de 9 à 4 le nombre de contrôleurs.

RÉPONSE.

A la suite de longues tractations avec le Ministère du Budget, le Département a obtenu que les emplois à prévoir pour les agents affectés au Service de déblaiements et d'arasement dans les provinces de Liège et de Luxembourg soient portés dans le cadre temporaire et qu'il soit permis de régulariser la situation de ces agents, qui sont payés, jusqu'à présent, sur la base d'un forfait absolu.

Les agents de ces services seront régularisés, avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 1948, dans la limite des emplois prévus au cadre temporaire du 2^e semestre 1948 et qui vient de faire l'objet de l'arrêté du Régent du 10 novembre 1948.

Ce cadre sera revu pour le 1^{er} semestre 1949 et il est possible que l'état d'avancement des travaux de liquidation confié à ces services permette de réduire l'effectif du personnel.

11^e QUESTION.

Pourquoi faire exécuter des travaux de dactylographie en dehors de l'Administration ? Nous estimons qu'il s'agit là de méthodes extrêmement mauvaises. Ou l'Administration est à même de faire ses travaux ou il vaut mieux renforcer le cadre existant plutôt que d'envoyer les travaux à faire en dehors.

RÉPONSE.

L'Administration procède elle-même à l'impression de ses cahiers des charges.

Ceux-ci devant être tirés à un trop petit nombre d'exemplaires pour être typographiés, on a recours à la zincographie, dans les ateliers du Département.

10^e VRAAG.

Op die post is een bedrag vermeld van 1,755,000 frank voor de Dienst voor Opruiming en Aanvlaking in de provinciën Luik en Luxemburg. De eigenlijke werken zijn beëindigd sedert Maart 1946. Welnu, ik stel met verbazing vast dat gij voor die post 9 controleurs der werken en 4 opzieners voorziet. Ik kan begrijpen dat nog enkele controleurs nodig zijn, al ware het maar om de werkelijkheid van sommige facturen na te gaan, maar ik zie volstrekt niet de noodzakelijkheid in van opzieners der werken, daar deze in 't bijzonder belast zijn met het toezicht op de lopende werken.

Ik stel U dus voor de 4 voorziene opzieners af te schaffen, en het aantal controleurs van 9 op 4 terug te brengen.

ANTWOORD.

Ingevolge lange onderhandelingen met het Ministerie van Begroting, heeft het Departement verkregen dat de bedieningen voorzien voor het personeel gehecht aan de Dienst voor Opruiming en Aanvlaking in de provinciën Luik en Luxemburg, in het tijdelijk kader zouden worden ondergebracht en dat de toestand van dit personeel zou worden geregulariseerd. Die agenten worden tot nog toe betaald op grondslag van een volstrekt forfaitair bedrag.

De toestand van het personeel van die diensten zal worden genormaliseerd, met terugwerkende kracht op 1 Juli 1948, binnen de perken van de bedieningen voorzien in het tijdelijk kader van het tweede halfjaar van 1948, dat zo pas het voorwerp heeft uitmaakt van het besluit van de Regent van 10 November 1948.

Dit kader zal worden herzien voor het eerste halfjaar van 1949, en het is mogelijk dat de stand van de aan die diensten toevertrouwde werken het mogelijk zal maken het personeel te verminderen.

11^e VRAAG.

Waarom dactylographiewerken buiten het Bestuur laten uitvoeren ? Wij menen dat hier zeer uiterst verkeerde methoden worden aangewend. Ofwel is het Bestuur in staat zijn werken uit te voeren, ofwel moet het bestaande kader beter versterkt worden, veeleer dan buiten de administratie werken te laten uitvoeren.

ANTWOORD.

Het Bestuur zorgt zelf voor het drukken van zijn bestekken.

Daar van deze een te klein aantal exemplaren moet getrokken worden om gelypographieerd te worden, neemt men zijn toevlucht tot de zincographie, in de werkhuizen van het Departement.

Ceci conduit à devoir établir les clichés par dactylographie. A certaines périodes de l'année le travail conduit à une surcharge momentanée; c'est alors qu'il est fait appel à des dactylographes du commerce.

Cette méthode a permis de réaliser une grosse économie, car le Département ne peut engager des dactylographes qu'il ne pourrait utiliser que quelques semaines par an.

12^e QUESTION.

En ce qui concerne les fonds prévus pour le Service social, soit 2,000,000, comment sont répartis ces fonds? Les organisations syndicales sont-elles entendues? Peuvent-elles faire des propositions? Envisagez-vous dans leur essence, comme elles le demandent, les gestions paritaires des fonds prévus pour un service social, ou cela est-il laissé au bon vouloir du Prince?

RÉPONSE.

L'organisation et le fonctionnement du Service social des Travaux Publics sont réglés par l'arrêté ministériel du 5 septembre 1947, pris en exécution de l'arrêté royal du 4 septembre 1947 créant le dit service.

Les fonds sollicités de 2,000,000 de francs sont répartis comme suit :

1,000,000 de francs pour les œuvres sociales, c'est-à-dire pour les interventions suivantes :

- a) Assistance de l'enfance débile;
- b) Indemnité de suralimentation;
- c) Aide aux futures et aux jeunes mères.

750,000 francs pour les secours en cas de maladie ou de malheurs de famille.

250,000 francs pour la caisse des prêts.

Les interventions du Service social sont fixées d'après des normes, suivies et appliquées depuis longtemps par l'Administration et qui sont respectées scrupuleusement dans tous les cas.

La réglementation actuelle ne prévoit pas l'intervention des organisations syndicales dans la gestion du Service social.

13^e QUESTION.

On prévoit au b de l'article 7 encore l'énorme somme de 70,000,000 de francs de loyers pour loger les administrations de l'Etat et ce malgré l'achat par le Gouvernement du Résidence Palace. N'estimez-vous pas, Monsieur le Ministre, qu'il est temps d'en finir avec ces frais de location en pratiquant une politique

Dientengevolge, moeten de clichés door middel van de dactylographie gemaakt worden. In zekere perioden van het jaar, brengt het werk een tijdelijke overbelasting teweeg. Dan wordt beroep gedaan op typisten uit de handel.

Dank zij deze methode, werd een aanzienlijke besparing verwezenlijkt, want het Departement kan geen typisten aanwerven die het slechts een paar weken per jaar zou kunnen tewerkstellen.

12^e VRAAG.

Wat de voor de Sociale Dienst voorziene fondsen betreft, zegge 2,000,000 frank, hoe worden deze verdeeld? Worden de vakorganisaties gehoord? Mogen zij voorstellen doen? Wordt het uiteraard paritair beheer van de voor een sociale dienst voorziene gelden overwogen, zoals zij het vragen of wordt dit aan de willekeur van het departement overgelaten?

ANTWOORD.

De inrichting en de werking van de Sociale Dienst van Openbare Werken worden geregeld door het ministerieel besluit van 5 September 1947, genomen ter uitvoering van het koninklijk besluit van 4 September 1947, houdende oprichting van genoemde dienst.

De aangevraagde fondsen ten bedrage van 2 miljoen frank worden verdeeld als volgt :

1,000,000 frank voor de sociale werken, d.i. voor volgende tussenkomsten :

- a) Hulp aan zwakke kinderen;
- b) Overvoedingsvergoeding;
- c) Hulp aan zwangere vrouwen en jonge moeders;

750,000 frank voor hulpbetoon in geval van ziekte of gezinsrampen;

250,000 frank voor de kas der leningen.

De tussenkomsten van de Sociale Dienst worden vastgesteld volgens normen die sedert lang worden gevolgd en toegepast door het Bestuur en die in al de gevallen nauwgezet worden nagekomen.

Door de huidige reglementatie wordt de tussenkomst der vakorganisaties in het beheer van de Sociale Dienst niet voorzien.

13^e VRAAG.

Sub b van dit artikel (7), wordt de nog aanzienlijke som van 70,000,000 frank uitgetrokken voor de huur van gebouwen betrokken door de Rijksbesturen, ondanks de aankoop van het Residence Palace door de Regering. Meent U niet, Mijnheer de Minister, dat het tijd wordt om een einde

hardie de construction de cités administratives ou d'achat, par le Gouvernement, d'immeubles pouvant servir à cette fin.

Les capitaux permettant de payer de tels loyers à fonds perdus, seraient à mon avis mieux employés pour assurer au Gouvernement la propriété définitive d'immeubles dont il a besoin.

RÉPONSE.

La politique suivie par le Département des Travaux Publics en matière de logement des services de l'Etat tend à la création, partout où cela s'avère indispensable, de centres administratifs partiels, de manière à grouper les départements ou administrations qui ont des rapports fréquents entre eux.

Plusieurs de ces centres sont à l'étude, mais il va de soi que leur réalisation ne peut se faire que par étapes, au fur et à mesure des possibilités budgétaires.

En ce qui concerne spécialement le Résidence Palace, l'acquisition de celui-ci a permis le regroupement de tous les services centraux du Département des Travaux Publics, le logement des services sinistrés du Département de l'Instruction Publique, en attendant de pouvoir regrouper complètement les administrations de ce département lorsque l'I.A.R.A. (Agence internationale des réparations) aura évacué les bâtiments qui lui ont été loués. L'Administration des dommages aux personnes du Département de la Reconstruction est également logée dans les bâtiments du Résidence.

Ce ne sera donc que progressivement que le Département des Travaux Publics pourra réduire les crédits qu'il demande pour la liquidation de loyers.

Quant à la somme de 70.000.000 de francs, elle comprend les augmentations légales de loyer, la location des bâtiments des postes reprise en charge par les Travaux Publics, ainsi que la location d'immeubles ou de terrains pour l'installation de nouvelles écoles.

14^e QUESTION.

Nous avons à cet article 150.000 francs prévus pour les voyages à l'étranger. Puis-je vous demander, Monsieur le Ministre, d'utiliser rationnellement ces fonds et de ne plus envoyer, comme par le passé, un fonctionnaire administratif, n'ayant aucune qualité pour ce faire, inspecter les routes françaises, tel que ce fut le cas lors du voyage de votre chef de cabinet dernièrement ? Ne croyez-vous pas que dans ce cas un ingénieur aurait beaucoup mieux fait l'affaire ?

te maken aan die huurkosten door het beoefenen van een krachtdadige politiek tot het optrekken van bestuursgebouwencomplexen of het aankopen, door de Regering, van gebouwen die daartoe zouden kunnen dienen.

Met het geld voor dergelijke huurprijzen, zonder dat er iets van overblijft, zou naar mijn oordeel de Regering beter de gebouwen die zij nodig heeft, in vaste eigendom verwerven.

ANTWOORD.

De door het Departement van Openbare Werken inzake huisvesting van de Rijksdiensten gevolgde politiek strekt tot de oprichting, overal waar dit onontbeerlijk blijkt, van gedeeltelijke administratiecentra, derwijze dat de departementen of besturen die dikwijls onderling in betrekking staan, worden samengebracht.

Vele van deze centra zijn ter studie, maar het ligt voor de hand dat de verwezenlijking er van slechts geleidelijk kan geschieden, naargelang van de begrotingsmogelijkheden.

Wat meer bijzonderlijk het Residence Palace betreft, heeft de aankoop er van de hergroepering mogelijk gemaakt van al de centrale diensten van het Departement van Openbare Werken, alsook de onderbrenging van de geteisterde diensten van het Departement van Openbaar Onderwijs, in afwachting van de volledige hergroepering van de besturen van dit departement wanneer de I.A.R.A. (Internationaal Agentschap voor Herstelbetalingen) de gebouwen zal hebben ontruimd die door haar in huur werden genomen. Het Bestuur van de schadevergoeding aan personen, behorend tot het Departement van Wederopbouw, is insgelijks ondergebracht in de gebouwen van het Residence Palace.

Het Departement van Openbare Werken zal dus slechts trapsgewijze de door hem voor de betaling der huurgelden aangevraagde kredieten kunnen inkrimpen.

Wat het bedrag van 70.000.000 frank betreft, dit omvat de wettelijke huurverhogingen, de huur van de postgebouwen waarvan de last door Openbare Werken werd overgenomen, alsook de huur van gebouwen of gronden voor de oprichting van nieuwe scholen.

14^e VRAAG.

Dit artikel vermeldt 150.000 frank, voorzien voor de reizen in het buitenland. Mag ik U vragen, Mijnheer de Minister, die gelden op rationele wijze aan te wenden en niet, zoals weleer, een ambtenaar te zenden om de Franse wegen te inspecteren, die daartoe niet bevoegd is, zoals dit onlangs gebeurde bij de reis van uw cabinetschef ? Meent U niet dat een ingenieur, in dat geval, veel meer geschikt zou geweest zijn ?

RÉPONSE.

L'honorable membre peut avoir ses apaisements en ce qui concerne l'utilisation des fonds pour les voyages à l'étranger : ils ont été et continueront d'être rationnellement utilisés.

Quant au voyage auquel l'honorable membre fait allusion, il avait comme but, en ordre principal, de me représenter à l'Exposition internationale de Milan, à laquelle il était impossible de me rendre moi-même.

A cette occasion, le fonctionnaire en cause a recueilli des renseignements au sujet de l'effort de restauration du réseau routier en France et en Italie.

Cette partie de la mission ne venait qu'en ordre secondaire.

15^e QUESTION.

L'article 21-1 se compose de deux postes très importants :

l'un de 190,000,000;

l'autre de 102,000,000.

Le libellé de cet article ne donne pratiquement aucun détail quant à la répartition géographique pour les dépenses de ces sommes.

M. le Ministre peut-il me donner la répartition, au moins par province, de la prévision des travaux ?

Pour le deuxième, c'est-à-dire pour le poste de 102,000,000 de francs n'y aurait-il pas lieu, au lieu de prévoir ces travaux par soumission aux privés, que l'Etat crée un service spécialisé dans ces sortes de travaux, ce qui reviendrait, j'en suis persuadé, meilleur marché ?

RÉPONSE.

Crédit de 190 millions, réservé aux baux d'entretien et à tous travaux d'entretien des routes.

Il n'est pas possible de donner une répartition géographique précise de ces travaux, eu égard à l'incertitude où l'on se trouve un an et plus avant l'adjudication de fixer la nature et l'importance de travaux d'entretien qui peuvent varier avec des circonstances telles que variations atmosphériques, variations de circulation, etc.

En principe, il est procédé comme suit : dès le début de l'année sont mis en adjudication les baux d'entretien proprement dits qui visent plus de 50 % du total du crédit, mais comportent peu de travaux comme enduisages, plantations, signalisation, etc., qui eux se réalisent sur adjudications spéciales. Ces derniers travaux ne s'effectuent pas dans toutes les régions sur le même exercice.

ANTWOORD.

Het achtbaar lid mag gerust zijn wat betreft de aanwending van de gelden voor de reizen in het buitenland : zij werden steeds en zullen steeds op rationele wijze aangewend worden.

Wat de reis betreft waarop het achtbaar lid zinspeelt, zij had in de eerste plaats ten doel mij te vertegenwoordigen op de Internationale Tentoonstelling te Milaan, waarheen ik mij onmogelijk zelf kon begeven.

Naar aanleiding daarvan, heeft de betrokken ambtenaar inlichtingen ingewonnen over wat tot herstel van het wegennet in Frankrijk en Italië wordt gedaan.

Dat gedeelte van zijn opdracht was slechts van bijkomend belang.

15^e VRAAG.

Artikel 21-1 bestaat uit twee zeer belangrijke posten :

de ene van 190,000,000 frank;

de andere van 102,000,000 frank.

De tekst van dit artikel geeft praktisch geen enkele specificatie wat betreft de geografische verdeling van de uitgave van die bedragen.

Kan de heer Minister mij, ten minste per provincie, de verdeling geven van de ramingen van de werken ?

Kan voor de tweede post van 102,000,000 frank, in plaats van die werken aan privaatspersonen toe te vertrouwen door aanbesteding bij inschrijving, geen gespecialiseerde Staatsdienst worden opgericht voor dit soort werken, wat, ik ben er van overtuigd, goedkoper zou komen ?

ANTWOORD.

Krediet van 190 miljoen voorbehouden voor de onderhoudsovereenkomsten en voor alle onderhoudswerken aan de wegen.

Het is niet mogelijk een nauwkeurige geografische verdeling te geven van die werken. Eén jaar of meer vóór de aanbesteding is het praktisch onmogelijk de aard of de belangrijkheid van de onderhoudswerken vast te stellen; deze kunnen inderdaad verschillen volgens de omstandigheden, zoals de weerwisselingen, de drukte van het verkeer, enz.

In principe wordt te werk gegaan als volgt : de eigenlijke onderhoudsovereenkomsten worden van bij het begin van het jaar in aanbesteding gegeven. Zij hebben betrekking op meer dan 50 t.h. van het totale krediet, maar omvatten weinig werken zoals wegbestrijking, aanplantingen, wegsignalisatie, enz. Deze laatste maken het voorwerp uit van bijzondere aanbestedingen. Zij worden niet in al de streken gedurende hetzelfde dienstjaar uitgevoerd.

Les sommes pour les baux s'inspirent des étendues des voiries dans chaque province, de leur nature et de leur état ainsi que des travaux extraordinaires en exécution. Je signale, par exemple, que la grande voirie de l'Etat, de la province d'Anvers, s'étend sur 742 km., tandis que celle de la province de Hainaut atteint 832 km. Si elles sont comparables du point de vue revêtement (pavages en majorité) elles ne le sont plus du point de vue trams et circulation, etc.

Si on se penche sur le Luxembourg, on trouve 1,173 km. de grande voirie, de l'Etat, mais ceux-ci comportent de nombreux empièvements enduits entretenus en majeure partie par les régies. Il en est de même pour les provinces de Namur, Limbourg, etc.

A titre documentaire, voici des indications à ce jour au sujet de l'emploi, en 1948, des crédits repris à l'article 16-1 du budget de cet exercice :

Anvers	fr. 24,000,000
Brabant	39,000,000
Flandre occidentale	24,000,000
Flandre orientale	40,000,000
Hainaut	59,000,000
Liège	39,000,000
Limbourg	32,000,000
Luxembourg	32,000,000
Namur	35,000,000

Il est à noter que pour les provinces de Limbourg, Luxembourg, Namur, Brabant, les salaires des régies sont pris en charge par un autre poste du budget et conséquemment n'apparaissent pas dans les sommes ci-dessus.

*
**

Le crédit de 102 millions vise des travaux d'entretien très urgents allant dans certains cas jusqu'à l'aménagement normal de certaines sections réduites.

Ils se répartissent sur tout le pays et exigent des outillages spécialisés — et souvent ont un caractère tel qu'ils doivent être réalisés partout en même temps — ce en raison notamment des circonstances climatiques.

L'Administration a jusqu'à ce jour résolu par voie des régies l'exécution de travaux spéciaux tels que : entretien d'empièvements dans des régions où ceux-ci sont nombreux et assurent dans un rayon restreint un emploi d'une main-d'œuvre limitée avec un outillage qui peut être ordinaire.

Par contre, des travaux tels que : réfection de chaussées en béton de ciment, d'asphalte, etc., nécessitent des engins coûteux qu'il faudrait multiplier pour les utiliser au moment voulu.

De bedragen voor de overeenkomsten zijn berekend op de uitgestrektheid van het wegennet in elke provincie, op de aard en de toestand er van, alsmede op de buitengewone werken die in uitvoering zijn. Ik vestig er de aandacht op dat de grote rijkswegen in de provincie Antwerpen een lengte beslaan van 742 km., terwijl zij in de provincie Henegouwen 832 km. bereiken. Zo zij met elkaar kunnen worden vergeleken wat de wegbekleding (meestal straatklinkers) betreft, dan kunnen zij dit niet wat betreft de trams of het verkeer, enz.

Wat Luxemburg betreft, zijn er 1,173 km. grote rijkswegen, maar talrijke wegen bestaan uit bestreken steenslagverharding die voor het grootste deel door de regies worden onderhouden. Dit is ook het geval met Namen, Limburg, enz.

Volledigheidshalve, geven wij hier de inlichtingen op heden nopens het gebruik in 1948 van de kredieten vermeld onder artikel 16-1 van de begroting van dit dienstjaar :

Antwerpen	fr. 24,000,000
Brabant	39,000,000
West-Vlaanderen	24,000,000
Oost-Vlaanderen	40,000,000
Henegouwen	59,000,000
Luik	39,000,000
Limburg	32,000,000
Luxemburg	32,000,000
Namen	35,000,000

Er moet worden opgemerkt dat voor de provinciën Limburg, Luxemburg, Namen en Brabant de lonen van de regies worden uitgetrokken op een andere post van de begroting en dus niet in de hierboven vermelde bedragen begrepen zijn.

*
**

Het krediet van 102 miljoen heeft betrekking op zeer dringende onderhoudswerken, in sommige gevallen gaande tot de normale aanvulling van sommige gereduceerde vakken.

Die werken liggen verspreid over geheel het land en vereisen een gespecialiseerde uitrusting. Dikwijls zijn zij ook van die aard dat zij overal tegelijkertijd moeten worden uitgevoerd, dit nl. wegens de weersomstandigheden.

Het Bestuur heeft tot heden door middel van regies de uitvoering verzekerd van bijzondere werken, zoals : onderhoud van steenslagwegen in streken waar deze talrijk zijn, onderhoudswerken die kunnen worden uitgevoerd in een beperkte straal, met beperkte arbeidskrachten en met gewoon gereedschap.

Werken, integendeel, zoals de herstelling van steenwegen in cement- of asfaltbeton, enz., vergen kostbare werktuigen, die in grote mate zouden moeten aanwezig zijn om ze te gepasten tijde te kunnen gebruiken.

De plus, des travaux d'un ordre spécial nécessitent une main-d'œuvre spéciale qui n'aurait pas d'utilisation continue.

Quant au service qui serait chargé d'assurer les travaux, il devrait comporter un personnel étoffé dont le rendement serait souvent insuffisant. De plus, les travaux spéciaux réalisés de la sorte n'auraient pas le bénéfice de la garantie d'un entrepreneur.

A priori il est impossible d'affirmer que l'Etat trouverait avantage dans une telle solution.

16^e QUESTION.

Il s'agit de sommes très importantes. Un poste de 45,000,000, l'autre de 94,000,000. Ne pourrions-nous avoir là aussi un relevé par province des travaux envisagés ?

RÉPONSE.

Le crédit de 45 millions inscrit à l'article 21-2 est destiné à l'exécution des travaux d'entretien des routes par les Services des Régies. Ici non plus, pour les mêmes raisons que celles exposées dans la réponse précédente, il n'est pas possible de donner la répartition du crédit sur le plan géographique.

Voici, à titre documentaire, un aperçu par province de l'utilisation, à ce jour, des crédits inscrits en 1948 aux articles 16-2/1 (5 millions) et 16-2/3 (37 millions, ramenés à 23 millions), donc en tout 28 millions :

Anvers	fr.	500,000
Brabant		1,200,000
Flandre occidentale		2,600,000
Flandre orientale		150,000
Hainaut		100,000
Liège		2,300,000
Limbourg		3,700,000
Luxembourg		9,800,000
Namur		4,000,000

Le crédit de 94 millions inscrit à l'article 21-3 concerne les travaux d'entretien des bâtiments de l'Etat. Il se répartit de la façon suivante :

1. Entretien ordinaire	fr.	69,000,000
2. Entretien des Palais de Justice de Bruxelles et de Liège		5,000,000
3. Cérémonies et fêtes, entretien		500,000
4. Dépenses de moins de 10,000 francs, travaux d'entretien commandés par les chefs de services dans les provinces		19,500,000

Bovendien vergen die werken van bijzondere aard gespecialiseerde arbeidskrachten, die niet doorlopend zouden kunnen tewerkgesteld worden.

De dienst welke met die werken zou worden belast, zou over een talrijk personeel moeten kunnen beschikken waarvan het rendement dikwijls onvoldoende zou zijn. Bovendien zou aan de aldus uitgevoerde bijzondere werken niet de waarborg van een aannemer zijn gehecht.

Het is *a priori* onmogelijk te zeggen dat een dergelijke oplossing voordelig zou zijn voor de Staat.

16^e VRAAG.

Het gaat om belangrijke bedragen. De eerste post : 45,000,000 frank; de tweede : 94,000,000 frank. Zou ook daarvoor niet een lijst, per provincie, van de voorgenomen werken kunnen worden gegeven ?

ANTWOORD.

Het krediet van 45 miljoen, ingeschreven op artikel 21-2, is bestemd voor de uitvoering van onderhoudswerken aan de wegen door de diensten der regies. Hier ook is het niet mogelijk, om dezelfde redenen als uiteengezet in het vorige antwoord, de verdeling van het krediet te geven op het geografisch plan.

Volledigheidshalve geven wij hier een overzicht, per provincie, van het gebruik, tot op heden, van de in 1948 ingeschreven onder de artikelen 16-2/1 (5 miljoen) en 16-2/3 (37 miljoen verminderd tot 23 miljoen), dus in totaal 28 miljoen :

Antwerpen	fr.	500,000
Brabant		1,200,000
West-Vlaanderen		2,600,000
Oost-Vlaanderen		150,000
Henegouwen		100,000
Luik		2,300,000
Limburg		3,700,000
Luxemburg		9,800,000
Namen		4,000,000

Het krediet van 94 miljoen, ingeschreven onder artikel 21-3, betreft de onderhoudswerken aan de Staatsgebouwen. Het kan worden onderverdeeld als volgt :

1. Gewoon onderhoud	fr.	69,000,000
2. Onderhoud der Justitiepaleizen van Brussel en Luik		5,000,000
3. Plechtigheden en feesten; onderhoud		500,000
4. Uitgaven van minder dan 10,000 frank, onderhoudswerken bevolen door de diensthoofden in de provinciën		19,500,000

En ce qui concerne le crédit de 69 millions, celui-ci a été réparti entre les différentes provinces :

1. Administration centrale, électricité, et Résidence Palace	fr. 1,250,000
2. Brabant	18,700,000
3. Anvers	3,250,000
4. Flandre orientale	7,200,000
5. Flandre occidentale	11,250,000
6. Hainaut	9,200,000
7. Namur	3,350,000
8. Liège	7,500,000
9. Luxembourg	5,000,000
10. Limbourg	2,300,000
	Fr. 69,000,000

17^e QUESTION.

Il est prévu pour 130,000,000 de francs de dragages auxquels viennent s'additionner 75,000,000 prévus pour l'article 21-6.

L'Etat va-t-il continuer encore longtemps à payer des sommes fabuleuses pour la soumission de ces dragages ?

Le matériel qu'il faut posséder pour faire ces travaux fait qu'en sorte qu'un trust du dragage soumissionne et enlève tous les travaux, en imposant le prix qu'il veut bien imposer.

Ne croyez-vous pas qu'il faut s'orienter vers l'achat du matériel indispensable et que l'Etat fasse à son compte ces travaux ? Ce sont des travaux qui, malheureusement, devront se faire encore très longtemps.

RÉPONSE.

L'Administration des Voies hydrauliques fera draguer en 1949 :

a) Dans les voies navigables du pays (canaux et rivières) à concurrence de	fr. 36,000,000
b) Dans les ports de la côte :	
Pour Zeebrugge	37,500,000
Pour Ostende, Blankenberge et Nieuport	37,500,000
c) Dans l'Escaut maritime à concurrence de	94,000,000

Il convient de remarquer que les sommes prévues au b) tiennent compte du non-entretien des années de guerre et que ces sommes dépassent donc celles à prévoir pour un entretien normal.

Les sommes importantes que l'Etat dépense pour l'entretien de ses voies navigables et des ports sont

Wat betreft het krediet van 69 miljoen, dit werd onder de provinciën verdeeld als volgt :

1. Hoofdbestuur. — Electriciteit en Residence Palace	fr. 1,250,000
2. Brabant	18,700,000
3. Antwerpen	3,250,000
4. Oost-Vlaanderen	7,200,000
5. West-Vlaanderen	11,250,000
6. Henegouwen	9,200,000
7. Namen	3,350,000
8. Luik	7,500,000
9. Luxemburg	5,000,000
10. Limburg	2,300,000
	Fr. 69,000,000

17^e VRAAG.

Een krediet van 130,000,000 wordt voorzien voor baggerwerken, waarbij de bij artikel 21-6 voorziene 75,000,000 bijkomen.

Zal de Staat nog lang fabelachtige sommen blijven betalen voor de aanbesteding van deze baggerwerken ?

Wegens het materieel, waarover men moet beschikken om die werken uit te voeren, is het een baggertrust die inschrijft en al de werken wegkaapt, waardoor hij een prijs oplegt die hij verkiest.

Meent U niet, dat moet worden uitgezien naar de aankoop van het onmisbaar materieel, en dat de Staat die werken op eigen rekening zou moeten uitvoeren ? Het gaat om werken die ongelukkig nog lang zullen moeten worden uitgevoerd.

ANTWOORD.

Het Bestuur van de Waterwegen zal in 1949 tot baggerwerken laten overgaan :

a) In de bevaarbare waterwegen van het land (kanalen en rivieren) tot beloop van fr.	36,000,000
b) In de kusthavens :	
Voor Zeebrugge	37,500,000
Voor Oostende, Blankenberge en Nieuwpoort	37,500,000
c) In de Zeeschelde, tot beloop van	94,000,000

Er valt op te merken, dat de onder b) voorziene sommen rekening houden met het gebrek aan onderhoud gedurende de oorlogsjaren, en dat zij dan ook de bedragen overschrijden, die voor een normaal onderhoud moeten worden voorzien.

De belangrijke sommen die de Staat uitgeeft voor het onderhoud van zijn bevaarbare waterwegen en

nécessaires pour permettre l'exploitation rationnelle de ces moyens de transport et de ces installations.

En ce qui concerne les dragages des voies d'eau maritimes, il y a lieu de remarquer que les dimensions, tant en largeur qu'en profondeur, des chenaux de navigation vont en augmentant, vu qu'elles doivent s'adapter aux capacités et aux vitesses de plus en plus grandes des navires.

Les Services de l'Administration des Voies hydrauliques visent par des adjudications, donc par l'appel à la concurrence, à obtenir les prix les plus avantageux.

De plus, les services réduisent au strict minimum les dragages nécessaires au maintien des profondeurs. D'autre part, par des études scientifiques systématiques, basées dans certains cas sur des expériences avec modèles réduits au Laboratoire d'Hydraulique des Ponts et Chaussées, on tend à ce que les dragages deviennent un travail rationnel et bien ordonné.

Il y a en Belgique une trentaine de firmes d'entreprises de dragages susceptibles de pouvoir participer au dragage des voies navigables.

Quant aux dragages dans l'Escaut maritime et à la côte, on compte actuellement 7 firmes agréées en Belgique qui sont à même de soumissionner ces travaux.

Ceci montre bien qu'il n'est pas question que les travaux de dragages soient entre les mains d'un trust.

L'Administration est toutefois vigilante pour étudier les conditions économiques et financières des dragages, de manière à pouvoir se rendre compte si ces travaux laissés à l'entreprise privée sont plus intéressants que si l'Etat les entreprenait lui-même. Jusqu'à présent on n'a pu démontrer que l'Etat arriverait à faire ces travaux à des prix plus bas que ceux auxquels on soumissionne.

Il convient de remarquer, d'autre part, que l'industrie des dragages en Belgique est une industrie d'exportation, nos entrepreneurs allant travailler régulièrement à l'étranger.

Dans un pays où le volume des dragages est très important, la Hollande, l'Etat n'envisage nullement d'entreprendre lui-même ses dragages.

18^e QUESTION.

La somme de 2,000,000 de francs est-elle suffisante pour installer le restaurant prévu pour les fonctionnaires au Résidence Palace et les cuisines seront-elles bientôt installées ?

RÉPONSE.

Oui, cette somme est suffisante pour installer le restaurant mais elle ne comprend pas les dépenses de personnel pour lesquelles une demande de crédits pour 1949 est en préparation.

L'installation des cuisines sera entamée dès que les crédits auront été accordés.

zijn havens zijn nodig om de rationele exploitatie van deze vervoermiddelen en inrichtingen mogelijk te maken.

Aangaande de baggerwerken in de zeewaterwegen, valt op te merken, dat de afmetingen van de vaargeulen, zowel in breedte als in diepte, steeds groter worden, daar zij moeten aangepast worden aan de steeds toenemende tonnemaat en snelheid der schepen.

De diensten van het Bestuur van de Waterwegen trachten door aanbestedingen de voordeligste prijzen te bekomen, dus door beroep te doen op de mededinging.

Daarenboven beperken de diensten tot het streng vereiste minimum de uitgaven, die nodig zijn voor het behoud der diepten. Anderdeels streeft men er naar, door systematische wetenschappelijke studiën, in zekere gevallen op grond van proefnemingen met kleine modellen in het Waterloopkundig Laboratorium van Bruggen en Wegen, van de baggerwerken een rationeel en goed geordend werk te maken.

Er zijn in België een dertigtal firma's die baggerwerken ondernemen die aan het baggeren der bevaarbare waterwegen zouden kunnen deelnemen.

In zake de baggerwerken in de Zeeschelde en aan de kust, telt men thans in België 7 erkende firma's die in staat zijn voor die werken in te schrijven.

Dit bewijst wel dat er geen sprake van is dat de baggerwerken in handen van één trust zouden zijn.

Het Bestuur waakt er echter voor de economische en financiële omstandigheden der baggerwerken te bestuderen, ten einde zich rekenschap te kunnen geven van het feit of de aan het privaat initiatief overgelaten werken voordeliger zijn dan indien de Staat ze zelf zou ondernemen. Tot dusver werd niet bewezen dat de Staat bij machte zou zijn die werken tegen lagere prijzen uit te voeren dan deze voor welke wordt ingeschreven.

Anderzijds, dient te worden opgemerkt dat de baggernijverheid in België een uitvoernijverheid is, daar onze aannemers regelmatig in het buitenland werken.

In een land, Nederland, waar de omvang der baggerwerken zeer aanzienlijk is, heeft de Staat geenszins het inzicht zelf zijn baggerwerken uit te voeren.

18^e VRAAG.

Is de som van 2,000,000 frank toereikend om het voor de ambtenaren voorziene restaurant in het Residence Palace in te richten en zullen de keukens wel dra ingericht zijn ?

ANTWOORD.

Ja, die som is toereikend om het restaurant in te richten, doch zij bevat niet de personeelsuitgaven voor welke een kredietaanvraag voor 1949 wordt voorbereid.

De inrichting van de keukens zal worden aangevat zodra de kredieten worden toegestaan.

19^e QUESTION.

Ne conviendrait-il pas de hâter les travaux de l'auto-route Bruxelles-Anvers, qui est la plus importante du pays ?

RÉPONSE.

Pour l'achèvement de l'avenue Bruxelles-Anvers, l'attention de l'Administration portera, en premier lieu, sur la section Boom-Anvers et tendra à la suppression dans le plus bref délai possible des passages à niveau de Boom et de Wilrijk.

20^e QUESTION.

On s'étonne de la désignation qui a été faite des membres du Conseil supérieur de l'Urbanisme. Il est, en effet, désirable d'avoir comme membres des spécialistes en matière d'urbanisme alors que certains sont délégués par des organismes spéciaux, mais n'ont aucune connaissance technique en matière d'urbanisme.

M. le Ministre n'estime-t-il pas nécessaire de remédier à cette situation en créant, au sein du Conseil, des commissions et des sous-commissions qui examineraient les questions spéciales, par exemple, dans le domaine forestier, etc. ?

RÉPONSE.

En désignant par un arrêté du 15 octobre 1948 les membres du Conseil supérieur de l'Urbanisme, j'ai estimé que ce Collège devrait comprendre, outre des spécialistes en matière d'urbanisme, des personnes ayant une capacité et une expérience spéciales aux points de vue économique et social et dont l'avis est indispensable aux experts urbanistes pour traiter certaines questions que le Conseil supérieur aura à examiner.

21^e QUESTION.

M. le Ministre, lors de la discussion du budget de 1948, a promis d'examiner la possibilité d'indemniser les sinistrés pour les dépenses supplémentaires auxquelles ils sont astreints par l'application de la réglementation en matière d'urbanisme.

Où en est le projet qu'il a promis de mettre à l'étude pour remédier à cette situation ?

19^e VRAAG.

Zouden de werken van de autostrada Brussel-Antwerpen, die de voornaamste van het land is, niet kunnen bespoedigd worden.

ANTWOORD.

Inzake voltooiing van de laan Brussel-Antwerpen zal het Bestuur in de eerste plaats zijn aandacht wijden aan het vak Boom-Antwerpen, en zal het streven naar de afschaffing, ten spoedigste, van de overwegen te Boom en Wilrijk.

20^e VRAAG.

Men is verwonderd over de aanwijzing van de leden van de Hoge Raad voor de Stedebouw. Het is inderdaad wenselijk specialisten inzake stedebouw als leden te hebben, terwijl sommigen door bijzondere organismen afgevaardigd zijn maar aangaande de stedebouw geen enkele technische kennis bezitten.

Is de heer Minister niet van mening dat het nodig is deze toestand te verhelpen door in de schoot van de Raad, commissies en subcommissies op te richten die de bijzondere kwesties, bvb., op het gebied van het boswezen, zouden onderzoeken, enz. ?

ANTWOORD.

Bij de aanwijzing door het besluit van 15 October 1948, van de leden van de Hoge Raad voor de Stedebouw, heb ik geoordeeld dat dit College naast deskundigen inzake stedebouw ook uit personen zou moeten bestaan, die een bekwaamheid en een bijzondere ondervinding op economisch en sociaal gebied hebben en wier advies onmisbaar is voor de stedebouw-deskundigen om bepaalde vragen te behandelen, welke de Hoge Raad te onderzoeken heeft.

21^e VRAAG.

Tijdens de bespreking van de begroting van 1948 heeft de heer Minister beloofd de mogelijkheid te onderzoeken om de geteisterden te vergoeden voor de bijkomende onkosten die zij zich hebben moeten getroosten wegens toepassing van de regeling inzake stedebouw.

Hoever staat het met het ontwerp dat hij beloofd heeft ter studie te leggen om deze toestand te verhelpen ?

RÉPONSE.

De commun accord avec les départements intéressés (Finances, Reconstruction, Travaux Publics), il a été décidé que, dans tous les cas où la limite des lots nouveaux ne coïncide pas avec celle des lots anciens, l'opération serait considérée comme comportant l'expropriation des anciennes parcelles et la cession, en compensation des lots nouveaux, en manière telle que les fondations donneront lieu à indemnité, soit au titre de dommages de guerre, si elles sont reconnues inutilisables, soit, dans le cas contraire, au titre de l'expropriation.

La fixation des indemnités pouvant revenir aux propriétaires sinistrés fait l'objet des directives du 10 décembre 1947 adressées par le Département des Finances (Administration de l'Enregistrement et des Domaines) aux Présidents des Comités d'Acquisition.

22^e QUESTION.

On effectue en ce moment les travaux de réfection suivants à la route Anvers-Turnhout, entre les villages de Wynegem et de Schilde :

1. Enlèvement des pavés et d'une couche de terre.
2. Placement de trois couches superposées de gravier, plus un arrosage et une couche de sable.
3. Elargissement de la route avec des pavés de remploi provenant de la section de la même route entre Westmalle et Oostmalle où l'on a construit une route en béton.

Pourriez-vous me dire :

1. Quel est le prix unitaire au m² du travail effectué entre Wynegem et Schilde ?
2. Quel est le prix unitaire au m² du travail effectué entre Oostmalle et Westmalle, route en béton ?
3. Pourquoi les pavés de remploi ne sont-ils pas vendus aux administrations communales voisines qui en ont un urgent besoin et n'a-t-on pas procédé, sur la section Wynegem-Schilde, à la construction d'une route en béton ?

RÉPONSE.

Le prix au m² du pavage de remploi sur fondation, y compris le démontage de l'ancienne chaussée et le rejointement, est de fr. 88.30.

Le prix au m² du revêtement en béton, y compris le démontage est de 196 francs.

Il est évident que l'établissement de revêtements modernes sur les principales routes du pays, dont la

ANTWOORD.

In gemeen overleg met de betrokken Departementen (Financiën, Wederopbouw, Openbare Werken) werd besloten dat in al de gevallen waar de grens der nieuwe percelen niet met die van de oude samenvalt, de verrichting zal beschouwd worden als omvattende de onteigening van de oude percelen en de afstand als compensatie van de nieuwe, derwijze dat de funderingen aanleiding zullen geven tot vergoeding, hetzij ten titel van oorlogsschade, indien zij als onherbruikbaar worden beschouwd, hetzij, in het tegenovergesteld geval, ten titel van onteigening.

Het bepalen van de vergoedingen welke aan de getroffen eigenaars kunnen ten goede komen, maakt het voorwerp uit van de richtlijnen van 10 December 1947, welke door het Departement van Financiën (Bestuur der Registratie en der Domeinen) aan de Voorzitters van de Comité's tot Aankoop werden overgemaakt.

22^e VRAAG.

Thans worden op de weg Antwerpen-Turnhout, tussen de gemeenten Wynegem en Schilde, de volgende herstellingswerken uitgevoerd :

1. Uitnemen van de keien en van een laag grond.
2. Aanbrengen van drie achtereenvolgende lagen grint, met een besproeiing en een laag zand.
3. Verbreden van de weg met keien voortkomende van het vak van dezelfde weg gelegen, tussen Westmalle en Oostmalle, waar een betonweg wordt aangelegd.

Zoudt U mij kunnen zeggen :

1. Wat de eenheidsprijs per m² is voor het werk dat tussen Wynegem en Schilde wordt uitgevoerd ?
2. Wat de eenheidsprijs per m² is voor het werk dat tussen Oostmalle en Westmalle (betonweg) wordt uitgevoerd ?
3. Waarom de herbruikbare keien niet verkocht worden aan de besturen van de naburige gemeenten die ze zeer nodig hebben en waarom men op het vak Wynegem-Schilde geen betonweg heeft aangelegd ?

ANTWOORD.

1. De prijs per m² bestrating met oude keien op fundering, met inbegrip van het opbreken van de oude rijweg en het opvoegen, bedraagt fr. 88.30.

2. De prijs per m² betonverharding, inbegrepen het opbreken van de oude rijweg en het opslaan van de daarvan voortkomende materialen, bedraagt 196 frank.

3. Het is natuurlijk dat het passend zou zijn op de hoofdwegen van het Land (waaronder weg 14)

route 14 s'indique, mais l'insuffisance des crédits et l'urgence d'élargir les chaussées trop étroites, nous obligent de remployer sur les routes les pavés de qualité, rendus disponibles, pour la construction de revêtements monolithes.

Cette politique a du reste toujours été pratiquée par le Département, dont la gestion doit viser à réaliser des travaux dans un esprit d'économie.

23^e QUESTION.

Comment le Département justifie-t-il l'augmentation des dépenses d'administration de l'ordre de 100 millions, tandis que le montant des travaux est diminué d'autant ?

RÉPONSE.

Les dépenses d'administration sont passées, en 1948, de 532,839,500 à 607,643,500 francs, soit une augmentation de 75,000,000 environ. Cette augmentation est due essentiellement à l'augmentation des frais de personnel, passant de 402,430,000 à 476 millions 790,000 francs, soit une augmentation de 74,000,000 environ résultant des modifications de barèmes, etc.

Le budget de 1949 est en augmentation par rapport à celui de 1948, en ce qui concerne les dépenses d'administration, de 678,869,000 francs — 607 millions 643,500 francs, soit 71,000,000 de francs environ. Cette augmentation provient, en ordre principal, de ce que les dépenses entraînées par les travaux d'entretien effectués aux bâtiments occupés par les services administratifs ont été, pour 1949, considérées comme des dépenses d'administration. Le coût de ces derniers travaux étant évalué à 76,000,000 de francs environ, on peut considérer qu'en fait il y a plutôt une réduction des dépenses d'administration.

D'autre part, les crédits pour travaux sont passés, en 1948, de 863,675,000 à 939,075,000 francs. Les crédits prévus pour 1949 sont ainsi en réduction, par rapport à 1948, de 104,000,000 de francs environ.

Il est à remarquer que les crédits prévus pour les travaux des bâtiments, compte tenu du transfert d'une partie des dépenses au chapitre « d'administration », sont en réduction de 84,400,000 francs. De plus, un crédit exceptionnel de 20,000,000 de francs, inscrit en 1948, pour le renflouement d'un bateau, n'a pas d'équivalent en 1949. Il en résulte que la diminution des crédits totaux pour travaux est justifiée à concurrence de 104,400,000 francs.

En conclusion on peut dire que les prévisions pour 1949 sont pratiquement les mêmes que celles pour 1948, tout en tenant compte avec la nouvelle répartition par chapitre.

moderne verhardingen aan te leggen, maar wegens de ontoereikende kredieten en de dringende noodzakelijkheid de te smalle rijwegen te verbeteren, zijn wij verplicht op de wegen de goede keien te herbruiken die beschikbaar worden door het aanleggen van monolietverhardingen.

Deze politiek werd overigens altijd gevolgd door het Departement dat er moet naar streven de werken zo zuinig mogelijk uit te voeren.

23^e VRAAG.

Hoe verantwoordt het Departement de verhoging der bestuursuitgaven met nagenoeg 100 miljoen, alhoewel het bedrag der werken met een dergelijk bedrag verminderd is ?

ANTWOORD.

De bestuursuitgaven zijn in 1948 van 532,839,500 tot 607,643,500 frank gestegen, hetzij dus met een bedrag van nagenoeg 75,000,000. Deze verhoging is in hoofdzaak te wijten aan de verhoging van de personeelsuitgaven, welke van 402,430,000 tot 476 miljoen 790,000 frank, hetzij dus met een bedrag van ongeveer 74,000,000 frank gestegen zijn, ingevolge de wijziging van de loon- en weddeschalen, enz.

Vergeleken met die van 1948 is de begroting van 1949, wat betreft de bestuursuitgaven, gestegen met 678,869,000 frank — 607,643,500 frank of nagenoeg 71,000,000 frank. Deze verhoging volgt in hoofdzaak hieruit dat de uitgaven wegens de onderhoudswerken uitgevoerd aan de door de administratieve diensten betrokken gebouwen, voor 1949 als bestuursuitgaven werden beschouwd. Wijl het bedrag van laatsbedoelde werken op ongeveer 76,000,000 frank geschat is, mag worden aangenomen dat het hier veel meer een vermindering van de bestuursuitgaven geldt.

Anderdeels zijn de kredieten voor werken in 1948, van 863,675,000 frank tot 939,075,000 frank gestegen. Vergeleken met die van 1948 zijn de voor 1949 voorziene kredieten dus met nagenoeg 104,000,000 frank verlaagd.

Op te merken valt dat, rekening gehouden met de overdracht van een deel der uitgaven naar het Hoofdstuk « Bestuursuitgaven » de kredieten voorzien voor de werken van gebouwen, 84,400,000 frank minder bedragen. Daarenboven is er in 1949 geen equivalent voor een uitzonderlijk krediet van 20 miljoen frank dat in 1948 werd uitgetrokken voor het vlotbrengen van een schip. Hieruit volgt dat de vermindering van de totale kredieten voor werken tot een bedrag van 104,400,000 frank verantwoord is.

Als gevolgtrekking mag dus gezegd worden dat de voorzieningen voor 1949 practisch dezelfde zijn als voor 1948, als men rekening houdt met de nieuwe indeling per hoofdstuk.

24^e QUESTION.

L'achèvement de l'autostrade Bruxelles-Ostende étant d'un intérêt national, quels sont les travaux prévus pour 1949 ?

RÉPONSE.

Dans le programme justificatif du crédit inscrit à l'article 459 du projet de budget extraordinaire pour 1949 il est fait mention des travaux suivants :

a) Détournement de la route Bruges-Torhout, à Loppem	fr. 4,000,000
b) Construction de la 2 ^e chaussée entre Aalter et Baarle	41,000,000
c) Construction d'un tronçon Baarle-route 14, à Saint-Denis-Westrem	34,500,000
d) Construction d'un tronçon d'environ 10 km. entre la route 14 et la route provinciale Oosterzele-Quatrecht-Wetteren	197,000,000

Soit un total de fr. 276,500,000

Dans le courant du mois de novembre 1948 les travaux de construction de la première chaussée entre Aalter et Baarle seront mis en adjudication.

25^e QUESTION.

Le moment semble venu d'envisager une politique conjoncturelle des grands travaux, aussi bien par la nécessité de certains de ces travaux que pour faire contrepois au chômage.

RÉPONSE.

Le Gouvernement suit avec grande attention l'évolution du chômage et n'hésitera pas, au moment opportun, à prendre les mesures adéquates pour combattre le chômage, notamment en développant et en favorisant la reconstruction et la construction dans le pays.

Des programmes et des projets de grands travaux sont à l'étude et pourront être mis en exécution aussitôt que les crédits nécessaires à cet effet auront été mis à la disposition du Département.

Parmi les principaux, citons :

L'achèvement de l'autostrade Bruxelles-Ostende.

24^e VRAAG.

Het voltooiën van de autoweg Brussel-Oostende is een aangelegenheid van nationaal belang. Welke zijn de werken die voorzien zijn voor 1949 ?

ANTWOORD.

In het verantwoordingsprogramma betreffende het krediet uitgetrokken op artikel 459 van het ontwerp van buitengewone begroting voor 1949, staan de volgende werken vermeld :

a) Omleiding van de weg Brugge-Torhout, te Loppem	fr. 4,000,000
b) Aanleggen van de 2 ^e rijweg tussen Aalter en Baarle	41,000,000
c) Aanleggen van een wegvak Baarle-weg 14, te Sint-Denijs-Westrem	34,500,000
d) Aanleggen van een vak van ongeveer 10 km. lengte tussen weg 14 en de provinciale weg Oosterzele-Kwaatrecht-Wetteren	197,000,000

Hetzij samen fr. 276,500,000

In de loop van de maand November 1948 zullen de werken worden aanbesteed voor het aanleggen van de eerste rijweg tussen Aalter en Baarde.

25^e VRAAG.

Het ogenblik voor het in overweging nemen van een conjuncturele politiek van grote werken schijnt te zijn aangebroken zowel door de noodzakelijkheid van sommige dezer werken als door de noodzakelijkheid een middel te vinden om de werkloosheid te bestrijden.

ANTWOORD.

De Regering volgt met de meeste aandacht de evolutie van de werkloosheid en zij zal niet aarzelen ten gepasten tijde doeltreffende maatregelen te nemen om ze te bestrijden, namelijk door de heropbouw- en bouwwerken in het Land te ontwikkelen en te bevorderen.

Programma's en ontwerpen van grote werken liggen ter studie en zullen kunnen worden uitgevoerd zodra de daartoe nodige kredieten ter beschikking van het Departement gesteld zijn.

Onder de voornaamste dezer werken vermelden wij :

Het voltooiën van de autoweg Brussel-Oostende.

La construction de la route de Wallonie.

L'amélioration du canal de Bruxelles à Charleroi.

La construction du canal Nimy-Blaton-Péronnes.

La construction du Ringvaart autour de Gand.

La normalisation de la Meuse et de la Sambre.

La construction d'une deuxième écluse du Kruisschans à Anvers, etc.

La construction d'une deuxième écluse à Terneuzen.

La suppression du bouchon de Lanaye.

De sérieux progrès pourront être réalisés en 1949 en ce qui concerne le premier travail cité puisqu'un crédit de 277 millions de francs est prévu au projet de budget soumis au vote du Parlement. Mais, nous espérons fermement développer bien plus au cours de cette année l'amélioration du réseau routier en créant un nouveau Fonds des Routes qui pourrait probablement être alimenté partiellement au moyen d'un emprunt spécial.

26^e QUESTION.

Vu l'état de nos routes, il y a lieu de limiter la circulation automobile à la capacité du réseau routier par la délivrance d'une autorisation de circulation réservée à des conducteurs ne constituant pas un danger public pour les autres usagers de la route.

RÉPONSE.

Il semble que la question vise la remise en vigueur du permis de conduire puisqu'il s'agit d'éliminer les conducteurs non initiés.

La question du permis de conduire a déjà fait l'objet de nombreuses controverses entre les partisans du permis de conduire délivré en suite d'examens divers et les adversaires de ces examens et du permis de conduire.

Pour se faire une idée assez exacte quant à l'utilité du permis de conduire, délivré à la suite d'examens médicaux et pratiques, il y a lieu de comparer la situation au point de vue des accidents de roulage dans les pays où un permis de conduire de l'espèce est instauré et la situation en Belgique. Il ne paraît pas que, sous le rapport d'accidents, la Belgique connaisse une situation défavorable.

Sans doute, une amélioration doit être recherchée, mais il n'est pas établi que l'organisation onéreuse et tracassière d'examens divers soit le meilleur remède à envisager.

Het aanleggen van de weg genaamd « route de Wallonie ».

Verbetering van het kanaal van Brussel naar Charleroi.

Het graven van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.

Het graven van de Ringvaart rond Gent.

Het normaliseren van Maas en Samber.

Het bouwen van een tweede Kruisschanssluis te Antwerpen.

Het bouwen van een tweede sluis te Terneuzen.

Het afschaffen van de stop te Ternaaien.

In 1949 zal een ernstige vooruitgang kunnen gemaakt worden wat betreft het eerst vermelde werk, daar op het ontwerp van begroting dat aan het Parlement ter goedkeuring is voorgelegd, een krediet van 277 miljoen voorzien is. Maar wij koesteren de vaste hoop in de loop van dat jaar het wegennet aanzienlijk te kunnen verbeteren door het instellen van een nieuw Wegenfonds dat waarschijnlijk ten dele door middel van een bijzondere lening zal kunnen gestijfd worden.

26^e VRAAG.

Ten aanzien van de toestand van onze wegen is het nodig het autoverkeer tot de capaciteit van het wegennet te beperken door het afleveren van een rijvergunning uitsluitend ten bate van de autobestuurders die geen openbaar gevaar zijn voor de andere weggebruikers.

ANTWOORD.

Het komt ons voor dat de vraag ten doel heeft opnieuw het rijbewijs in te voeren, aangezien het er hier om gaat de niet-geschoolde autobestuurders uit te schakelen.

De kwestie van het rijbewijs heeft reeds aanleiding gegeven tot heel wat twistgeschrijf onder de voorstanders van het rijbewijs, dat ingevolge verschillende examens wordt afgeleverd, en de tegenstanders van zulke examens en van het rijbewijs.

Om zich een juiste gedachte te vormen wat betreft het nut van het rijbewijs dat ingevolge een medisch en praktisch examen wordt afgeleverd, is het nodig de toestand uit het oogpunt van de verkeersongevallen in de landen waar dergelijk rijbewijs vereist is, met de in België bestaande toestand te vergelijken. Het schijnt niet dat België in een ongunstige toestand verkeert wat die ongevallen betreft.

Ongetwijfeld moet er naar een verbetering gezocht worden, maar het staat niet vast dat de kostelijke en plagende inrichting van verschillende examens wel het beste middel is dat kan worden onder het oog genomen.

Il serait peut-être plus indiqué et plus pratique d'envisager de renforcer et d'étendre à des cas nouveaux les peines de déchéance du droit de conduire à pronocer par les tribunaux. En même temps un document qui pourrait être appelé « permis de conduire » serait créé pour permettre le contrôle efficace de l'application de ces peines.

Quoi qu'il en soit, la question pourra être débattue par la Commission permanente consultative de la circulation routière lorsqu'elle aura terminé le travail dont elle est chargée actuellement.

Il n'est peut-être pas sans intérêt de souligner que pour faciliter la circulation des automobilistes belges à l'étranger, la création d'un document tel que celui dont il est question ci-dessus deviendra utile, car, à l'occasion des études entreprises en vue de reviser les conventions internationales sur la circulation il est envisagé de supprimer le permis international de conduire pour les ressortissants d'un pays porteurs d'un permis de conduire national.

27^e QUESTION.

Le rapport du budget de 1948 contenait la promesse de faire remplacer par une loi l'arrêté-loi créant l'O.R.N.I. Un tel projet de loi n'a pas encore été déposé.

RÉPONSE.

Le statut actuel de l'Office régulateur de la navigation intérieure donne dans l'ensemble satisfaction aux intéressés.

D'autre part, la batellerie est, dans son unanimité, fortement attachée au maintien de l'organisation existante. Les aménagements que, dans l'état présent des choses, il pourrait être opportun d'apporter à l'O.R.N.I. ou à la réglementation qu'il est chargé d'appliquer, sont de nature telle qu'ils ne postulent pas l'intervention de l'appareil législatif.

En ce qui concerne le problème d'une fixation, sous des formes définitives, pour l'avenir, de l'organisation des transports par eau, les circonstances actuelles ne permettent pas encore d'envisager l'élaboration et le dépôt éventuels devant le Parlement. du projet de loi qui viserait à réaliser cet objectif.

Les raisons essentielles en sont les suivantes :

a) L'économie belge des transports se ressent toujours des conséquences des événements de 1940-1945 et n'a pas retrouvé un nouvel état de suffisante stabilité.

La situation, en ce qui concerne l'activité internationale, notamment, qui est capitale pour l'ensemble de l'économie batelière, reste fortement marquée par les effets de la guerre et n'est pas aux termes de son évolution de transition.

Wellicht ware het meer aangewezen en praktischer de verscherping en de uitbreiding tot nieuwe gevallen in overweging te nemen van de vervallenverklaringen van het recht een auto te besturen die door de rechtbanken worden uitgesproken. Tevens zou een document dat men « rijbewijs » kan noemen, worden ingevoerd, ten einde de toepassing van die straffen doelmatig te kunnen controleren.

Wat er ook van zij, zal de kwestie door de permanente Commissie voor advies inzake wegverkeer kunnen besproken worden wanneer zij klaar is met het werk waarmee zij thans belast is.

Het is wellicht niet van belang ontbloeit er op te wijzen dat het, om het verkeer der Belgische automobilisten in het buitenland te vergemakkelijken, nuttig zou kunnen worden een document, zoals hierboven bedoeld, in te voeren, daar bij de studies tot herziening van de internationale overeenkomsten, inzake wegverkeer, in overweging werd genomen het internationaal rijbewijs af te schaffen, voor de onderdanen van een land die een nationaal rijbewijs bezitten.

27^e VRAAG.

In het verslag over de begroting van 1948 komt de belofte voor dat de besluitwet tot inrichting van de D.R.B.V. door een wet zou vervangen worden. Dergelijk wetsontwerp werd tot hertoe niet neergelegd.

ANTWOORD.

Het huidig statuut van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart schenkt in zijn geheel voldoening aan de belanghebbenden.

Anderdeels is de schipperij algemeen voor het behoud van de bestaande organisatie. De aanpassingen die in de huidige stand van zaken best aan de D.R.B.V. of aan de reglementatie die hij moet toepassen, zouden worden aangebracht zijn van dien aard dat er geen tussenkomst van het wetgevend apparaat voor gevergd is.

Wat betreft het probleem van een vastlegging, volgens definitieve vormen voor de toekomst, van de inrichting van het vervoer te water, is het in de huidige omstandigheden niet mogelijk thans reeds het opmaken en het eventueel neerleggen bij het Parlement van een wetsontwerp tot het bereiken van dit doel in overweging te nemen.

De essentiële redenen hiervan zijn als volgt :

a) De Belgische transporteconomie lijdt nog steeds onder de gevolgen van de gebeurtenissen van 1940-1945 en heeft nog geen nieuwe staat van voldoende stabiliteit terug gevonden.

De toestand, namelijk wat betreft de internationale bedrijvigheid die van overwegend belang is voor de binnenvaarteconomie, ondergaat nog fel de gevolgen van de oorlog en is het einde van zijn overgangsevolutie nog niet nabij.

b) Les projets du Gouvernement en vue de réaliser la coordination des transports à l'intérieur du pays et qui viennent de se préciser par l'ouverture des travaux de la Commission d'Etude pour la coordination des moyens de transports créée par l'arrêté du 31 décembre 1947 doivent faire prévoir qu'à plus ou moins brève échéance, l'ensemble de la législation régissant la matière des transports pourrait être appelée à subir des modifications assez profondes.

28^e QUESTION.

Dans l'attribution d'avances pour dommages de guerre, il y a lieu de tenir compte de l'aspect touristique.

Il faudrait, par exemple, faire hâter l'enlèvement des décombres devant le car-ferry à Ostende, ainsi que la destruction des abris dans les dunes de Breedene.

L'Administration devrait faire preuve d'un esprit plus large dans l'interprétation de la distinction à faire entre le domaine public et le domaine privé, en ce qui concerne les écoles.

RÉPONSE.

Il y a lieu de remarquer que le Département des travaux publics, bien que chargé en vertu de la loi du 6 juillet 1948, du financement des travaux de réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général, ne peut prendre aucune initiative dans l'exécution de ces travaux. Cette initiative appartient exclusivement aux communes et autres organismes bénéficiaires de la loi susdite.

Seul le caractère de nécessité des biens meubles et immeubles détermine l'intervention financière de mon Département. C'est ce critère qui détermine la jurisprudence de l'administration.

L'adjudication des travaux de destruction des abris dans les dunes entre Ostende et Le Coq a eu lieu, mais a dû être annulée par suite du blocage des crédits. Ces travaux seront exécutés en 1949.

Quant à la question posée concernant la disparition des décombres devant le car-ferry, j'ai chargé le Service intéressé de se mettre en rapport avec l'honorable membre en vue d'obtenir des précisions sur les travaux visés.

29^e QUESTION.

Les subsides aux communes en matière de voirie sont insuffisants. Déjà, au début de 1948, les crédits pour subsides étaient épuisés et on refusait d'accepter l'introduction de nouveaux projets. Comme en

b) De ontwerpen der Regering tot coördinatie van het vervoer in het binnenland, die een duidelijke vorm krijgen door het aanvangen der werken van de Studiecommissie tot coördinatie van de vervoermiddelen welke bij besluit van 31 December 1947 werd opgericht, moeten laten voorzien dat het binnen afzienbare tijd zou kunnen nodig zijn tamelijk diepgaande wijzigingen aan de wetgeving inzake vervoer aan te brengen.

28^e VRAAG.

Bij het toekennen van voorschotten voor oorlogsschade dient er rekening gehouden met het toeristisch uitzicht.

Zo zou er b.v. spoed dienen gemaakt met het opruimen van het puin vóór de car-ferry te Oostende, alsmede met het vernielen van de onderstanden in de duinen te Breedene.

Het Bestuur zou blijk moeten geven van een bredere geest bij het interpreteren van het onderscheid dat tussen het openbaar domein en het privaat domein moet gemaakt worden wat de scholen betreft.

ANTWOORD.

Er valt op te merken dat het Departement van openbare werken, alhoewel het naar luid van de wet van 6 Juli 1948, belast is met de financiering van de werken tot herstelling van oorlogsschade aan de goederen die nodig zijn voor een openbare dienst of voor doeleinden van algemeen belang, toch geen enkel initiatief mag nemen, wat de uitvoering dezer werken betreft. Dit initiatief behoort uitsluitend aan de gemeenten en andere organismen die het voordeel genieten van voormelde wet.

Alleen het noodzakelijkheidskarakter van de roerende en onroerende goederen bepaalt de financiële tussenkomst van mijn Departement. Het is dit criterium dat de rechtspraak van het Bestuur bepaalt.

De aanbesteding van de werken tot vernieling van de onderstanden in de duinen tussen Oostende en Den Haan had reeds plaats maar moest worden te niet gedaan ingevolge het blokkeren der kredieten. Die werken zullen in 1949 worden uitgevoerd.

Wat de vraag betreft aangaande het opruimen van het puin vóór de car-ferry, heb ik de betrokken dienst er mede belast zich met het achtbaar lid in betrekking te stellen ten einde nadere inlichtingen over de bedoelde werken te ontvangen.

29^e VRAAG.

De aan de gemeente inzake wegen toegekende subsidies zijn onvoldoende. Reeds in het begin van 1948 waren de kredieten voor subsidies opgebruikt en weigerde men het indienen van nieuwe ontwerpen te

1949 les crédits ne sont pas augmentés, la même situation se présentera. Il est nécessaire que les crédits soient augmentés et que, notamment, pour Grivegnée, on approuve les projets de restauration pour 12 routes de la commune.

Les paiements aux entrepreneurs subissent des retards considérables. Il faudrait en revenir au système d'avant-guerre autorisant les emprunts-subsides qui n'avaient comme seul désavantage que d'entraîner le paiement d'intérêts.

Quels sont les travaux prévus à la route Bruxelles-Liège ? Les plaques de signalisation devraient être mieux entretenues. Les plaques abîmées devraient être repeintes et redressées s'il y a lieu.

RÉPONSE.

Il est exact que les crédits alloués en 1947 et en 1948 ont suffi à peine à satisfaire le quart des demandes introduites par les administrations subordonnées.

Nous veillerons à ce que la part attribuée aux travaux de voirie, dans le crédit de 325 millions alloué à mon Département, soit la plus large possible.

Quant à la question des emprunts-subsides en vue de réduire les retards que subissent les paiements, elle relève du Département de l'Intérieur. Je sou mets la question à mon Collègue de l'Intérieur.

Un subside de 60 % est alloué pour la signalisation et le balisage, y compris la signalisation par feux, des routes provinciales et des chemins vicinaux déclarés de grande communication et qui sont ou pourront être inscrits à la liste des chemins de l'espèce, dont l'entretien peut être subventionné par l'Etat.

Sur la route de Bruxelles-Liège, l'Administration des Routes compte remettre en état de viabilité les revêtements de la section Place Meiser à Bruxelles jusqu'à la rue de la Station, à Tirlemont. La section Tirlemont-limite de la province de Liège a été remise en état de viabilité et le contournement de Saint-Trond livré à la circulation. La section sise sur le territoire de la province de Liège sera également remise en état de viabilité. Les travaux de modernisation d'une section sont en cours. Les mesures nécessaires seront prises pour remettre les plaques de signalisation en bon état.

30^e QUESTION.

Anciennement, les gendarmes pour arrêter les véhicules, en vue du contrôle, agitaient un phare rouge. Ils utilisent à l'heure actuelle un phare blanc, ce qui fait qu'on ne les distingue plus et qu'ils deviennent inopérants. M. le Ministre compte-t-il intervenir pour modifier cet état de choses ?

aanvaarden. Daar de kredieten in 1949 niet verhoogd zijn, zal dezelfde toestand zich voordoen. Het is noodzakelijk de kredieten te verhogen, en namelijk voor Grivegnée de ontwerpen tot herstelling van 12 wegen der gemeente goed te keuren.

De aan de aannemers verschuldigde sommen worden met aanzienlijke vertraging uitbetaald. Men zou moeten terugkeren naar het vooroorlogs stelsel, waarbij subsidieleningen waren toegelaten, en dat enkel dit nadeel had dat interesten moesten worden betaald.

Welke werken zijn voorzien voor de weg Brussel-Luik ? De seinborden zouden beter moeten worden onderhouden. De beschadigde borden zouden moeten worden herschilderd en gebeurlijk rechtgezet.

ANTWOORD.

Het is juist dat de in 1947 en in 1948 toegekende kredieten juist maar voldoende geweest zijn om te kunnen ingaan op 1/4 van de vragen die door de ondergeschikte besturen werden ingediend.

Wij zullen er voor waken dat het voor de wegwerken bestemd deel van het krediet van 325 miljoen dat aan zijn Departement verleend is, zo groot mogelijk zij.

Wat betreft de kwestie van de subsidieleningen ter vermindering van de vertraging waarmee de betalingen worden uitgevoerd, deze hangt af van het Departement van Binnenlandse Zaken, zodat ik de vraag aan mijn Collega van dit Departement heb overgemaakt.

Een subsidie van 60 t.h. wordt toegekend voor de signalisatie en de bebakening, met inbegrip van de lichtsignalisatie, van de provinciewegen en van de buurtwegen die tot grote verkeerswegen werden verklaard en die voorkomen of kunnen voorkomen op de lijst van dergelijke wegen, waarvan het onderhoud door de Staat kan gesubsidieerd worden.

Het Bestuur der Wegen is voornemens op de weg van Brussel naar Luik de verhardingen van het vak Meiserplaats, te Brussel, tot aan de Statiestraat te Tienen opnieuw goed berijdbaar te maken. Het vak van Tienen tot aan de grens van de provincie Luik werd reeds hersteld en de omleiding te Sint-Truiden werd voor het verkeer opengesteld. Het vak gelegen op het grondgebied van de provincie Luik zal insgelijks in goede staat worden gebracht. De werken tot modernisering van een vak zijn thans aan de gang. De nodige maatregelen zullen getroffen worden om de seinborden in goede toestand te herstellen.

30^e VRAAG.

Om de voertuigen te doen stilhouden, zwaaiden de rijkswachters vroeger met een rood licht. Thans gebruiken zij een wit licht, zodat men ze niet meer herkent en aan hun bevel geen gevolg gegeven wordt. Wat is de heer Minister voornemens te doen om deze toestand te wijzigen ?

RÉPONSE.

Le règlement général sur la police du roulage et de la circulation prescrit que les usagers de la route doivent obtempérer aux injonctions des agents qualifiés. Il détermine les gestes qui sont à considérer comme des injonctions. Parmi ces gestes, il n'est pas prévu que pour arrêter un usager en mouvement il faut, la nuit, agiter un phare rouge.

La gendarmerie estime qu'il ne convient pas de recourir à ce moyen, afin d'éviter que des individus mal intentionnés ne commettent des abus en utilisant le phare rouge.

C'est pour cette raison que, pendant la nuit, les gendarmes étant généralement en service par équipe de deux hommes, emploient les mêmes gestes que pendant le jour. L'un des deux gendarmes éclaire l'autre (chargé de faire les gestes réglementaires) au moyen d'un feu blanc. De cette façon, l'usager auquel s'adressent les injonctions, est à même de reconnaître la tenue du gendarme et ne peut invoquer aucune excuse pour fuir.

La Commission permanente consultative de la circulation routière qui est chargée, pour le moment, de faire des propositions en vue de la revision du Code de la route, aura d'ailleurs encore à s'occuper de cette question.

31^e QUESTION.

Suivant la jurisprudence en cours, le logement de l'instituteur ou du directeur d'école tombe-t-il sous l'application de la loi sur les subsides, pour dommages de guerre aux administrations subordonnées?

RÉPONSE.

Le logement de l'instituteur ou du directeur d'école ne tombe pas sous l'application de la loi du 6 juillet 1948. Ce logement, en effet, n'est pas indispensable au service de l'enseignement. La législation en cette matière, impose au pouvoir communal la seule obligation de verser le montant d'une indemnité de résidence au profit des instituteurs et institutrices afin d'améliorer la situation pécuniaire des intéressés. Ce n'est que lorsqu'un logement est mis à la disposition de ceux-ci que cette obligation disparaît.

32^e QUESTION.

Quels sont les travaux prévus sur la route Bruxelles-Liège, par Saint-Trond, à Tongres?

RÉPONSE.

Aucun travail spécial n'est prévu pour la route de Bruxelles-Liège, section Saint-Trond-Tongres, mais des travaux d'entretien y seront exécutés.

ANTWOORD.

Het Algemeen Reglement op de verkeerspolitie schrijft voor dat de weggebruikers op het bevel van de bevoegde agenten moeten ingaan. Het bepaalt welke gebaren als een bevel moeten beschouwd worden. Onder die gebaren is niet voorzien dat met een rood licht moet gezwaaid worden om een weggebruiker 's nachts te doen stil houden.

De Rijkswacht is van oordeel dat het niet past dit middel te gebruiken, zulks om te voorkomen dat personen met kwade bedoelingen misbruiken zouden plegen door rode lichten te gebruiken.

Daarom maken de rijkswachters die doorgaans met tweeën op dienst gaan 's nachts dezelfde gebaren als gedurende de dag. Een van de twee rijkswachters verlicht de andere, die de reglementaire gebaren maakt, door middel van een wit licht. Op die manier kan de weggebruiker tot wie het bevel gericht is, het uniform van de rijkswachter herkennen en kan hij geen voorwendsel om te vluchten doen gelden.

De Permanente Commissie van Advies inzake Wegverkeer, die thans belast is voorstellen uit te brengen met het oog op de herziening van de wegcode, zal zich overigens nog met die kwestie moeten bezighouden.

31^e VRAAG.

Valt de woning van de onderwijzer of van de schoolbestuurder volgens de van kracht zijnde rechtspraak onder de toepassing van de wet op de toelagen voor oorlogsschade aan de ondergeschikte besturen?

ANTWOORD.

De woning van de onderwijzer of van de schoolbestuurder valt niet onder de toepassing van de wet van 6 Juli 1948. Die woning is inderdaad niet absoluut noodzakelijk voor de dienst van het onderwijs. De wetgeving ter zake legt aan de gemeenteverheid alleen de verplichting op ten bate van de onderwijzers en de onderwijzeressen een verblijfsvergoeding te storten ten einde de geldelijke toestand van de belanghebbenden te verbeteren. Het is maar wanneer een woning te hunner beschikking gesteld wordt, dat deze verplichting vervalt.

32^e VRAAG.

Welke werken zijn te Tongeren voorzien op de weg Brussel-Luik, over Sint-Truiden?

ANTWOORD.

Voor de weg Brussel-Luik, vak Sint-Truiden-Tongeren, is geen enkel bijzonder werk voorzien, maar er zullen onderhoudswerken uitgevoerd worden.

33^e QUESTION.

Que prévoit-on comme travaux aux pistes cyclables dans le Limbourg ?

RÉPONSE.

Les pistes cyclables du Limbourg sont en voie de restauration et seront successivement rétablies ou remises en état de viabilité.

34^e QUESTION.

Route Looz-Herck-la-Ville. Déjà, en 1936, un projet fut déposé, pour l'élargissement de cette route. Rien n'a été exécuté depuis lors et la route, qui n'a que 3 m. de largeur, se trouve toujours dans le même état. Quand M. le Ministre compte-t-il faire exécuter les travaux d'amélioration de cette route qui est parcourue par un nombre considérable d'autobus ?

RÉPONSE.

La route Looz-Herck-la-Ville est trop étroite et doit être élargie. La compression des budgets n'a pas permis jusqu'à présent d'exécuter sur cette route autre chose que des travaux d'entretien et de restauration.

35^e QUESTION.

Contrairement à ce que M. le Ministre avait annoncé, le dossier B, concernant l'utilisation des matériaux de construction est toujours en vigueur. Quand peut-on espérer la suppression de ce dossier, le marché étant suffisamment fourni en matériaux de construction ?

RÉPONSE.

M. le Ministre de la Reconstruction s'est déclaré verbalement d'accord en principe pour envisager l'incorporation du dossier B dans le dossier A. Aucune décision officielle n'a toutefois encore été prise, les services compétents étudiant pour le moment les modalités d'application.

36^e QUESTION.

Les routes axiales devraient être réfectionnées par priorité et notamment celle de Bruxelles-Maastricht. Le crédit de 310 millions prévu pour l'entretien des routes est insuffisant.

33^e VRAAG.

Welke werken zijn voorzien wat betreft de fietspaden in Limburg ?

ANTWOORD.

De herstelling van de fietspaden in Limburg is aan de gang. Zij zullen het een na het ander terug worden aangelegd of terug in goede staat van berijdbaarheid worden gesteld.

34^e VRAAG.

Weg Borgloon-Herk-de-Stad. Reeds in 1936 werd een ontwerp tot verbreding van deze weg neergelegd. Sedertdien werd niets uitgevoerd en de weg, die slechts 3 m. breed is, bevindt zich steeds in dezelfde toestand. Wanneer denkt de heer Minister die verbeteringswerken uit te voeren aan die weg welke door een aanzienlijk aantal autobussen wordt bereden ?

ANTWOORD.

De weg Borgloon-Herk-de-Stad is te smal en moet worden verbreed. De inkrimping der begrotingen heeft tot heden niet toegelaten op die weg andere dan onderhouds- en herstellingswerken uit te voeren.

35^e VRAAG.

In strijd met wat door de heer Minister was aangekondigd, is het dossier B betreffende het gebruik der bouwmaterialen nog steeds van kracht. Wanneer mag men hopen dat dit dossier zal worden afgeschaft, nu de bouwstoffenmarkt ruimschoots voorzien is ?

ANTWOORD.

De heer Minister van Wederopbouw heeft er zich mondeling in principe accoord mede verklaard, de opneming van het dossier B in het dossier A in overweging te nemen. Er werd echter nog geen enkele officiële beslissing getroffen, daar de bevoegde diensten op dit ogenblik de toepassingsmodaliteiten onderzoeken.

36^e VRAAG.

De hoofdwegen en namelijk de weg Brussel-Maastricht zouden bij voorrang moeten hersteld worden. Het krediet van 310 miljoen dat voorzien is voor het onderhoud der wegen, is onvoldoende.

RÉPONSE.

La route Bruxelles-Maastricht, par Louvain, Diest et Hasselt, est généralement trop étroite et demande à être modernisée. La politique de la Direction générale des Routes tend à réfectionner par priorité les routes axiales (n^{os} 1 à 10); il est exact que le crédit de 310 millions affecté à l'entretien des routes est insuffisant. La situation budgétaire ne permet pas, toutefois, d'affecter actuellement des crédits plus importants.

37^e QUESTION.

Il faudrait que la loi du 6 juillet 1948 sur les dommages de guerre ne soit pas interprétée avec étroitesse. A ce point de vue, il conviendrait de subsidier les travaux effectués aux salles de fêtes et aux classes destinées à l'enseignement de la musique.

RÉPONSE.

Mon Département a toujours admis au bénéfice de la loi du 6 juillet 1948, les locaux destinés aux salles de fêtes et aux classes de musique dans les écoles.

38^e QUESTION.

La loi sur le reclassement de la voirie permet à M. le Ministre de reprendre pour le compte de l'Etat des routes provinciales et des routes de grande communication. Je désirerais savoir quels sont les projets de l'administration à ce sujet. Quels sont les critères pour déterminer les routes qui seront reprises à charge de l'Etat ?

RÉPONSE.

Voir réponse faite à l'honorable M. Rongvaux.

39^e QUESTION.

Quels sont les crédits prévus pour la restauration de l'Ecole normale de l'Etat, à Couvin, détruite par l'incendie en novembre 1947 ?

La partie principale n'est pas encore restaurée. Ces bâtiments sont nécessaires à la population de cet établissement scolaire.

Le projet de construire une nouvelle école normale de l'Etat ne peut entraîner le retard d'une restauration de ces bâtiments.

RÉPONSE.

La restauration de l'immeuble incendié à l'école normale de Couvin est mise à charge du budget ordinaire du Département des Travaux Publics.

ANTWOORD.

De weg Brussel-Maastricht, over Leuven, Diest en Hasselt, is over het algemeen te nauw en eist modernisering. De politiek van de Algemene Directie der Wegen streeft er naar de hoofdwegen n^o 1 tot 10 bij voorrang te herstellen; het is juist dat het krediet van 310 miljoen dat bestemd is voor het onderhoud der wegen, niet voldoende is. De budgétaire toestand laat evenwel niet toe thans belangrijker kredieten aan te wenden.

37^e VRAAG.

Het ware wenselijk dat de wet van 6 Juli 1948 op de oorlogsschade niet te eng zou verklaard worden. In dit verband zouden de werken uitgevoerd aan feestzalen en aan de klassen die voor het muziekonderwijs bestemd zijn, moeten gesubsidieerd worden.

ANTWOORD.

Mijn Departement heeft steeds de voordelen van de wet van 6 Juli 1948 toegekend wat betreft de lokalen die in de scholen voor feestzalen en muziekklassen bestemd zijn.

38^e VRAAG.

De wet op de herklassering van de wegen laat aan de heer Minister toe provinciale wegen en wegen van groot verkeer over te nemen voor rekening van de Staat. Ik zou willen weten welke dienaangaande de plannen van het Bestuur zijn. Welke zijn de criteria voor het bepalen van de wegen die ten laste van de Staat zullen worden overgenomen ?

ANTWOORD.

Zie het antwoord aan de heer Rongvaux.

39^e VRAAG.

Welke kredieten zijn voorzien voor de herstelling van de Rijksnormaalschool te Couvin, die in November 1947 door brand werd vernield ?

Het hoofdedeelte is nog niet hersteld. Deze gebouwen zijn nodig voor de bevolking van deze schoolinrichting.

Het ontwerp tot het bouwen van een nieuwe normaalschool mag geen vertraging in de herstelling van die gebouwen medebrengen.

ANTWOORD.

De herstelling van het door brand vernielde gebouw van de Normaalschool te Couvin is ten laste gelegd van de gewone begroting van het Departement van Openbare Werken.

Sur ce budget sont imputés les frais des travaux indispensables à la restauration partielle du complexe, qui seront mis à exécution cette année et dont il est impossible de donner actuellement le montant exact.

Quant au nouveau projet, il est traité séparément, et est sans incidence sur la restauration partielle de l'immeuble incendié.

40^e QUESTION.

Le budget prévoit des améliorations au passage à niveau Dinant-Philippeville. J'estime cependant que la suppression du passage à niveau de Bouvignes, sur la route Dinant-Namur, est beaucoup plus urgente. M. le Ministre n'estime-t-il pas devoir donner une priorité à ce travail ?

RÉPONSE.

Il est exact que la suppression du passage à niveau de Bouvignes, sur la route 17 présente une urgence incontestable. Son exécution fait partie d'un travail d'ensemble (détournement de ladite route à Bouvignes et Anhée) dont les études se poursuivent et qui ne peut être réalisé sans l'accord de la S.N.C.F.B.

41^e QUESTION.

Quelle est la position du Ministère des Travaux Publics en matière de coordination des transports ?

Le maintien de tout un service de voies d'eau aux Travaux Publics entrave une coordination efficace. Ces services devraient dépendre des Communications.

La Commission de Coordination des Transports, créée par le Ministère des Communications fin 1947, ne fonctionnerait pas encore par suite d'un différend avec les Travaux Publics. Que se passe-t-il ? Pendant ce temps, le transport par route, notamment, s'intensifie, ce qui aggrave la situation financière de la S.N.C.F.B.

RÉPONSE.

Le Département estime qu'une saine coordination des transports doit tenir compte de chaque particularité des moyens de transport et de la nature de la marchandise à transporter ainsi que des intérêts des transporteurs et des usagers.

La politique du Gouvernement tend à produire des produits de qualité aux conditions les plus avantageuses possible, de façon à favoriser l'exportation. Or les frais de transports constituent une part importante des prix de revient. Pour les réduire il faut donc

Op deze begroting worden de kosten aangerekend van de werken die volstrekt nodig zijn voor de gedeeltelijke herstelling van het complex, met de uitvoering waarvan dit jaar zal worden begonnen en waarvan het juist bedrag thans onmogelijk kan worden bepaald.

Wat het nieuw ontwerp betreft, dit wordt afzonderlijk behandeld en heeft geen invloed op de gedeeltelijke herstelling van het afgebrand gebouw.

40^e VRAAG.

De begroting voorziet verbeteringen aan de overweg Dinant-Philippeville. Ik ben evenwel van mening dat de afschaffing van de overweg van Bouvignes op de weg Dinant-Namen, veel dringender is. Denkt de heer Minister niet dat aan dit werk de voorrang moet worden gegeven ?

ANTWOORD.

Het is juist dat de afschaffing van de overweg te Bouvignes, op de weg n^o 17 onbetwistbaar dringend is. Zij maakt deel uit van een geheel van werken (omleiding van bedoelde weg te Bouvignes en te Anhée), waarvan de studies worden voortgezet en die niet kunnen worden verwezenlijkt zonder de instemming van de N.M.B.S.

41^e VRAAG.

Welk is het standpunt van het Ministerie van Openbare Werken inzake coördinatie van het vervoer ?

De handhaving van een volledige dienst der waterwegen bij Openbare Werken belemmert een doelmatige coördinatie. Deze diensten zouden van Verkeerswezen moeten afhangen.

De Commissie voor Coördinatie van het Vervoer, einde 1947 door het Ministerie van Verkeerswezen opgericht, zou nog niet werken ingevolge een geschil met Openbare Werken. Wat gebeurt er ? Intussen groeit o.m. het wegverkeer, wat de financiële toestand van de N.M.B.S. verergerd.

ANTWOORD.

Het Departement is van mening dat een gezonde coördinatie van het vervoer rekening moet houden met elke particulariteit van de vervoermiddelen en met de aard van de te vervoeren goederen, alsook met de belangen van de vervoerders en de gebruikers.

De politiek van de Regering strekt er toe kwaliteitsproducten voort te brengen in de gunstigste voorwaarden, ten einde de uitvoer te bevorderen. Welnu, de vervoerkosten vormen een belangrijk deel van de kostprijzen. Om ze te verminderen, moet men dus

permettre une saine concurrence entre les différents moyens de transports. Cette concurrence est impossible sans laisser une certaine liberté aux industriels et commerçants dans le choix de ces moyens. Le Gouvernement ne peut sérieusement brider cette liberté, son intervention en matière de coordination devant se borner à éviter les guerres de tarifs ruineuses pour les transporteurs et pour l'économie en général.

Mon Département contribue puissamment à cette coordination en matière de transports par eau en fixant régulièrement les frets en fonction des prix de revient du transport et en laissant une marge raisonnable de bénéfice aux transporteurs. Cette disposition a donné satisfaction jusqu'ici et sera maintenue aussi longtemps que la situation des transports par eau l'exigera.

L'Office régulateur des Transports se justifiait dans la période d'après guerre pendant laquelle la pénurie extrême des moyens de transports exigeait non seulement une coordination des transports mais leur utilisation au maximum, même si l'utilisation de certains moyens était anti-économique. L'honorable membre reconnaîtra que la situation a évolué très favorablement depuis lors et le principal souci doit être actuellement de transporter les produits et les matières aux conditions les plus avantageuses et à une vitesse appropriée à la nature du produit.

Contrairement à ce que croit l'honorable membre, la Commission de Coordination des Transports créée par mon Collègue des Communications s'est déjà réunie.

Le maintien de l'Administration de la Navigation intérieure au Département des Travaux Publics se justifie parce que ce service, qui comprend un personnel très réduit, dispose en fait, pour obtenir les renseignements et la documentation relatifs à l'exploitation rationnelle des voies navigables, de tout le personnel (ingénieurs, conducteurs, inspecteurs de la navigation, etc.) de l'Administration des Voies hydrauliques.

Si ce service était détaché des Travaux Publics, l'interpénétration qui existe actuellement serait beaucoup plus difficile, de sorte que les affaires ne pourraient être traitées avec la même célérité et d'une façon aussi approfondie qu'à l'heure actuelle.

Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que la question posée par l'honorable membre a fait l'objet d'un examen et le résultat de cet examen a abouti, chaque fois, au maintien du dit Service au Département des Travaux Publics.

42^e QUESTION.

La reprise de tous les bâtiments des services publics par les Travaux Publics n'a pas donné satisfaction

een gezonde wedijver toelaten tussen de verschillende vervoermiddelen. Deze wedijver is onmogelijk zonder aan de nijveraars en handelaars een zekere vrijheid te laten in de keus van die middelen. De Regering mag deze vrijheid aan geen strenge banden leggen; haar tussenkomst moet zich beperken tot het voorkomen van tariefloorlogen die ruineus zijn voor de vervoerders en voor de economie in het algemeen.

Mijn Departement draagt tot deze coördinatie van het vervoer te water krachtig bij door regelmatig de vrachtprijzen vast te stellen in functie van de kostprijzen van het vervoer en door aan de vervoerders een redelijke winstmarge te laten. Deze regeling heeft tot heden voldoening geschonken en zal worden gehandhaafd zolang de toestand van het vervoer te water zulks zal vereisen.

De Dienst voor regeling van het vervoer was gerechtvaardigd in de naoorlogse periode, tijdens welke het buitengewoon gebrek aan vervoermiddelen niet enkel een coördinatie van het vervoer vereiste maar tevens hun gebruik in de hoogste mate zelfs indien het gebruik van zekere middelen anti-economisch was. Het achtbaar lid zal moeten erkennen dat de toestand zich sedertdien zeer gunstig heeft ontwikkeld, en de voornaamste zorg moet er thans in bestaan producten en grondstoffen onder de gunstigste voorwaarden en met een aan de aard van het product aangepaste snelheid te vervoeren.

In strijd met wat het achtbaar lid meent, is de Commissie voor de Coördinatie van het Vervoer, die door mijn Collega van Verkeerswezen werd opgericht, reeds samengekomen.

Het behoud van het Bestuur der Binnenvaart bij het Departement van Openbare Werken is gerechtvaardigd omdat deze Dienst, die een zeer beperkt personeel omvat, in feite over al het personeel van het Bestuur der Waterwegen (ingenieurs, conducteurs, inspecteurs der waterwegen, enz.) beschikt voor het bekomen van de inlichtingen en documentatie betreffende de oordeelkundige exploitatie van de waterwegen.

Indien deze Dienst van het Ministerie van Openbare Werken zou worden gedetacheerd, zou de thans bestaande interpretatie veel moeilijker zijn, en zouden de zaken niet meer met dezelfde spoed en niet meer zo diepgaand als thans kunnen worden behandeld.

Het is trouwens niet de eerste keer dat de door het achtbaar lid gestelde vraag van een onderzoek werd onderworpen, waarvan de uitslag telkens tot de handhaving van bewuste Dienst bij het Departement van Openbare Werken heeft geleid.

42^e VRAAG.

De overneming van al de gebouwen der openbare diensten door de Openbare Werken heeft geen vol-

à la Poste; j'y ai consenti en qualité de Ministre des Communications à la condition formelle que diligence serait faite pour donner satisfaction à un service de gestion comme la Poste. Des promesses ont été faites, elles ne sont pas tenues. Voir ce qui se passe à la S.N.C.F.B. et à la R.T.T. Exemple : bureau des postes de Libramont adjugé par la Poste et bâtiment des T.T. au même lieu géré par R.T.T.; bureau des chèques postaux à Bruxelles commencé en 1936, pas terminé.

RÉPONSE.

Par l'arrêté du 23 octobre 1946, centralisant tous les bâtiments au Département des Travaux Publics, les immeubles gérés jadis par l'Administration des Postes ont été transférés au Département des Travaux Publics et depuis le 1^{er} janvier 1947 la gestion est assurée par ce dernier Ministère.

Des centaines de baux de location ont été repris sans le moindre accroissement et les intéressés ont touché les loyers aux dates prévues.

En ce qui concerne l'année 1947, il avait été convenu que l'Administration des Postes continuerait les entreprises pour les travaux en cours jusqu'à leur achèvement. Les travaux dont l'adjudication avait eu lieu, mais non encore commencés, ont subi un léger retard, par suite des formalités de reprise à remplir, mais une fois les formalités terminées, les entreprises ont été poursuivies d'une façon normale, conformément au programme prévu par le Département des Communications (Administration des Postes) et dans les limites des crédits prévus pour cette Administration.

Le budget de 1948 a été établi d'accord avec le Département des Communications et dans les limites des crédits réservés à ce Ministère.

Toutefois, par suite du blocage et de la compression du budget de 1948 il ne sera pas possible de réaliser tout le programme primitivement accepté. Le blocage a provoqué un certain retard dans la continuation normale de l'achèvement des travaux prévus.

Depuis le déblocage les ouvrages ont été repris normalement et les projets maintenus au budget de 1948 seront réalisés sans retard.

Quant à la reconstruction de l'immeuble des R.T.T. à Ostende, il convient de signaler que cet immeuble est géré par la Régie des T.T. et que le Département des Travaux Publics n'intervient que pour une quote-part dans le coût de la reconstruction, mais n'intervient pas directement dans l'exécution.

De plus, à ce jour, environ 6 millions ont été utilisés pour les travaux d'entretien ordinaires aux bâtiments de l'Administration des Postes à charge du budget de 1948.

doening gegeven aan de Post; in de hoedanigheid van Minister van Verkeerswezen heb ik er mede ingestemd op uitdrukkelijke voorwaarde dat men zich zou beijveren om voldoening te geven aan een beheersdienst zoals de Post. Beloften werden gedaan, maar niet gehouden. Zie wat er zich voordoet bij de N.M.B.S. en bij R.T.T. Voorbeeld : postkantoor van Libramont aanbesteed door de Post en gebouw van T.T. in diezelfde plaats beheerd door R.T.T.; gebouw der Postchecks begonnen in 1936, niet voltooid.

ANTWOORD.

Bij besluit van 23 October 1946 houdende centralisatie van al de gebouwen in het Departement van Openbare Werken werden de gebouwen, die voorheen door het Bestuur der Posterijen werden beheerd, naar het Departement van Openbare Werken overgebracht, en sedert 1 Januari 1947 is het beheer er van in handen van laatstgenoemd Ministerie.

Honderden huurovereenkomsten werden zonder moeilijkheden hernieuwd en de belanghebbenden hebben hun huur steeds op de voorziene datums ontvangen.

Wat het jaar 1947 betreft, was overeengekomen dat het Bestuur der Posterijen de aan de gang zijnde aannemingen zou voortzetten tot hun voltooiing. Werken die waren aanbesteed maar nog niet begonnen, hebben een lichte vertraging geleden ten gevolge van de te vervullen overnemingsformaliteiten, maar eens deze formaliteiten vervuld, werden de aannemingen op normale wijze voortgezet overeenkomstig het door het Departement van Verkeerswezen (Bestuur der Posterijen) gemaakt plan en binnen de grenzen van de voor dat Bestuur voorziene kredieten.

De begroting van 1948 werd opgemaakt in gemeen overleg met het Departement van Verkeerswezen en binnen de grenzen van de aan dat Ministerie toegewezen kredieten.

Ingevolge het blokkeren en het inkrimpen van de begroting van 1948 zal het evenwel niet mogelijk zijn het oorspronkelijk aangenomen programma volledig te verwezenlijken. De blokkering heeft een zekere vertraging in de normale voortzetting van de voltooiing der voorziene werken veroorzaakt.

Sedert de deblokkering werden de werken normaal hervat en de op de begroting van 1948 gehandhaafde ontwerpen zullen zonder verwijl worden verwezenlijkt.

Inzake de herbouw van het gebouw van P.T.T. te Oostende dient er op gewezen dat bedoeld gebouw door de R.T.T. wordt beheerd en dat het Departement van Openbare Werken slechts voor een deel in de kosten van de bouw tussenkomt, maar niet rechtstreeks tussenkomt in de uitvoering.

Bovendien werden tot heden ten laste van de begroting van 1948 ongeveer 6 miljoen gebruikt voor de werken van gewoon onderhoud der gebouwen van het Bestuur der Posterijen.

43^e QUESTION.

Où en est l'étude du revêtement « béton-argile » ? Essais faits à Athus. Des fonctionnaires sont allés voir le travail.

RÉPONSE.

La voirie communale ne peut, en aucun cas, constituer un champ d'expérience. Les essais pratiqués sur quelques routes sont, à ce jour, trop limités pour pouvoir tirer des conclusions d'ensemble.

Les types de revêtement admis au bénéfice des subside pour la voirie communale se limitent à ceux qui ont donné d'excellents résultats sur la grande voirie de l'Etat.

44^e QUESTION.

Le Ministre a promis, à Marche, la reprise de la route Tohogne-Hamoir.

Qu'en est-il de la reprise de la route Jemelle-Forrières qui se trouve dans un état exécrable ?

RÉPONSE.

La question de la reprise par l'Etat des routes Tohogne-Hamoir et Jemelle-Forrières a été retardée jusqu'ici ainsi que d'ailleurs toutes les reprises de routes communales en général. Il fallait attendre la promulgation d'une loi nouvelle portant modification à la législation sur la voirie par terre. Celle-ci a paru au *Moniteur* du 25 août 1948 et il est vraisemblable que certains tronçons de voirie communale pourront être repris prochainement; il y aura lieu d'opérer avec prudence en ce domaine, mais les routes précitées seront vraisemblablement les premières à bénéficier des nouvelles dispositions légales.

De façon générale on reprendra avant tout les tronçons de voirie communale et provinciale compris dans les itinéraires numérotés de 1 à 72.

45^e QUESTION.

Art. 459, litt. D. — Si le tronçon de 10 km. ne termine pas les travaux de l'autostade, remettre ce crédit à des temps meilleurs.

RÉPONSE.

Ce tronçon de 10 km. prévu sur le budget extraordinaire de 1949 ne termine pas les travaux de l'autoroute Bruxelles-Ostende. Il fera la liaison entre la section existante de l'autoroute et la route provin-

43^e VRAAG.

Hoever staat het met de studie van de « kleibeton » verharding? Proeven uitgevoerd te Athus. Ambtenaars zijn naar het werk gaan kijken.

ANTWOORD.

De gemeentewegen kunnen in geen geval een proefveld vormen. De op enkele wegen uitgevoerde proeven zijn tot heden te beperkt om er algemene conclusies te kunnen uit trekken.

De verhardingstypes die het voordeel van de toelagen voor de gemeentewegen kunnen genieten, zijn beperkt tot die welke op de grote Rijkswegen uitmuntende resultaten hebben gegeven.

44^e VRAAG.

De Minister heeft, te Marche, beloofd dat de weg Tohogne-Hamoir zou worden overgenomen.

Wat denkt hij te doen inzake de overname van de weg Jemelle-Forrières die in een erbarmelijke staat verkeert ?

ANTWOORD.

De kwestie van de overneming door de Staat van de wegen Tohogne-Hamoir en Jemelle-Forrières werd tot heden uitgesteld, evenals trouwens al de overnemingen van gemeentewegen in het algemeen. Men diende te wachten op de uitvaardiging van een nieuwe wet, houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen. Deze wet is verschenen in het *Staatsblad* van 25 Augustus 1948 en zekere vakken van de gemeentewegen zullen waarschijnlijk eerstdaags kunnen worden overgenomen. Er zal ter zake met voorzichtigheid moeten te werk gegaan, maar de voornoemde wegen zullen heel waarschijnlijk de eerste zijn waarop het voordeel van de nieuwe wettelijke bepalingen zal worden toegepast.

Over het algemeen zullen in de eerste plaats de vakken van de gemeente- en de provinciale wegen worden overgenomen die begrepen zijn in de trajecten genummerd van 1 tot 72.

45^e VRAAG.

Art. 459, litt. D. — Indien het vak van 10 km. niet de werken van de autoweg beëindigt, waarom wordt dit krediet niet tot betere tijden verdaagd.

ANTWOORD.

Het op de buitengewone begroting voor 1949 voorziene vak van 10 km. beëindigt niet de werken van de autoweg Brussel-Oostende. Het zal de verbinding verzekeren tussen het bestaande vak van de autoweg

ciale Oosterzele-Kwatrecht-Wetteren aux environs de Melle et permettra ainsi au trafic d'éviter la ville de Gand.

La construction de ce tronçon est de la plus haute utilité pour dégager la circulation.

46^e QUESTION.

Que deviennent les projets de « Cité administrative » conçus avant la guerre de 1940 ?

RÉPONSE.

Un projet de cité administrative unique a été mis à l'étude immédiatement après la guerre et un avant-projet sommaire a même été dressé en vue de l'érection de pareille cité à l'emplacement de l'hôpital Saint-Jean, désaffecté, mais cette étude fit bientôt apparaître les multiples inconvénients qu'il y aurait à rassembler en un seul et même endroit de la capitale des milliers d'agents et de fonctionnaires arrivant à la Cité et la quittant vers la même heure.

Il est contre-indiqué d'ailleurs de créer une zone morte au centre de la ville et l'Administration communale de Bruxelles s'y oppose pour plusieurs raisons dont la moins importante n'est pas de la priver d'une source de revenus.

Il faut y ajouter qu'en cas de guerre cette cité unique constituerait une cible facile pour l'aviation ennemie.

Il fut décidé d'avoir recours plutôt à l'érection de plusieurs cités administratives partielles groupant certains ministères ayant des rapports administratifs fréquents entre eux, étant donné que ces cités seraient situées autant que possible dans le voisinage de la rue de la Loi.

Un premier pas fut fait dans cette voie par le rachat et l'aménagement du Résidence Palace, qui groupe déjà la totalité des services dépendant du Ministère des Travaux Publics et une partie de ceux du Ministère de l'Instruction Publique. L'intégralité de ceux-ci y sera logée lorsque l'I.A.R.A., dans un avenir rapproché, aura évacué l'aile qu'elle occupe actuellement au Résidence Palace.

D'autres cités sont envisagées, dont une qui sera bientôt une réalisation pour le Ministère des Finances et du Budget (coin formé par les rues de la Loi et Ducale).

Un centre est aussi à l'étude en vue de grouper deux ou trois ministères à l'emplacement de l'ancien observatoire et sur les terrains ministériels de l'avenue Galilée.

en de provincieweg Oosterzele-Kwatrecht-Wetteren, in de omgeving van Melle en zal aldus het verkeer buiten de stad Gent kunnen omleiden.

Het aanleggen van dit vak is van het hoogste nut om het verkeer te vergemakkelijken.

46^e VRAAG.

Hoever staat het met de ontwerpen betreffende het « Administratief complex » die vóór de oorlog van 1940 werden opgemaakt ?

ANTWOORD.

Een ontwerp tot oprichting van één administratief complex werd onmiddellijk na de oorlog ter studie gelegd en er werd zelfs een beknopt vóór-ontwerp opgemaakt om een dergelijk complex op te richten op de plaats van het buiten gebruik gestelde Sint-Jans-hospitaal. Die studie deed echter uitschijnen dat er talrijke bezwaren aan verbonden waren op éézelfde plaats van de hoofdstad duizenden personeelsleden samen te brengen, die het complex rond hetzelfde uur zouden bereiken en verlaten.

Het past overigens niet in het centrum van de stad een dode zone in te richten en het Gemeentebestuur van Brussel verzet er zich tegen om verscheidene redenen, niet in het minst omdat het daardoor van een belangrijke bron van inkomsten zou beroofd worden.

Er dient te worden aan toegevoegd dat dergelijk gebouwencomplex een gemakkelijk doelwit voor de vijandelijke luchtmacht zou zijn.

Er werd besloten veeleer over te gaan tot de oprichting van verscheidene gedeeltelijke administratieve complexen die sommige ministeries met menigvuldige onderlinge administratieve betrekkingen zouden omvatten. Die complexen zouden zoveel mogelijk gelegen zijn in de buurt van de Wetstraat.

Een eerste stap in die richting werd gedaan door de aankoop en de inrichting van het Résidence Palace waarin reeds al de diensten die van het Ministerie van Openbare Werken afhangen en een deel van deze van het Ministerie van Openbaar Onderwijs werden ondergebracht. Laatsgenoemde zullen er in hun geheel ondergebracht worden wanneer de I.A.R.A. weldra de vleugel zal ontruimd hebben die zij thans in het Résidence Palace bezet.

Er worden andere complexen voorzien, o.m. een die weldra voor het Ministerie van Financiën en van Begroting werkelijkheid zal worden (hoek Wetstraat en Hertogelijke straat).

Er ligt eveneens een centrum ter studie ten einde twee of drie ministeries samen te brengen op de plaats van het vroegere observatorium en op de ministeriële terreinen van de Galileëlaan.

47^e QUESTION.

Art. 465. — Le crédit global « Fonds Vanderpoorten » voté par les Chambres s'élevait à 2 milliards, répartis sur 4 ans. Pourquoi les Travaux Publics n'ont-ils inscrit que 300 millions alors que le C.A. du Fonds prévoyait 500 millions ? Il a été prévu également que l'article du budget indiquerait les localités où des établissements d'enseignement moyen seraient créés. L'article 465 n'en fait pas mention.

RÉPONSE.

Le Département des Travaux Publics avait inscrit primitivement dans les propositions budgétaires de 1949 un crédit de 500 millions pour le « Fonds Van der Poorten ».

A la suite des instructions du Gouvernement (par l'intermédiaire du budget) ce crédit a été fixé à 300 millions pour 1949.

En ce qui concerne les localités où des constructions scolaires seront érigées en 1949, la liste est à fournir par le Département de l'Instruction Publique. Je ne suis pas encore en possession de celle-ci.

48^e QUESTION.

Le statut des cantonniers stipule que chaque cantonnier doit surveiller un tronçon de route de 15 km. environ. Cela est exagéré si le cantonnier doit effectuer journallement le petit entretien que la route nécessite. Ne serait-il pas possible de réduire cette distance à 10 km. tout en augmentant les attributions du cantonnier, par exemple, en le chargeant d'effectuer immédiatement et sans soumission, la réparation des trous, affaissements, etc. Il va de soi que dans ce cas le cantonnier devrait disposer d'un certain approvisionnement de matériaux. Ce système serait d'application en France et donnerait des résultats très favorables.

RÉPONSE.

Actuellement, les cantons ont une longueur moyenne de 16 km., mais des ouvriers sont adjoints aux cantonniers pour assurer l'entretien courant des terrassements et l'exécution de menues réparations.

49^e QUESTION.

Examen pour cantonniers. Il y a quelques mois il a été annoncé qu'un examen pour cantonniers serait mis sur pied. Plusieurs ouvriers de voirie ont introduit une demande de participation. La date de l'examen n'a pas encore été fixée. Entretemps, certains

47^e VRAAG.

Art. 465. — Het door de Kamers goedgekeurd gezamenlijk krediet « Fonds Vanderpoorten » bedroeg 2 milliard, verdeeld over 4 jaar. Waarom hebben de Openbare Werken slechts 300 miljoen uitgetrokken, terwijl de R.B. van het Fonds 500 miljoen voorzag ? Er werd insgelijks voorzien dat het begrotingsartikel de plaatsen zou vermelden, waar inrichtingen voor middelbaar onderwijs zouden worden opgericht. Artikel 465 maakt daarvan geen gewag.

ANTWOORD.

Het Departement van Openbare Werken had oorspronkelijk een krediet van 500 miljoen voor het « Fonds Van der Poorten » op de begrotingsontwerpen voor 1949 uitgetrokken.

Ingevolge de onderrichtingen van de Regering (door bemiddeling van de begroting) werd bewust krediet op 300 miljoen vastgesteld voor 1949.

Wat de plaatsen betreft waar in 1949 schoolgebouwen zullen worden opgetrokken moet de lijst worden verstrekt door het Departement van Openbaar Onderwijs. Ik werd nog niet in het bezit er van gesteld.

48^e VRAAG.

Het statuut van de kantonniers bepaalt dat elk kantonnier ± 15 km. weg te « surveilleren » heeft. Dit is te veel wanneer van de kantonnier werkelijk het dagelijks klein onderhoud van de baan gevegd wordt. Zou het niet mogelijk zijn deze afstand te brengen op 10 km., maar meteen aan de kantonniers een grotere bevoegdheid gevende, om b.v., onmiddellijk en zonder soumissie over te gaan tot het herstel van putten, verzinkingen. Het spreekt dat in dergelijk geval de kantonnier steeds over een zekere voorraad materialen moet beschikken. Dit systeem schijnt in Frankrijk van toepassing te zijn, en zeer gunstige uitslagen op te leveren.

ANTWOORD.

De kantons hebben thans een gemiddelde lengte van 16 km., maar werklieden zijn aan de kantonniers toegevoegd om in het lopend onderhoud der grondwerken en in de uitvoering der kleine herstellingen te voorzien.

49^e VRAAG.

Examen kantonniers. Enkele maanden geleden werd medegedeeld dat eerlang een examen voor kantonnier zou afgenomen worden. Verschillende baanwerkers hebben hun aanvraag toen ingediend. Het examen werd nog niet uitgeschreven. Ondertussen

candidats ont dépassé l'âge de 35 ans. Quand le Département envisage-t-il de procéder au recrutement des cantonniers ? Les candidats qui entretemps ont atteint l'âge de 35 ans seront-ils exclus ?

RÉPONSE.

Le Ministère du Budget a fait savoir que les candidats aux examens de régularisation, qui réunissaient les conditions d'âge requises à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté du 30 avril 1947, pourront participer aux épreuves même si à ce moment ils dépassent la limite d'âge.

50^e QUESTION.

Au cours de la discussion du budget extraordinaire de 1948, M. le Ministre a marqué son accord au sujet du prolongement du canal Ypres-Yser jusqu'à la station d'Ypres. Dans le budget de 1949, il n'y a aucune mention à ce sujet. Puis-je demander quelles sont les prévisions à ce sujet ?

RÉPONSE.

La Direction générale des Voies hydrauliques a demandé au Service de la Côte d'étudier la prolongation du canal Ypres-Yser jusqu'à la gare d'Ypres.

Il n'a pas été possible au service en question de donner suite à cette demande du fait du volume important de travaux que ce service doit étudier et exécuter pour la réparation des dommages de guerre. L'ingénieur spécialement chargé du district de Nieuport, qui avait entre autres l'Yser et le canal d'Ypres à l'Yser dans ses attributions, est décédé depuis le 5 mai 1947. D'autre part, l'ingénieur-conseil du Service de la Côte qui s'occupait de nombreux travaux de réfection du port de Zeebrugge a quitté le service le 1^{er} octobre 1948.

Ces deux ingénieurs n'ont pu être remplacés du fait de la pénurie d'ingénieurs de l'Administration des Voies hydrauliques.

Les études en question seront toutefois entamées dès qu'il y aura la moindre possibilité.

51^e QUESTION.

Au budget ordinaire figure un poste de plusieurs millions relatif au personnel temporaire. M. le Ministre voudrait-il me dire à combien s'élève le nombre des agents temporaires actuellement en service dans son Département ? Ne peut-il envisager une réduction de personnel ?

zijn er intekenaars die ouder geworden zijn dan 35 jaar. Wanneer denkt het Departement 'over te gaan tot het aanwerven van kantonniers? Zullen de intekenaars die ondertussen 35 jaar geworden zijn, geweerd worden?

ANTWOORD.

Het Ministerie van Begroting heeft ter kennis gebracht dat de kandidaten voor de regularisatie-examens die zich in de vereiste ouderdomsvoorwaarden bevonden op de datum van het van kracht worden van het besluit van 30 April 1947 aan de proeven zullen mogen deelnemen, zelfs als zij thans de leeftijdsgrens overschrijden.

50^e VRAAG.

Tijdens de bespreking van de buitengewone begroting 1948, was de heer Minister akkoord om de vaart IJzer-Ieper te verlengen tot aan het station te Ieper. In de begroting van 1949 is geen spoor te vinden desaangaande. Mag ik vragen welke de inzichten zijn daaromtrent?

ANTWOORD.

Het Bestuur der Waterwegen heeft aan de Dienst der kust gevraagd de verlenging te bestuderen van het kanaal van Ieper naar de IJzer tot aan het station van Ieper.

Het is voor de betrokken dienst nog niet mogelijk geweest aan die vraag gevolg te geven wegens de overgrote hoeveelheid werken welke die dienst voor de herstelling der oorlogsschade moet bestuderen en uitvoeren. De speciaal met het district Nieuwpoort belaste ingenieur, die onder meer de IJzer en het kanaal van Ieper naar de IJzer onder zijn bevoegdheid had, is sedert 5 Mei 1947 overleden. Anderdeels, heeft de ingenieur-consulent van de Dienst der kust, die zich bezig hield met tal van herstellingswerken aan de haven van Zeebrugge, sedert 1 October 1948 de dienst verlaten.

De twee voornoemde ingenieurs konden nog niet vervangen worden wegens het gebrek aan ingenieurs bij het Bestuur der Waterwegen.

Van zodra er de minste mogelijkheid toe beslaat zullen de bedoelde studies evenwel onmiddellijk aangevangen worden.

51^e VRAAG.

In de begroting (gewone) komt een post voor van ettelijke millioenen voor tijdelijk personeel. Zou de heer Minister willen medelen hoeveel tijdelijke bedienden thans van zijn Departement afhangen ? Kan hij een vermindering van het personeel voorzien ?

RÉPONSE.

Le Département occupe un grand nombre d'agents temporaires, dont plus de 300 unités entrées avant le 8 janvier 1938, à l'époque des grands travaux.

Cette situation est la conséquence des mesures prises depuis le 16 mai 1940 en vue de suspendre le recrutement d'agents définitifs. Elle résulte aussi du fait que l'Administration des Ponts et Chaussées occupe un grand nombre d'ouvriers pour les régies des routes et le service des voies navigables (cadre 2,950).

Le nombre actuel des agents temporaires est de l'ordre de 4,000 pour 6,650 agents environ pour tout le Département.

Il en entre encore en service, soit pour remplacer des agents démissionnaires, pensionnés ou décédés, soit pour compléter des vacances qui subsistent dans les cadres, notamment du personnel technique.

Il y aura une réduction de personnel temporaire en 1949, par suite de mesures de régularisation : un nombre important d'agents temporaires passera dans le cadre définitif. En réalité ce ne sera qu'une réduction fictive.

Il n'est pas à prévoir une réduction effective, la plupart des services, notamment à l'Administration des Bâtiments et à l'Administration de l'Urbanisme, se plaignant d'un manque de personnel. Il faut tenir compte aussi du fait qu'il reste toujours des vacances dans les cadres techniques (ingénieurs, surveillants de travaux, dessinateurs) et que celles-ci seront comblées au fur et à mesure des possibilités de recrutement.

52^e QUESTION.

Le Service de l'Urbanisme pousse ses exigences trop loin sur différents points. Beaucoup de travailleurs renoncent à se faire construire une habitation à cause des exigences de l'Urbanisme, qui ne sont pas toujours fondées. Il est absurde d'imposer dans les communes rurales, dépourvues de distribution d'eau, l'installation d'une salle de bains dans les habitations. L'Urbanisme devient une administration qui, plutôt que de donner des directives, semble vouloir faire de l'obstruction.

Ce que nous demandons en matière d'urbanisme, ce sont des directives et non pas une administration qui devient tracassière.

RÉPONSE.

L'Administration de l'Urbanisme n'émettant pas d'exigences plus sévères en matière de construction de maisons ouvrières dans les régions rurales qu'en ce qui concerne n'importe quelles autres constructions,

ANTWOORD.

Het Departement heeft een groot aantal tijdelijke personeelsleden in dienst, waarvan meer dan 300 personen vóór 8 Januari 1938, op het tijdstip van de grote werken, in dienst traden.

Deze toestand is het gevolg van de maatregelen die sedert 16 Mei 1940 werden getroffen met het oog op het schorsen van de aanwerving van Staatspersoneel in vast verband. Hij volgt ook uit het feit dat het Bestuur van Bruggen en Wegen een groot aantal arbeiders te werk stelt voor de Regies der Wegen en voor de Dienst der Scheepvaartwegen (kader 2,950).

Het huidig aantal tijdelijke personeelsleden bedraagt ongeveer 4,000 op 6,650 voor geheel het Departement.

Er treden er nog steeds in dienst, hetzij om ontslagnemende, gepensioneerde of overleden personeelsleden te vervangen, hetzij om te voorzien in de vacaturen die nog in de kaders, namelijk in die van het technisch personeel, bestaan.

In 1949 zal er minder tijdelijk personeel zijn ingevolge de regularisatiemaatregelen : een belangrijk aantal tijdelijke personeelsleden zal naar het vast kader overgaan. In werkelijkheid geldt het hier maar een fictieve vermindering.

Een werkelijke vermindering is niet te voorzien daar het meerendeel der diensten, namelijk het Bestuur der Gebouwen en het Bestuur van de Stedebouw, er hun beklag over doen dat zij te weinig personeel hebben. Er dient eveneens rekening gehouden met het feit dat er nog steeds betrekkingen in het technisch kader openstaan (ingenieurs, opzichters van werken, tekenaars) en dat in die betrekkingen zal voorzien worden naarmate van de wervingsmogelijkheden.

52^e VRAAG.

De Dienst voor de Stedebouw telt op verschillende punten veel te hoge eisen inzake het bouwen. Veel werklieden zien af van het bouwen van een eigen woning, door het feit dat Stedebouw vereisten oplegt die niet altijd gegrond zijn. Het is onzinnig te eisen dat in de plattelands gemeenten, zonder waterbedeling, een badkamer worde geplaatst in de woningen. Stedebouw wordt daarenboven een administratieve dienst die, liever dan raad te geven, obstructie schijnen te voeren.

We vragen naar richtlijnen inzake stedebouw, niet naar een administratie, die een plagerij wordt.

ANTWOORD.

Daar het Bestuur van de Stedebouw inzake bouwen van arbeiderswoningen op het platteland geen hogere eisen stelt als voor gelijk welke andere gebouwen, zou het nuttig zijn dat het achtbaar lid nadere

il serait utile que l'honorable membre précisât quelle peu les reproches qu'il estime devoir adresser à la dite Administration.

D'après des renseignements qui viennent de m'être fournis, il semble que la question de l'honorable membre vise l'obligation de prévoir une salle de bain dans les habitations à construire avec le bénéfice de la loi De Taeye.

Je crois devoir faire observer que cette obligation n'émane pas de l'Administration de l'Urbanisme, mais bien du Département de la Santé Publique.

Il faut ajouter que les instructions édictées en date du 15 octobre 1948 par le dit Département sont extrêmement souples et donneront sans doute satisfaction entière à l'honorable membre.

Transitoirement et par dérogation aux normes de la Société Nationale des Habitations à Bon Marché dans les communes non encore pourvues d'une distribution d'eau, les plans pourront se borner à prévoir l'emplacement qui sera ultérieurement affecté à la salle de bain.

Dans les autres communes, les normes sont applicables, c'est-à-dire que les plans devront prévoir une salle de bain, sans que les appareils sanitaires et les canalisations ne doivent obligatoirement être installés et raccordés. Toutefois, les plans devront être conçus de telle manière que ces installations, tant en appareils qu'en tuyauteries, puissent se réaliser ultérieurement sans dégâts et aux moindres frais.

53^e QUESTION.

On continue à constater que les travaux d'entretien ordinaire sont généralement effectués à une période trop tardive de l'année; lorsqu'il s'agit de béton ou d'empierrements, la chose n'est pas grave, mais lorsqu'il est question de travaux de revêtement d'asphalte ou de tarmacadam qui sont exécutés en septembre et même en octobre, on constate une diminution considérable de la valeur et de la durée du travail. D'ailleurs les pierrailles ou les pavés qui, à la faveur d'une température élevée, doivent pénétrer dans l'enduisage, restent en surface par temps froid, sont balayés par les véhicules qui empruntent la route et sont ainsi perdus sans la moindre utilité.

L'an dernier, j'ai insisté dans le même sens sans obtenir un résultat favorable. Pourquoi les travaux d'entretien dont il est question ci-dessus ne peuvent-ils pas être exécutés en juin, en juillet ou en août au plus tard ?

A cet égard, il me serait également agréable d'apprendre comment sont répartis les subsides, sur quelle base ils sont calculés et à quel moment les liquidations doivent normalement être effectuées.

aanduidingen zou geven wat de verwijten betreft welke hij tot dit Bestuur meent te moeten richten.

Uit de mij zo even verstrekte inlichtingen schijnt te blijken dat de vraag van het achtbaar lid de verplichting bedoelt een badkamer te voorzien in de woningen die gebouwd worden met genot van de voordelen van de wet De Taeye.

Ik meen te moeten opmerken dat deze verplichting niet van het Bestuur van de Stedebouw, maar wel van het Departement van Volksgezondheid uitgaat.

Er dient opgemerkt dat de voorschriften welke onder dagtekening van 15 October 1948 door dit Departement werden uitgevaardigd, uiterst soepel zijn en ongetwijfeld volkomen voldoening aan het achtbaar lid zullen schenken.

Als overgangsmaatregel en in afwijking van de normen van de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen zal het in de gemeenten waar nog geen waterbedeling bestaat, volstaan op de plans de plaats aan te duiden die later als badkamer zal moeten dienen.

In de andere gemeenten zijn de normen van toepassing, dit wil zeggen dat de plans van een badkamer moeten voorzien zonder dat de sanitaire toestellen en de leidingen evenwel verplicht moeten aangelegd en verbonden worden. Nochtans moeten de plans zodanig worden opgevat dat deze installaties zowel wat de toestellen als het buiswerk betreft, later kunnen verwezenlijkt worden zonder dat er schade of enige onkosten uit voortvloeien.

53^e VRAAG.

Er wordt steeds nog vastgesteld, dat het gewoon onderhoud doorgaans te laat op het jaar gebeurt; wanneer het dan gaat over beton of keiverharding is dat niet erg, maar wanneer het asfalt of tarmacwerken betreft en deze uitgevoerd worden in September en zelfs October, gaat er veel van de waarde en duurzaamheid van het werk verloren; immers de steenslag of keien die geholpen door de warme temperatuur in de bestrijking moeten indringen, blijven bij koud weder bovenop de weg liggen en worden ten laatste door het verkeer van de baan weggevaagd en zijn aldus verloren zonder tot enig nut gediend te hebben.

Verleden jaar heb ik in dezelfde zin aangedrongen, maar zonder gunstig gevolg. Waarom kunnen die onderhoudswerken waarvan hier sprake niet uitgevoerd worden in Juni, Juli of Augustus ten laatste ?

In deze ware het mij ook aangenaam te vernemen hoe de toelagen uitgedeeeld worden, op welke grond zij berekend worden en wanneer normaal de uitbetalingen gebeuren ?

RÉPONSE.

L'Administration de l'Urbanisme est d'accord pour estimer que les adjudications des travaux d'entretien ordinaire des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communication doivent avoir lieu au cours des 6 premiers mois de l'année. Toutefois, il faut tenir compte du fait que ce sont les provinces et les communes qui fixent la date de ces adjudications.

En application de l'article 5-6 de l'arrêté du Régent du 20 février 1948, les susdits travaux sont susceptibles d'être subventionnés par l'Etat à concurrence de 30 % du coût réel de l'entreprise, pourvu que celui-ci ne dépasse pas les 7/6 de la soumission approuvée.

Eu égard au fait que ces travaux sont répartis en un grand nombre d'entreprises d'importance relativement minime, la liquidation de ces subsides se fait en une fois pour les routes provinciales, d'une part, et pour les chemins vicinaux de grande communication, d'autre part, sur le vu des décomptes des diverses entreprises relatives à la province. Ces décomptes doivent être introduits dans les trois mois suivant la clôture de l'exercice.

En ce qui concerne les routes de l'Etat, il est certain que les adjudications de travaux d'entretien devraient, dans toute la mesure du possible, être faites au cours des six premiers mois de l'année, afin d'en permettre l'exécution au cours de la bonne saison. Il y a lieu de remarquer toutefois que les projets de travaux d'entretien doivent comprendre la restauration des dommages causés au cours de l'hiver. Il en résulte que les adjudications sont retardées lorsque les dégâts sont importants. D'autre part, le vote tardif des budgets a été, en partie, cause du retard dans la mise en adjudication de ces travaux. Il y a déjà un sérieux progrès à ce sujet, cette année, et je compte que cet inconvénient aura disparu en 1949 si le budget est voté en temps voulu.

54^e QUESTION.

Le crédit prévu pour cette année pour les subsides aux travaux communaux n'est pas très élevé; étant données les perspectives d'augmentation du chômage, ce fait est regrettable et je voudrais demander à Monsieur le Ministre, eu égard à l'extrême limitation de ces crédits, de n'accorder des subsides que pour les demandes relatives à des travaux affectant les voies de grande communication ou de les accorder d'abord à ceux-ci. Je voudrais également qu'il ne soit dérogé à cette règle que pour subsidier les travaux relatifs à la création de routes pour lesquelles on aurait fait réellement tout ce qui est possible pour éviter les

ANTWOORD.

Het Bestuur van de Stedebouw is het eens dat de aanbestedingen van werken tot gewoon onderhoud van de provinciewegen en van de buurtwegen van groot verkeer tijdens de 6 eerste maanden van het jaar zouden moeten plaats vinden. Er dient evenwel rekening gehouden met het feit dat het de provincies en de gemeenten zijn welke de datum van deze aanbestedingen vaststellen.

Bij toepassing van artikel 5-6 van het besluit van de Regent dd. 20 Februari 1948, kunnen de voornoemde werken door de Staat gesubsidieerd worden ten belope van 30 t.h. van de werkelijke kosten van de aanneming, mits de kosten van deze aanneming 7/6 van de goedgekeurde inschrijving niet overschrijden.

Ten aanzien van het feit dat deze werken verdeeld zijn onder een groot aantal aannemingen van betrekkelijk geringe belangrijkheid, geschiedt de vereffening van deze subsidies ineens voor de provinciewegen eensdeels en voor de buurtwegen van groot verkeer anderdeels, op voorlegging van de verrekningen der verschillende aannemingen welke op de provincie betrekking hebben. Deze verrekningen moeten ingediend zijn binnen drie maanden na afsluiting van het dienstjaar.

Voor wat de rijkswegen betreft, is het een feit dat de aannemingen voor onderhoudswerken in de mate van het mogelijke, tijdens de zes eerste maanden van het jaar zouden moeten geschieden om toe te laten dat de uitvoering er van nog binnen het gunstig jaargetijde zou plaats vinden. Er valt evenwel op te merken dat de ontwerpen van onderhoudswerken de herstellingen moeten omvatten van de schade die tijdens de Winter werd aangericht. Hieruit volgt dat de aanbestedingen vertraagd worden wanneer de schade belangrijk is. Anderdeels is het laatijdig goedkeuren van de begrotingen gedeeltelijk de oorzaak geweest van de vertraging waarmee deze werken werden aanbesteed. Er werd dienaangaande dit jaar al een ernstige vooruitgang geboekt en ik denk dat dit bezwaar in 1949 niet meer zal bestaan indien de begroting te bekwamer tijd wordt goedgekeurd.

54^e VRAAG.

Het krediet dit jaar voorzien voor de toelagen aan gemeentewerken is niet zeer ruim; in het vooruitzicht van grote werkloosheid is dit te betreuren; ik zou de heer Minister willen vragen, vermits deze kredieten zo beperkt zijn, alleen of hoofdzakelijk deze aanvragen te subsidiëren, waar het werkelijk gaat om wegen van groot verkeer, en wanneer van deze stelregel zou afgeweken worden, dat dan uitsluitend zouden gesubsidieerd worden die werken, waar men zijn uiterste best gedaan heeft om de mogelijke krommingen uit de nieuw aan te leggen wegen weg te werken. Het is treurig vast te stellen, dat in deze tijd van geweldige

virages. Il est regrettable de devoir constater qu'à une époque d'augmentation extraordinaire du trafic, on crée encore des voies de grande communication sur lesquelles un virage succède à l'autre.

RÉPONSE.

Le Département étudie actuellement cette question. Il procède pour l'instant à une enquête générale sur la voirie vicinale de grande communication.

55^e QUESTION.

En dépit de mon insistance, lors de la discussion du budget des Travaux Publics de 1948, à l'effet d'obtenir la remise en vigueur du système des avances sur subsides, on n'a pas donné suite à ma proposition. Il en résulte pourtant des difficultés presque insurmontables pour les entrepreneurs, des frais considérables d'intérêts de retard pour les administrations communales et même l'arrêt des travaux. Il est cependant un fait que le calvaire que doivent accomplir les états de paiement est d'une très longue durée, étant donné que huit instances environ ont leur mot à dire au sujet de ces états et qu'elles travaillent par ailleurs très lentement. La seule solution serait que le Crédit communal accordât de nouveau des prêts sur subsides. C'est pourquoi je voudrais savoir quelles sont les raisons qui ont motivé la suppression de ce système ? Pourquoi ne peut-on le réinstaurer ? Si ce système ne pouvait pas l'être, que compte faire Monsieur le Ministre pour activer la liquidation des états de paiement ?

RÉPONSE.

Cette question est à poser à M. le Ministre de l'Intérieur, dans les attributions duquel elle tombe.

56^e QUESTION.

On constate trop souvent qu'il n'existe pas de collaboration entre les administrations ou services provinciaux et les services du Ministère des Travaux publics. Quelle en est la raison ? Pourquoi ce manque d'entente entre le Service technique de la province et l'Administration provinciale de l'Urbanisme ? L'un ne veut pas s'incliner devant l'autre. Les dossiers restent en suspens pendant des mois, parfois pour une simple bagatelle. On vous promet aujourd'hui de régler l'affaire, mais un mois plus tard cette affaire en est toujours au même point. Le service de la province dit blanc, et le service de l'Urbanisme dit noir. C'est ainsi que se présente la situation dans la province d'Anvers, mais on prétend qu'il en est de même dans d'autres provinces. Pourquoi n'y a-t-il pas plus d'unité entre ces services qui doivent concourir tous au même but ? Les administrations communales sont les dupes de l'histoire. Un changement dans la méthode de travail ne s'imposerait-il pas ?

verkeerstoename, nog steeds wegen van groot verkeer aangelegd worden, waar de ene bocht de andere opvolgt.

ANTWOORD.

Deze kwestie wordt thans door het Departement bestudeerd. Voor het ogenblik wordt een algemeen onderzoek ingesteld wat betreft de buurtwegen van groot verkeer.

55^e VRAAG.

Ondanks mijn aandringen bij de bespreking der begroting van Openbare Werken van 1948 in verband met het terug invoeren van de voorschotten op toelagen, is men hier niet op ingegaan. Dit brengt nochtans bijna onoverkomelijke moeilijkheden mede voor de aannemers en grote kosten van verwijlrenten voor de gemeentebesturen, ja zelfs stilleggen der werken. Het is immers een feit, dat de kruisweg welke de vorderingsstaten te maken hebben, van zeer lange duur is, vermits ongeveer acht instanties hun zegen over deze staten te geven hebben en dienaangaande dan nog zeer traag te werk gaan. De enige oplossing is hier, dat het Gemeentekrediet terug zoals weleer leningen op toelagen geeft. Ik zou daarom willen weten : welke de redenen zijn van de afschaffing van dit systeem ? Waarom men het niet terug kan invoeren ? Zo dit systeem niet terug zou kunnen ingevoerd worden, wat de heer Minister denkt te doen, om de uitbetalingen der vorderingsstaten te bespoedigen ?

ANTWOORD.

Deze vraag valt onder de bevoegdheid van de heer Minister van Binnenlandse Zaken en moet dan ook aan hem gesteld worden.

56^e VRAAG.

Te dikwijls wordt er ook vastgesteld, dat er geen samenwerking bestaat tussen de provinciale besturen of diensten en de diensten van het Ministerie van Openbare Werken. Welke is de reden daarvan ? Waarom die tweestrijd tussen Technische Dienst der provincie en Bestuur der provincie van Stedebouw ? De ene wil niet toegeven aan de andere. Dossiers blijven maanden liggen, omdat er soms maar een kleinigheid aan mankeert. Vandaag belooft men de zaak te regelen maar een maand nadien is het nog steeds hetzelfde. De dienst der provincie zegt zus, de dienst van Stedebouw zegt zo. Dat is zo in de provincie Antwerpen, maar naar men beweert ook in andere provinciën. Waarom is er niet meer éénheid tussen die diensten, die voor hetzelfde staan ? De gemeentebesturen zijn de gefopten. Is hier geen verandering van werkwijze noodzakelijk ?

RÉPONSE.

S'il existe un manque d'entente entre certains services techniques provinciaux et les directions provinciales de l'Urbanisme, c'est que certains commissaires-voyers ont difficilement admis l'apparition d'un organisme nouveau dont les attributions englobent les leurs. Les plans d'aménagement portent en effet, entre autres choses, sur des problèmes de voies de communication qui, jusqu'alors, avaient été, dans les parties rurales, l'apanage des commissaires-voyers. Il ne fait pas de doute que cet état d'esprit finira par disparaître.

57^e QUESTION.

Dans le cadre de la politique de primes de la loi De Taeye, on constate que les requérants éprouvent de grandes difficultés à mettre leurs plans et leurs demandes d'autorisation de bâtir en concordance avec les prescriptions relatives à l'urbanisation; les personnes ayant l'intention de faire bâtir se heurtent continuellement à toutes sortes de nouvelles prescriptions. C'est ainsi, par exemple, qu'on impose la construction d'une salle de bains dans les communes rurales, qu'on interdit la construction d'annexes, etc.

N'oublie-t-on pas que les normes prévues par la loi ne constituent qu'un minimum? Tous les directeurs provinciaux de l'urbanisme interprètent-ils cette loi de la même façon et n'agissent-ils pas de leur propre initiative? Ne refuse-t-on pas les autorisations de bâtir pour des détails dépourvus d'importance? J'ai la très nette impression que l'Urbanisme exagère et ne tient pas suffisamment compte des différences entre les villes et les villages, entre les agglomérations et les hameaux agricoles; pourquoi se montrer si exigeant dans ces hameaux, c'est-à-dire si tracassier, et compromettre ainsi une saine politique de la construction? Il me serait agréable d'apprendre, pour 1948 et par province :

Combien de demandes d'autorisation de construction d'habitations ont été introduites et refusées et quelles sont les principales raisons de refus?

Combien de demandes d'autorisation de construction d'habitations ont été introduites en vue de l'obtention de la prime de l'Etat? Combien ont été accordées? Combien refusées? Pour quel motif? Combien de temps s'écoule-t-il normalement entre l'envoi du dossier par le Collège échevinal et l'obtention de l'autorisation?

Quelle est l'importance du personnel dans chaque direction provinciale? Le cadre est-il complet ou non?

RÉPONSE.

Les difficultés que signale l'honorable Représentant sont de celles qui accompagnent toujours la mise en activité d'une nouvelle réglementation. Elles pro-

ANTWOORD.

Indien er gebrek is aan verstandhouding tussen zekere provinciale technische diensten en de provinciale directies van de Stedebouw dan is dit te wijten aan het feit dat sommige wegcommissarissen er bezwaar tegen gevonden hebben dat een nieuw organisme werd ingesteld waarvan de bevoegdheid de hunne overvleugelt. De plannen van aanleg slaan immers, onder meer, op verkeerswegproblemen welke tot dan, op het landelijk gedeelte, het voorrecht waren van de wegcommissarissen. Er is geen twijfel of die geestesgesteldheid zal mettertijd verdwijnen.

57^e VRAAG.

In het kader der premievoorziening van de wet De Taeye wordt vastgesteld, dat de aanvragers grote moeilijkheden ondervinden om op gebied van urbanisatie in orde te geraken met hun plans en bouwaanvragen; er worden allerlei voorschriften bijgemaakt of uitgevonden waarmede men de bouwlustigen pest. Zo b.v. badkamer maken in landelijke gemeente, achterbouwen mogen niet vastgebouwd worden aan het hoofdgebouw, enz.

Wordt er niet vergeten, dat de normen, die door de wet voorzien werden, enkel een minimum zijn? Is de interpretatie van deze, door alle Provinciale Directies van de Stedebouw overal dezelfde; handelen zij niet op eigen hand? Worden niet om bijkomstigheden de mensen weggezonden of bouwweigeren gegeven? Ik heb de zeer sterke indruk dat Stedebouw overdrijft en niet genoeg rekening houdt met het verschil tussen stad en dorp, tussen agglomeratie en landbouwwijken; waarom in die wijken zo veel-eisend zijn, dat is tergend en een gezonde bouwpolitiek tegenwerkend. Het ware mij diensvolgens aangenaam te vernemen, over 1948, per provincie :

Hoeveel aanvragen tot woningbouw er gedaan, toegestaan en geweigerd werden en welke de voornaamste redenen der weigering waren?

Hoeveel aanvragen tot woningbouw werden gedaan met het oog op het bekomen van de staatspremie? Hoeveel toegestaan? Hoeveel geweigerd? Om welke redenen? Hoeveel tijd verloopt er normaal, tussen de toezending van het dossier door het Schepencollege en de toelating?

Hoeveel personeel werkt er per provinciale directie? Is het kader volledig of niet?

ANTWOORD.

Moeilijkheden zoals die waarop door de achtbare Volksvertegenwoordiger wordt gewezen gaan steeds gepaard met het invoeren van een nieuwe reglemen-

viennent de ce que les particuliers et leurs architectes ne lisent guère les instructions nouvelles, qui ont cependant fait l'objet de brochures largement répandues.

Les normes de la Société Nationale des Habitations à Bon Marché sont interprétées largement. Elles ne sont qu'un minimum. Mais elles contiennent des dispositions prohibitives qu'il ne peut être question de considérer comme des minima. C'est ainsi qu'elles s'opposent à la construction d'annexes. Néanmoins, dans des cas assez fréquents, des dérogations à cette règle ont été accordées.

Quant à la question des salles de bains, elle est réglée par des instructions émanant de la Santé publique. En aucun cas, on n'a contraint le demandeur à installer une salle de bains, mais seulement à indiquer quelle pièce de son habitation serait réservée à cet usage.

D'autre part, la différence est faite entre les villes et les villages. C'est ainsi que l'Administration admet les normes de la Petite Propriété Terrienne dans les parties rurales, alors que cependant ces normes s'écartent notablement de celles de la Société Nationale des Habitations à Bon Marché.

L'honorable Représentant trouvera ci-dessous les chiffres demandés :

Autorisation de bâtir (application art. 18 arrêté-loi du 2 décembre 1946).

(Année 1948 jusqu'au 1^{er} octobre.)

	Accordées	Refusées	Totaux
<i>Directions provinciales :</i>			
Anvers	4,975	550	5,525
Brabant	4,789	404	5,193
Flandre Occidentale	2,434	413	2,847
Côte	1,357	123	1,480
Flandre Orientale	2,676	386	3,062
Hainaut	2,002	223	2,225
Liège	3,527	287	3,814
Limbourg	1,058	68	1,126
Luxembourg	1,525	146	1,671
Namur	660	51	711
	25,003	2,651	27,654
<i>Administration centrale</i>	336	43	379
Total.	25,339	2,694	28,033

tering. Ze volgen uit het feit dat de particulieren en hun architecten geen voldoende aandacht verlenen aan de nieuwe voorschriften en die in brochurevorm zijn verschenen en in ruime mate werden uitgedeeld.

De normen van de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen worden in een ruime geest geïnterpreteerd. Zij vormen slechts een minimum. Maar zij omvatten verbodsbepalingen welke niet als minima kunnen beschouwd worden. Zo verbieden zij dat bijgebouwen zouden gebouwd worden. Nochtans werden in tal van gevallen afwijkingen van deze regel toegestaan.

Wat de kwestie betreft van de badkamers deze wordt geregeld door voorschriften die uitgaan van Volksgezondheid. In geen enkel geval werd de aanvrager er toe verplicht een badkamer in te richten maar wel het lokaal van zijn woning aan te duiden dat als badkamer zou bestemd zijn.

Anderdeels wordt een onderscheid gemaakt tussen de steden en de dorpen. Zo neemt het Bestuur de normen van de Kleine Landeigendom aan voor het platteland, alhoewel deze normen merkkelijk afwijken van die van de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen.

Hierna de gevraagde cijfers :

Bouwvergunningen (toepassing art. 18 besluitwet van 2 December 1946).

(Jaar 1948 tot 1 October.)

	Toegestaan	Geweigerd	Totaal
<i>Provinciale Directies :</i>			
Antwerpen	4,975	550	5,525
Brabant	4,789	404	5,193
West-Vlaanderen	2,434	413	2,847
Kust	1,357	123	1,480
Oost-Vlaanderen	2,676	386	3,062
Henegouwen	2,002	223	2,225
Luik	3,527	287	3,814
Limburg	1,058	68	1,126
Luxemburg	1,525	146	1,671
Namen	660	51	711
	25,003	2,651	27,654
<i>Hoofdbestuur</i>	336	43	379
Totaal.	25,339	2,694	28,033

Autorisations relatives à la loi « De Taeye ».

(Du 29 août au 17 novembre 1948.)

	Accordées	Refusées	En instance	Totaux
Anvers	75	110	392	577
Brabant	107	61	521	689
Flandre Occidentale .	174	143	102	419
Côte	30	6	22	58
Flandre Orientale ...	66	31	345	442
Hainaut	27	18	101	146
Liège	255	37	175	467
Limbourg	94	2	39	135
Luxembourg	27	15	91	133
Namur	24	14	44	82
	879	437	1,832	3,148

Presque tous les refus dont question ci-dessus sont dus à l'insuffisance des dossiers présentés. Le manque complet de cahiers des charges en est la cause essentielle. Il suffit, en général, que le document soit fourni pour que le refus se transforme en autorisation. La procédure du refus est indispensable, car dans le silence de l'Administration, l'autorisation est censée accordée après un mois.

Lorsqu'un dossier est complet et qu'il ne comporte pas de demande de dérogation importante, il est traité en un mois par la direction provinciale de l'Urbanisme. Ce service n'est évidemment pas comptable des retards qui peuvent se produire à la commune.

Une direction provinciale de l'Urbanisme comprend théoriquement en moyenne vingt agents mais les cadres sont loin d'être complets.

58^e QUESTION.

L'article 18-2 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 traite du déboisement. Quelle est l'interprétation à donner à ce texte : déboisement? Les opinions sont très partagées à ce sujet. D'une part on estime que déboiser signifie abattre les arbres d'un bois ou d'une allée et ne pas les remplacer. Lorsque, par contre, on abat les arbres d'un bois ou d'une allée pour les remplacer par de jeunes plants, on ne peut pas parler de déboisement, mais seulement de coupe. D'autre part, on affirme que le fait d'abattre les arbres d'un bois ou d'une allée constitue toujours un déboisement qu'on remplace ou non ces arbres par de jeunes plants. Il serait injustifiable, prétend-on, d'adopter la première définition, car on pourrait alors défigurer les régions et les bois les plus pittoresques; que ce soit par appât du gain ou pour toute autre raison et l'on saccagerait les sites touristiques les plus merveilleux de notre pays sans que l'autorité puisse intervenir; on pourrait détruire des allées séculaires qui constituent l'ornement de toute une région sous le

Toelatingen met betrekking tot de wet « De Taeye ».

(Van 29 Augustus tot 17 November 1948.)

	Toegestaan	Geweigerd	Hangend	Totaal
Antwerpen	75	110	392	577
Brabant	107	61	521	689
West-Vlaanderen ...	174	143	102	419
Kust	30	6	22	58
Oost-Vlaanderen ...	66	31	345	442
Henegouwen	27	18	101	146
Luik	255	37	175	467
Limburg	94	2	39	135
Luxemburg	27	15	91	133
Namen	24	14	44	82
	879	437	1,832	3,148

Schier al de weigeringen waarvan hierboven sprake is, zijn te wijten aan de onvolledigheid van de ingediende dossiers. Het volkomen ontbreken van bestekken is de essentiële oorzaak. Over het algemeen volstaat het dat het ontbrekend bescheid geleverd wordt opdat de weigering in toelating worde veranderd. De procedure van weigering is volstrekt noodzakelijk want zo het Bestuur geen antwoord geeft, wordt de toelating geacht toegestaan te zijn na één maand.

Wanneer een dossier volledig is en er geen verzoek tot belangrijke afwijking in voorkomt, wordt het in één maand door de provinciale directie van de Stedebouw afgehandeld. Deze dienst kan natuurlijk niet verantwoordelijk zijn voor vertragingen die aan de gemeente zouden te wijten zijn.

Een provinciale directie van de Stedebouw omvat theoretisch gemiddeld twintig personeelsleden, maar de kaders zijn ver van volledig te zijn.

58^e VRAAG.

Artikel 18-2 van de besluitwet van 2 December 1946 handelt over ontbossen. Wat is de interpretatie van deze tekst : ontbossen? De meningen daaromtrent zijn zeer verdeeld. Enerzijds wordt beweerd : Ontbossen is, een bos of ene dreef uitkappen en geen andere in de plaats zetten. Wanneer daartegenover een bos of dreef uitgekapt wordt en er wordt een nieuw jong bos of dreef in de plaats gezet, dan zou dat geen ontbossing zijn, maar enkel opkapping. Anderzijds wordt verzekerd : Een bos of een dreef uitdoen is steeds ontbossen, al plaatst men al of niet een jong bos of dreef in de plaats. Het zou immers niet opgaan, beweert men, de eerste stelling te aanvaarden, want dan zou men de schilderachtige streken en bossen kunnen vernietigen, zij het uit winstbejag of andere en men zou de prachtigste toeristische gebieden van ons land kunnen ontmantelen zonder dat de Overheid daar iets in te zeggen had; men zou eeuwenoude dreven die het sieraad van een ganse streek uitmaken, kunnen wegvagen met dit

prétente qu'on replantera de jeunes arbres. Quelle est l'interprétation exacte que doivent adopter les directeurs provinciaux de l'Urbanisme?

REPONSE.

Il y a lieu d'observer tout d'abord que l'interprétation du Département de l'Agriculture n'est pas nécessairement celle du Département des Travaux publics, puisque le point de vue auquel ils se placent n'est pas le même.

L'article 18 a pour but d'empêcher la disparition malencontreuse d'arbres constituant une réserve verte ou présentant un intérêt esthétique. Il n'y a pas de doute, en effet, que dans certains cas, l'abatage d'arbres, fût-ce même d'un seul arbre, peut constituer une atteinte grave à la beauté d'un site.

Il s'impose donc qu'une demande en autorisation soit, préalablement à tout abatage, introduite auprès de l'Administration de l'Urbanisme pour que celle-ci puisse apprécier, en temps utile, l'opportunité d'une telle action au point de vue urbanistique.

59^e QUESTION.

M. le Ministre m'a fait savoir que la reconstruction du pont du Hoogbul, sur le canal Albert, n'est pas prévue au budget de 1949. Je ne puis marquer mon accord à ce sujet. Il n'existe même pas, à cet endroit, de pont provisoire. Le trafic est très intense sur la route ainsi coupée. Cette route relie directement la région industrielle d'Oolen et une grande partie du Sud de la Campine. Plus de 300 ouvriers se rendant à leur travail ou en revenant, doivent chaque jour franchir cet endroit. Eu égard à cette situation j'insiste tout spécialement pour que soit construit un pont provisoire. Quelle serait éventuellement la raison du rejet de cette demande ?

REPONSE.

La pénurie des crédits n'a pas permis de prévoir la reconstruction d'un pont à Oolen-Hoogbul en 1949. Le projet de budget pour 1949 prévoit à l'article 507, poste 47 : « Construction d'un pont provisoire à Deurne (Bal) ». Ce travail libérera, dans la seconde moitié de 1949, un pont Bailey qui pourrait être monté par les soins de l'armée à Oolen-Hoogbul, sur des palées et des culées dont la construction peut être prévue en 1950. Si cependant les possibilités budgétaires de 1950 le permettaient, on envisagerait la construction d'un pont définitif, avec tablier en béton armé, dont le coût serait de 7,500,000 francs et qui serait accessible à des charges de 32 tonnes.

voorwendsel dat jonge boompjes terug in de plaats zullen geplant worden. Welke is nu de juiste interpretatie welke door de provinciale directeurs voor Stedebouw te volgen is?

ANTWOORD.

Er dient eerst en vooral opgemerkt dat de interpretaties van het Departement van Landbouw en deze van het Departement van Openbare Werken niet noodzakelijk overeenstemmen, daar beide Departementen deze aangelegenheid van uit een verschillend oogpunt beschouwen.

Artikel 18 heeft zich als doel gesteld het ongewenst verdwijnen te voorkomen van bomen welke een groen reservaat vormen of een aesthetische waarde bieden. Het is inderdaad geen twijfel dat in zekere gevallen het kappen van bomen, al is het maar ene, de schoonheid van een landschap ernstig kan schaden.

Het is dus noodzakelijk dat vóór elke kapping, een aanvraag tot machtiging bij het Bestuur van de Stedebouw wordt ingediend opdat door dit laatste, te gepaste tijde zou kunnen nagegaan worden of zulks als gewenst voorkomt uit stedebouwkundig oogpunt.

59^e VRAAG.

De heer Minister heeft mij laten weten dat de brug over het Albertkanaal, te Hoogbul, niet voorzien is in de begroting van 1949. Ik kan mij daarmee niet akkoord verklaren. Er is daar geen brug, zelfs geen noodbrug. Er is daar op die onderbroken baan zeer druk verkeer. Deze overweg is de directe verbinding van de nijverheidsstreek van Oolen met een groot deel van de Zuiderkempen. Dagelijks moeten meer dan 300 arbeiders van en naar het werk op deze onderbroken plaats. Gezien deze toestand, dring ik zeer sterk aan op het leggen ener noodbrug. Welke is eventueel de reden der nietinwilliging dezer vraag ?

ANTWOORD.

Wegens het gebrek aan kredieten was het niet mogelijk het herbouwen in 1949 van een brug te Oolen-Hoogbul te voorzien. Het ontwerp van begroting voor 1949 voorziet onder artikel 507, post 47 : « Bouwen van een voorlopige brug te Deurne (Bal) ». Hierdoor zal in de tweede helft van 1949 een Bailey brug vrij komen, die door de zorgen van het leger te Oolen-Hoogbul zou kunnen opgericht worden op het paalwerk en op de landhoofden waarvan de constructie in 1950 kan voorzien worden. Moest het evenwel wegens de begrotingsmiddelen van 1950 mogelijk zijn, dan zou het bouwen worden in overweging genomen van een vaste brug met bovenbouw van gewapend beton die 7,500,000 frank zou kosten en voor een belasting van 32 ton zou zijn uitgerust.

60^e QUESTION.

L'Etat accorde des subsides se montant à 30 % du coût des travaux de construction d'une nouvelle maison communale entrepris par la commune. La nature de ce subside n'a pas été précisée. Je me demande si une modification ou des précisions ne s'imposent pas. D'ailleurs il y a également d'autres communes, par exemple certains chefs-lieux de canton, où la maison communale sert non seulement à l'hébergement des services communaux mais également — et ceci pour la moitié ou plus — à l'hébergement de la Justice de Paix. Ces communes ne sont dédommagées en aucune façon, elles ne reçoivent ni loyer ni subside. Où en est-on dans ce domaine ? Une commune qui fait construire une maison communale où la Justice de Paix doit trouver place. Cette Justice de Paix, obtient 30 % de subside pour une construction beaucoup plus petite que celle d'une autre commune qui construit une maison communale où doit trouver place la Justice de Paix. Cette dernière commune est astreinte à des dépenses notablement plus élevées, dépenses qui ne lui sont pas nécessaires, mais bien à un service de l'Etat se trouvant au service de toutes les communes du canton.

Monsieur le Ministre ne trouverait-il pas raisonnable que le système des subsides soit modifié dans un des sens ci-après ?

Ou bien on accorderait un subside notablement plus élevé sur l'ensemble aux communes qui doivent prévoir la construction de locaux pour la Justice de Paix;

Ou bien on ferait reprendre par l'Etat l'entièreté du coût des travaux pour la partie du bâtiment réservée à la Justice de Paix.

Monsieur le Ministre ne trouve-t-il pas que si l'on tient compte des difficultés financières des communes, c'est déjà exiger beaucoup de celles-ci qu'elles entretiennent les locaux réservés à la Justice de Paix dans un état convenable et ce, sans la moindre aide extérieure, de sorte qu'il ne faut pas s'étonner que ces locaux soient au-dessous de tout aux points de vue de l'espect, de la disposition et de l'urbanisation ?

RÉPONSE.

Je me réfère à la réponse que j'ai faite à la question parlementaire n° 59 du 24 juin 1948, posée par M. le Représentant Verboven; laquelle était conçue dans les termes suivants :

« L'arrêté du Régent du 20 février 1948 prévoit en son article 5, 1°, l'octroi d'un subside de 30 % pour la construction, l'agrandissement, la transformation et les grosses réparations :

- » a) de maisons communales;
- » b) d'autres bâtiments communaux (en ce compris les bâtiments de la Justice de Paix).

60^e VRAAG.

De Staat geeft dus 30 t.h. toelagen op de werkingskosten voor de bouw door de gemeente van een nieuw gemeentehuis. De aard dezer toelage is niet verder bepaald. Ik vraag mij af of hier geen verandering of nauwer bepaling nodig is ? Immers er zijn nog gemeenten, b.v. zekere kantonhoofdplaatsen, waar het gebouw van het gemeentehuis niet alleen dient om het onderbrengen der gemeentelijke diensten, maar waar de helft of meer van dat gebouw opgeslorpt wordt door het Vrederecht. Daarvoor worden deze gemeenten niet vergoed, noch door huur noch door toelagen. Wat is nu de toestand ? Een gemeente welke een gemeentehuis bouwt zonder Vrederecht er aan verbonden bekómt 30 t.h. toelagen voor een bouw die veel kleiner is dan in de andere gemeente die een gemeentehuis bouwt, waar wel een Vrederecht bij voorzien is. Deze laatste wordt tot merkkelijk grotere kosten gedwongen, kosten welke niet voor haarzelf nodig zijn maar voor een staatsdienst, ten dienste van al de gemeenten van het kanton.

Vindt de heer Minister het niet redelijk dat het systeem van toelagen hier zou gewijzigd worden ?

Ofwel de gemeenten die lokalen voor vrederecht medebouwen, een merkkelijk hogere toelage geven op het geheel;

Ofwel voor het gedeelte van het gebouw, dat voor het Vrederecht dient, de ganse werkingskosten door de Staat laten overnemen.

Vindt de heer Minister niet dat gezien de financiële moeilijkheden der gemeenten, het reeds een hele prestatie is voor bedoelde gemeenten de lokalen voor het Vrederecht in een fatsoenlijke staat te onderhouden ? Dit zonder de minste hulp van buiten, zodat het niet te verwonderen is dat dergelijke lokalen op gebied van netheid, ordelijkheid en urbanisatie beneden alles zijn ?

ANTWOORD.

Ik verwijs naar mijn antwoord op de parlementaire vraag n° 59 van 24 Juni 1948 welke door de heer Volksvertegenwoordiger Verboven werd gesteld als volgt :

« Het Regentsbesluit dd. 20 Februari 1948, voorziet in zijn artikel 5, 1°, een toelage van 30 t.h. voor het bouwen, het vergroten, het verbouwen en de grove herstellingen aan :

- » a) gemeentehuizen;
- » b) andere gemeentelijke gebouwen (met inbegrip van de gebouwen voor vrederechten).

» Lorsque l'obligation est imposée à une commune de construire un bâtiment pour abriter la Justice de Paix et que les possibilités financières de l'administration intéressée sont insuffisantes, l'arrêté précité prévoit en ses articles 13, 14, 15 et 16 que le taux du subsidie peut être augmenté sur demande motivée de l'administration en cause. »

» Wanneer aan een gemeente de verplichting opgelegd is een vredegericht in te richten en de financiële toestand van het betrokken bestuur ongunstig is, voorziet voornoemd besluit in zijn artikelen 13, 14, 15 en 16, dat het percentage der toelage kan verhoogd worden op een met redenen omkleed verzoek van dit bestuur. »
