

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

19 MAART 1957.

BEGROTING

van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven
voor het dienstjaar 1957.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER GROOTJANS.

INHOUD :

I.

- | | |
|---|----|
| 1) Verslag van de heer Grootjans over de eigenlijke begroting ... | 2 |
| 2) Vragen en Antwoorden ... | 11 |

II.

- | | |
|---|----|
| Advies namens de Commissie voor de Landsverdediging uitgebracht door de heer Dejardin over de kredieten betreffende het Ministerie van Landsverdediging ... | 14 |
|---|----|

III.

- | | |
|---|----|
| 1) Advies namens de Commissie voor de Openbare Werken uitgebracht door de heer Becquevort over de kredieten betreffende het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw ... | 15 |
| 2) Vragen en Antwoorden ... | 27 |

(1) Samenstelling van de Commissie :

A. — Leden-titularissen : de heren Van Belle, voorzitter; Dequae, De Saeger, Eeckman, Eyskens, Fimmers, Lamalle, Meyers, Parisi, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, De Sweemer, Detiège, Martel, Merlot (Joseph-Jean), Paque, Tielemans (François), Toubeau, Van Cleemput. — Grootjans, Masquelier.

B. — Plaatsvervangende leden : de heren De Taeye, Gaspar, Gillès de Péligny, Lefère, Moyersoen, Van den Daele. — Cudell, Diriken, Juste, Sainte, Van Winghe. — Blum.

Zie :

4.XXII (1956-1957) :

- N° 1 : Begroting overgemaakt door de Senaat.
- N° 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

19 MARS 1957.

BUDGET

des Recettes et des Dépenses extraordinaires
pour l'exercice 1957.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)
PAR M. GROOTJANS.

SOMMAIRE :

I.

- | | |
|---|----|
| 1) Rapport de M. Grootjans sur le budget proprement dit ... | 2 |
| 2) Questions et Réponses ... | 11 |

II.

- | | |
|--|----|
| Avis donné au nom de la Commission de la Défense Nationale par M. Dejardin au sujet des crédits afférents au Ministère de la Défense Nationale ... | 14 |
|--|----|

III.

- | | |
|---|----|
| 1) Avis donné au nom de la Commission des Travaux publics par M. Becquevort au sujet des crédits afférents au Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction ... | 15 |
| 2) Questions et Réponses ... | 27 |

(1) Composition de la Commission :

A. — Membres titulaires : MM. Van Belle, président; Dequae, De Saeger, Eeckman, Eyskens, Fimmers, Lamalle, Meyers, Parisi, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, De Sweemer, Detiège, Martel, Merlot (Joseph-Jean), Paque, Tielemans (François), Toubeau, Van Cleemput. — Grootjans, Masquelier.

B. — Membres suppléants : MM. De Taeye, Gaspar, Gillès de Péligny, Lefère, Moyersoen, Van den Daele. — Cudell, Diriken, Juste, Sainte, Van Winghe. — Blum.

Voir :

4.XXII (1956-1957) :

- N° 1 : Budget transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendements.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw commissie voor de Financiën heeft, in aanwezigheid van de heer Minister van Openbare Werken en Wederopbouw en een vertegenwoordiger van de heer Minister van Financiën, twee vergaderingen gewijd aan de bespreking der begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1957.

Vanzelfsprekend had Uw Commissie zich hoofdzakelijk in te laten met de financiële aspecten van deze begroting, al kon daarbij niet vermeden worden dat sommige gedeelten der bespreking toch ook betrekking hadden op de politiek zelf der onderscheiden departementen, die bij deze begroting betrokken zijn.

De uitvoerige besprekingen die reeds in de Senaat en in de Kamercommissie voor Openbare Werken aan dit budget werden gewijd, laten Uw verslaggever toe zo bondig mogelijk de in de Kamercommissie voor de Financiën gemaakte beschouwingen samen te vatten.

De heer Minister van Openbare Werken en Wederopbouw heeft allereerst Uw Commissie uitvoerig ingelicht over zijn beleid. Bij dit verslag vindt men een advies van de Kamercommissie voor de Openbare Werken dat dit beleid uitstekend toelicht. We hoeven daarop dus niet terug te komen, vermits zich in de plannen van het departement van Openbare Werken geen wijzigingen meer hebben voorgedaan sedert de heer Minister zijn uiteenzetting voor de Kamercommissie voor de Openbare Werken heeft gehouden.

Handelend over de financiële uitzichten van zijn politiek heeft de heer Minister allereerst doen opmerken dat, in het raam van de door de regering aangekondigde bezuinigingen, de vastleggingskredieten aanzienlijk werden vermindert. Deze verminderingen bedroegen voor 1956 meer dan 1,5 miljard. Sommige aanbestedingen werden naar 1957 verschoven. Enkele werken zijn zelfs afgelast geworden.

Alhoewel de regering dus, wegens financiële overwegingen, een rem gezet heeft op de verwezenlijkingen van sommige plannen werd niettemin, om economische redenen, besloten sommige grote werken, die de infrastructuur van het land aanzienlijk zullen verbeteren, te verwezenlijken aan het tempo dat aanvankelijk werd berekend.

Wegen.

Dit geldt o.m. voor de plannen, die de regering, in het raam van het Wegenfonds, wil uitvoeren. Het jaarlijks voorziene gemiddelde der uitgaven van het Wegenfonds bedraagt 2 miljard of 30 miljard over een tijdspanne van 15 jaar. Maar van in de beginne werd onderstreept dat dit gemiddelde de eerste jaren aanzienlijk zou overschreden worden.

Zo bedroegen, voor het jaar 1956, de gecomptabiliseerde vastleggingen 3,379 miljard. Voor het jaar 1957 hebben de budgetaire ramingen der vastleggingen betrekking op 3 miljard. Bij dit alles zal een bijzondere inspanning gedaan worden om de werken voldoende te spreiden. Dit zal dan sommige betalingsproblemen minder scherp stellen.

Het Wegenfonds volgt trouwens, bij het uitwerken van zijn politiek, zo nauwkeurig mogelijk een vast betalingsplan, dat volledig afgestemd is op de financieringsmogelijkheden van het ogenblik.

Zo dient er thans rekening gehouden met de spanning op de kapitaalmarkt. Dit is trouwens een wereldverschijnsel.

Toch valt op te merken dat, voor 1956, alle kredieten van het Wegenfonds zijn vastgelegd geworden. Gehoopt wordt, voor 1957, op dezelfde wijze te kunnen handelen.

Het Wegenfonds heeft toegelaten in 1956 te beginnen

MESDAMES, MESSIEURS,

En présence de M. le Ministre des Travaux publics et d'un délégué de M. le Ministre des Finances, votre Commission des Finances a consacré deux séances à l'examen du budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1957.

Bien que votre Commission n'eût à s'occuper en ordre principal que des aspects financiers dudit budget, il n'empêche que les débats aient également porté sur la politique même des différents départements intéressés au présent budget.

Etant donné le large débat dont ce projet a déjà fait l'objet au Sénat et au sein de la Commission des travaux publics de la Chambre, votre rapporteur peut se borner à résumer aussi succinctement que possible les considérations émises à la Commission des Finances de la Chambre.

M. le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction a fait tout d'abord un exposé détaillé de sa gestion. En annexe à ce document, on trouvera un avis de la Commission des Travaux publics de la Chambre constituant un excellent commentaire de cette politique. Nous ne devons donc plus y revenir, les plans du département des Travaux publics n'ayant plus subi de changements depuis l'exposé de M. le Ministre devant la Commission des Travaux publics de la Chambre.

En ce qui concerne les aspects financiers de sa politique, M. le Ministre a fait tout d'abord observer que, dans le cadre des économies annoncées par le Gouvernement, les crédits d'engagement avaient subi d'importantes réductions. Ces réductions ont atteint pour 1956 plus de 1,5 milliard de francs. Certaines adjudications ont été reportées à 1957. Quelques travaux ont même été décommandés.

Bien que le Gouvernement ait donc, en raison de considérations financières, freiné la réalisation de certains plans, il a néanmoins décidé, pour des motifs économiques, d'exécuter certains grands travaux destinés à améliorer considérablement l'infrastructure du pays au rythme initialement prévu.

Routes.

Il en est ainsi notamment des plans que le Gouvernement désire exécuter dans le cadre du Fonds des Routes. Les prévisions de dépenses du Fonds des Routes atteignent annuellement en moyenne 2 milliards, soit 30 milliards sur une période de 15 années. Mais on a souligné, dès le début, que cette moyenne serait largement dépassée au cours des premières années.

Ainsi, les investissements comptabilisés ont atteint, pour 1956, 3,379 milliards. Pour 1957, les prévisions budgétaires relatives aux investissements portent sur 3 milliards. En outre, on s'efforcera tout particulièrement d'étaler les travaux. De ce fait, certains problèmes de paiement se poseront avec moins d'acuité.

Dans l'élaboration de sa politique, le Fonds des Routes observe d'ailleurs, aussi minutieusement que possible, un plan de paiement précis, entièrement adapté aux possibilités financières du moment.

C'est ainsi qu'il faut actuellement tenir compte de la tension sur le marché des capitaux. Il s'agit d'ailleurs d'un phénomène mondial.

Il convient toutefois de remarquer que, pour 1956, tous les crédits du Fonds des Routes ont été engagés. On espère pouvoir procéder de même pour 1957.

Le Fonds des Routes a permis en 1956 d'entamer l'amé-

met de aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Duitse grens, die van uitzonderlijke betekenis moet worden geacht voor de toekomst van onze wereldhaven. Deze autostrade zal in 1957 verder worden gebouwd. Niet minder dan 65,6 % van het total bedrag der vastleggingen, die in 1957 voor al de autosnelwegen zijn voorzien, zal hieraan worden besteed.

Met het oog op de Wereldtentoonstelling 1958 zal ook de wegenbouw in de Brusselse agglomeratie op de ver- eiste schaal nog worden verder gezet, al is men daar al over het hoogtepunt heen. (Sedert april 1954 werd nage- noeg 18 % van het totaal der vastgelegde credieten (19 miljard) aan de Brusselse agglomeratie voorbehouden.)

De vastleggingen voor uitgaven inzake werken en ont- eeningen, buiten de Brusselse agglomeratie, voor reke- ning van het Wegenfonds zijn de volgende :

1955 : 459 miljoen;
1956 : 1.711 miljoen;
1957 : 1.422 miljoen.

Er kan dus worden vastgesteld dat, niettegenstaande de grote werken in de Brusselse agglomeratie, ook in alle provinciën belangrijke wegenwerken werden en worden uitgevoerd. De inspanningen worden dus buiten Brussel niet verminderd; voor sommige landsgedeelten zou men zelfs kunnen zeggen : integendeel.

Waterwegen.

Welk was het aanvankelijk bedrag dat voor de water- wegen in 1956 voorzien was ?

Voor nieuwe beleggingen (werken en subsidiën aan ondergeschikte besturen) en voor het herstel van het open- baar domein der « waterwegen » was in 1956 aanvankelijk een bedrag voorzien van 1.989.413.000 frank. Het werd ver- hoogd tot 2.281.914.000 frank.

Dit laatste bedrag werd tot op heden vastgelegd op onge- veer 690 miljoen na.

De meest belangrijke werken waarvoor vastleggingen ge- beurden, zijn :

- *Kanaal Charleroi-Brussel* : bouwen van de sluis 3 F te Viesville.
- *Maas* : electromechanische uitrusting van de sluis met stuw te Ampsin-Neuville.
- *Kanaal Gent-Terneuzen* : verbreding in de omgeving van de Eendenkooibrug.
- *Haven van Antwerpen* : aanleggen van het vijfde havendok met industriedok (1^e faze).

De in 1957 voorziene verplichtingen zijn voor :

de haven van Antwerpen : 250 miljoen;
het kanaal Gent-Terneuzen : 204 miljoen;
de kanalen : 1.258 miljoen.

Gebouwen.

In de sector « gebouwen » heeft de Regering aan ver- scheidene plannen voorlopig verzaakt. Ze heeft zich gehou- den aan die werken waarvan de noodzakelijkheid niet kan worden betwist. Deze ver doorgedreven bezuinigingspolitiek werd mede ingegeven door een opvallende stijging van de kostprijzen, in tegenstelling met wat zich voordoet in de sector « wegenbouw ».

nagement de l'autoroute Anvers-frontière allemande qui est d'une importance exceptionnelle pour l'avenir de notre port mondial. La construction de cet autostrade sera poursuivie en 1957. A cela seront consacrés pas moins de 66,6 % du montant total des engagements prévus en 1957 pour l'en- semble des autoroutes.

En vue de l'Exposition universelle de 1958, l'aména- gement de la voirie de l'agglomération bruxelloise sera pour- suivi à l'échelle requise, bien que le point culminant soit actuellement déjà dépassé dans ce secteur. (Depuis avril 1954, 18 % environ du total des crédits engagés (19 mil- liards) ont été réservés à l'agglomération bruxelloise).

Les engagements de dépenses en matière de travaux et d'expropriations en dehors de l'agglomération bruxelloise, pour le compte du Fonds des Routes, sont les suivants :

1955 : 459 millions;
1956 : 1.711 millions;
1957 : 1.422 millions.

L'on peut donc constater que, malgré les grands travaux dans l'agglomération bruxelloise, d'importants travaux rou- tiers ont été et sont exécutés également dans toutes les pro- vinces. Les efforts ne se sont donc pas ralentis en dehors de Bruxelles; pour certaines régions du pays, l'on pourrait même dire : au contraire.

Voies hydrauliques.

Quel a été le crédit initial prévu en 1956 pour les voies hydrauliques ?

Pour les nouveaux investissements (travaux et subsides aux pouvoirs subordonnés) et pour la restauration du do- maine public des « voies hydrauliques », il avait été prévu initialement, en 1956, un montant de 1.989.413.000 francs. Il a été porté à 2.281.914.000 francs.

A ce jour, ce montant est engagé, à quelque 690 mil- lions près.

Les travaux les plus importants faisant l'objet d'engage- ments sont :

- *Canal Charleroi-Bruxelles* : construction de l'écluse 3 F à Viesville;
- *Meuse* : équipement électromécanique du barrage écluse d'Ampsin-Neuville;
- *Canal Gand-Terneuzen* : élargissement aux abords du pont « Eendenkooibrug »;
- *Port d'Anvers* : construction du cinquième bassin avec bassin industriel (1^e phase).

Les engagements prévus pour 1957 sont :

pour le port d'Anvers : 250 millions;
pour le canal Gand-Terneuzen : 204 millions;
pour les canaux : 1.258 millions.

Bâtiments.

Dans le secteur « Bâtiments », le Gouvernement a provi- soirement renoncé à plusieurs projets. Il s'est borné aux travaux dont la nécessité est indiscutable. Cette politique d'économies très poussée est dictée également par une hausse sensible des prix de revient, contrairement à ce qui se présente dans le secteur « construction de routes ».

Deze stijging wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de afwerkingswerken.

De Minister heeft o.m. werken in de Brusselse agglomeratie uitgesteld, om rekening te houden met de dalende conjunctuur, welke zich in 1958 zal voordoen nadat al de werken vereist voor de wereldtentoonstelling voltooid zullen zijn.

Anderzijds zal verder gegaan worden met de bouw van scholen, van het universitair ziekenhuis te Gent, van de Albertina-bibliotheek en van het Paleis der Congressen. In dit verband kan worden opgemerkt dat, overeenkomstig de door de regering gedane belofte een gedeelte van het akademisch ziekenhuis te Gent zo spoedig mogelijk in gebruik te stellen, de werken van dit gedeelte volledig voltooid zullen zijn bij het begin van 1958.

Dit deel zal alsdan in exploitatie kunnen worden gesteld.

Het is echter thans niet mogelijk de juiste datum te bepalen.

De werken aan de « Albertina » zullen vóór de opening van de wereldtentoonstelling 1958 volledig voltooid zijn en de gebouwen zullen alle in gebruik kunnen worden genomen.

Met de aanleg van een administratieve wijk zal gewacht worden tot het begin van het volgende jaar teneinde niet alle beschikbare arbeidskrachten op te slopen. Op het einde van 1957 zal worden overgegaan tot de aanbesteding van de garage (2.000 wagens) en van 2 gebouwen (ministerie van Koloniën en Buitenlandse Zaken). Deze werken zullen dan van aard zijn om die arbeiders werkgelegenheid te verschaffen, die na het voltooien van de wereldtentoonstelling weer zullen vrij komen.

Urbanisatie.

De vertraging die zich voorgedaan heeft inzake de uitrusting, door het departement van Openbare Werken, van de wijken van goedkope woningen en kleine landeigendommen, was te wijten aan het gebrek aan coördinatie tussen het bouwen der woningen en de uitvoering der uitrustingswerken, het departement steeds te laat ingelicht zijnde omtrent de inzichten der Nationale Maatschappijen.

Thans worden de gevallen die zich voordien door een coördinatiecommissie onderzocht, met het oog op een spoedige verwezenlijking der uitrustingswerken.

* * *

De uiteenzetting van de heer Minister van Openbare Werken en Wederopbouw werd gevolgd door een uitvoerige gedachtenwisseling, die we hierna bondig zullen weergeven; gezien reeds verscheidene der behandelde vraagstukken in de Kamercommissie van Openbare Werken werden besproken (zie desbetreffend advies). Verscheidene leden vestigden de bijzondere aandacht van de minister op de toestand van de haven van Gent, waarvan niet alleen de verkeers-economische maar ook de strategische betekenis moet worden onderzocht. Zolang deze haven niet zal beschikken over een verbinding met de zee die zal aangepast zijn aan de grote tonnemaat en diepgang van de schepen zal Gent en het achterland steeds erg benadeeld blijven.

Hulde wordt gebracht aan de Minister die er voor gezorgd heeft dat reeds veel voorbereidend werk beëindigd werd zodat in feite reeds 50 % van de vereiste werken werden uitgevoerd. Het lid meent dat voor het bouwen van een grote zeesluis 6 jaren zullen nodig zijn en voor het verbreden en verdiepen van het kanaal ongeveer 8 jaren.

Gevraagd wordt na te gaan of op de begroting van

Cette hausse est due en ordre principal aux travaux d'achèvement.

M. le Ministre a décidé notamment de remettre à plus tard les travaux dans l'agglomération bruxelloise, étant donné le fléchissement de la conjoncture qui se manifesterait en 1958, lorsque tous les travaux prévus pour l'exposition universelle seront achevés.

D'autre part, l'on poursuivra la construction d'écoles, de l'hôpital universitaire de Gand, de la Bibliothèque Albertine et du Palais des Congrès. A ce propos notons que, conformément à la promesse du Gouvernement d'ouvrir le plus vite possible une partie de l'hôpital universitaire de Gand, les travaux de cette partie seront complètement achevés au début de 1958.

A ce moment, ladite partie pourra être mise en exploitation.

Il n'est pas possible, toutefois, de fixer dès maintenant la date exacte.

Les travaux de l'« Albertine » seront achevés avant l'ouverture de l'exposition universelle de 1958, et tous les bâtiments pourront être occupés.

La construction d'une cité administrative est reportée au début de l'année prochaine, afin de ne pas accaparer toute la main-d'œuvre disponible. A la fin de 1957, il sera procédé à l'adjudication du garage (2.000 voitures) et de 2 bâtiments (ministères des Colonies et des Affaires Etrangères). Ces travaux procureront du travail aux ouvriers qui seront libérés après l'achèvement de l'Exposition universelle.

Urbanisation.

Le retard constaté dans l'équipement, par le département des Travaux publics, des quartiers d'habitations à bon marché et des petites propriétés terriennes était dû au défaut de coordination entre la construction des habitations et l'exécution des travaux d'équipement, le département ayant été informé tardivement des intentions des Sociétés nationales.

Les cas qui se présentent actuellement sont examinés par une commission de coordination, en vue d'une réalisation plus rapide des travaux d'équipement.

* * *

L'exposé de M. le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction a été suivi d'un large échange de vues, que nous reproduisons ci-après succinctement, plusieurs des questions traitées ayant été discutées à la Commission des Travaux publics de la Chambre (voir l'avis afférent). Plusieurs commissaires ont attiré l'attention spéciale du Ministre sur la situation du port de Gand, dont il convient de considérer non seulement l'importance économique au point de vue des communications, mais aussi la situation stratégique. Tant que ce port ne disposera pas d'un accès à la mer, adapté aux navires de gros tonnage, Gand et son hinterland resteront toujours fortement défavorisés.

Il est rendu hommage au Ministre dont l'intervention a permis de terminer déjà une partie considérable des travaux préliminaires, de sorte qu'en réalité 50 % des travaux nécessaires sont déjà exécutés. Le commissaire estime qu'il faudra 6 ans pour la construction d'une grande écluse de mer et environ 8 ans pour l'élargissement et l'approfondissement du canal.

Il est demandé d'examiner la possibilité de réduire

Landsverdediging geen verdere besnoeiingen meer mogelijk zijn waardoor opnieuw aanzienlijke kredieten zouden beschikbaar worden. Andere landen zijn ons daarin voorgedaan.

Dit lid is van oordeel dat in ons land de waterwegen nog altijd de rol van « assepoes » toebedeeld krijgen. Daarom verheugt hij zich dan ook over de plannen van de Minister, die een aanzienlijke verbetering van het Belgisch kanalen-net beogen.

Het lid wenste verder nog te vernemen welke de baggerkosten zijn voorzien voor :

- a) 1957 voor de Zeeschelde van Antwerpen naar Terneuzen en van Terneuzen naar Vlissingen afzonderlijk;
- b) voor de toegang van Zeebrugge.

Hoe breed en hoe diep is de vaargeul welke door baggerwerken de toestand van Zeebrugge verzekert ?

De baggerkosten voorzien voor 1957 zijn voor de :

- a) *Zeeschelde* : van Antwerpen naar Terneuzen : 150 miljoen; van Terneuzen naar Vlissingen : nihil;
- b) toegang van Zeebrugge : 40 miljoen.

De vaargeul welke door baggerwerken de toegang naar Zeebrugge verzekert heeft een breedte welke afneemt van 150 m aan de kop van de havendam tot 50 m aan de zee-sluis.

Haar diepte is $z = 6,50$.

In verband met de vestiging van petroleummaatschappijen in Zeebrugge werd een studiecmissie ingesteld onder de leiding van de heer Willems, directeur-generaal van het departement van Openbare Werken. De naam luidt : « Werkgroep voor de studie tot aanpassing van de haven van Zeebrugge voor het aanleggen van schepen met grote diepgang ».

Deze studie is zo ver gevorderd dat het verslag gedrukt wordt en eerstdaags zal kunnen neergelegd worden.

De heer Minister van Openbare Werken en Wederopbouw heeft in verband met de havenvraagstukken, de commissie medegedeeld dat hij van oordeel is dat ons land zou moeten komen tot de uitbouw van een werkelijk nationale havenpolitiek, waarbij aan iedere haven, naargelang haar mogelijkheden, bepaalde functies zouden worden toevertrouwd. Deze nationale havenpolitiek zou dan ook toelaten een overzichtelijk plan van investeringen op te stellen, dat zou gesteund zijn op de typische en algemeen erkende noden van de onderscheiden Belgische havens.

Wat nu in het bijzonder de haven van Gent aangaat deed de Minister opmerken dat, dank zij het Wegenfonds, reeds een weg zal worden aangelegd langsheen het kanaal Gent-Terneuzen om aldaar nieuwe nijverheden te kunnen vestigen. Met de bouw van de sluis te Terneuzen zouden, volgens de Minister, slechts 4 jaar gemoeid zijn. De opgerezen moeilijkheden zijn niet zozeer van technische, maar veeler van financiële aard. Ze zullen gemakkelijker worden opgelost na 1958. Natuurlijk zal daarbij niemand blind blijven voor het internationaal uitzicht van het probleem, dat niettemin veel kansen op een aanvaardbare oplossing biedt, in het lopende jaar.

* * *

Een ander lid vestigt de aandacht van de Minister op de vernielde wegbekleding op sommige delen van de autostrade Brussel-Oostende. Het verwondert er zich verder over dat blijkbaar niet veel wordt ondernomen om de

davantage le budget de la Défense nationale, ce qui rendrait disponible des crédits importants. D'autres pays nous ont précédé dans cette voie.

Ce membre estime que dans notre pays les cours d'eau sont toujours traités en parents pauvres. C'est pourquoi il se félicite des projets du Ministre, qui tendent à améliorer considérablement le réseau des canaux belges.

De plus, le même commissaire a désiré connaître le coût des travaux prévus pour 1957 :

- a) pour l'Escaut maritime d'Anvers à Terneuzen, d'une part, et de Terneuzen à Flessingue, de l'autre;
- b) pour le chenal d'accès de Zeebrugge.

Quelles sont la largeur et la profondeur du chenal assurant, par des travaux de dragage, la situation de Zeebrugge ?

Les frais de dragage prévus pour 1957 s'élèvent :

- a) pour l'Escaut maritime : d'Anvers à Terneuzen : à 150 millions; de Terneuzen à Flessingue : néant;
- b) pour l'accès de Zeebrugge : à 40 millions.

Le chenal dont le dragage permet d'atteindre le port de Zeebrugge a une largeur allant de 150 m à l'extrémité du môle jusqu'à 50 m à l'écluse maritime.

Il a une profondeur de $z = 6,50$.

En ce qui concerne l'établissement de sociétés pétrolières à Zeebrugge, une commission d'études a été constituée, présidée par M. Willems, directeur général au département des Travaux publics, sous la dénomination « Groupe de travail pour l'étude de l'aménagement du port de Zeebrugge en vue de l'accostage de navires à grand tirant d'eau ».

Cette étude est tellement avancée que le rapport, actuellement à l'impression, pourra être prochainement déposé.

En ce qui concerne les problèmes portuaires, M. le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction estime que notre pays devrait pouvoir pratiquer une politique portuaire vraiment nationale, en attribuant à chaque port, selon ses possibilités, des fonctions bien déterminées. Cette politique portuaire permettrait également d'établir un plan précis d'investissements, basé sur les besoins particuliers et universellement reconnus des différents ports belges.

En ce qui concerne le port de Gand en particulier, M. le Ministre fait observer que grâce au Fonds des Routes, une route sera construite le long du canal de Gand à Terneuzen, en vue de l'établissement de nouvelles industries. Selon M. le Ministre, la construction de l'écluse de Terneuzen serait terminée dans 4 ans. Les difficultés survenues sont plutôt d'ordre financier que d'ordre technique. Il sera aisé de les résoudre après 1958, sans toutefois perdre de vue l'aspect international du problème, qui fort probablement trouvera une solution acceptable pendant l'année en cours.

* * *

Un autre membre a attiré l'attention de M. le Ministre sur la détérioration du revêtement sur certaines sections de l'autostrade Bruxelles-Ostende. En outre, il s'étonne de voir que l'on ne semble pas faire le nécessaire pour remettre

baan Brussel-Bergen volledig in orde te brengen, met het oog op de Wereldtentoonstelling.

Dit lid wijdt ook enkele beschouwingen aan het aandeel dat het departement van Openbare Werken moet nemen in de uitvoering van de wet van 15 april 1949 (wet Brunfaut). Is de opgelopen achterstand niet toe te schrijven aan een gebrek aan kredieten?

In verband met de weg Brussel-Bergen deelde de Minister mede dat de strook Halle-Zuun in de nabije toekomst zal worden in orde gebracht. Dit jaar hoopt hij ook de omleiding omheen Tubize in orde te kunnen brengen.

* * *

Een commissielid stelt belang in de handhaving van een groene zone in de omgeving van Luik (Sart-Tilmant) en vraagt welke de inzichten zijn van het departement.

De Minister betuigt zijn accoord met de wenselijkheid om dergelijke zone te behouden. Dit vraagstuk hangt echter ook af van het Departement van Landbouw en van Volksgezondheid. De Minister nodigt het lid uit de belanghebbende gemeenten aan te sporen deze zone in hun plannen van aanleg op te nemen en deze plannen, zo spoedig mogelijk, aan het Bestuur der Stedebouw voor te leggen.

Hetzelfde lid meent dat in de verlopen jaren veel werken ten gunste van de Brusselse agglomeratie aanbesteed werden en dat Luik in dit opzicht benadeeld werd.

De Minister doet opmerken dat zijn departement nooit zo veel voor Luik en omgeving gedaan heeft als thans. Hij vermeldt onder meer de volgende werken die de Luikse agglomeratie betreffen :

- een buitengewone inspanning bij het toekennen van de toelagen voor nieuwe schoolgebouwen van de stad Luik;
- de aanbesteding van 2 bruggen : 1° « Pont du Commerce », 2° brug van Chênée;
- binnen enkele maanden de aanbesteding van de nieuwe brug van Seraing;
- nog dit jaar zal een vak van de omleiding-autosnelweg ten Noorden van Luik tussen Milmort en Herstal voor een bedrag van 150 miljoen aanbesteed worden.

Voor wat betreft de wegeniswerken werden verschillende belangrijke werken aanbesteed, o.m. de weg n° 3 van Ans tot Luik.

Inzake « waterwegen » werd in 1955 de stuw van Neuville begonnen, van groot belang voor de Luikse nijverheid. Deze krachtinspanning zal voortgezet worden in 1957. De stop van Ternaaien zal aanbesteed worden en het voortzetten van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens zal geschieden volgens het voorziene programma.

* * *

Een lid wenste nadere bijzonderheden te kennen aangaande de financieringsmogelijkheden van de te ondernemen werken. In dit verband werd vernomen wat volgt :

Volgens de huidige vooruitzichten zou een bedrag van circa 15,5 miljard nodig zijn om het programma van investeringen ten laste van de buitengewone begroting, met inbegrip van het Wegenfonds, in 1957 te financieren. Dit bedrag kan worden verhoogd of verlaagd naarmate de financieringsmogelijkheden zoals deze zich in de loop van 1957 zullen voordoen.

In dit verband mag worden aangestipt dat de uitvoering van de gewone begrotingen, gedurende het jaar 1956, een boni van 6,5 miljard kon opleveren. In hoeverre, voor einde 1957, dergelijk gunstig resultaat mag worden verwacht valt

completely en état la route Bruxelles-Mons, en vue de l'Exposition universelle.

Le même membre émet quelques considérations en ce qui concerne la quote-part du département des Travaux publics dans l'exécution de la loi du 15 avril 1949 (loi Brunfaut). Le retard constaté n'est-il pas dû au manque de crédits?

Quant à la route Bruxelles-Mons, M. le Ministre annonce que la section Hal-Zuun sera prochainement remise en état. Il espère également qu'il pourra réaliser cette année le contournement de Tubize.

* * *

Un commissaire s'intéresse au maintien d'un espace vert dans la périphérie de Liège (Sart-Tilmant) et demande quelles sont les intentions du département à ce sujet.

M. le Ministre convient qu'il est souhaitable de maintenir cette zone. Toutefois, le problème concerne également le Département de l'Agriculture et celui de la Santé publique. M. le Ministre invite le membre à engager les communes intéressées à prévoir ladite zone dans leurs plans d'aménagement et de soumettre ceux-ci au plus tôt à l'Administration de l'Urbanisme.

Le même membre estime qu'au cours de l'année écoulée de nombreux travaux ont été mis en adjudication en faveur de l'agglomération bruxelloise mais que l'agglomération liégeoise a été lésée sous ce rapport.

M. le Ministre fait observer que son département n'a jamais fait davantage qu'actuellement pour Liège et l'agglomération liégeoise. Il cite notamment les travaux suivants qui intéressent l'agglomération liégeoise.

- un effort extraordinaire pour l'octroi de subsides pour les nouveaux bâtiments scolaires de la ville de Liège;
- l'adjudication de deux ponts : 1° Pont du Commerce; 2° pont de Chênée;
- dans quelques mois, l'adjudication du nouveau pont de Seraing;
- cette année encore, aura lieu l'adjudication d'une section du contournement-autostrade au nord de Liège, entre Milmort et Herstal, pour un montant de 150 millions.

En ce qui concerne les travaux de voirie, plusieurs entreprises importantes ont été mises en adjudication, notamment la route n° 3 de Ans à Liège.

Quant aux travaux hydrauliques, on a entamé en 1955 la construction du barrage de Neuville, qui est très important pour l'industrie liégeoise. La suppression du bouchon de Lanaye sera mise en adjudication et la construction de l'autostrade Anvers-Liège-frontière allemande sera poursuivie selon le plan prévu.

* * *

Un membre demande des précisions concernant les possibilités de financement des travaux à entreprendre. A ce sujet, les renseignements ci-après ont été obtenus :

D'après les prévisions actuelles, il faudrait environ 15,5 milliards pour financer en 1957 le programme des investissements à charge du budget extraordinaire, y compris le Fonds de Routes. Ce montant peut être majoré ou diminué selon les possibilités financières qui se présenteront au cours de l'année 1957.

Signalons à ce sujet que l'exécution des budgets ordinaires au cours de l'année 1956 a pu se solder par un boni de 6,5 milliards. Il est difficile de prévoir si un résultat semblable pourra être attendu pour la fin de 1957, mais on

nu moeilijk uit te maken; momenteel is men evenwel geneigd aan te nemen dat eerder met een minder gunstige evolutie in 1957 dient rekening gehouden.

Derhalve is het voorbarig nu reeds aan te duiden in welke mate de uitvoering van de buitengewone begroting in 1957 door gewone middelen of door leningen zal gefinancierd worden.

Het Ministerieel Comité van Publieke Investerings heeft tot taak een gecoördineerd programma van investeringen vast te stellen en bovendien voortdurend de uitvoering ervan na te gaan om desgevallend het beroep op de kapitaalmarkt te beperken.

Een werkgroep van ambtenaren (afkorting G. R. I. P.), is er anderzijds mede belast, ter voorbereiding van de beraadslagingen van het Ministerieel Comité, de toestand in dit opzicht van dichtbij te volgen, de weerslag op de activiteiten van de verschillende departementen na te gaan en maatregelen voor te stellen die de toestand kunnen verhelpen.

Bedoelde werkgroep heeft ook reeds de voorbereiding van het programma voor 1958 ter studie genomen in het vooruitzicht van het opmaken der buitengewone begroting voor het volgend dienstjaar.

De globale staat van de machtigingen tot vastlegging waarover de Regering in 1957 zal beschikken werd opgenomen in het Koninklijk besluit van 21 februari 1957, dat verschenen is in het *Belgisch Staatsblad* van 7 maart 1957. Er dient evenwel aan toegevoegd dat de gepubliceerde bedragen een maximum vertegenwoordigen dat op verre na niet zal worden gerealiseerd, doch in de verschillende sectoren voldoende ruimte biedt om met de nodige soepelheid de kredieten aan te wenden naargelang de financiële mogelijkheden.

Het hierbovenvermeld bedrag van 15,5 miljard omvat alle investeringen ten laste van de buitengewone begroting, d. w. z. de werken van de Staat met inbegrip van Landsverdediging, van de ondergeschikte besturen voor een bedrag gelijk aan de Staatssubsidies, van de parastatalen in zoverre hiervoor op de buitengewone begroting een speciaal krediet voorzien werd en ten slotte van het Wegenfonds. Vermits de uitvoering van het programma herhaaldelijk wijzigingen moet ondergaan ten einde aan de financiële mogelijkheden aangepast te blijven en bovendien andere factoren zowel het volume als het ritme der werken kunnen beïnvloeden, is het niet mogelijk juiste bedragen voor de verschillende sectoren vast te leggen.

* * *

Een commissielid doet opmerken dat in een brochure betreffende het Wegenfonds aangekondigd wordt dat de voor het Wegenfonds bestemde lening aangewend wordt als volgt :

- 1° een deel voor de autosnelwegen;
- 2° een deel voor de sector Staatswegen;
- 3° een deel voor de overname van provincie en gemeentewegen.

Het lid heeft vernomen dat hiervan afgeweken zou worden en dat een prioriteit zou worden verleend aan de autosnelwegen.

De Minister deelt mede dat het programma van het Wegenfonds in zijn geheel beschouwd moet worden. Het gaat hier inderdaad om een programma uit te voeren over een periode van 15 jaar.

Gedurende deze 15 jaar is een gemiddeld bedrag van 2 miljard per jaar voorzien. De percentage waarvan sprake in de brochure, zijn dan ook gemiddelde percentages.

a tendance à admettre qu'il faudra plutôt tabler sur une évolution moins favorable en 1957.

Il est donc prématuré d'indiquer dès maintenant dans quelle mesure l'exécution du budget extraordinaire sera financée en 1957 par des moyens ordinaires ou par l'emprunt.

Le Comité ministériel des Investissements publics est chargé d'établir un programme coordonné d'investissements et de contrôler régulièrement son exécution, en vue de limiter éventuellement l'appel au marché des capitaux.

D'autre part, un groupe de travail, composé de fonctionnaires (G.R.I.P.) est chargé, en vue de la préparation des délibérations du Comité ministériel, de suivre attentivement l'évolution de la situation, d'examiner les répercussions sur les activités des différents départements et de proposer les mesures susceptibles de redresser la situation.

Ce groupe de travail a également déjà mis à l'étude la préparation du programme de 1958, en prévision de l'établissement du budget extraordinaire de l'exercice suivant.

Le relevé global des autorisations d'engagement dont disposera le Gouvernement en 1957 a été repris dans l'arrêté royal du 21 février 1957, publié au *Moniteur Belge* du 7 mars 1957. Il faut ajouter cependant, que les montants publiés représentent un maximum qui sera loin d'être atteint, mais qui laisse, dans chaque secteur, une marge suffisante pour que les crédits puissent être affectés avec la souplesse nécessaire, compte tenu des possibilités financières.

Le montant précité de 15,5 milliards comprend tous les investissements à charge du budget extraordinaire, c'est-à-dire les travaux de l'État, y compris la Défense nationale, ceux des pouvoirs subordonnés pour un montant égal aux subsides de l'État, ceux des parastataux pour autant qu'ils fassent l'objet d'un crédit spécial prévu au budget extraordinaire, et enfin ceux du Fonds des Routes. Étant donné que l'exécution du programme subit fréquemment des modifications en vue de son adaptation constante aux possibilités financières, et que d'autres éléments peuvent influencer tant le volume que le rythme des travaux, il n'est pas possible d'engager des montants précis pour chacun des divers secteurs.

* * *

Un commissaire fait remarquer qu'une brochure au sujet du Fonds des Routes annonce que le produit de l'emprunt destiné au Fonds des Routes sera affecté comme suit :

- 1° une partie aux autoroutes;
- 2° une partie au secteur des routes nationales;
- 3° une partie à la reprise de routes provinciales et communales.

Ce commissaire a appris qu'il serait dérogé à cette règle et que la priorité serait donnée aux autoroutes.

M. le Ministre souligne que le programme du Fonds des Routes doit être considéré dans son ensemble. En effet, il s'agit ici d'un programme étalé sur une période de 15 ans.

Pendant ladite période, on a prévu un montant moyen de 2 milliards par an. Dès lors, les pourcentages mentionnés dans la brochure ne sont que des pourcentages moyens.

Sinds het in voege treden van het Wegenfonds werd er echter een bijzondere krachtspanning gedaan voor de wegeniswerken in de Brusselse agglomeratie wegens de aanstaande wereldtentoonstelling. Vanaf 1958 zullen grotere bedragen voor de wegeniswerken in de provincie aangewend worden zodat de gemiddelde percentages uiteindelijk geëerbiedigd zullen worden.

* * *

Na de ambtenaren van het departement te hebben geluk gewenst vraagt een lid een overzicht te geven van de wijze waarop de sedert 1954 aangegane verbintenissen over alle provincies werden verspreid. Dit zou de indruk kunnen wegnemen dat alle openbare werken op de Brusselse agglomeratie worden geconcentreerd.

Toutefois, depuis la mise en vigueur du Fonds des Routes, un effort tout particulier a été fait en faveur des travaux de voirie de l'agglomération bruxelloise, en vue de la prochaine exposition universelle. A partir de 1958, des sommes considérables pourront être affectées aux travaux routiers en province, de sorte que les pourcentages moyens pourront finalement être respectés.

* * *

Après avoir félicité les fonctionnaires du département, un commissaire demande un aperçu de la manière dont les engagements pris depuis 1954 ont été répartis sur toutes les provinces, ceci en vue de dissiper l'impression que tous les travaux publics ont été concentrés dans l'agglomération bruxelloise.

	Wegen Routes	Gebouwen Bâtiments	Waterwegen Voies d'eau	Stedebouw Urbanisme	Totaal Total	
Oost-Vlaanderen	730,2	461,6	676,1	451,9	2.319,8	Flandre Orientale.
West-Vlaanderen	381,4	228,3	546,8	859,7	2.016,2	Flandre Occidentale.
Antwerpen	685,6	662,9	459,0	483,4	2.290,9	Anvers.
Limburg	94,5	137,3	147,9	229,3	609,0	Limbourg.
Vlaams Brabant	380,2	188,—	13,6	457,7	1.039,5	Brabant Flamand.
Totaal :	2.271,9	1.678,1	1.843,4	2.482,0	8.275,4	Total :
Brusselse agglomeratie	2.076,3	1.006,7	15,3	321,1	3.419,4	Aggl. Bruxelloise.
Waals Brabant	106,4	122,6	48,3	434,8	712,1	Brabant Wallon.
Luik	597,1	349,3	486,—	622,7	2.055,1	Liège.
Luxemburg	193,3	150,8	227,4	264,7	836,2	Luxembourg.
Namen	315,5	203,1	69,7	226,1	814,4	Namur.
Henegouwen	438,1	418,9	1.117,5	977,5	2.952,—	Hainaut.
Totaal :	1.650,4	1.244,7	1.948,9	2.525,8	7.369,8	Total :
Algemeen totaal :	5.998,6	3.929,5	3.807,6	5.328,9	19.064,6	Total Général :

Hetzelfde lid merkt op dat de werken aan de sluizen te Genk een zekere vertraging hebben ondergaan. Ook aan de sluizen te Hasselt zijn er moeilijkheden.

Voor deze werken zijn slechts 5.000.000 frank betalingskredieten voorzien. Het lid vraagt zich af hoe dat mogelijk is aangezien reeds meerdere werken zijn uitgevoerd.

In zijn antwoord deelt de Minister mede dat de werken aan de sluizen te Genk inderdaad een zekere vertraging hebben ondergaan welke te wijten is aan de slechte toestand van het middensas.

De toestand van de sluizen te Hasselt wordt regelmatig gevolgd en alles laat tot hertoe vermoeden dat er geen belangrijke werken zullen dienen uitgevoerd.

Om de in uitvoering zijnde werken voor de sluizen te Genk te betalen wordt het overgedragen overschot van het in 1953 voorbehouden betalingskrediet aangewend. Dit laatste bedroeg circa 102 miljoen frank.

Zo dit niet zou volstaan, dan zal het ontbrekend beta-

Ce même commissaire fait observer que les travaux aux écluses de Genk ont subi un certain retard. Des difficultés se présentent également aux écluses de Hasselt.

Pour ces travaux n'ont été prévus que 5.000.000 de francs de crédits de paiement. Le commissaire se demande comment cela est possible étant donné que plusieurs travaux sont déjà exécutés.

Dans sa réponse, M. le Ministre signale que les travaux aux écluses de Genk avaient en effet subi un certain retard, qu'il faut attribuer au mauvais état de l'écluse centrale.

L'état des écluses de Hasselt est surveillé régulièrement et tout permet, jusqu'à présent, de présumer qu'il n'y aura pas lieu pas lieu d'exécuter des travaux importants.

Pour le paiement des travaux actuellement en cours aux écluses de Genk, le solde reporté du crédit de paiement réservé en 1953 a été utilisé. Ce dernier s'élevait à 102 millions de francs environ.

S'il ne devait pas suffire, le crédit de paiement man-

lingskrediet genomen worden op het geheel der betalingskredieten welke een « pool » vormen in de begroting.

Een lid verwondert zich over de belangrijke verhoging van het aangepast krediet voorzien voor de Albertina-Bibliotheek.

De verhogingen van de kredieten voor de Albertina zijn in hoofdzaak het gevolg van volgende feiten :

- 1) het toevoegen voor het maken van een grote auto-garage onder de hovingen;
- 2) uitbreidingen gegeven aan het gebouw van de Internationale Congressen ten overstaan van het oorspronkelijk ontwerp.

Deze uitbreidingen zijn noodzakelijk ten einde te kunnen voldoen aan noodwendigheden van de inrichting der grote Congressen binnen het kader van de Internationale tentoonstelling 1958, noodwendigheden die werden vastgesteld aan de hand van de onlangs opgemaakte uitgebreide studies.

De werken aan de « Albertina » worden uitgevoerd ingevolge de wet van 7 maart 1935, houdende oprichting van het « Fonds Albert I Bibliotheek ».

Bedoelde wet werd telkens verlengd bij de wetten van 30 december 1939, 29 november 1946 en 6 juli 1948.

De wet van 6 juli 1948 bepaalt het bestaan van het Fonds tot 31 december 1957.

Ingevolge deze laatste wetten moeten de uitgaven voor de bouwwerken aangeschreven worden op een artikel van de buitengewone begroting van het Departement van Openbare Werken.

* * *

Een commissielid vraagt of er een nationaal investeringsprogramma bestaat en of er een Nationale Commissie voor Investeringsopgericht werd.

De Minister antwoordt dat er inderdaad een dergelijke Commissie bestaat onder het voorzitterschap van de Heer Eerste-Minister. Dit Comité vergadert dikwijls en heeft een nationaal investeringsprogramma opgemaakt.

Sedert de gebeurtenissen van Suez heeft de Commissie talrijke bijeenkomsten gehad en werd het programma aangepast aan de financiële mogelijkheden welke beïnvloed werden door de internationale toestand.

Voor de eerste maal ook heeft het comité zich bezig gehouden met de parastatale instellingen. Een afgevaardigde van de Heer Minister van Financiën zal toezicht houden over elke parastatale instelling, zoals dit trouwens gebeurt in de ministeriële departementen.

Hetzelfde lid vraagt welke de weerslag zal zijn van de openbare werken op de aanwervingsmogelijkheden van het personeel in de bouwsector, op de materialenmarkt en op de kostprijs van de werken.

De Minister doet opmerken dat de uitrusting, waarover de aannemers beschikken, zo opgevoerd werd dat bij de uitvoering van de werken minder personeel vereist is. Voor de uitvoering van de werken worden immers hoofdzakelijk machines aangewend.

Wat bijvoorbeeld de werken in de Brusselse agglomeratie aangaat, zijn er slechts 2.000 werklieden aan het werk gesteld, waarvan ongeveer 250 vreemdelingen, voor de werken aan de Louistunnel.

Dit cijfer bewijst dat het grote aandeel der werken in uitvoering in het Brusselse geen buitengewone aanwerving van personeel noodzakelijk heeft gemaakt.

Het vastgestelde tekort aan werklieden betreft de afwerkingswerken in de gebouwen.

quant sera prélevé sur l'ensemble des crédits de paiement constituant un « pool » dans le budget.

Un membre s'étonne de l'importante majoration du crédit adapté, prévu pour la Bibliothèque Albertine.

Les majorations des crédits destinés à l'Albertine sont dus en ordre principal aux faits suivants :

- 1) l'octroi d'un crédit pour l'aménagement d'un grand garage d'autos sous les jardins;
- 2) les extensions données au bâtiment des Congrès Internationaux, par rapport au projet initial.

Ces extensions sont nécessaires en vue de pouvoir faire face aux besoins créés par l'organisation des grands Congrès dans le cadre de l'Exposition universelle de 1958, besoins qui se sont révélés à la lumière d'études approfondies récentes.

Les travaux exécutés à l'« Albertine » le sont en vertu de la loi du 7 mars 1953 portant création du « Fonds Bibliothèque Albert 1^{er} ».

La loi en question a été successivement prorogée par les lois des 30 décembre 1939, 29 novembre 1946 et 6 juillet 1948.

La loi du 6 juillet 1948 limite au 31 décembre 1957 l'existence du Fonds.

En vertu de ces dernières lois, les dépenses des travaux de construction doivent être imputés à un article du budget extraordinaire du Département des Travaux Publics.

* * *

Un commissaire demande s'il existe un programme national d'investissements et si une Commission Nationale des Investissements a été créée.

M. le Ministre répond qu'une telle Commission existe en effet et qu'elle est placée sous la présidence du Premier Ministre. Cette Commission se réunit fréquemment et a élaboré un programme national d'investissements.

Depuis les événements de Suez, la Commission a tenu de fréquentes réunions et elle a adapté son programme aux possibilités financières, lesquelles ont été influencées par la situation internationale.

Pour la première fois, le comité s'est également occupé des établissements parastataux. Un délégué du Ministre des Finances surveillera chaque établissement parastatal, comme cela se fait d'ailleurs dans les départements ministériels.

Le même membre demande quelle sera l'incidence des travaux publics sur les possibilités de recrutement de la main-d'œuvre dans le secteur du bâtiment, sur le marché des matériaux et sur le prix de revient des travaux.

M. le Ministre fait observer que l'équipement dont les entrepreneurs disposent a pris une telle extension qu'il faut moins de main-d'œuvre. Pour l'exécution des travaux, il est utilisé surtout des machines.

Les travaux dans l'agglomération bruxelloise, par exemple, n'emploient que 2.000 ouvriers, dont 250 étrangers au tunnel de la porte Louise.

Ce chiffre démontre que la majeure partie des travaux de l'agglomération bruxelloise n'a pas nécessité un recrutement extraordinaire de main-d'œuvre.

C'est pour les travaux d'achèvement des bâtiments qu'une pénurie de main-d'œuvre a été constatée.

Deze toestand wordt veroorzaakt wegens het groot aantal werken noodzakelijk voor de wereldtentoonstelling 1958.

De Minister doet eveneens opmerken dat voor wat de kostprijs der werken aangaat, er geen prijsverhoging bij de aanbesteding van wegeniswerken en werken betreffende de waterwegen vastgesteld wordt, maar dat integendeel lagere prijzen werden ingediend bij de laatst gehouden aanbestedingen omdat de aannemers over een zulke grote uitrusting beschikken dat zij sterk concurrerende prijzen kunnen indienen.

* * *

Dit lid stelt ook de vraag of in verband met de woningbouw de Regering soms maatregelen neemt om in deze sector remmend op te treden.

De financiële toestand ingevolge de internationale ontwikkelingen en de stijging der prijzen in verband met de woningbouw inachtnemend, overweegt inderdaad de regering om op dit gebied voorzichtig op te treden, vooral in 1957, met dien verstande dat in 1958 gedurende en na de wereldtentoonstelling een vernieuwde krachtsinspanning zal kunnen geschieden, ter compensatie van het beëindigen der werken van de tentoonstelling.

* * *

Hetzelfde lid vraagt of het Wegenfonds in 1957 een nieuwe lening zal uitschrijven?

De Minister antwoordt bevestigend. Het bedrag moet echter nog bepaald worden.

Het lid doet eveneens opmerken dat de begroting van 1957 reeds opgesteld werd in oktober 1956. Sedertdien zijn er bezuinigingen doorgevoerd. Hij vraagt welke die bezuinigingen zijn.

De minister antwoordt dat de werken voorzien op het programma der begroting betreffende het jaar 1957 zodanig zullen verspreid worden dat de betaling er van binnen de perken blijft van de betalingsmogelijkheden van de Schatkist.

* * *

De commissie sprak zich tenslotte uit over twee amendementen bij den begroting.

Art. 57.511. — Programma der 1.350-ton schepen (uitgave geraamd op 11.000.000.000 frank vanaf 1 januari 1957) (blz. 33).

In kolom 7, nieuwe verplichtingen toegestaan door de huidige wet, het bedrag :

« 1.000.000.000 frank », terugbrengen tot : « 850.000.000 frank ».

Art. 57.511bis (nieuw).

Een artikel 57.511bis (nieuw) invoegen, dat luidt als volgt :

« Dringende aanleg van een kanaal Poperinge-Ieper-Leie, waarvoor het aandeel van de Staat geraamd is op 900.000.000 frank. »

In kolom 7, nieuwe verplichtingen toegestaan door de huidige wet, een bedrag inschrijven van :

« 150.000.000 frank ».

Deze amendementen werden verworpen met 11 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

De begroting werd goedgekeurd met 11 tegen 5 stemmen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
F. GROOTJANS.

De Voorzitter,
F. VAN BELLE.

Cette situation est due au grand nombre de travaux nécessaires en vue de l'Exposition universelle de 1958.

M. le Ministre fait encore remarquer, en ce qui concerne le prix de revient des travaux, que l'on ne constate pas d'augmentation des prix lors de l'adjudication des travaux de voirie et des travaux hydrauliques, mais qu'au contraire les prix soumis lors de la dernière adjudication sont inférieurs, parce que les entrepreneurs disposent d'un équipement tellement abondant qu'ils sont à même de soumettre des prix très concurrentiels.

* * *

Le même membre désire savoir si le Gouvernement prend des mesures en vue de freiner la construction d'habitations.

Étant donné la situation financière résultant de la tension internationale ainsi que de la hausse des prix dans le bâtiment, le Gouvernement se propose d'agir avec circonspection en 1957, quitte à faire un nouvel effort en 1958, pendant et après l'exposition universelle, en compensation de la fin des travaux de l'exposition.

* * *

Le même membre demande si le Fonds des Routes émettra un nouvel emprunt en 1957.

M. le Ministre répond par l'affirmative. Le montant reste cependant à déterminer.

Le membre fait encore remarquer que le budget de 1957 a déjà été établi en octobre 1956. Depuis lors, des économies ont été réalisées. Quelles sont ces économies?

M. le Ministre répond que les travaux prévus au programme du budget de l'exercice 1957 seront répartis de telle façon que leur financement restera dans les limites des possibilités du Trésor.

* * *

Enfin, la Commission s'est prononcée sur deux amendements au budget.

Art. 57.511. — Programme des 1.350 tonnes (dépense évaluée à 11.000.000.000 de francs à partir du 1^{er} janvier 1957) (p. 32).

Dans la colonne 7, obligations nouvelles autorisées par la présente loi, réduire le montant de :

« 1.000.000.000 de francs », à « 850.000.000 de francs ».

Art. 57.511bis (nouveau).

Insérer un article 57.511bis (nouveau), libellé comme suit :

« Creusement d'un canal Poperinge-Ypres-Lys, pour lequel l'intervention de l'Etat est évaluée à 900.000.000 de francs. »

Dans la colonne 7, obligations nouvelles autorisées par la présente loi, inscrire un montant de :

« 150.000.000 de francs ».

Ces amendements ont été repoussés par 11 voix contre 3 et 2 abstentions.

Le budget a été adopté par 11 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
F. GROOTJANS.

Le Président,
F. VAN BELLE.

2) Vragen en Antwoorden.

VRAAG :

Een lid komt op tegen het vellen van bomen langs de wegen der Ardennen.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat in de Ardennen slechts zelden bomen worden geveld. Het Bestuur der Wegen laat enkel die aanplantingen wegnemen, die gevaar opleveren voor het wegverkeer, o.m. wegens hun hoge ouderdom of omdat sommige bomen door ziekte zijn aangetast.

Elk voorstel tot het vellen van bomen moet behoorlijk gemotiveerd zijn, en met name de goedkeuring wegdragen van het Bestuur van Waters en Bossen.

Tegen het vellen van bomen in de Ardennen werd voor enkele jaren herhaaldelijk protest aangetekend, maar dit was eerder om te voorkomen dat bomen zouden worden geveld. De concrete gevallen van protest dienaangaande konden zonder moeite worden opgelost, daar de verantwoording van de genomen maatregel telkens volkomen redelijk en aanvaardbaar bleek te zijn.

VRAAG :

Een commissielid vraagt wat er gebeuren zal met de weg Hasselt-Diest-Leuven en wijst op het belang van de overbrugging van de steenweg op St-Truiden te Hasselt.

ANTWOORD :

De Minister verstrekt het volgende antwoord :

1) Op de Begroting van het Wegenfonds voor 1957 is een krediet van 25.000.000 frank voorzien voor een eerste wegvak tussen Hasselt en Diest;

2) Op dezelfde begroting is 14.000.000 frank voorzien voor de overbrugging van de spoorweg op de St-Truiden steenweg te Hasselt.

Beide werken zullen dit jaar aanbesteed worden.

VRAAG :

Een lid stelt belang in de plannen van aanleg en wenst te weten welke uitgaven in 1956 werden gedaan en welke in 1957 zijn te doen.

ANTWOORD :

De Minister verstrekt volgende inlichtingen :

1) Gewestelijke plannen van aanleg.

A. — In 1956 betaald	3.550.000 fr.
B. — In 1957 te betalen	5.100.000 fr.

2) Gemeentelijke plannen van aanleg.

A. — In 1956 betaald	1.137.329 fr.
B. — In 1957 te betalen	3.000.000 fr.

VRAAG :

Art. 57.541. — Een lid vraagt uitleg over de verhoging van het aangepast krediet.

ANTWOORD :

In 1956 werd de buitengewone begroting voor de eerste maal in haar nieuwe vorm gegoten.

Als aandeel van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw in de ontwateringswerken uitgevoerd door de « Association Intercommunale pour le démergement des Communes de la

2) Questions et Réponses.

QUESTION :

Un membre se plaint des abattages d'arbres le long des routes ardennaises.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que les abattages d'arbres dans les Ardennes sont très rares. L'Administration des Routes procède uniquement aux abattages des plantations qui sont dangereuses pour la circulation routière, notamment en raison de leur âge ou maladie dont certains arbres sont atteints.

Toute proposition d'abattage d'arbre doit être dûment justifiée et en particulier par l'avis de l'Administration des Eaux et Forêts.

Les réclamations au sujet d'abattages d'arbres dans les Ardennes ont été fréquentes il y a quelques années, mais elles avaient un caractère plutôt préventif. Les cas concrets de réclamation à ce sujet ont pu être réglés sans difficulté, étant donné que chaque fois la justification de la mesure prise s'est révélée parfaitement plausible et acceptable.

QUESTION :

Un commissaire demande ce qu'il adviendra de la route Hasselt-Diest-Louvain et souligne l'intérêt de la construction d'un viaduc sur la chaussée de St-Trond à Hasselt.

RÉPONSE :

M. le Ministre fournit la réponse suivante :

1) Au budget du Fonds des Routes 1957, un crédit de 25.000.000 de francs a été prévu pour le premier tronçon de route entre Hasselt et Diest;

2) A ce même budget, il a été prévu 14.000.000 de francs pour la construction d'un viaduc de chemin de fer, sur la route de St-Trond à Hasselt.

Il sera procédé cette année à l'adjudication de ces deux travaux.

QUESTION :

Un commissaire s'intéresse aux plans d'aménagement et demande à connaître les dépenses faites en 1956 et à faire en 1957.

RÉPONSE :

Le Ministre donne les renseignements suivants :

1) Plans régionaux d'aménagement.

A. — Payé en 1956	3.550.000 fr.
B. — A payer en 1957	5.100.000 fr.

2) Plans communaux d'aménagement.

A. — Payé en 1956	1.137.329 fr.
B. — A payer en 1957	3.000.000 fr.

QUESTION :

Art. 57.541. — Un commissaire demande des explications sur l'augmentation du crédit ajusté.

RÉPONSE :

En 1956, le budget extraordinaire a été présenté pour la première fois dans sa forme nouvelle.

Comme part d'intervention du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction dans les travaux de démergement exécutés par l'Association intercommunale pour le démergement des communes de

région de Liège» werd een bedrag van 250 miljoen frank voorzien dat alleen gold voor de werken voor de gemeenten opwaarts Luik.

In 1956 is het volledig ontwerp klaargekomen voor de ontwatering van de gemeenten afwaarts Luik.

De aangepaste raming houdt rekening met deze laatste werken.

VRAAG :

In verband met het Wegenfonds wenst een commissielid te weten welke bedragen voor de jaren 1955, 1956 en 1957 werden uitgegeven voor werken en onteigeningen buiten de Brusselse agglomeratie.

ANTWOORD :

In verband met het Wegenfonds werden de volgende bedragen uitgegeven voor werken en onteigeningen buiten de Brusselse agglomeratie :

Jaar 1955 : 459 miljoen;
Jaar 1956 : 1.711 miljoen;
Jaar 1957 (vooruitzichten) : 1.422 miljoen.

VRAAG :

Een lid heeft een vraag gesteld aangaande de diepe aardkundige structuur in betrekking met de aanwezigheid van ontginbare stof.

Hij wenste onder andere te weten wat gedaan werd in 1956 en wat men zoekt te doen in 1957.

ANTWOORD :

De oppervlakkige studie van de ondergrond van België, sinds meer dan een eeuw ondernomen, heeft toegelaten zich een redelijk juiste gedachte te vormen van zijn geologische structuur.

Deze studie wordt heden ten dage voortgezet en brengt steeds gewenste bijzonderheden aan. Het schijnt echter dat zekere vraagstukken die de structuur van de ondergrond betreffen, en waarover meerdere tegenstrijdige veronderstellingen werden uitgebracht, niet meer door oppervlakkige, zelfs zeer gedetailleerde opmakingen, kunnen worden opgelost.

De Aardkundige Dienst heeft dan ook een programma van diepe opzoekingen door boring, of door geofysische methodes vatbaar om deze raadsels op te lossen, opgesteld.

De orde der werkzaamheden is vastgesteld rekening houdend met het min of meer groot economisch belang dat deze vraagstukken opwekken.

Zo werden dus in 1956 voortgezet : 1°) Een opzoeking door diepe boring te Wépion; 2°) Een geofysische campagne in het noorden van het land. In 1957 werd reeds begonnen met de diepe boringen van Soumagne (730 m) en van Pâturages (1.120 m). Voor het einde van het jaar zal een nieuwe boring geschieden in het noorden van het land rekening houdend met de geregistreerde resultaten door de seismische campagne.

Elk van deze opzoekingen moet het voorwerp uitmaken van een omstandig verslag. Doch het opstellen van zulkdanig document vereist het inwerkingstellen van verschillende technieken en de synthese van een overvloedige documentatie. Hetgeen uitlegt waarom de verslagen betreffende de opzoekingen die zopas geëindigd zijn, nog niet voltooid zijn.

Een gelijkaardige vraag werd ten andere gesteld door een volksvertegenwoordiger tijdens de bespreking van de Begroting van Economische Zaken voor het dienstjaar 1957 (Zie bladzijden 7-8 van de bijlagen aan het verslag van dhr Merchiers, Document 4-XIV (1956-1957) n° 2 van de Kamer.

VRAAG :

Leden hebben hun bezorgdheid geuit, aangaande de beïnvloeding van de vermindering van het programma der investeringen op de « bestrijding van de ongezonde woningen » en de « Wederuitrusting van het hospitaalwezen in het land ».

ANTWOORD :

De geachte leden mogen gerust zijn; geen enkele wijziging werd aangebracht aan de eerst gestelde programma's en de kredieten die ter

la région de Liège, il a été prévu un montant de 250 millions de francs, destiné exclusivement aux travaux dans les communes en amont de Liège.

En 1956, le projet de démergement des communes en aval de Liège a été achevé entièrement.

L'évaluation ajustée tient compte de ces derniers travaux.

QUESTION :

Un commissaire parlant des Fonds des Routes désire connaître les montants des engagements pour travaux et expropriations en dehors de l'agglomération bruxelloise pour les années 1955, 1956 et 1957.

RÉPONSE :

Les engagements de dépenses pour travaux et expropriations en dehors de l'agglomération bruxelloise sont les suivants en ce qui concerne le Fonds des Routes.

Année 1955 : 459 millions;
Année 1956 : 1.711 millions;
Année 1957 (prévisions) : 1.422 millions.

QUESTION :

Un membre a posé une question concernant les problèmes de structure géologique profonde en relation avec la présence de matière exploitable.

Il désirait notamment savoir ce qui a été fait en 1956 et ce que l'on compte faire en 1957.

RÉPONSE :

L'étude superficielle du sous-sol de la Belgique, entreprise depuis plus d'un siècle, a permis de se faire une idée assez précise de sa structure géologique.

Cette étude se poursuit de nos jours et apporte des précisions toujours souhaitables. Cependant, il apparaît que certains problèmes touchant la structure du sous-sol et sur lesquels plusieurs hypothèses contradictoires ont été émises ne peuvent plus être résolus par des levés superficiels, même très détaillés.

Aussi, le Service géologique a-t-il établi un programme de recherches profondes par sondages ou par méthodes géophysiques susceptibles de résoudre ces énigmes.

L'ordre des travaux est établi en tenant compte de l'intérêt économique plus ou moins grand que ces problèmes soulèvent.

C'est ainsi qu'en 1956, ont été poursuivis : 1°) une recherche par sondage profond à Wépion; 2°) une campagne géophysique dans le Nord du Pays. En 1957 sont entamés déjà les sondages profonds de Soumagne (730 m) et de Pâturages (1.120 m). Avant la fin de l'année un nouveau sondage sera planté dans le Nord du pays en tenant compte des résultats enregistrés par la campagne sismique.

Chacune de ces recherches doit faire l'objet d'un rapport détaillé. Mais l'établissement d'un tel document exige la mise en œuvre de techniques variées et la synthèse d'une abondante documentation. Ce qui explique que les rapports relatifs aux recherches qui viennent de se terminer ne sont pas encore achevés.

Une question analogue a d'ailleurs été posée par un député lors de la discussion du Budget des Affaires Economiques pour l'exercice 1957 (Voir pages 7-8 des annexes au rapport de M. Merchiers, Document 4-XIV (1956-1957) n° 2 de la Chambre.

QUESTION :

Des membre ont manifesté des inquiétudes quant à l'influence de la réduction du programme des investissements sur la « lutte contre les taudis » et le « rééquipement hospitalier au pays ».

RÉPONSE :

Les honorables membres peuvent se rassurer aucune modification n'a été apportée aux programmes primitivement établis et les crédits

beschikking gesteld zijn van de minister van Volksgezondheid en van het Gezin voor het bestrijden van de ongezonde woningen, werden, daarenboven, in verhouding met 1956, merklijk verhoogd.

VRAAG :

Buitengewone Begroting artikel 57-509.
Tussenkoest van de Staat ten gunste van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor het vervangen van de houten rijtuigen :

- 1) De kwaliteit van het geleverde metalen materieel is onvoldoende; heeft de Heer Minister van Verkeerswezen een recht van supervisie?
- 2) Hoe legt men uit dat nieuwe rijtuigen in dienst op de lijn Brussel-Luxemburg reeds moeten herzien en versterkt worden?

ANTWOORD :

1) De Minister van Verkeerswezen heeft slechts recht van supervisie, ondermeer inzake rollend materieel, wanneer veiligheidsfactoren in het gedrang komen. Dit is voorzeker niet het geval wat betreft het geleverd metalen materieel.

2) Zekere onvolmaaktheden werden inderdaad vastgesteld aan de ophanging van de nieuwe automotrices Budd in nikkelstaal zodra deze in regelmatige dienst op de lijn Brussel - Namen - Luxemburg gesteld werden.

Al de rijtuigen van deze reeks werden herzien en een nog vollediger wijziging van de ophanging werd reeds op twee automotrices verwezenlijkt.

De overige rijtuigen van de reeks zullen op dezelfde wijze aangepast worden.

Hierdoor zal het comfort verhoogd worden en wel in die mate dat bedoeld materieel gunstig zal kunnen vergeleken worden met alle buitenlandse materieel.

mis à la disposition du ministre de la Santé publique et de la Famille dans le cadre de la lutte contre les taudis ont, au contraire, été sensiblement augmentés par rapport à 1956.

QUESTION :

Budget extraordinaire, art. 57-509.
Intervention de l'Etat en faveur de la S. N. C. B. pour le remplacement des voitures en bois :

- 1) La qualité du matériel métallique fourni est insuffisante ; le Ministre des Communications a-t-il un droit de supervision?
- 2) Comment explique-t-on que des voitures neuves en service sur la ligne du Luxembourg doivent déjà être revues et renforcées?

RÉPONSE :

1) Le Ministre des Communications n'a un droit de supervision, en matière de matériel roulant notamment, que lorsque des facteurs touchant la sécurité sont en cause. Tel n'est certainement pas le cas pour ce qui concerne le matériel métallique fourni.

2) On a effectivement constaté certaines imperfections à la suspension des nouvelles automotrices Budd en acier au nickel dès leur mise en service régulier sur la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Tous les véhicules de cette série ont été revus et une modification plus complète encore de la suspension a déjà été réalisée sur deux automotrices.

Les autres véhicules de la série seront rendus semblables à ces deux unités.

Il en résultera une augmentation du confort au point que le matériel en cause pourra supporter avantageusement toute comparaison avec le matériel étranger.

II.

Avis donné par la Commission de la Défense Nationale à la Commission des Finances au sujet des crédits afférents au Ministère de la Défense Nationale figurant au budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1957.

Avis rédigé par M. Dejardin.

La Commission de la Défense Nationale a examiné les crédits du Budget des Recettes et Dépenses Extraordinaires pour 1957 relatifs à la Défense Nationale.

Elle n'a émis aucune observation en ce qui concerne ces crédits.

Le Rapporteur,

G. DEJARDIN.

Le Président,

L. JORIS.

II.

Advies van de Commissie voor de Landsverdediging aan de Commissie voor de Financiën omtrent de kredieten betreffende het Ministerie van Landsverdediging welke voorkomen in de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1957.

Advies opgesteld door de heer Dejardin.

De Commissie voor de Landsverdediging heeft de kredieten betreffende het Ministerie van Landsverdediging welke voorkomen in de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor 1957 onderzocht.

Zij heeft geen enkele opmerking hierover gemaakt.

De Verslaggever,

G. DEJARDIN.

De Voorzitter,

L. JORIS.

III.

- 1) Avis donné par la Commission des Travaux Publics à la Commission des Finances au sujet des crédits afférents au Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction, figurant au budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1957.

Avis rédigé par M. Becquevort.

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission des Travaux Publics s'est réunie deux fois, les 12 et 20 février 1957, pour examiner la partie du projet de loi contenant le budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1957 relatif au département des Travaux Publics.

Le Ministre a prié votre Commission de se référer au long exposé qu'il a fait en Commission et en séance du Sénat, pour ce qui concerne les problèmes généraux.

Il a déclaré qu'il se bornerait à indiquer les faits nouveaux en la matière qui ont surgi depuis la discussion au Sénat.

1. — Fonds des Routes.

a) Programme de 1956.

Le Ministre a, tout d'abord, constaté une grande amélioration grâce à la création du Fonds des Routes.

Il a indiqué les grandes lignes de la réalisation de l'année 1956. Il rappelle que son premier souci a été de mettre en circulation l'autoroute Bruxelles-Ostende et l'amélioration de l'autoroute Bruxelles-Anvers.

Dans le domaine des routes ordinaires, en 1956, le dernier tronçon non encore normalisé de la route Bruxelles-Liège a été adjugé.

La route Namur-Dinant est systématiquement améliorée; chaque année un tronçon important de cette voirie est modernisé; de même pour la route Namur-Charleroi où plusieurs entreprises sont en cours et dont les travaux seront continués sans désespérer. De même encore pour la liaison Breendonck-Tamise, pour la route Melle-Grammont, pour la route Alost-Grammont, pour la route Malines-Louvain et, d'ailleurs, pour le nombreux autres tronçons de routes sur lesquels les travaux sont entrepris de manière rationnelle et continue de telle façon que l'on constitue, à bref délai, de véritables itinéraires complets modernisés.

Un travail digne d'attention, adjugé en 1956, est le premier tronçon de l'autoroute Anvers-Liège. Les autres sections seront mises successivement en adjudication en partant d'Anvers vers Liège, de manière à réaliser dans le délai le plus bref possible une liaison par l'autoroute entre Anvers et Hasselt.

Le Ministre aborde alors le dernier volet du programme de 1956, notamment les grands travaux routiers de l'agglomération bruxelloise.

Il déclare tout d'abord que le reproche qu'on lui a fait de sacrifier l'intérêt de la province à l'intérêt de la capitale n'est pas fondé.

Depuis la création du Fonds des Routes, les travaux adjugés en province sont trois fois plus importants qu'ils ne l'étaient auparavant et, d'autre part, l'agglomération

III.

- 1) Advies van de Commissie voor de Openbare Werken aan de Commissie voor de Financiën betreffende de kredieten voor het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw die voorkomen in de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1957.

Advies opgesteld door de heer Becquevort.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Commissie voor de Openbare Werken is tweemaal bijeengekomen, nl. op 12 en 20 februari 1957, om het gedeelte van het wetsontwerp te bespreken dat de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1957 betreffende het departement van Openbare Werken bevat.

De Minister verwees uw Commissie naar de lange uiteenzetting die hij in de Senaatscommissie en tijdens de vergadering in de Senaat over de algemene vraagstukken heeft verstrekt.

Hij verklaarde dat hij alleen de nieuwe feiten zou vermelden die zich sedert de bespreking in de Senaat hebben voorgedaan.

1. — Wegenfonds.

a) Programma van 1956.

De Minister stelt in de eerste plaats vast dat er zich dank zij de oprichting van het Wegenfonds een aanzienlijke verbetering heeft voorgedaan.

Hij wijst op de hoofdlijnen van de verwezenlijkingen tijdens het jaar 1956 en herinnert eraan dat zijn voornaamste zorg was, de autosnelweg Brussel-Oostende voor het verkeer te openen en de autosnelweg Brussel-Antwerpen te verbeteren.

Op het gebied van de gewone wegen, werd in 1956 het laatste nog niet genormaliseerde vak van de weg Brussel-Luik toegewezen.

De weg Namen-Dinant wordt systematisch verbeterd; ieder jaar wordt een belangrijk vak van deze weg gemoderniseerd; hetzelfde geldt voor de weg Namen-Charleroi, waar verscheidene werken aan de gang zijn en met behoorlijke spoed worden voortgezet. Dit geldt eveneens voor de verbinding tussen Breendonk en Temse, voor de wegen Melle-Geerardsbergen, Aalst-Geerardsbergen, Mechelen-Leuven en vele andere baanvakken, waar de werken op rationele en systematische wijze worden voortgezet, zodat men op korte tijd werkelijk volledige en moderne wegen aanlegt.

Een werk dat onze aandacht verdient en dat in 1956 werd uitgevoerd is het eerste vak van de autosnelweg Antwerpen-Luik. De andere vakken zullen achtereenvolgens in aanbesteding worden gegeven, van Antwerpen naar Luik toe, ten einde in de zo kortst mogelijke tijd een autosnelwegverbinding tussen Antwerpen en Hasselt tot stand te brengen.

De Minister behandelt dan het laatste gedeelte van het programma van 1956, met name de grote wegenwerken in de Brusselse agglomeratie.

Hij verklaart in de eerste plaats dat het verwijt dat men hem toestuurde als zou hij de belangen van de provincie verwaarlozen ten voordele van de hoofdstad geen steek houdt.

Sedert de oprichting van het Wegenfonds, zijn de werken die in de provincie in aanbesteding werden gegeven driemaal aanzienlijker dan vroeger en, anderzijds, werden

bruxelloise n'avait pas vu depuis de nombreuses années l'exécution de travaux routiers de quelque importance.

En 6 ans, de 1950 à 1955, sur quelque 5,5 milliards d'engagements pour travaux et expropriations, 139 millions seulement ont été consacrés à l'agglomération bruxelloise. Dans de telles conditions, on peut dire que la priorité donnée actuellement aux travaux de la capitale est non seulement justifiée par la nécessité absolue de constituer pour 1958 un réseau routier capable de satisfaire aux besoins énormes que l'Exposition va susciter, mais encore qu'elle est, en réalité, justifiée par la nécessité de combler le retard important que Bruxelles accusait par rapport à plusieurs autres grandes villes dans l'aménagement de sa voirie.

b) Programme de 1957.

En ce qui concerne l'année 1957, le Ministre a déclaré que la politique générale du Fonds des routes demeure inchangée.

Sa première préoccupation restera toujours de terminer ce qui est entamé et de ne commencer que des travaux dont la rentabilité est certaine.

Dans le domaine des autoroutes, l'exécution de la liaison Anvers-Liège sera continuée, de même que l'aménagement de la route Bruxelles-Anvers de manière à constituer un accès routier comportant 4 voies de circulation sur toute sa longueur.

Une autre autoroute, dont l'importance pour le trafic national est patente, celle de Bruxelles à Namur, sera entamée en 1957. Cette réalisation aura pour objet, notamment, de supprimer radicalement les congestions de trafic spectaculaires qui se présentent régulièrement en saison touristique à Notre-Dame-au-Bois et à Overysse. Par la même occasion, le passage à niveau de Wavre sera supprimé.

En ce qui concerne les travaux aux routes ordinaires, le Ministre se reporte au programme détaillé annexé au projet de budget. Les nombreux travaux qui y figurent sont en effet la continuation de travaux anciens ou l'achèvement définitif d'améliorations apportées au cours des deux dernières années.

Enfin, le Ministre signale que le Fonds des Routes poursuivra l'aménagement des carrefours et d'ailleurs de toutes les constructions routières de nature à diminuer le nombre et la gravité des accidents de la circulation.

2. — Travaux Hydrauliques.

Le Ministre déclare que le budget original de 1956 comportait 1.989 millions mais qu'il a été amendé suite au programme d'investissements pour le Port d'Anvers et porté à 2 milliards 203 millions.

Pour 1957, il est prévu une possibilité d'engagement nouveau de 2.026.050.000 francs.

Le 24 janvier dernier, la Chambre a adopté le projet de loi donnant le planning des crédits budgétaires à allouer en vue de l'exécution de ce programme. Ce projet de loi a été transmis au Sénat.

Le principe fondamental qui est à la base de ce projet consiste en la concentration des crédits sur certaines voies navigables en vue, d'une part, de terminer sans tarder les parties d'une rentabilité immédiate, d'autre part, d'achever l'ensemble dans un délai acceptable sur le plan économique.

Les travaux mis en adjudication en 1956 sont déjà régis par ce principe.

in de Brusselse agglomeratie sedert jaren geen wegenwerken van enig belang meer uitgevoerd.

In 6 jaar tijd, van 1950 tot 1955, werd op een totaal van zowat 5,5 miljard vastleggingen voor werken en onteigeningen slechts 139 miljoen besteed voor de Brusselse agglomeratie. Men mag dus wel zeggen dat de voorrang, welke thans wordt gegeven aan de werken in de hoofdstad, niet enkel verantwoord is op grond van de volstreekte noodzakelijkheid, tegen 1958 een wegnnet tot stand te brengen, dat zal beantwoorden aan de aanzienlijke eisen welke de Tentoonstelling zal stellen, maar dat die voorrang feitelijk ook verantwoord is door de noodzakelijkheid, de belangrijke achterstand in te lopen, die Brussel ten opzichte van verscheidene andere grote steden op het stuk van de inrichting van zijn wegen had.

b) Werkplan voor 1957.

De Minister verklaarde dat het algemeen beleid van het Wegenfonds, wat het jaar 1957 betreft, ongewijzigd blijft.

Het zal er in de eerste plaats steeds naar streven af te werken wat begonnen is en slechts die werken aan te vatten, die beslist rendabel zijn.

Wet betreft de autosnelwegen, zal de uitvoering worden voortgezet van de verbinding Antwerpen-Luik, alsook de verbetering van de weg Brussel-Antwerpen, waarop het verkeer over de gehele lengte over 4 rijstroken zal beschikken.

In 1957 wordt een aanvang gemaakt met een andere autosnelweg, waarvan het belang voor het nationaal verkeer voor de hand ligt, met name de weg Brussel-Namen. Het aanleggen van deze autosnelweg heeft onder meer ten doel eens en voorgoed gedaan te maken met de spectaculaire verkeersopstoppen, die zich in het toeristisch seizoen geregeld voordoen te Jezus-Eik en Overijse. Van de gelegenheid zal ook gebruik worden gemaakt om de overweg te Waver of te schaffen.

Voor de werken aan de gewone wegen verwijst de Minister naar het bij het begrotingsontwerp gevoegd omstandig program. De vele, daarin vermelde werken zijn inderdaad de voortzetting van vroegere werken of de definitieve afwerking van verbeteringen, welke in de loop van de laatste twee jaren werden aangebracht.

Ten slotte deelt de Minister mede dat het Wegenfonds de aanleg van de kruispunten zal voortzetten, evenals trouwens alle werken aan wegen, waardoor de verkeersongevallen minder talrijk en minder ernstig kunnen gemaakt worden.

2. — Waterbouwwerken.

De Minister verklaart dat de oorspronkelijke begroting voor 1956 1.989 miljoen bedroeg, maar dat zij ingevolge het investeringsprogram voor de Antwerpse haven werd geamendeerd en op 2 miljard 203 miljoen gebracht.

Voor 1957 wordt de mogelijkheid voorzien opnieuw 2.026.050.000 frank te besteden.

Op 24 januari jl. keurde de Kamer het wetsontwerp goed, waarbij de planning wordt gegeven voor de met het oog op de uitvoering van dat program toe te kennen begrotingskredieten. Dit wetsontwerp werd aan de Senaat overgemaakt.

Het grondbeginsel, dat aan dit ontwerp ten grondslag ligt, bestaat in de concentratie van de kredieten op bepaalde scheepvaartwegen om enerzijds onverwijld die gedeelten af te werken, die onmiddellijk kunnen renderen en anderzijds het geheel binnen een voor de economie aanvaardbare termijn te voltooien.

Dit beginsel wordt reeds toegepast op de in 1956 aanbestede werken.

Le 14 décembre dernier a eu lieu l'adjudication des travaux de génie civil de l'écluse 3F à Viesville sur le canal de Charleroi à Bruxelles et le 21 décembre celle de son équipement électromécanique. Plus de 200 millions de francs seront nécessaires pour leur exécution.

En 1957 seront mis en adjudication le creusement du bief entre les écluses 2F à Gosselies et 3F à Viesville et celui entre cette dernière écluse et Luttre. Ces travaux achèveront la Section Charleroi-Seneffe. Cela permettra de remplacer 12 écluses de 300 tonnes par 3 écluses modernes de 1.350 tonnes, ce qui facilitera considérablement la navigation des bateaux de 200 tonnes et conduira à un abaissement sensible du fret pour l'industrie carolorégienne.

En 1957, la modernisation du canal de Charleroi à Bruxelles sera poursuivie par les premiers travaux de la Section Seneffe-Clabecq, soit une écluse de Oisquerq et d'un pont-route et d'un pont de chemin de fer à Clabecq.

Un crédit de 580 millions de francs est prévu en 1957 pour l'ensemble des travaux de ce canal.

La navigation des 1.350 tonnes sur le Canal Nimy-Péronnes ne sera possible qu'au moment où elle le sera sur les voies navigables qui y aboutissent. Dès lors, au lieu d'immobiliser des capitaux en partant de Blaton, où le bief de partage est atteint et pour assurer la rentabilité le plus tôt possible des travaux déjà exécutés entre Nimy et Blaton, il n'y a qu'un moyen : activer le passage des bateaux de 300 tonnes. Cela n'est possible qu'en remplaçant l'échelle de 8 écluses sur le canal de Pommerœul à Antoing par 2 écluses de la nouvelle section Péronnes-Callenelle. De plus les affaissements miniers des canaux du Borinage et la vétusté des 8 écluses citées imposent impérativement de commencer les travaux du côté de Péronnes. Le projet de budget 1957 prévoit dès lors 170 millions pour la construction de la partie aval de la section Péronnes-Callenelle et de l'écluse de raccordement à l'Escaut. Ces travaux se traduiront par un abaissement du fret à l'avantage des industries du Centre et du Borinage.

La construction du pont de Villeret (10 millions de francs), entamée en 1956, achèvera les travaux entre Nimy et le Mont des Grosseilliers à Blaton.

La construction du barrage-éclusé d'Ampain-Neuville sur la Meuse est entrée dans sa dernière phase avec celle de son équipement électromécanique, dont la soumission a été approuvée en 1956 pour un montant de 81,5 millions de francs.

L'aménagement de cette rivière entre Ben-Ahin et Ombret prévu en 1957 pour un montant de 106 millions de francs, permettra la mise en service du barrage cité dès son achèvement, c'est-à-dire en 1958.

La reconstruction du barrage de La Plante à Namur a toutefois été reportée à 1957.

Les travaux de la Section nord du canal circulaire à Gand seront continués par la construction du complexe de l'écluse et du barrage à Evergem et d'un pont dans la route Gand-Zelzate, prévus en 1956 pour un montant d'environ 200 millions de francs, mais reportés vers 1957. Ils seront achevés par l'aménagement de la cunette, pour lequel un crédit de 79 millions de francs est sollicité.

La rectification des courbes de Pottes sur le Haut-Escaut a été entamée en 1956. Cette suppression, évaluée à 26,5 millions de francs facilitera très sensiblement la navigation particulièrement difficile en cet endroit.

Quarante-cinq millions ont été consacrés en 1956 à

Op 14 december jl. vond de aanbesteding plaats van de werken van burgerlijke bouwkunde aan de sluis 3 F te Viesville op het kanaal van Charleroi naar Brussel en op 21 december de aanbesteding van haar electrisch-mechanische uitrusting. De uitvoering zal meer dan 200 miljoen kosten.

In 1957 wordt een aanbesteding uitgeschreven voor het graven van het vak tussen de sluizen 2F te Gosselies en 3 F te Viesville, en van het vak tussen laatstgenoemde sluis en Luttre. Met die werken zal het vak Charleroi-Seneffe worden beëindigd. Dan kunnen 12 sluizen van 300 ton worden vervangen door 3 moderne sluizen van 1.350 ton, zodat de vaart voor schepen van 200 ton wordt vergemakkelijkt, en een merkelijke daling van de vrachtprijs voor de nijverheid in de streek van Charleroi mag worden tegemoet gezien.

In 1957 zal de modernisering van het kanaal Charleroi-Brussel worden voortgezet met de uitvoering van de eerste werken aan het vak Seneffe-Klabbeek, nl. een sluis te Oostkerk en een wegbrug, evenals een spoorbrug, te Klabbeek.

Voor de gezamenlijke werken aan dit kanaal wordt in 1957 een krediet van 580 miljoen frank uitgetrokken.

Schepen van 1.350 ton zullen pas op het kanaal Nimy-Péronnes kunnen varen, wanneer dit ook mogelijk is op de waterwegen die er bij aansluiten. In plaats dus van kapitaal vast te leggen door van Blaton te vertrekken, waar het verdeelpand is bereikt, en om de reeds tussen Nimy en Blaton uitgevoerde werken zo snel mogelijk rendabel te maken, bestaat er slechts een middel : zonder verwijl bevaarbaar maken voor schepen van 300 ton. Dit kan slechts gebeuren wanneer de reeks van 8 sluizen op het kanaal van Pommerœul naar Antoing wordt vervangen door twee sluizen van het nieuwe vak Péronnes-Callenelle. Bovendien maken de mijnverzakkingen op de kanalen van de Borinage en de vervallen staat van de 8 vermelde sluizen het dringend nodig met de werken langs de kant van Péronnes een aanvang te maken. Op het begrotingsontwerp voor 1957 is daarom een bedrag van 170 miljoen uitgetrokken voor de aanleg van het gedeelte stroomafwaarts van het vak Péronnes-Callenelle en van de verbindingssluis naar de Schelde. Die werken zullen een daling van de vrachtprijs tot gevolg hebben, die aan de nijverheid in het Centrum en de Borinage ten goede komt.

Met de bouw van de brug te Villeret (10 miljoen frank), begonnen in 1956, zullen de werken tussen Nimy en de « Mont des Grosseilliers » te Blaton worden beëindigd.

De bouw van de sluisdam te Ampain-Neuville op de Maas heeft zijn eindfase bereikt : de electro-mechanische uitrusting, waarvan de toewijzing in 1956 is goedgekeurd, tegen een bedrag van 81,5 miljoen frank.

De regeling van deze rivier tussen Ben-Ahin en Ombret, voor 1957 in uitzicht gesteld mits een uitgave van 106 miljoen frank, zal het mogelijk maken bedoelde stuw in bedrijf te stellen zodra hij klaar is, m.a.w. in 1958.

De wederopbouw van de stuw van La Plante te Namen werd echter tot 1957 uitgesteld.

De werken aan het Noordelijke vak van de Ringvaart te Gent worden voortgezet met de bouw van het complex van de sluis en de stuw te Evergem, en van een brug op de weg Gent-Zelzate, die voor 1956 tegen een bedrag van nagenoeg 200 miljoen frank in uitzicht waren gesteld, maar tot 1957 worden uitgesteld. Zij zullen worden beëindigd met de aanleg van het kanaalbed, waarvoor een krediet van 78 miljoen frank is aangevraagd.

Met het rechtekken van de bochten te Pottes op de Bovenschelde werd in 1956 een aanvang gemaakt. Het wegnemen van deze bochten, een werk dat op 26,5 miljoen frank is geraamd, zal de scheepvaart die daar ter plaatse bijzonder lastig was, aanzienlijk vergemakkelijken.

Vijfenvertig miljoen werden in 1956 besteed aan de

l'amélioration d'autres voies navigables non comprises dans le programme des 1.350 tonnes.

Outre les travaux reportés de 1956 vers 1957 pour ces mêmes voies navigables, un crédit de 178 millions a été inscrit au budget de 1957. Ce dernier crédit sera affecté principalement au canal d'Ypres à l'Yser, au canal de Gand à Ostende, à l'Escaut maritime, à la Dendre, à la Durme et à la Dyle. Ces améliorations sont à exécuter pour faciliter la navigation ou l'écoulement des eaux ou pour lutter contre les inondations.

En vue de résoudre le problème de la Durme, le Ministre fait étudier sur modèle réduit par le laboratoire hydraulique des Ponts et Chaussées les phénomènes complexes qui s'y passent. Les premiers résultats de cette étude montrent, qu'avec l'emploi des potpolders existants comme bassins d'épargne et de chasse, le rythme de l'ensablement sera considérablement ralenti du moment que la rivière soit remise en son état de 1948, c'est-à-dire après les grands travaux de dragages exécutés à cette époque. Pour rétablir cette situation des travaux de dragages ont été mis en adjudication en 1956 pour un montant de 6 millions de francs.

En 1957 un crédit de 10 millions de francs permettra la continuation de ces travaux de dragages.

Une somme de 22 millions de francs sera affectée à l'aménagement d'une zone industrielle entre Boezinge et Ypres, sur la rive droite du canal Ypres-Yser. Les travaux comprendront la construction d'une défense de berges, d'un pavage de 4 m de largeur, d'un revêtement en béton de 7 m de longueur et une bande de 5 m pour l'établissement d'un chemin de fer industriel; ceci conformément aux vœux exprimés par la commission pour le développement de la vie économique d'Ypres, commission qui a été créée le 15 février 1955 sur l'initiative du Ministre.

Depuis quelques mois déjà les études pour la suppression du bouchon de Lanaye sont entièrement terminées. Les plans sont dressés et le cahier des charges est établi. Tout est prêt pour la mise en adjudication. Le crédit de 225 millions prévu pour 1956, sera transféré au budget de 1957, où un crédit complémentaire est sollicité. Les pourparlers entre les Ministres des Affaires étrangères des Pays-Bas et de la Belgique sont suffisamment avancés pour me permettre d'affirmer qu'en ce qui concerne le bouchon de Lanaye l'accord est imminent.

Pour améliorer l'accès du port de Gand à la mer, les travaux d'élargissement du canal de Gand à Terneuzen sont entamés.

Le 21 décembre 1956 a été procédé à l'adjudication des travaux aux abords du pont dit « Eendenkooibrug » à Gand. Un crédit de 124.000.000 de francs a été engagé pour leur exécution.

Une nouvelle entreprise dont la dépense y compris les expropriations, est évalué à 180 millions sera mise en adjudication en 1957.

Pour poursuivre la lutte contre le désensablement de l'estran, une somme de 22 millions est prévue en 1957. Un montant sensiblement égal a permis de continuer la construction de jetées.

La continuation des travaux de construction de la conduite d'adduction d'eau Béthane-Seraing sera assurée par le crédit de 60 millions reporté à cette fin de 1956 vers 1957. Le crédit de 75 millions de 1957 permettra de poursuivre ces travaux, ainsi que ceux de l'alimentation en eau potable de la province de Luxembourg par l'exécution d'ouvrages connexes au barrage de Nisramont sur l'Ourthe.

Tout comme pour 1956, le budget de 1957, prévoit une intervention du département de 48,5 millions de francs, pour le démergement des communes de la région de Liège.

verbetering van andere waterwegen, die niet opgenomen zijn in het programma betreffende de schepen van 1.350 ton.

Naast de werken aan deze waterwegen, die van 1956 naar 1957 werden overgeheveld, is met hetzelfde doel een krediet van 178 miljoen op de begroting voor 1957 uitgetrokken. Dit krediet zal in hoofdzaak gaan naar het kanaal Ieper-IJzer, naar het kanaal Gent-Oostende, naar de Zeeschelde, de Dender, de Durme en de Dijle. Deze verbeteringen hebben tot doel de scheepvaart of de waterafvoer te vergemakkelijken, of nog de overstromingen te keer te gaan.

Om het vraagstuk van de Durme op te lossen heeft de Minister de ingewikkelde verschijnselen die zich aldaar voordoen door het hydraulisch laboratorium van Bruggen en Wegen laten bestuderen op een klein model. Uit de eerste resultaten van deze studie blijkt dat het ritme van de verzanding, dank zij het gebruik van de potpolders als spaar- en spuibekkens, in aanzienlijke mate zal worden vertraagd zodra de rivier in haar toestand van 1948 is teruggebracht, d. w. z. na de grote baggerwerken die destijds werden uitgevoerd. Om deze toestand te herstellen werden in 1956 baggerwerken voor een bedrag van 6 miljoen frank in aanbesteding gegeven.

In 1957 zullen deze baggerwerken, dank zij een krediet van 10 miljoen frank, kunnen worden voortgezet.

Een som van 22 miljoen frank is bestemd voor het inrichten van een nijverheidsgebied tussen Boezinge en Ieper, op de rechteroever van het kanaal Ieper-IJzer. De werken zullen bestaan in het aanleggen van een bermverdediging, een 4 m breed plaveisel, een 7 m lange betonbekleding en een strook van 5 m voor het aanleggen van een industriële spoorlijn; dit stemt overeen met de wensen van de commissie voor de ontwikkeling van het bedrijfsleven te Ieper, die op 15 februari 1955 op initiatief van de Minister werd opgericht.

Sedert enkele maanden zijn de studies voor de afschaffing van de stop te Ternaaien volledig ten einde. De plans en het bestek zijn opgemaakt. Alles is klaar voor de aanbesteding. Het krediet van 225 miljoen dat voor 1956 was uitgetrokken zal op de begroting van 1957 worden overgeschreven, waar een bijkrediet is aangevraagd. De onderhandelingen tussen de Ministers van Buitenlandse Zaken van Nederland en België zijn zover gevorderd dat mag gezegd worden dat een overeenkomst inzake de stop te Ternaaien nakend is.

De werken tot verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen, ten einde de verbinding tussen de haven van Gent en de zee te verbeteren, werden aangevat.

Op 21 december 1956 is men overgegaan tot de aanbesteding van de werken bij de zgn. « Eendenkooibrug », te Gent. Ter uitvoering daarvan is een krediet van 124.000.000 frank uitgetrokken.

Een nieuw werk, waarvan de kosten, met inbegrip van de onteigeningen, op 180 miljoen wordt geraamd zal in 1957 in aanbesteding worden gegeven.

Een bedrag van 22 miljoen is in 1957 uitgetrokken om de ontzanding van het strand te keer te gaan. Dank zij een krediet van ongeveer hetzelfde bedrag heeft men het bouwen van golfbrekers kunnen voortzetten.

De aanleg van de waterleiding Béthane-Seraing zal kunnen voortgezet worden dank zij het krediet van 60 miljoen dat daartoe van 1956 naar 1957 werd overgeschreven. Het in 1957 uitgetrokken krediet van 75 miljoen zal het mogelijk maken deze werken voort te zetten, alsmede deze voor de drinkwatervoorziening van de provincie Luxemburg, door het uitvoeren van bijkomende werken aan de stuwdam te Nisramont, op de Ourthe.

Evenals in 1956, bevat de begroting van 1957 een tegemoetkoming van het Departement van 48,5 miljoen frank voor de ontwateringswerken in de gemeenten van het Luikse.

Pour la *restauration du domaine public* de l'Etat et des Administrations subordonnées 158 millions sont disponibles en 1957.

Ce crédit comprend entre autres 45 millions pour la remise en état des écluses de Genk et de Hasselt sur le canal Albert. C'est une occasion d'attirer l'attention sur l'importance économique des voies navigables. Des milieux industriels ont calculé que par suite du chômage de la navigation à l'écluse de Genk en 1956, un supplément de fret de l'ordre de 6 millions par mois a dû être déboursé en pure perte.

Les 158 millions comprennent également un montant de 32 millions pour la reconstruction de deux ponts sur l'écluse de raccordement à Bruges et une somme de 22 millions pour la reconstruction et la réparation de défenses de berges du canal maritime de Bruxelles au Rupel.

Parmi les travaux les plus importants mis en adjudication en 1956 figurent les ponts de Kwaadmechelen et de Beringen sur le canal Albert; celui de Limmel IV sur le canal de Bocholt-Herenthals ainsi que la reconstruction d'un tronçon de défenses de berges du canal de Willebroek.

La reconstruction du pont de Haccourt sur le canal Albert a été reporté de 1956 vers 1957.

3. — Bâtiments.

Le Ministre déclare que 1.375 millions ont été engagés en 1956.

Pour 1957, les crédits prévus sont de l'ordre de 1.492 millions.

Pour 1956 :

a) Bâtiments administratifs.

De nombreux bâtiments ayant été entamés l'effort a porté surtout sur l'achèvement de ces bâtiments par la mise en adjudication de travaux complémentaires permettant leur utilisation dans le plus court délai possible.

Toutefois, par suite de la limitation des crédits il a bien fallu étaler sur plusieurs exercices budgétaires l'achèvement des travaux les plus importants qui seront poursuivis au cours des exercices ultérieurs.

A titre d'exemple, le Ministre cite le cas de l'Hôpital universitaire de Gand dont la construction a été entamée avant 1940. Le département des Travaux publics a établi, d'accord avec celui de l'Instruction publique et avec l'Université de Gand, un programme de travaux à réaliser en deux ans en vue de pouvoir utiliser l'hôpital.

Une première tranche de travaux a été réalisée en 1956 et au cours de la même année les études ont été poursuivies et mises au point pour l'achèvement de ces travaux.

De nombreux travaux ont ainsi été poursuivis en 1956 dans divers bâtiments importants tels que ceux destinés aux gouvernements provinciaux de Mons et de Gand, des gendarmeries, des bureaux de contribution, des installations de colonnes mobiles (sécurité civile) à Kemmexhe, Brasschaet, Ghlin et Beernhem, l'Institut Royal météorologique d'Uccle, le Centre de Protection de l'Enfance à Wauthier-Braine, etc., etc...

Les travaux ont été activement poussés au Centre d'Etudes Géophysiques du Globe à Dourbe dont les installations d'une importance scientifique exceptionnelle et de portée internationale ont été inaugurées en 1956.

Voor het *herstel van het openbaar domein* van de Staat en van de ondergeschikte besturen is in 1957 een bedrag van 158 miljoen beschikbaar.

Dit krediet omvat o.m. 45 miljoen voor het herstel van de sluizen te Genk en te Hasselt, op het Albertkanaal. Wij maken van deze gelegenheid gebruik om de aandacht te vestigen op het economisch belang van de waterwegen. In industriële kringen heeft men berekend dat ingevolge de stremming van de scheepvaart aan de sluis te Genk, zonder enig nut 6 miljoen per maand meer aan sleeploon werd uitgegeven.

De 158 miljoen omvatten eveneens een bedrag van 32 miljoen voor de wederopbouw van twee bruggen op de verbindingssluis te Brugge en een bedrag van 22 miljoen voor de wederopbouw en de herstelling der bermversterkingen van het zeekanaal van Brussel naar de Rupel.

Onder de belangrijkste werken welke in 1956 toegewezen werden, komen de bruggen voor te Kwaadmechelen en te Beringen op het Albertkanaal; die van Limmel IV op het kanaal Bocholt-Herenthals alsook de wederopbouw van een vak bermversterkingen op het Willebroekkanaal.

De wederopbouw van de brug te Haccourt op het Albertkanaal werd van 1956 uitgesteld tot in 1957.

3. — Gebouwen.

De Minister verklaart dat er 1.375 miljoen werden vastgelegd in 1956.

Voor 1957 bedragen ingeschreven kredieten 1.492 miljoen.

Voor 1956 :

a) Administratieve gebouwen :

Daar de bouw van talrijke gebouwen werd aangevat, werd vooral gestreefd naar de voltooiing dezer gebouwen door de aanbesteding van bijkomende werken, waardoor hun gebruik binnen de kortst mogelijke tijd mogelijk wordt gemaakt.

Nochtans, ingevolge de beperking van de kredieten, is men wel genoopt geweest de voltooiing van de belangrijkste werken over verschillende begrotingsjaren te spreiden, opdat zij in de loop van latere dienstjaren zouden kunnen worden voortgezet.

Bij wijze van voorbeeld haalt de Minister het geval aan van het academisch ziekenhuis te Gent, waarvan de bouw ingezet werd vóór 1940. Het departement van Openbare Werken heeft, in overeenstemming met dat van Openbaar Onderwijs en met de Universiteit te Gent, een programma van werken vastgelegd dat binnen twee jaren zou moeten voltrokken worden om dat ziekenhuis in gebruik te kunnen nemen.

Een eerste tranche werken werd in 1956 uitgevoerd en in de loop van hetzelfde jaar werden studiën doorgevoerd en aangepast met het oog op de voltooiing van bedoelde werken.

Talrijke werken werden aldus in 1956 voortgezet in verschillende belangrijke gebouwen, met name die bestemd voor de provinciale besturen te Bergen en te Gent, de rijkswachten, de gebouwen van het bestuur der belastingen, de installaties van vliegende colonnes (burgerlijke veiligheid) te Kemmexhe, Brasschaet, Ghlin en Beernem, het Koninklijk Weerkundig Instituut te Ukkel, het Centrum voor Kinderbescherming te Wouterbrakel, enz., enz.;

De werken werden in snel tempo voortgezet in het « Centre d'Etudes Géophysiques du Globe » te Dourbe, waarvan de installaties van uitzonderlijk wetenschappelijk belang en van internationale betekenis in 1956 ingehuldigd werden.

En outre, d'importantes entreprises ont été adjugées en 1956 en vue de la réalisation du complexe du Mont des Arts qui doit être achevé avant l'exposition de 1958 et notamment le Bâtiment des Congrès, un garage souterrain de 850 voitures, le Bâtiment de la Dynastie et une nouvelle tranche des bâtiments de la bibliothèque (angle de l'esplanade et du boulevard de la Jonction).

b) *Bâtiments scolaires et universitaires de l'Etat.*

Les programmes de ces travaux sont établis par le département de l'Instruction et par les universités en ce qui concerne leurs propres besoins.

Au cours des années antérieures et afin de satisfaire au maximum les besoins les plus urgents au moyen des crédits disponibles force a été de répartir ceux-ci entre un grand nombre d'établissements en fractionnant les travaux en tranches ne permettant pas, en général de réaliser des établissements complets. Nombreux sont ceux auxquels il faudra encore ajouter soit un groupe de classes, soit une salle de gymnastique, etc., bien que tous les crédits mis à la disposition de mon département aient été utilisés.

En ne tenant compte que des travaux les plus importants, ces crédits ont été affectés à l'exécution de travaux d'extension et d'amélioration dans les établissements suivants, certains de ces travaux étant le parachèvement de ceux entamés au cours de l'exercice 1955 :

Enseignement moyen, (écoles moyennes, athénées et lycées) :

Boom, Geel, Heist-op-den-Berg, Hemiksem, Hoboken, Lierre, Malines, Oostmalle, Turnhout, Wilrijk, Auderghem, Bruxelles (Athénée rue Marie-Christine), Bruxelles (Athénée flamand, rue de la Braie), Enghien, Etterbeek (Athénée flamand), Halle, Ixelles (Lycée royal), Ixelles (Athénée royal), Jette, Jodoigne, Koekelberg, Lennik-Saint-Quentin, St-Gilles, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Pierre, Assebroeck, Bruges (Athénée royal et Lycée royal), Menin, Torhout, Furnes, Aalter, Beveren-Waes, Hamme, Ninove, Termonde, Gand (nouvel athénée royal), St-Nicolas-Waes, Wetteren, Beaumont, Châtelet, Dour, Flobecq, Frasne-lez-Buisenal, Gosselies, Jemappes, Jumet, Le Rœulx, Pâturages, Pont-à-Celles, Quiévrain, St-Ghislain, Soignies, Tournai (Lycée), Dolhain, Eupen, Hannut, Seraing, Soumagne, Welkenraedt, Genk, Hasselt (Athénée et Lycée), Léopoldsborg, Overpelt, St-Trond (école moyenne filles), Andenne, Beauraing, Couvin, Eghezée, Namur (école moyenne garçons, lycée et école professionnelle filles), Philippeville, Taminés, Walcourt, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Laroche, Virton.

Enseignement normal :

Lierre, Forest, Bruges, Gand, Tournai, Liège, Hasselt.

Enseignement technique :

Jette, Ohain, Bruges, Mouscron, Roulers, Gand (Institut textile), Renaix, Irchonwelz, Péruwelz, Hasselt, St-Trond, Tongres, Arlon, Izel, Libramont, Namur.

Enseignement des Beaux-Arts :

Bruxelles : Institut de La Cambre, Conservatoire royal de Musique.

Enseignement supérieur :

Anderlecht : Ecole vétérinaire.

Bovendien werden belangrijke ondernemingen toegewezen in 1956 om het gebouwencomplex van de Kunstberg tot stand te brengen, daar dit vóór de tentoonstelling van 1958 moet voltooid zijn, en met name het Congresgebouw, een ondergrondse garage voor 850 wagens, het Gebouw der Dynastie en een nieuwe tranche van de bibliotheekgebouwen (aan de hoek van de esplanade en de Verbindingslaan).

b) *School- en universitaire gebouwen van de Staat.*

Het programma dezer werken werd vastgelegd door het departement van Onderwijs, en door de universiteiten wat betreft hun eigen behoeften.

Ten einde met de beschikbare kredieten in de ruimst mogelijke mate te kunnen voorzien in de dringendste behoeften, moesten deze kredieten tijdens de voorgaande jaren verdeeld werden over een groot aantal inrichtingen, en moesten de werken in gedeelten worden gesplitst, zodat het over het algemeen niet mogelijk was volledige inrichtingen te bouwen. Aan vele er van moet nog een groep klassen worden toegevoegd, een gymnastiekzaal, e.d., hoewel alle ter beschikking van het departement gestelde kredieten werden opgebruikt.

Afgezien van de minder belankrijke werken, werden deze kredieten aangewend tot uitvoering van uitbreidings- en verbeteringswerken in de volgende inrichtingen (sommige van deze werken zijn de voltooiing van werken waarmee tijdens het dienstjaar 1955 een aanvang werd gemaakt) :

Middelbaar onderwijs (middelbare scholen, athenea en lycea) :

Boom, Geel, Heist-op-den-Berg, Hemiksem, Hoboken, Lier, Mechelen, Oostmalle, Turnhout, Wilrijk, Oudergem, Brussel (Atheneum Maria-Christinastraat), Brussel (Nederlandstalig Atheneum, Moutstraat), Edingen, Etterbeek (Nederlandstalig Atheneum), Halle, Elsene (Koninklijk Lyceum), Elsene (Koninklijk Atheneum), Jette, Geldenaken, Koekelberg, Sint-Kwintens-Lennik, Sint-Gillis, Schaerbeek, Sint-Pieters-Woluwe, Assebroeck, Brugge (Koninklijk Atheneum en Koninklijk Lyceum), Menen, Torhout, Veurne, Aalter, Beveren-Waas, Hamme, Ninove, Dendermonde, Gent (nieuw Koninklijk Atheneum), Sint-Niklaas, Wetteren, Beaumont, Châtelet, Dour, Vloesberg, Frasne-lez-Buisenal, Gosselies, Jemappes, Jumet, Le Rœulx, Pâturages, Pont-à-Celles, Quiévrain, Saint-Ghislain, Zinnik, Doornik (Lyceum), Dolhain, Eupen, Hannut, Seraing, Soumagne, Welkenraedt, Genk, Hasselt (Atheneum en Lyceum), Léopoldsborg, Overpelt, Sint-Truiden (middelbare meisjesschool), Andenne, Beauraing, Couvin, Eghezée, Namen (middelbare jongensschool, lyceum en beroepsschool voor meisjes), Philippeville, Taminés, Walcourt, Bastenaken, Bertrix, Bouillon, Laroche, Virton.

Normaalonderwijs :

Lier, Vorst, Brugge, Gent, Doornik, Luik, Hasselt.

Technisch onderwijs :

Jette, Ohain, Brugge, Moeskroen, Roeselare, Gent (Textielinstituut), Ronse, Irchnwelz, Péruwelz, Hasselt, Sint-Truiden, Tongeren, Aarlen, Izel, Libramont, Namen.

Onderwijs in de Schone Kunsten :

Brussel : Instituut van Terkameren, Koninklijk Muziekconservatorium.

Hoger onderwijs :

Anderlecht : Veeartsenijsschool.

Gand : Université (non compris l'hôpital universitaire); Institut des Sciences; Laboratoire de Métallographie; Laboratoire de Virologie; Institut d'Hygiène et de Bactériologie; Ecole des Vétérinaires; Laboratoire de Cristallographie; Institut de Philosophie et Lettres.

Gand : Institut agronomique.

Gembloux : Institut agronomique.

Liège : Université : Bâtiments centraux de la place du 20 août; Institut de Physique; Institut de Botanique; Institut de Zoologie; Centre de recherches pour antibiotiques; Val-Benoît — Centrale électrique; Institut d'Astrophysique; Laboratoire d'Hydraulique; Institut de Stomatologie.

En outre, le département de l'Instruction publique ayant décidé la création de nouvelles écoles d'enseignement moyen, les travaux de construction de ces établissements ont été réalisés ou sont en cours de réalisation dans les localités suivantes :

Beernem, Harelbeke, Merelbeke, Ganshoren, Koersel, Koekelare, Lede, Kalmthout, Londerzeel, Herck-la-Ville, Alleur, Bomal, Esneux, Habay-la-Neuve.

Pour 1957 :

Le projet de budget a été élaboré en vue de poursuivre la même politique que l'année passée et notamment de poursuivre autant que possible l'achèvement des bâtiments entamés et de répondre aux besoins les plus urgents.

C'est ainsi notamment, pour reprendre l'exemple cité plus haut, qu'il prévoit le crédit nécessaire pour l'exécution des travaux à réaliser dans l'hôpital universitaire de Gand, de manière à prévoir la mise en exploitation de l'hôpital dès le début de 1958.

De même les travaux seront activement poursuivis au Mont des Arts à Bruxelles, de manière à terminer les bâtiments qui doivent être achevés avant l'exposition et qui sont mentionnés plus haut.

En ce que concerne les bâtiments scolaires et universitaires de l'Etat, le projet de budget prévoit l'octroi d'une nouvelle tranche de 700 millions de francs à prélever sur la dotation totale de 3 milliards prévus par la loi instituant le Fonds des Constructions scolaires et universitaires de l'Etat.

Cette tranche de 700 millions permettra au gouvernement de poursuivre son effort d'amélioration des établissements d'instruction de l'Etat dans les différents secteurs d'enseignement.

Enfin, le département des Travaux publics poursuit les études entamées au sujet de la normalisation et la standardisation de ses constructions en vue d'en diminuer le coût et d'en accélérer l'exécution.

4. — Urbanisme.

Le Ministre déclare que, durant l'année 1956, l'Administration de l'Urbanisme a continué son activité normale.

Poursuivant la tâche que lui a assignée la législation en vigueur, elle s'est attachée à promouvoir une utilisation du sol plus rationnelle et plus harmonieuse. On sait que deux moyens lui sont confiés pour atteindre ce but : les plans d'aménagement et la police des autorisations de bâtir.

Gent : Universiteit (academisch ziekenhuis niet inbegrepen); Instituut voor Wetenschappen; Laboratorium voor Metallografie; Laboratorium voor Virologie; Instituut voor Hygiëne en Bacteriologie; Veeartsenijschool; Laboratorium voor Cristallografie; Instituut voor Letteren en Wijsbegeerte.

Gent : Landbouwinstituut.

Gembloers : Landbouwinstituut.

Luik : Universiteit : Centrale gebouwen op de « Place du 20 août »; Instituut voor Physica; Instituut voor Botanica; Zoölogisch Instituut; Centrum voor Onderzoek in zake antibiotica; Val-Benoît : Electische Centrale; Instituut voor Astrophysica; Laboratorium voor Hydraulica; Stomatologisch Instituut.

Daar het departement van Openbaar Onderwijs besloten heeft nieuwe scholen voor middelbaar onderwijs op te richten, werd bovendien op de volgende plaatsen de bouw van dergelijke inrichtingen uitgevoerd of is men bezig er te bouwen :

Beernem, Harelbeke, Merelbeke, Ganshoren, Koersel, Koekelare, Lede, Kalmthout, Londerzeel, Herck-de-Stad, Alleur, Bomal, Esneux, Habay-la-Neuve.

Voor 1957 :

Het ontwerp van begroting werd uitgewerkt met het doel hetzelfde beleid als vorig jaar voort te zetten en in het bijzonder zover mogelijk klaar te komen met de begonnen gebouwen en in de meest dringende behoeften te voorzien.

Zo is er, om terug te komen op het hoger aangehaalde voorbeeld, het krediet op uitgetrokken, dat nodig is om de in het academisch ziekenhuis te Gent uit te voeren werken derwijze te doen vorderen dat de ingebruikneming van dat ziekenhuis reeds tegen begin 1958 in uitzicht kan worden gesteld.

Ook achter de werken aan de Kunstberg te Brussel wordt spoed gezet om klaar te komen met de gebouwen, waarvan hoger sprake, die vóór de tentoonstelling af moeten zijn.

Met betrekking tot de Rijksschool- en Rijksuniversiteitsgebouwen voorziet de ontwerp-begroting in het toekennen van een nieuwe tranche van 700 miljoen frank, af te nemen van de totale dotatie van 3 miljard, toegekend bij de wet tot instelling van het Fonds der Rijksschool- en Rijksuniversiteitsgebouwen.

Dank zij deze tranche van 700 miljoen zal de Regering zich verder kunnen inspannen om de Rijksonderwijsinrichtingen in de verschillende onderwijssectoren te verbeteren.

Ten slotte zet het departement van Openbare Werken de studie voort, die het heeft aangevat terzake van de normalisatie en de standaardisatie van zijn bouwwerken om er de kosten van te verminderen en hun uitvoering te versnellen.

4. — Stedebouw.

De Minister verklaart dat het Bestuur voor de Stedebouw zijn normale activiteit heeft voortgezet tijdens het jaar 1956.

Bij het verder vervullen van de taak, welke de vigerende wetgeving het heeft opgedragen, heeft het zich er op toegelegd een rationeler en harmonischer benutting van de grond te bevorderen. Zoals men weet, beschikt het over twee middelen om dat doel te bereiken : de aanlegplannen en de bouwvergunningen.

a) *Plans d'aménagement.*

En 1956, 66 communes sont venues s'ajouter aux 1.605 déjà soumises au régime de l'urbanisme. L'arrêté-loi du 2 décembre 1946 oblige ces localités à dresser leurs plans d'aménagement, plan général et plans particuliers. Pendant l'année envisagée, 15 plans généraux et 191 plans particuliers (soit 206 plans) ont été approuvés par arrêté royal. Si l'on compare ces deux chiffres avec ceux fournis pour les dix ans d'activité de l'administration, on constate que le premier constitue 11 % du nombre total des plans généraux approuvés et le second 15 % du nombre des plans particuliers approuvés. Ce total apparaît au tableau I ci-joint. Il faut leur ajouter deux ou trois centaines de projets ou d'avant-projets en passe, à des degrés divers, de recevoir l'approbation finale.

L'administration accorde des subsides pour l'élaboration des plans communaux d'aménagement. Pendant l'année 1956, ces subsides se sont élevés au montant de 1 million 137.329 francs, soit 6 % du montant total de 18 millions 605.258 francs accordé aux communes de 1947 à fin 1956.

Dans le domaine des plans régionaux d'aménagement le Gouvernement a, pendant la période envisagée, continué à promouvoir l'élaboration de ces plans. Il a notamment pris les dispositions nécessaires pour poursuivre la confection des plans régionaux de Bruxelles, de Liège et de Courtrai, et pour aider financièrement les organismes s'occupant des enquêtes préalables (surveys) du Bas-Luxembourg, de la Campine limbourgeoise et des régions hennuyères.

b) *Autorisation de bâtir.*

En ce qui concerne les autorisations de bâtir, l'Administration de l'Urbanisme a continué son effort qu'elle poursuit depuis longtemps et qui consiste à veiller à ce que, dans les communes soumises au régime urbanistique, les constructions n'aient pas à l'encontre des prescriptions de plans d'aménagement approuvés ou, lorsque ceux-ci n'existent pas encore, à ce que des constructions intempestives ne viennent prématurément mettre en péril l'aménagement à l'étude.

Le nombre de projets de bâtisses diverses examinés par l'Administration de l'Urbanisme, en 1956, s'élève à 54.518. Sur ce nombre, 52.462, soit 96 %, ont été autorisés et 2.056, soit 4 %, ont été refusés. La répartition par province est donnée au tableau II ci-annexé.

Il faut ajouter que l'administration est aussi chargée d'examiner les projets d'habitations, à construire dans toutes les communes, pour lesquelles la prime de l'Etat prévue par la loi du 20 mai 1947 (Loi De Taeye) est sollicitée. Dans l'accomplissement de cette mission, l'administration a examiné, en 1956, 13.738 projets, dont elle a approuvé 12.551, soit 91 %. Le tableau III ci-joint donne la répartition par province de ces demandes.

Pour être complet, il faut mentionner que l'administration est chargée également de l'application de l'arrêté du 2 juillet 1949 (subsides aux pouvoirs subordonnés pour travaux), de la loi du 6 juillet 1948 (réparation des dommages de guerre aux biens du domaine public) et de la loi du 15 avril 1949 (Loi Brunfaut). Remplaçant l'ancien service de la voirie communale, elle instruit en outre les affaires de voirie qui réclament l'intervention royale.

L'administration de l'Urbanisme poursuivra, en 1957, avec le personnel insuffisant dont elle dispose, la mission que lui ont confiée les textes légaux, et notamment l'arrêté-loi du 2 décembre 1946. Celui-ci, on le sait, est provisoire, et n'a été pris qu'en attendant l'élaboration d'une loi organique de l'Urbanisme. C'est pour hâter celle-ci que le Gouvernement

a) *Aanlegplannen.*

In 1956 kwamen er 66 gemeenten bij de 1.605 die reeds onder de regelen inzake stedenbouw vallen. De besluitwet van 2 december 1946 legt die gemeenten de verplichting op zowel hun algemeen als hun bijzondere plannen van aanleg op te maken. Gedurende bedoeld jaar werden 15 algemene en 191 bijzondere plannen (samen dus 206 plannen) bij koninklijk besluit goedgekeurd. Vergelijkt men deze beide getallen met de cijfers, die voor de tien jaar activiteit van het bestuur worden gegeven, dan komt men tot de bevinding dat het eerste 11 % uitmaakt van het totaal aantal goedgekeurde algemene plannen en het tweede 15 % van het aantal goedgekeurde bijzondere plannen. Dit totaal komt voor op bijgaande tabel I. Hieraan dienen zowat twee à driehonderd ontwerpen of voorontwerpen te worden toegevoegd, die in verschillende stadia op definitieve goedkeuring wachten.

Het Bestuur verleent toelagen voor het opmaken van de gemeentelijke aanlegplannen. In 1956 bedroegen deze toelagen 1 miljoen 137.329 frank, zegge 6 % van het totaal bedrag van 18 miljoen 605.258 frank, dat van 1947 tot einde 1956 aan de gemeenten werd toegekend.

Op het gebied van de gewestelijke aanlegplannen heeft de Regering tijdens de bedoelde periode het opmaken van deze plannen verder in de hand gewerkt. Zij heeft o.m. de nodige maatregelen genomen om de uitwerking van de gewestelijke plannen van Brussel, Luik en Kortrijk voor te zetten en om financiële steun te verlenen aan de organisaties die zich bezighouden met de voorafgaande enquêtes (surveys) in Zuid-Luxemburg, de Limburgse Kempen en Henegouwen.

b) *Bouwvergunningen.*

Inzake bouwvergunningen heeft het Bestuur voor de Stedenbouw zich verder, zoals het dit sedert lang doet, ingespannen opdat men in de onder de stedenbouwregeling vallende gemeenten de voorschriften van de goedgekeurde aanlegplannen zou in acht nemen of, indien deze nog niet bestaan, dat men de beoogde aanleg niet overijld door onbezonnen bouwen in gevaar zou brengen.

In 1956 heeft het Bestuur voor de Stedenbouw 54.518 plannen van diverse gebouwen onderzocht. Op dit aantal werden er 52.462, d.i. 96 % goedgekeurd en 2.056, of 4 %, afgewezen. De verdeling per provincie vindt men in de hierbij gevoegde tabel II.

Bovendien is het bestuur belast met het onderzoek van de ontwerpen voor het bouwen van woningen in al de gemeenten waarvoor de staatspremie, overeenkomstig de wet van 20 mei 1947 (wet De Taeye), wordt aangevraagd. Met betrekking tot deze taak heeft het bestuur in 1956 13.739 ontwerpen onderzocht, waarvan het er 12.551, zegge 91 %, heeft goedgekeurd. De hierbij gevoegde tabel III geeft de verdeling van deze aanvragen per provincie.

Volledigheidshalve dienen wij er hier aan toe te voegen dat het bestuur eveneens is belast met de toepassing van het besluit van 2 juli 1949 (toelagen aan de ondergeschikte besturen, ter uitvoering van werken), van de wet van 6 juli 1948 (herstel van de oorlogsschade aan het openbaar domein) en van de wet van 15 april 1949 (wet Brunfaut). Ter vervanging van de vroegere dienst voor de gemeentewegen, onderzoekt het bovendien de wegenproblemen waar de tussenkomst van de Koning is vereist.

Het Bestuur voor de Stedenbouw zal in 1957, met het onvoldoende personeel waarover het beschikt, de taak voortzetten waarmede het o.m. door de besluitwet van 2 december 1946 is belast. Zoals bekend is dit besluit voorlopig en werd het slechts genomen in afwachting dat een wet tot inrichting van de stedenbouw zou worden uitge-

vient de créer une Commission mixte chargée de lui donner un avis sur les dispositions légales à prévoir. Le Gouvernement entend doter notre pays, dans le délai le plus bref, d'une législation sur l'urbanisme et combler ainsi le retard que la Belgique compte sur ses voisins.

Un autre problème qui retient spécialement l'attention de l'Administration de l'Urbanisme est celui de la publicité dans les sites et le long des routes touristiques. Dans cette matière, l'administration prépare, en accord avec les instances officielles compétentes, des textes d'arrêtés dont elle aura à assurer l'application.

TABLEAU I.

Plans d'aménagement approuvés au 31 décembre 1956.

Provinces	Plans généraux	Plans particuliers	Total
Anvers	31	165	196
Brabant	16	202	218
Flandre Occidentale	24	266	290
Flandre Orientale	12	110	122
Hainaut	8	161	169
Liège	5	143	148
Limbourg	8	47	55
Luxembourg	11	87	98
Namur	21	101	122
	136	1.282	1.418

TABLEAU II.

Demandes d'autorisation de bâtir examinées par l'Administration de l'Urbanisme en 1956.

werkt. Om dit te bespoedigen heeft de Regering zopas een gemengde Commissie opgericht, die gelast is advies uit te brengen over de vereiste wettelijke bepalingen. De Regering wil aan ons land zo spoedig mogelijk een wetgeving over de stedenbouw schenken en zodoende de achterstand van België tegenover zijn bureu goedmaken.

Een ander probleem dat de bijzondere aandacht van het Bestuur voor de Stedenbouw gaande houdt is dat van de reclame op de toeristische plaatsen en langs de wegen. Op dit gebied bereidt het Bestuur, in overleg met de bevoegde officiële instanties, teksten van besluiten voor, voor de toepassing waarvan het zal moeten zorgen.

TABEL I.

Aanlegplannen, goedgekeurd op 31 december 1956.

Provincies	Algemene plannen	Bijzondere plannen	Totaal
Antwerpen	31	165	196
Brabant	16	202	218
West-Vlaanderen	24	266	290
Oost-Vlaanderen	12	110	122
Henegouwen	8	161	169
Luik	5	143	148
Limburg	8	47	55
Luxemburg	11	87	98
Namen	21	101	122
	136	1.282	1.418

TABEL II.

Door het Bestuur voor de Stedenbouw in 1956 behandelde bouwvergunningaanvragen.

Provincies	Autorisées — Ingewilligd	%	Refusées — Geweigerd	%	Total — Totaal	Provincies
Anvers.....	9.562	96	385	4	9.947	Antwerpen.
Brabant	10.544	97	304	3	10.848	Brabant.
Flandre Occidentale	5.650	93	420	7	6.070	West-Vlaanderen.
Flandre Orientale	7.856	98	138	2	7.994	Oost-Vlaanderen.
Côte	2.610	93	189	7	2.799	De kust.
Hainaut	4.519	96	189	4	4.708	Henegouwen.
Liège	5.411	97,5	140	2,5	5.551	Luik.
Limbourg	3.408	96	146	4	3.554	Limburg.
Luxembourg	1.338	97,5	36	2,5	1.374	Luxemburg.
Namur.....	1.295	93	96	7	1.391	Namen.
Administration centrale	269	95	13	5	282	Hoofdbestuur.
	52.462	96	2.056	4	54.518	

TABLEAU III.

Demandes introduites auprès de l'Administration de l'Urbanisme en vue de bénéficier de la prime prévue par la loi du 20 mai 1948, dite loi De Taeye.

TABEL III.

Aanvragen bij het Bestuur voor de Stedebouw ingediend ten einde de premie te genieten overeenkomstig de zgn. wet De Taeye, van 20 mei 1948.

Provinces	Demandes introduites depuis 1948 — Aanvragen ingediend in 1958		Demandes approuvées depuis 1948 — Aangenomen aanvragen in 1958		Provincies
	au 31 déc. 1955	au 31 déc. 1956	au 31 déc. 1955	au 31 déc. 1956	
	op 31 dec. 1955	op 31 dec. 1956	op 31 dec. 1955	op 31 dec. 1956	
Anvers...	25.351	27.732	23.964	26.300	Antwerpen.
Brabant ...	29.835	32.832	27.007	29.474	Brabant.
Flandre Occidentale ...	13.343	14.531	13.141	14.329	West-Vlaanderen.
Flandre Orientale ...	1.871	2.032	1.790	1.943	Oost-Vlaanderen.
Côte ...	20.793	22.701	19.792	21.624	De kust.
Hainaut ...	9.544	10.678	8.701	9.711	Henegouwen.
Liège ...	12.952	14.247	11.567	12.724	Luik.
Limbourg ...	17.632	19.591	16.146	17.984	Limburg.
Luxembourg ...	3.343	3.675	3.148	3.472	Luxemburg.
Namur...	3.609	3.992	3.240	3.586	Namen.
	138.273	152.011	128.496	141.147	

Le Ministre ajoute que l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 sur l'urbanisme a rendu de grands services au pays; il a permis de reconstruire dans les meilleures conditions.

Mais l'expérience de ces 10 années a montré qu'il y a mieux à faire. Il faut repenser le problème et le soumettre au Parlement en vue de l'élaboration d'une loi organique.

Le Gouvernement aurait pu déposer un projet de loi. Mais il a jugé préférable d'adopter une meilleure formule.

Il a constitué cette commission par arrêté royal et lui a donné un instrument de travail, en lui indiquant les principes sur lesquels le Gouvernement serait heureux de voir s'édifier la nouvelle législation.

La Commission devra discuter ces principes, les complètera éventuellement et formulera tous avis et suggestions utiles.

Les principes proposés à la Commission ne modifient pas la conception selon laquelle il est nécessaire de doter les communes de plans d'aménagement qui fixent les grandes directives selon lesquelles chacune d'elles organise son territoire au triple point de vue économique, social et esthétique.

Voici ces principes (voir annexe) :

Le principe n° 6 apporte une innovation importante en ce qui concerne l'autorisation de bâtir. Son but est de réaliser une certaine décentralisation qui donnerait à la commune plus de droits, mais aussi plus de devoirs.

En donnant aux communes une plus grande responsabilité et l'administration de l'Urbanisme le pouvoir de contrôle et la mission de conseiller les administrations communales, un résultat meilleur peut être atteint.

De Minister voegt er aan toe dat de besluitwet van 2 december 1946 betreffende de stedebouw aan het land grote diensten heeft bewezen; ze maakte het mogelijk dat in betere voorwaarden werd heropgebouwd.

Maar de ervaring van de jongste tien jaren heeft geleerd dat het nog beter kan. Het vraagstuk moet opnieuw worden bestudeerd en aan het Parlement voorgelegd met het oog op het uitwerken van een organieke wet.

De Regering had een wetsontwerp kunnen indienen. Maar zij heeft de voorkeur gegeven aan een betere formule.

Zij heeft deze commissie bij koninklijk besluit ingesteld, en haar een werkinstrument in handen gegeven, met uiteenzetting van de beginselen waarop zij de nieuwe wetgeving wil opbouwen.

De Commissie moet over deze beginselen beraadslagen, ze eventueel aanvullen, en alle nuttige wenken en adviezen formuleren.

De aan de Commissie voorgelegde beginselen brengen geen wijziging in de opvatting, volgens welke het nodig is de gemeenten een plan van aanleg te bezorgen, waarin in grote trekken is voorgeschreven hoe ieder ervan haar grondgebied moet inrichten uit een drievoudig oogpunt: economisch, sociaal en esthetisch.

Hier volgen deze beginselen : (cfr. bijlage).

Beginsel n° 6 brengt een belangrijke nieuwigheid met betrekking tot de bouwvergunning. Doel is een zekere decentralisatie tot stand te brengen, waardoor de gemeenten meer rechten, maar ook meer plichten krijgen.

Door aan de gemeenten een ruimere verantwoordelijkheid te geven en aan het Bestuur voor de Stedebouw een controlebevoegdheid en de taak van de gemeentebesturen van advies te dienen, kan een beter resultaat worden bereikt.

Le Ministre a demandé à la Commission de déposer son rapport dans les trois mois. Son désir est que le projet de loi qui sortira des travaux de la Commission soit discuté et voté encore avant la fin de l'actuelle législation.

Quelques problèmes ont été soulevés après l'exposé du Ministre, au cours de la discussion générale. De nombreuses questions ont été posées. Les réponses figurent en annexe du présent avis.

Un Commissaire défend sa proposition de loi en vue du creusement du Canal de Poperinge à la Lys passant par Ypres et communiquant avec le Canal Ypres-Yser.

Il souligne qu'il existe depuis des décades, dans l'arrondissement d'Ypres, un chômage structurel qui se prolongera aussi longtemps que le climat nécessaire à l'installation de nouvelles industries ne sera pas créé, notamment par la construction d'une voie navigable reliant directement la région d'Ypres-Poperinge avec le bassin industriel du Hainaut.

Aujourd'hui, 63 % des ouvriers habitant l'arrondissement d'Ypres sont obligés de trouver du travail à l'intérieur du pays ou à l'étranger.

Les bateaux amenant des matériaux de Tournai à Ypres doivent faire le parcours suivant : Escaut jusqu'à Gand, Canal Gand-Bruges, Canal Bruges-Ostende, Canal Passendale-Yser de Nieuport à Dixmude et enfin le Canal de Dixmude à Ypres.

Avec la liaison Ypres-Lys, soit 15 Km, le trajet serait : Escaut de Tournai à Bossuit, Canal Bossuit-Courtrai, la Lys de Courtrai à Comines et le nouveau canal de Comines à Ypres.

Ce Commissaire rappelle que le canal était commencé en 1864 mais qu'un éboulement à Hollebeke mit fin aux travaux.

Il dépose un amendement au budget extraordinaire pour obtenir le creusement de ce canal.

Un autre Commissaire appuie l'exposé précédent et demande au Ministre quand les travaux pour le canal projeté seront commencés.

Le Ministre répond que le Gouvernement a accepté, pour la première fois depuis longtemps, le principe du canal de Poperinge à la Lys.

Suite aux propositions qui lui ont été faites par la Commission pour l'expansion industrielle de la région yproise, l'Administration des voies hydrauliques a été chargée de procéder à une étude des différents tracés du nouveau canal entre Ypres et Comines.

Cette étude sera terminée dans le courant de l'année en cours; elle permettra de peser les avantages et désavantages financiers et économiques de chaque tracé, de façon à ce qu'un tracé définitif puisse être adopté.

L'adjudication de ces travaux ne sera possible que lorsque les prévisions budgétaires permettront de réaliser le nouveau canal dans un délai réduit.

C'est pourquoi le Ministre demande de rejeter l'amendement du Commissaire, d'autant plus que cet amendement prévoit une diminution correspondante du crédit pour le canal de Charleroi, travail à exécuter de toute urgence.

A propos de la politique de l'urbanisme, et notamment de l'établissement des plans d'aménagement communaux, un Commissaire a demandé que des instructions sévères soient données aux Chambres des Notaires afin que ceux-ci informent dûment les acquéreurs des servitudes légales ou menaces d'expropriation qui pèsent sur les biens qu'ils négocient.

De Minister heeft de Commissie verzocht binnen drie maanden verslag uit te brengen. Hij wenst dat het wetsontwerp, dat het resultaat moet zijn van de werkzaamheden van de Commissie, wordt behandeld en in stemming gebracht vóór het einde van de huidige zitting.

In de loop van de algemene beraadslaging, die op de uiteenzetting van de Minister volgde, werden nog enkele vraagstukken te berde gebracht. Er werden vele vragen gesteld. De antwoorden op die vragen komen voor in de bijlage tot dit verslag.

Een Commissielid verdedigt zijn wetsvoorstel met betrekking tot de aanleg van het kanaal Poperinge-Leie via Ieper, dat in verbinding zou staan met het kanaal Ieper-IJzer.

Hij wijst erop dat er in het arrondissement Ieper sedert tientallen jaren een structurele werkloosheid heerst, die zal blijven bestaan zolang geen gunstige sfeer wordt geschapen voor de oprichting van nieuwe nijverheden, o.m. door de aanleg van een waterweg die de streek Ieper-Poperinge rechtstreeks met het industriële bekken van Henegouwen verbindt.

Thans zijn 63 % van de arbeiders die in het arrondissement Ieper wonen, verplicht werk te zoeken in andere gewesten van het land, of zelfs in het buitenland.

Schepen die materialen vervoeren van Doornik naar Ieper moeten de volgende weg afleggen : Schelde tot Gent, kanaal Gent-Brugge, kanaal Gent-Oostende, kanaal Passendaele-IJzer van Nieuwpoort naar Diksmuide, en ten slotte het kanaal Diksmuide-Ieper.

Na aanleg van de verbinding Ieper-Leie, zegge 15 km, zal het traject als volgt zijn : Schelde van Doornik tot Bossuit, kanaal Bossuit-Kortrijk, de Leie van Kortrijk tot Komen en het nieuwe kanaal van Komen tot Ieper.

Hetzelfde Commissielid zegt verder dat men de aanleg van dit kanaal in 1864 een aanvang was gemaakt, maar dat een instorting te Hollebeke een eind maakte aan de werken.

Hij dient een amendement in op de buitengewone begroting om het graven van dit kanaal te bekomen.

Een ander Commissielid steunt de vorige uiteenzetting en vraagt aan de Minister wanneer de werken voor het ontworpen kanaal zullen worden aangevat.

De Minister antwoordt dat de Regering voor de eerste maal sedert lang het principe van het kanaal van Poperinge naar de Leie aanvaard heeft.

Ingevolge de voorstellen die hem gedaan werden door de Commissie voor de industriële uitbreiding van het gewest Ieper, kreeg het Bestuur der Waterwegen tot opdracht over te gaan tot een studie in verband met de verschillende tracés voor het nieuwe kanaal Ieper-Komen.

Deze studie zal in de loop van het jaar voltooid zijn; zij zal het mogelijk maken derwijze de financiële en economische voor- en nadelen van elk tracé te wikkelen en te wegen dat een definitief tracé zal kunnen aangenomen worden.

De aanbesteding dezer werken zal slechts mogelijk zijn wanneer de begrotingsramingen het zullen mogelijk maken om het nieuwe kanaal binnen een beperkte termijn te graven.

Daarom verzoekt de Minister het amendement van het commissielid te verwerpen temeer dat dit amendement in een overeenstemmende verminderdering voorziet van het krediet voor het kanaal van Charleroi, werk dat hoogdringend moet worden uitgevoerd.

In verband met de politiek inzake stedenbouw en name-lijk van de vastlegging van gemeentelijke aanpassingsplannen heeft een Commissielid gevraagd dat strenge instructies zouden gegeven worden aan de Kamers der Notarissen opdat dezen behoorlijk de kopers zouden verwittigen van de wettelijke erfdienstbaarheden of van het gevaar voor onteigening dat de goederen bezwaart die zij verhandelen.

Le Ministre a marqué son plein accord avec cette remarque.

Un commissaire a demandé au Ministre de donner un aperçu de la politique portuaire du Gouvernement.

Le Ministre a fourni la réponse suivante :

Le Gouvernement est informé de l'évolution la plus récente en matière de construction maritime, et il sait que des pétroliers et des navires pour le transport des minerais sont en construction dont le tonnage s'accroît de plus en plus.

C'est ainsi qu'en 1949 nous avons constaté que des pétroliers du type T2, de 1.600 tonnes, construits en série pendant la guerre, étaient subitement dépassés par des bateaux nouveaux de 28.000 tonnes. A peine sept ans plus tard, en 1956, est lancé au Japon le « Universe Leader », un navire de 84.000 tonnes, et récemment Onassis commanda un superpétrolier de 100.000 tonnes, pendant que Niarchos commanda à la Bethlehem Steel Co. un bateau-citerne de 106.500 tonnes. D'autre part, le « Journal de la Marine Marchande » annonce qu'il y a en ce moment environ 190 navires de 40.000 tonnes et plus en commande, contre 21 en service.

Le Comité ministériel de Coordination économique a examiné les besoins découlant de cette évolution radicale et a décidé, notamment, de constituer un groupe de travail chargé « de l'étude des investissements nécessaires pour rendre le port de Zeebrugge accessible aux bateaux de M. Cantor et pour qu'il puisse être aménagé comme avant-port pour des pétroliers de 80.000 tonnes ».

Le Ministre a déclaré que le rapport du groupe de travail serait remis au Gouvernement dans les premiers jours à venir. Ce n'est qu'après une étude approfondie de ce document que le Gouvernement sera en mesure de prendre une décision.

Nous avons en outre à assurer un développement harmonieux de toute l'infrastructure portuaire de notre pays qui comprend, non seulement le port de Zeebrugge, mais également les ports d'Anvers et de Gand, ainsi que leurs accès à la mer.

Le plan décennal d'investissement du port d'Anvers répond à cet objectif. D'autre part, le Département étudie avec attention la question de la mise au gabarit de l'Escaut pour les bateaux de gros tonnage. A ce sujet, le ministre renvoie à la déclaration qu'il a faite à la séance du Sénat du 30 janvier 1957.

Les travaux de développement rationnel du port de Gand se poursuivent aussi à un rythme régulier. Une somme de 180 millions de francs a été inscrite au budget de 1957 en vue de pouvoir entamer les expropriations et les travaux d'un tronçon suivant du canal de Gand à Terneuzen, de sorte qu'après 1957 il ne resterait plus qu'à adjuger 4.650 m de tronçon de canal sur territoire belge.

La Commission émet par 9 voix contre 6 et une abstention un avis défavorable concernant l'amendement de Monsieur Lefère.

La Commission émet par 10 voix contre 6 un avis favorable sur les articles et l'ensemble des crédits extraordinaires afférents au Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction.

Le Rapporteur,

Le Président,

R. BECQUEVORT.

F. BRUNFAUT.

De Minister betuigde zijn volkomen instemming met deze opmerking.

Een commissielid verzocht de Minister een overzicht te willen geven van het Regeringsbeleid inzake havenaanleggenheden.

De Minister heeft volgend antwoord verstrekt :

De regering is op de hoogte van de meest recente evolutie van de scheepsbouw en weet dat tank- en ertsschepen in aanbouw zijn waarvan de tonnemaat steeds groter wordt.

Zo zagen we in 1949 de tankers van het type T2 van 1.600 t. die tijdens de oorlog in serie werden gebouwd, plots voorbijgestreefd door nieuwe schepen van 28.000 t. Nauwelijks 7 jaren later, in 1957, loopt in Japan de « Universe Leader » een schip van 84.000 t. van stapel en onlangs werd door Onassis opdracht gegeven voor het bouwen van een supertanker van 100.000 t. en plaatst Niarchos bij de Bethlehem Steel Co. een bestelling voor een tanker van 106.500 t. Het « Journal de la Marine Marchande » van 21 januari 1957 meldt anderzijds dat er ten huidige dage ongeveer 190 schepen van 40.000 t. en meer in beslist zijn tegen 21 in de vaart.

Het ministerieel Comité voor Economische Coördinatie heeft een onderzoek gewijd aan de behoeften die voortvloeien uit deze grondige evolutie en ondermeer besloten tot het instellen van een werkgroep belast met : « de studie van de investeringen die nodig zijn opdat Zeebrugge de schepen van de heer Cantor zou kunnen ontvangen, en tevens, als voorhaven zou kunnen worden ingericht voor tankschepen van 80.000 t. »

De Minister verklaarde dat het verslag van de werkgroep in de eerstvolgende dagen aan de regering zal overhandigd worden. Het is slechts na een grondige studie van dit document dat de regering een beslissing zal kunnen nemen.

Wij moeten daarenboven zorgen voor een harmonische ontwikkeling van de volledige haveninfrastructuur van ons land die niet alleen de haven van Zeebrugge maar ook de havens van Antwerpen en van Gent en hun toegangen tot de zee omvatten.

Het tienjarig plan van investering van de haven van Antwerpen beantwoordt aan dit doel. Anderzijds wordt door het departement de kwestie van de bevaarbaarheid van de Schelde voor grote schepen aandachtig bestudeerd. De Minister verwijst dienaangaande naar de door hem gedane verklaring in de Senaatsvergadering van 30 januari 1957.

De rationele uitbouw van de haven van Gent wordt insgelijks regelmatig doorgedreven. Op de begroting van 1957 werd een som van 180 miljoen frank uitgetrokken om de ont-eigeningen en de werken van een volgend vak van het kanaal van Gent naar Terneuzen te kunnen aanvatten, zodat, na 1957, nog slechts 4.650 m kanaalvak op Belgische bodem zouden moeten worden aanbesteed.

Met 9 tegen 6 stemmen en 1 onthouding brengt de Commissie een ongunstig advies uit over het amendement van de heer Lefère.

De Commissie brengt met 10 tegen 6 stemmen een gunstig advies uit over de artikelen en over het geheel van de buitengewone kredieten betreffende het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw.

De Verslaggever,

De Voorzitter,

R. BECQUEVORT.

F. BRUNFAUT.

2) Questions et réponses relatives aux crédits afférents au Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction.

QUESTION :

Un commissaire demande pourquoi la Dendre n'est pas reprise dans le programme de la mise au gabarit des voies d'eau à 1350 tonnes.

RÉPONSE :

Les travaux d'amélioration à effectuer à la Dendre, actuellement accessible aux bateaux de 300 tonnes, pour la mettre au gabarit de 600 tonnes, ne figurent pas au programme prévu au projet de loi relatif aux voies navigables, étant donné que celui-ci ne vise que le réseau de 1350 tonnes.

Il n'empêche que des travaux intéressants d'autres voies navigables et notamment la Dendre, pourront être réalisés concurremment avec l'exécution dudit programme.

Le projet de budget pour 1957 prévoit un crédit de 15 millions de francs pour l'exécution de travaux de redressement à Termonde et pour la dérivation du ruisseau dit « Vondelbeek ».

Si l'on compare les 2,38 millions de tonnes transportées en 1955 sur le canal de Bruxelles à Charleroi entre Clabecq et Charleroi, au 1,18 million de tonnes transportées sur la Dendre, il faut admettre que la priorité accordée au premier canal est pleinement justifiée.

Le coût de l'exécution de l'ensemble du programme de modernisation de la Dendre est estimé à 2.650 millions de francs.

Un programme limité qui permettrait de faire face aux nécessités les plus urgentes, entraînerait des dépenses estimées à 225 millions de francs et comporterait l'aménagement de l'embouchure de la Dendre, la construction d'une écluse barragée à Welle-Erembodegem et l'amélioration de la traverse de Lessines.

Le Ministre estime que l'exécution de ce programme échelonné sur dix ans ne se justifie pas. Il est préférable de préparer l'ensemble des études afin de pouvoir échelonner les adjudications sur deux ou trois ans, dès que la conjoncture et la situation financière le permettront. Cette méthode présente l'avantage d'assurer une rentabilité rapide des crédits investis.

QUESTION :

Un Commissaire insiste pour que l'arrêté royal concernant le plan modifié de Genk soit approuvé sans délai.

RÉPONSE :

Le Ministre promet de faire examiner le dossier en question et de le faire traiter avec toute la diligence voulue.

QUESTION :

Un membre voudrait savoir quelle est l'activité du département en matière de polders et demande s'il existe des contacts à ce sujet avec le département de l'Agriculture.

RÉPONSE :

Depuis le début de 1955, les Commissions réunies de l'Agriculture et des Travaux publics examinent un projet de loi portant une nouvelle législation sur les polders. Le rapport final du rapporteur a été approuvé en séance du 14 février 1957.

Ce projet de loi vise à substituer à l'ancienne législation, désuète et éparse, une nouvelle législation qui soit adaptée, au point de vue organisation, aux nécessités actuelles.

La mise au point de cette législation soulevait de nombreux problèmes, notamment en ce qui concerne la politique des digues, le danger d'inondations et un plan de mobilisation en cas d'inondations.

En vue de résoudre ces problèmes, le Ministre a créé au sein de son Département, une commission spéciale comprenant outre MM. les Gouverneurs des provinces d'Anvers, de Flandre orientale et de Flandre occidentale, des Sénateurs et des Députés, des représentants du département de l'Agriculture et de son propre département.

Cette commission lui a soumis un premier rapport relatif à la politique des digues, au danger d'inondations et à la nouvelle législation sur les polders.

Lors de la discussion de la législation, il a été tenu compte de l'avis émis.

2) Vragen en antwoorden over de kredieten betreffende het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt waarom de Dender niet voorkomt op het programma betreffende de bevaarbaarmaking voor schepen van 1.350 t.

ANTWOORD :

De verbeteringswerken om de Dender, die thans voor schepen van 300 ton bevaarbaar is, op 600 ton te brengen, zijn niet opgenomen in het program dat voorkomt in het wetsontwerp betreffende de waterwegen, daar dit ontwerp alleen het net van 1.350 ton op het oog heeft.

Dit neemt niet weg dat tegelijk ook aan andere waterwegen, met name de Dender, gewerkt zal kunnen worden.

Op het begrotingsontwerp voor 1957 is een krediet van 15 miljoen uitgetrokken voor rechttrekkingswerken te Dendermonde en voor de afleiding van de Vondelbeek.

Indien men bedenkt dat in 1955, 2,38 miljoen ton vervoerd werd op het kanaal Brussel-Charleroi, tussen Klabbek en Charleroi, tegen 1,18 miljoen ton op de Dender, moet men toegeven dat het eerstgenoemde kanaal wel degelijk de voorrang verdiende.

De uitvoering van het volledige programma voor de modernisering van de Dender zal naar schatting 2.650 miljoen kosten.

Een beperkt programma, dat aan de dringendste behoeften tegemoet komt, wordt op 225 miljoen frank geschat en vordert een aanpassing van de Dendermonding, alsook de bouw van een stuwsluis te Welle-Erembodegem en de verbetering van de traverse in Lessen.

De Minister denkt dat een spreiding van dit programma over tien jaren niet te verantwoorden is. Het is beter de studies in hun geheel voor te bereiden, om de aanbestedingen in twee à drie jaar tijds te kunnen verrichten, zodra de conjunctuur en de financiële toestand het mogelijk maken. Deze methode biedt het voordeel, dat de geïnvesteerde kredieten snel renderend kunnen worden gemaakt.

VRAAG :

Een commissielid dringt aan op vlugge goedkeuring van het koninklijk besluit van het gewijzigd plan van Genk.

ANTWOORD :

De Minister belooft dit dossier te laten onderzoeken en zal het met de gewenste spoed laten behandelen.

VRAAG :

Een lid wenst de activiteit te kennen van het departement met betrekking tot de polders en vraagt of er hieromtrent overleg bestaat met het departement van Landbouw.

ANTWOORD :

Sedert het begin 1955 wordt door de Verenigde Commissies voor de Landbouw en de Openbare Werken het nieuwe wetsontwerp van wetgeving betreffende de Polders onderzocht en in de laatste vergadering d.d. 14 februari 1957 werd het eindrapport van de verslaggever goedgekeurd.

Doel van dit wetsontwerp is tegenover de verouderde en verspreide wetgeving een nieuwe te plaatsen die organisatorisch is en aangepast aan de huidige noodwendigheid.

Verschillende problemen stelden zich in verband met deze wetgeving nl. wat betreft de dijkpolitiek, het overstromingsgevaar en een mobilisatieplan in geval van overstroming.

Ten einde deze vraagstukken op te lossen, heeft de Minister in zijn Departement een bijzondere commissie opgericht, die benevens de heren Gouverneurs van de provincies Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen, Senatoren en Volksvertegenwoordigers en vertegenwoordigers van het Departement van Landbouw en zijn Departement bevat.

Deze commissie heeft hem een eerste verslag nopens de dijkpolitiek, het overstromingsgevaar en ook nopens de nieuwe wetgeving over de polders voorgelegd.

Bij de behandeling van de wetgeving werd met het uitgebrachte advies rekening gehouden.

Le Ministre est donc en mesure de donner l'assurance que cette nouvelle législation aplanira définitivement les difficultés qui avaient surgi au cours des dernières années.

Il ressort de ce qui précède qu'il a été pris contact en maintes occasions avec le département de l'Agriculture.

QUESTION :

Un Commissaire demande quand le pont sur le canal Albert à Sledderlo-Genk sera rétabli en remplacement du service de bacs actuel.

RÉPONSE :

Le Ministre a examiné le problème sur place lors d'une visite récente à Genk et il a fait rechercher par ses services la possibilité d'établir un pont Bailey servant de passerelle. L'étude de ce problème est en cours et le Ministre espère qu'une solution sera donnée sous peu.

QUESTION :

Un Commissaire insiste pour qu'on reconstruise le pont de Zutendaal sur le canal Albert.

RÉPONSE :

Le Ministre espère pouvoir adjuger ce travail au cours de cette année.

QUESTION :

Un Commissaire demande pour quelle date le département envisage la fin des travaux de l'hôpital universitaire de Gand ?

RÉPONSE :

Les phases prévues sont en cours. Il est donc à prévoir que la fin de ces travaux sera pour 1958 et que 350 lits seront utilisables.

QUESTION :

Un Commissaire demande quand seront construits les ponts définitifs sur l'Escaut entre Gand et Audenaarde. Il déplore qu'actuellement il existe encore 4 ponts de fortune entre ces deux localités.

RÉPONSE :

Ces ponts ne seront pas rétablis dans l'immédiat parce que le fleuve sera rectifié en divers endroits et, dès lors, les ponts définitifs devront être rétablis ailleurs qu'à leur emplacement primitif.

QUESTION :

Un Commissaire demande si, dans l'éventualité qu'il ne serait pratiquement pas possible d'engager le crédit prévu pour le canal de Charleroi à Bruxelles, ce crédit ne pourrait pas être affecté à la modernisation de la section Nimy-Obourg du canal du Centre ?

RÉPONSE :

Le Ministre répond que l'article 2 du projet de loi des 1350 t indique l'ordre suivant lequel les adjudications doivent avoir lieu, c'est-à-dire la priorité relative des travaux à exécuter pour moderniser ou construire les sept voies navigables envisagées. Comme la section Nimy-Obourg du canal du Centre est prévue pour 1964, il n'est pas possible d'entamer ces travaux dès 1957, au détriment de ceux dont la priorité est fixée avant 1964.

De Minister kan dan ook de verzekering geven dat deze nieuwe wetgeving, de moeilijkheden die in de laatste jaren waren opgerezen, definitief zal uit de weg ruimen.

Zoals uit voorgaande blijkt werd herhaaldelijk contact opgenomen met het Departement van Landbouw.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt wanneer de brug over het Albertkanaal te Sledderlo-Genk zal worden gebouwd ter vervanging van het bestaande veer.

ANTWOORD :

De Minister heeft het vraagstuk ter plaatse onderzocht ter gelegenheid van een recent bezoek aan Genk, en hij heeft aan zijn diensten opdracht gegeven de mogelijkheid te onderzoeken er een Baileybrug te bouwen die als voetbrug zou dienen. De studie van dat probleem is thans aan de gang, en de Minister hoopt dat het eerlang een oplossing zal krijgen.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt met aandrang dat de brug over het Albertkanaal te Zutendaal zou worden herbouwd.

ANTWOORD :

De Minister hoopt dit kunstwerk in de loop van dit jaar te kunnen aanbesteden.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt wanneer het departement denkt dat de werken van het academisch ziekenhuis te Gent zullen voltooid zijn.

ANTWOORD :

De voorziene stadia zijn aan de gang. Men mag dus verwachten dat die werken tegen 1958 zullen voltooid zijn en dat 350 bedden zullen beschikbaar zijn.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt wanneer de definitieve bruggen over de Schelde tussen Gent en Oudenaarde zullen gebouwd worden. Hij betreurt dat er thans tussen die twee steden nog 4 noodbruggen bestaan.

ANTWOORD :

Die bruggen zullen niet in de onmiddellijke toekomst worden herbouwd, daar de rivier op verschillende plaatsen zal worden rechtgetrokken en de definitieve bruggen derhalve niet op hun oorspronkelijke plaats zullen kunnen worden herbouwd.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt of, ingeval het praktisch niet mogelijk zou zijn het voor het kanaal van Charleroi naar Brussel uitgetrokken krediet vast te leggen, dit krediet niet voor het moderniseren van het vak Nimy-Obourg van het kanaal van het Centrum zou kunnen worden aangewend ?

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat artikel 2 van het wetsontwerp betreffende de 1.350 t. de volgorde geeft waarin de aanbestedingen moeten plaats hebben, d.w.z. de betreffende voorrang van de werken die moeten worden uitgevoerd voor het moderniseren of bouwen van de zeven bedoelde waterwegen. Daar het vak Nimy-Obourg van het kanaal van het Centrum voor 1964 is voorzien, is het niet mogelijk die werken van af 1957 uit te voeren ten nadele van die waarvan de prioriteit vóór 1964 is vastgesteld.

QUESTION :

Un Commissaire insiste pour la construction d'une nouvelle caserne de Gendarmerie à Genk (il n'y a de place dans la caserne actuelle que pour deux familles quoiqu'il y ait plus de 40 gendarmes).

RÉPONSE :

M. le Ministre répond que la construction d'une nouvelle caserne de Gendarmerie à Genk ne figure pas au budget extraordinaire de 1957. Elle ne sera donc pas réalisée dans le courant de cet exercice.

Il demandera cependant à ses services et au Corps de la Gendarmerie d'examiner cette question.

QUESTION :

Un commissaire parle de la question des constructions de bâtiments pour les gendarmes et demande au Ministre son programme pour cette année.

RÉPONSE :

Le ministre répond que le budget extraordinaire de 1957 prévoit à l'article 516, litt. D. pour la Gendarmerie, un montant global de 75 millions.

Ce crédit sera utilisé conformément au programme établi par le Corps de Gendarmerie et comprenant les localités suivantes :

Wilrijk, Vottem, Nivelles, Hal, Arlon, Maaseik, Asse, Havelange, Bruxelles, Oreye.

QUESTION :

Un Commissaire demande, tout en reconnaissant que le département a fourni un effort dans la construction de bâtiments scolaires pour l'enseignement moyen et technique, que cet effort soit poursuivi dans l'enseignement primaire.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que l'effort consenti par le département n'est pas minime. Il dispose au budget de 1957 de 270.000.000 de francs en vue de subsidier les travaux de construction pour l'enseignement primaire. Ce montant de subsides (60 %) représente un total de 430 millions de travaux.

QUESTION :

Un Commissaire s'étonne de la manière de procéder de l'Administration en cas d'expropriations, entre autres celles décrétées au profit de l'Université de Gand.

Il constate que les habitants sont expulsés dans un délai très bref, mais que les bâtiments expropriés restent inhabités pendant plusieurs années après leur expropriation.

RÉPONSE :

Le Ministre reconnaît qu'il y a là un problème à revoir.

Il reconnaît que l'Administration exproprie beaucoup trop à l'avance. Elle fait ceci pour pouvoir calculer les prix les plus avantageux. Mais ce profit est perdu par le fait que les bâtisses ou terrains restent longtemps inhabités ou en friche.

Sa préférence va à une autre méthode : l'expropriation et la réalisation des travaux immédiatement après.

QUESTION :

Un Commissaire demande qu'un tunnel soit creusé en dessous du Cantersteen afin de décongestionner la circulation des piétons principalement constitués de travailleurs mobiles, qui s'opèrent tous les jours aux heures de pointe, à cet endroit.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt met aandrang dat te Genk een nieuwe Rijkswachtkazerne zou worden gebouwd (in de bestaande kazerne is er slechts plaats voor 2 gezinnen, terwijl er meer dan 40 Rijkswachters zijn).

ANTWOORD :

De heer Minister antwoordt dat het bouwen van een nieuwe Rijkswachtkazerne te Genk niet voorkomt op de buitengewone begroting van 1957. Die werken zullen dus in de loop van het huidige dienstjaar niet worden uitgevoerd.

Hij vraagt evenwel aan zijn diensten en aan het Rijkswachtkorps die zaak te onderzoeken.

VRAAG :

Een Commissielid spreekt over het oprichten van gebouwen voor de Rijkswacht en vraagt aan de Minister welk zijn programma is voor dit jaar.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat op de buitengewone begroting van 1957 onder artikel 516, letter D voor de rijkswacht een globaal bedrag van 75 miljoen is uitgetrokken.

Dit krediet zal worden aangewend overeenkomstig het door Rijkswachtkorps opgemaakt programma dat betrekking heeft op de volgende gemeenten :

Wilrijk, Vottem, Nijvel, Halle, Aarlen, Maaseik, Asse, Havelange, Brussel, Oerle.

VRAAG :

Een Commissielid erkent dat het departement een inspanning gedaan heeft inzake oprichting van schoolgebouwen voor het middelbaar en technisch onderwijs, maar vraagt dat die inspanning ook voor het lager onderwijs zou worden voortgezet.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de inspanning die het departement zich getroost heeft, niet moet worden onderschat. Hij beschikt op de begroting van 1957 over 270.000.000 frank voor het subsidiëren van de werken tot het oprichten van gebouwen voor het lager onderwijs. Het bedrag van de subsidies (60 %) vertegenwoordigt in totaal 430 miljoen werken.

VRAAG :

Een Commissielid is verwonderd over de wijze waarop het Bestuur te werk gaat in geval van onteigeningen, inzonderheid wat de voor de Universiteit te Gent bevolen onteigeningen betreft.

Hij stelt vast dat de bewoners slechts over een zeer korte tijd beschikken om hun woning te ontruimen, terwijl de gebouwen gedurende verscheidene jaren na de onteigening ervan onbewoond blijven.

ANTWOORD :

De Minister geeft toe dat dit een probleem is dat moet worden herzien.

Hij erkent dat het Bestuur veel te lang op voorhand onteigent. Het doet zulks om de voordeligste prijzen te kunnen berekenen. Dit voordeel gaat echter verloren doordat de gebouwen of gronden lang onbewoond of braak blijven.

Hij verkiest een andere methode : de onteigening en het uitvoeren van de werken onmiddellijk daarna.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt dat onder de Cantersteen een tunnel zou worden gegraven ten einde het voetgangersverkeer, vooral van werklieden die zich naar hun werk begeven, aldaar op de spitsuren te ontlasten.

RÉPONSE :

Ce travail n'intéresse pas le département des Travaux Publics, mais relève de la compétence de la Ville de Bruxelles et de l'Office de la Jonction Nord-Midi.

QUESTION :

Un Commissaire se demande où en sont les travaux d'entretien de plusieurs routes vicinales reliant notamment les communes de Steenhuisse-Wijnhuize, Goefferinge, Baardegem, Okegem, Appelsterre, Outer, Denderhoutem, Vlierzele.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que les communes doivent demander au département d'intervenir sous forme de subsides.

Il examinera avec attention toutes les demandes qui lui seront faites dans ce sens.

QUESTION :

Un Commissaire demande où en sont les travaux du pont n° 1 à Grammont.

RÉPONSE :

Le Ministre fournit les explications suivantes :

Les travaux de construction du pont n° 1, à Grammont (il s'agit d'un pont levant) comportent deux tranches distinctes : d'une part, l'infrastructure et la superstructure métallique, et d'autre part, l'équipement électromécanique.

Les travaux de la première tranche ont été mis en adjudication le 24 décembre 1954, l'approbation a été donnée le 30 décembre 1954, et l'ordre d'entamer les travaux a été donné à l'entrepreneur le 10 mars 1955.

En raison de la pénurie de personnel, l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique n'a pu mettre en adjudication que le 2 septembre 1955, les travaux d'équipement mécanique et électrique du pont. La soumission la plus basse a été approuvée le 3 octobre 1955 et l'ordre d'entamer les travaux a été donné à l'entrepreneur le 28 novembre 1955.

Après approbation de sa soumission, l'entrepreneur de la partie électromécanique disposait encore de 50 jours pour établir les plans de détail qui devaient permettre à l'entrepreneur de la première tranche de dresser les plans définitifs de son ouvrage.

De ce fait, les travaux de la première tranche ont été suspendus du 1 novembre 1955 au 25 février 1956.

Le délai d'exécution de la première tranche a donc été prorogé de 162 jours ouvrables. Compte tenu des jours de chômage, la date d'achèvement se trouvait donc reportée au 8 novembre 1956.

Cependant, les travaux de l'entrepreneur de la partie électromécanique ayant subi des retards par suite de difficultés d'approvisionnement en acier coulé, les travaux de la première tranche ont de nouveau dû être suspendus, le 18 septembre 1956.

Tout permet d'espérer que l'entrepreneur de la première tranche pourra reprendre ses activités au début du mois de mars, après la pose provisoire du pont sur ses appuis.

Ce pont pourra probablement être mis en service au début de la deuxième quinzaine du mois d'avril.

QUESTION :

Un Commissaire demande au Ministre d'expliquer pourquoi les travaux du pont de la Dendre à Ninove ont subi du retard.

RÉPONSE :

Le Ministre fournit les explications suivantes :

Les travaux de construction du pont dit « Begijnbrug », à Ninove, (il s'agit d'un pont-levis) comportaient deux tranches distinctes : d'une part, l'infrastructure et la superstructure métallique, et d'autre part, l'équipement électromécanique.

Les travaux de la première tranche ont été mis en adjudication le 10 décembre 1954, l'approbation a été donnée le 18 décembre 1954 et

ANTWOORD :

Dit werk gaat niet het Departement van Openbare Werken aan, maar valt onder de bevoegdheid van de stad Brussel en van het Bureau van de Noord-Zuidverbinding.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt hoever het staat met de werken voor het onderhoud van verscheidene buurtwegen die onder meer de gemeenten Steenhuisse-Wijnhuize, Goefferinge, Baardegem, Okegem, Appelsterre, Outer, Denderhoutem en Vlierzele verbinden.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de gemeenten aan het departement de tegemoetkoming in de vorm van subsidies moeten aanvragen.

Hij zal alle verzoeken die hem in die zin zullen worden gedaan, welwillend onderzoeken.

VRAAG :

Een commissielid vraagt hoever het staat met de werken betreffende de brug n° 1 te Geraardsbergen.

ANTWOORD :

De Minister verstrekt de volgende uitleg :

De werken tot het uitvoeren der brug n° 1 te Geraardsbergen — een hefbrug — bestaan uit twee onderscheiden delen : enerzijds de onderbouw en de metalen bovenbouw en anderzijds de electro-mechanische uitrusting.

De werken van het eerste gedeelte werden op 24 december 1954 aanbesteed, op 30 december 1954 goedgekeurd en aan de aannemer werd bevel gegeven de werken op 10 maart 1955 aan te vangen.

Wegens gebrek aan personeel heeft het Bestuur voor Electriciteit en Electro-mechanica de werken van de mechanische en elektrische uitrusting der brug slechts op 2 september 1955 in aanbesteding kunnen leggen. De laagste inschrijving werd op 3 oktober 1955 goedgekeurd en de aannemer werd bevel gegeven de werken op 28 november 1955 aan te vangen.

Na goedkeuring van zijn inschrijving beschikte de aannemer van het electro-mechanisch gedeelte over 50 dagen om de detailtekeningen op te maken, die de aannemer van het eerste gedeelte moesten toelaten de definitieve plans van zijn werk af te maken.

Om die reden werd het werk van het eerste gedeelte op 1 november 1955 geschorst tot 25 februari 1956.

De uitvoeringstermijn van het eerste gedeelte werd aldus met 162 dagen verlengd. Rekening houdend met de verletdagen werd de einddatum dan bepaald op 8 november 1956.

Aangezien evenwel de aannemer van het Electro-mechanisch gedeelte vertraging heeft opgelopen in de uitvoering der werken wegens de moeilijke bevoorrading in gietstaal, moest het werk van het eerste gedeelte op 18 september 1956 opnieuw geschorst worden.

Naar het zich laat aanzien zal begin maart, na het voorlopig nederlaten van de brug op haar steun, de aannemer van het eerste gedeelte de werken opnieuw kunnen aanvatten.

Vermoedelijk zal de brug in het begin van de tweede helft der maand april in dienst kunnen worden gesteld.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt aan de Minister hem te willen uitleggen hoe het komt dat de uitvoering van de brug over de Dender te Ninove vertraging heeft ondergaan.

ANTWOORD :

De Minister verstrekt de volgende uitleg :

De werken voor het uitvoeren der Begijnbrug te Ninove — een ophaalbrug — bestaan uit twee onderscheiden delen : enerzijds de onderbouw en de metalen bovenbouw, en anderzijds de electromechanische uitrusting.

De werken van het eerste gedeelte werden op 10 december 1954 aanbesteed, op 18 december 1954 goedgekeurd en de aannemer werd bevel

l'ordre d'entamer les travaux a été donné à l'entrepreneur le 1^{er} mars 1955.

En raison de la pénurie de personnel, l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique n'a pu mettre en adjudication que le 3 juin 1955, les travaux d'équipement mécanique et électrique du pont. La soumission la plus basse a été approuvée le 2 juillet 1955 et l'ordre d'entamer les travaux a été donné à l'entrepreneur le 22 août 1955.

Suivant son planning, l'entrepreneur de la première tranche devait être mis en possession des plans de détail de la partie mécanique le 15 avril 1955, de façon à pouvoir y adapter ses propres plans. Or, après approbation de sa soumission, l'entrepreneur de la partie mécanique disposait encore de 50 jours pour établir lesdits plans de détail.

Il en est résulté que l'entrepreneur de la première tranche n'a pu, en fait, entamer les travaux d'achèvement des fondations que le 9 décembre 1955.

Le délai d'exécution prévu pour l'achèvement de la première partie du pont a donc été prorogé de 198 jours ouvrables. Compte tenu, en outre des jours de chômage réguliers, la date d'achèvement de la première tranche des travaux se trouvait ainsi reportée au 16 janvier 1957.

Compte tenu des jours de chômage normaux, la date d'achèvement de la partie électromécanique était reportée au 29 janvier 1957.

Le pont a donc été mis en service trois jours avant la date contractuelle d'achèvement des travaux.

QUESTION :

Un Commissaire demande où en est l'étude du problème de l'industrialisation du canal Albert, entreprise par le Comité spécial d'Anvers.

RÉPONSE :

Le Ministre répond qu'une étude approfondie effectuée par le Service de l'Urbanisme a permis au Comité spécial d'Anvers de dresser un plan général des terrains qui, situés le long du canal Albert, dans la province d'Anvers, conviendraient à l'établissement de nouvelles industries. Ces terrains sont distribués en zones d'industrie lourde, moyenne ou légère.

Ce plan a obtenu successivement l'approbation du Comité spécial et des communes intéressées, et mon accord de principe.

Un grand obstacle à l'industrialisation se trouve ainsi levé et l'installation de nouvelles industries ne dépend plus guère, désormais, que d'initiatives qui doivent émaner soit d'administrations publiques, soit d'intérêts privés.

Le Comité du Limbourg a entrepris une étude similaire, mais il n'a pas encore obtenu l'accord de toutes les communes.

Pour ce qui concerne la province de Liège, l'étude préparatoire à l'établissement des plans d'aménagement a été entamée.

QUESTION :

Un Commissaire se plaint du fait que pour l'entretien et l'amélioration des routes qui relient plusieurs communes, une discrimination dans l'octroi des subsides est constatée.

Il craint des influences politiques.

RÉPONSE :

Le Ministre déclare qu'il ne se laisse guider par aucune considération politique dans cette matière.

Son département dispose d'ailleurs de cartes des routes communales à tracés complets. Ces tracés sont respectés. Les communes reçoivent à tour de rôle les subsides nécessaires.

QUESTION :

Un Commissaire demande un aperçu de la répartition des crédits en matière de travaux publics, par province, depuis la Libération en faisant une distinction entre les crédits constituant des subsides et les crédits pour investissements.

RÉPONSE :

Ci-après un tableau qui a été dressé pour les trois dernières années.

gegeven de werken op 1 maart 1955 aan te vangene.

Wegens gebrek aan personeel heeft het Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica de werken voor de mechanische en elektrische uitrusting der brug eerst op 3 juni 1955 kunnen in aanbesteding leggen. De laagste inschrijving werd op 2 juli 1955 goedgekeurd en de aannemer werd bevel gegeven de werken op 22 augustus 1955 aan te vangene.

Volgens zijn planning moest de aannemer van het eerste gedeelte op 15 april 1955 in het bezit gesteld worden van de detailtekeningen van het mechanisch gedeelte, ten einde zijn tekeningen hieraan te kunnen aanpassen. Na goedkeuring van zijn inschrijving, beschikte de aannemer van het mechanisch gedeelte evenwel nog over 50 dagen om deze detailtekeningen op te maken.

Hieruit volgt dat de aannemer van het eerste gedeelte in feite slechts op 9 december 1955 met het voltooiën van de funderingen kon beginnen.

De uitvoeringstermijn van de voltooiing van het eerste gedeelte der brug werd aldus met 198 werkdagen verlengd. Indien men daarenboven rekening houdt met de regelmatige verletdagen dan wordt de voltooiingsdatum van het eerste gedeelte: 16 januari 1957.

Rekening houdende met de normale verletdagen was de datum voor het beëindigen van het electromechanische gedeelte 29 januari 1957.

De brug werd dus drie dagen vóór de contractuele einddatum in dienst gesteld.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt hoever het staat met de industrialisatie van het Albertkanaal, ondernomen door het Bijzonder Comité van Antwerpen.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat ingevolge een grondige studie door de Dienst voor de Stedebouw, het Bijzonder Comité van Antwerpen een algemeen plan heeft kunnen opmaken van de gronden die langs het Albertkanaal in de provincie Antwerpen zijn gelegen en welke geschikt zijn voor de vestiging van nieuwe nijverheden. Deze terreinen zijn gerangschikt in zones voor zware, middelmatige en lichte nijverheid.

Dit plan verkreeg achtereenvolgens de goedkeuring van het Bijzonder Comité en van de betrokken gemeenten en werd ook door mij principiële aanvaard.

Hierdoor werd een grote hinderpaal weggeruimd en voortaan hangt de vestiging van nieuwe nijverheden vooral af van initiatieven die moeten uitgaan 't zij van openbare besturen, 't zij van private belangen.

Dezelfde studie werd door het Comité van Limburg ondernomen doch hier is nog niet de goedkeuring van alle gemeenten gekomen.

Voor de provincie Luik is de voorbereidende studie voor het opmaken van de plans van aanleg begonnen.

VRAAG :

Een Commissielid klaagt over dat wat het onderhoud en de verbetering van de wegen betreft die verscheidene gemeenten verbinden, is vastgesteld dat een onderscheid wordt gemaakt voor het toekennen van de subsidies.

Hij vreest dat politieke invloed wordt uitgeoefend.

ANTWOORD :

De Minister verklaart dat hij zich ter zake door geen enkele politieke overweging laat leiden.

Zijn departement beschikt overigens over kaarten van de gemeentewegen met volledig tracé. Die tracés worden geëerbiedigd. De gemeenten ontvangen beurtelings de nodige subsidies.

VRAAG :

Een Commissielid vraagt een overzicht van de verdeling, per provincie, der kredieten inzake openbare werken, sedert de bevrijding, en waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de kredieten die subsidies uitmaken, en de kredieten voor investeringen.

ANTWOORD :

Hierbij een tabel die voor de laatste drie jaren is opgemaakt.

Total des obligations contractées en 1954, 1955 et 1956.

Totaal van de in 1954, 1955 en 1956 aangevane verplichtingen.

	Routes Wegen	Bâtiments Gebouwen	Voies hydrauliques Waterwegen	Urbanisme Stedebouw	Total Totaal	
Flandre Orientale	730,2	461,6	676,1	451,9	2.319,8	Oost-Vlaanderen.
Flandre Occidentale	381,4	228,3	546,8	859,7	2.016,2	West-Vlaanderen.
Anvers	685,6	662,9	459,0	483,4	2.290,9	Antwerpen.
Limbourg	94,5	137,3	147,9	229,3	609,0	Limburg.
Brabant flamand	380,2	188,0	13,6	457,7	1.039,5	VI. Brabant.
Total	2.271,9	1.678,1	1.843,4	2.482,0	8.275,4	Totaal.
Agglomération bruxelloise...	2.076,3	1.006,7	15,3	321,1	3.419,4	Brusselse agglomeratie.
Brabant wallon	106,4	122,6	48,3	434,8	712,1	Waals Brabant.
Liège... ..	597,1	349,3	486,0	622,7	2.055,1	Luik.
Luxembourg... ..	193,3	150,8	227,4	264,7	836,2	Luxemburg.
Namur	315,5	203,1	69,7	226,1	814,4	Namen.
Hainaut	438,1	418,9	1.117,5	977,5	2.952,0	Henegouwen.
Total	1.650,4	1.244,7	1.948,9	2.525,8	7.369,8	Totaal.
Total général	5.998,6	3.929,5	3.807,6	5.328,9	19.064,6	Algemeen totaal.

QUESTION :

Un commissaire insiste pour que soit approuvé le dossier d'adjudication de la Geraardstraat à Waterschei-Genk.

RÉPONSE :

Le Ministre répond que la promesse ferme de subside sera notifiée très prochainement à M. le Gouverneur de la Province de Limbourg.

QUESTION :

Un commissaire demande de connaître le total des dépenses pour subsides de 60 % et de 30 % par province depuis 1955.

RÉPONSE :

Le Ministre donne les renseignements demandés.

	1955	1956
Anvers	113.516.046	46.740.016
Brabant	331.501.071	288.095.549
Flandre occidentale	128.930.057	61.626.877
Flandre orientale	122.509.904	101.376.344
Hainaut	267.344.773	212.221.939
Liège	122.493.343	115.308.712
Limbourg	52.237.158	41.244.733
Luxembourg	57.232.976	40.548.839
Namur... ..	56.668.037	59.470.900
	1.252.433.365	966.633.909

QUESTION :

Un Commissaire estime que l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 devrait être modifié pour les raisons suivantes :

VRAAG :

Een commissielid dringt aan op goedkeuring van het aanbestedingsdossier betreffende de Geraardstraat te Waterschei-Genk.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de vaste subsidiebelofte heel binnenkort aan de heer Gouverneur van de Provincie Limburg zal worden betekend.

VRAAG :

Een commissielid wenst het totaal der uitgaven voor subsidies van 60 % en van 30 % sedert 1955 per provincie te kennen.

ANTWOORD :

De Minister versprekt hierna de gevraagde inlichtingen.

	1955	1956
Antwerpen	113.516.046	46.740.016
Brabant	331.501.071	288.095.549
West-Vlaanderen	128.930.057	61.626.877
Oost-Vlaanderen	122.509.904	101.376.344
Henegouwen	267.344.773	212.221.939
Luik	122.493.343	115.308.712
Limburg	52.237.158	41.244.733
Luxembourg	57.232.976	40.548.839
Namen	56.668.037	59.470.900
	1.252.433.365	966.633.909

VRAAG :

Een Commissielid is van oordeel dat het besluit van de Regent van 2 juli 1949 om de volgende redenen zou dienen te worden gewijzigd :

Lorsqu'une commune a fait approuver un plan particulier d'aménagement en vertu de la législation sur l'Urbanisme, elle se trouve soumise dans l'obligation d'acquiescer des immeubles en vue de réaliser les emprises déterminées par le plan d'aménagement.

L'acquisition est réalisée, dans la plupart des cas, au moment où le propriétaire sollicite l'autorisation de transformer ou de reconstruire l'immeuble frappé d'alignement (l'autorisation ne peut être accordée si le demandeur ne veut ou ne peut respecter le nouvel alignement).

La commune est amenée à procéder ainsi pour éviter, d'une part, de rendre impossible la réalisation ultérieure du plan d'aménagement et, d'autre part, de devoir payer des sommes plus élevées pour les immeubles à aliéner dont elle aurait autorisé la transformation entretemps.

Or, l'Administration Centrale de l'Urbanisme subordonne l'octroi des subsides pour l'acquisition d'immeubles à la condition « que les travaux en vue desquels les biens sont acquis aient été préalablement subventionnés par le Département des Travaux Publics », en application des dispositions de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, et si ces travaux s'effectuent dans les cinq ans de l'approbation du projet.

Il tombe sous le sens qu'une commune peut ne pas trouver opportun de faire établir un projet de travaux, soit parce que des projets plus urgents requièrent son attention, soit parce que sa situation financière le lui interdit momentanément, cependant qu'en vertu de l'existence d'un plan d'aménagement approuvé, elle soit obligée de réaliser certaines emprises préalablement à l'exécution des travaux subsidiaires.

M. le Ministre n'estime-t-il pas que l'arrêté du Régent ci-dessus rappelé devrait être modifié afin que les communes puissent bénéficier des subsides de son département chaque fois qu'une emprise doit être faite en application d'un plan d'aménagement approuvé ?

C'est une mesure d'équité qui s'impose car les communes ne sont pas toujours en mesure de réaliser en bloc les travaux importants, pour lesquels il n'y a pas urgence, mais dont l'exécution ultérieure est subordonnée à la réalisation des emprises.

RÉPONSE :

Le Ministre attire l'attention du Commissaire sur le fait que l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 vise surtout à favoriser la réalisation, par les pouvoirs publics subordonnés, de travaux destinés à améliorer l'équipement économique du pays et, par la même occasion, le plein emploi de la main-d'œuvre.

Ce n'est qu'à titre accessoire, et pour autant qu'elle soit indispensable à l'exécution de travaux pour lesquels un subside alloué par mon Département, qu'une intervention financière est allouée pour l'acquisition de biens immeubles.

L'octroi de subsides aux communes pour la réalisation d'emprises, chaque fois qu'il y est procédé, supprimerait la garantie d'exécution des travaux d'équipement proprement dits; il est même à craindre que, dans de nombreux cas, ces travaux ne seraient pas exécutés.

Il estime, dès lors, qu'il n'est pas indiqué de modifier la réglementation en vigueur en la matière.

Le Ministre rappelle cependant au Commissaire que le délai de cinq ans prévu à la circulaire du 21 mars 1951 peut être prolongé chaque fois que des motifs suffisants peuvent être invoqués pour justifier le retard de la réalisation des travaux.

QUESTION.

Un commissaire insiste pour qu'on examine le dossier concernant la place autour de l'église St Martin à Genk.

RÉPONSE :

Le Ministre déclare qu'il fera examiner avec attention cette affaire.

QUESTION :

Un commissaire déclare ce qui suit :

A l'occasion de la discussion du budget des Travaux Publics le 12 février 1947, j'ai fait valoir des arguments d'ordre économique en faveur du recusement du canal Ypres-Comines, et le 10 mars 1947, j'ai attiré dans ma question n° 31 l'attention de M. Borremans, Ministre des Travaux publics de l'époque, sur la nécessité de ce recusement. Dans sa réponse, le Ministre a répondu qu'il ne pouvait donner suite à cette requête.

Wanneer een gemeente op grond van de wetgeving inzake stedenbouw een bijzonder plan van aanleg heeft laten goedkeuren, bevindt zij zich veelal in de verplichting onroerende goederen aan te kopen ter verwezenlijking van de op het plan van aanleg aangeduide grond-innemingen.

In de meeste gevallen geschiedt de aankoop op het ogenblik dat de eigenaar een vergunning vraagt voor het verbouwen of herbouwen van het gebouw dat met rooilijn bezwaard is (de vergunning kan niet worden verleend indien de verzoeker de nieuwe rooilijn niet wil of kan eerbiedigen).

De gemeente wordt zo tot procederen genoopt om te vermijden eensdeels dat het plan van aanleg later niet zou kunnen worden verwezenlijkt, en anderdeels dat voor de te vervreemden onroerende goederen waarvan ze intussen de verbouwing zou hebben toegelaten, hogere prijzen zouden moeten worden betaald.

Welnu, het Hoofdbestuur voor de Stedenbouw maakt de toekenning van subsidies voor de aankoop van onroerende goederen afhankelijk van de voorwaarde « dat de werken waarvoor de goederen worden aangekocht, vooraf door het Departement van Openbare Werken zouden gesubsidieerd zijn » bij toepassing van de bepalingen van het besluit van de Regent van 2 juli 1949, en de werken binnen vijf jaar na de goedkeuring van het ontwerp werden uitgevoerd.

Het is klaar dat een gemeente het wellicht niet wenselijk kan vinden, een ontwerp van werken te doen opmaken, hetzij omdat meer dringende ontwerpen haar aandacht eisen, hetzij omdat haar geldelijke toestand het haar tijdelijk verbiedt, alhoewel ze krachtens het bestaan van een goedgekeurd plan van aanleg verplicht is vóór de uitvoering van de subsidieerbare werken bepaalde innemingen te verwezenlijken.

Is de heer Minister niet van oordeel dat het voormeld besluit van de Regent zou moeten worden gewijzigd, opdat de gemeenten van zijn departement subsidies zouden kunnen ontvangen telkens als bij toepassing van een goedgekeurd plan van aanleg een inneming dient te worden gedaan.

Zulks is een maatregel van billijkheid die geboden is daar de gemeenten niets steeds in de mogelijkheid verkeren ineens omvangrijke werken uit te voeren waaraan geen dringende behoefte bestaat doch waarvan de latere uitvoering afhankelijk is gesteld van het verwezenlijken der innemingen.

ANTWOORD :

De Minister vestigt de aandacht van het lid erop dat bij het besluit van de Regent van 2 juli 1949, vooral beoogd wordt, dat de ondergeschikte openbare besturen werken voor de verbetering van de economische uitrusting van het land zouden uitvoeren, en tevens dat zoveel mogelijk werkgelegenheid zou worden verschaft.

Het is enkel bijkomstig en voor zover het volstrekt noodzakelijk is voor de uitvoering van werken waarvoor mijn Departement een subsidie verleent, dat een financiële tegemoetkoming voor de aankoop van onroerende goederen wordt toegekend.

Door subsidies te verlenen aan de gemeenten telkens als zij gronden innemen, zou de waarborg worden teniet gedaan dat de eigenlijke uitrustingswerken zouden worden uitgevoerd; er valt zelfs te vrezen dat in tal van gevallen die werken niet zouden worden verwezenlijkt.

Hij is derhalve van mening dat het niet wenselijk is, de terzake geldende reglementering te wijzigen.

Nochtans wil hij, er het geacht lid aan herinneren, dat de bij de omzendbrief van 21 maart 1951 voorgeschreven termijn van vijf jaar kan worden verlengd, telkens als voldoende redenen kunnen worden aangevoerd om de vertraging bij de verwezenlijking der werken te rechtvaardigen.

VRAAG :

Een commissielid dringt aan op het onderzoek van het dossier betreffende het plein rond de St Martinuskerk te Genk.

ANTWOORD :

De Minister verklaart dat hij die zaak aandachtig zal doen onderzoeken.

VRAAG :

Een commissaris verklaart het volgende :

Ter gelegenheid van de bespreking der begroting van openbare werken op 12 februari 1947 haalde ik economische argumenten aan voor de hergraving van de vaart Ieper-Komen en op 10 maart 1947 herinnerde ik de heer Borremans, toenmalig minister van Openbare Werken in mijn vraag n° 31, aan de noodzakelijkheid dezer hergraving. De minister verklaarde in zijn antwoord op het verzoek niet te kunnen ingaan.

Ma question du 13 avril 1948, n° 48, qui donnait des précisions sur cette affaire, n'a pas eu de meilleur résultat.

Par ma question n° 74 du 19 mai 1949 je fis une nouvelle tentative, mais le Ministre des Travaux publics de l'époque me renvoya aux réponses précédentes.

Le 4 juillet 1951 j'ai insisté une fois de plus en répétant les divers arguments en faveur du creusement du canal, à savoir :

- l'existence du canal dans le passé;
- son endommagement lors de la guerre 1914-1918 et son droit à des dommages de guerre;
- la liaison, économiquement justifiée, du bassin de la Lys et du bassin industriel du nord de la France avec le bassin de l'Yser, donc avec la Mer du Nord, en un mot, la seule voie de renaissance de la partie ouest de la Flandre occidentale.

Le Ministre des Travaux publics de l'époque, M. Behogne, repoussa l'affaire pour des raisons budgétaires et aussi pour des raisons de priorité en faveur de travaux d'importance économique plus grande. Il ne lui était dès lors même pas possible de prendre les travaux en considération.

Il fallut donc attendre que le gouvernement actuel vienne au pouvoir, et celui-ci a installé un comité d'étude chargé de l'examen de la question. Finalement, vint la première décision heureuse espérée par tous les parlementaires de l'arrondissement depuis 1919 : le Ministre actuel des Travaux publics accepte le principe du creusement du canal pour des raisons économiques. Un jour mémorable pour la région qui lui en restera reconnaissante.

Les services techniques du département avaient comme première tâche la fixation du nouveau tracé.

Les questions que se pose actuellement la population sont les suivantes :

- 1) Quand M. le Ministre espère-t-il pouvoir définitivement faire connaître ce nouveau tracé ?
- 2) Que faut-il entendre par la déclaration de Monsieur le Ministre « que les travaux seraient terminés dans un délai de deux ans » ?
- 3) Peut-on comprendre par là que les travaux pourront encore être entamés cette année ?

RÉPONSE :

C'est le Gouvernement actuel qui pour la première fois accepte le projet du canal de Poperinge à la Lys.

Une Commission pour l'expansion industrielle de la région d'Ypres a introduit auprès du département des propositions concernant ce canal.

Ces propositions ont été examinées et l'Administration des Voies hydrauliques a reçu des directives lui permettant de procéder à l'étude relative au creusement d'un nouveau canal Ypres-Comines.

Le Ministre espère que cette étude sera achevée cette année encore.

Elle démontrera que plusieurs tracés sont possibles pour ce nouveau canal. Les avantages et désavantages économiques des divers tracés seront alors examinés de façon approfondie avant l'approbation du tracé définitif.

M. le Ministre espère aussi pouvoir présenter ce tracé définitif cette année encore.

L'exécution des travaux dépend cependant des possibilités budgétaires.

Mijn vraag van 13 april 1948, genummerd 49, die de zaak nog nader toelichtte, had geen beter resultaat.

Met vraag n° 74 van 19 mei 1949 deed ik een nieuwe poging doch de toenmalige minister van openbare werken verwees mij naar de vroegere verleende antwoorden.

Op 4 juli 1951 drong ik opnieuw aan en herhaalde de verscheidene argumenten die voor de hergraving van de vaart pleiten zoals daar zijn :

- het vroegere bestaan van de vaart;
- zijn beschadiging door de oorlog 1914-18 en zijn recht op oorlogsschade;
- de economisch verantwoorde verbinding van het Lelebekken en het nijverige Noord-Frankrijk met het IJzerbekken dus de Noordzee, kortom de enige weg naar de heropbloei van de westerhelft van West-Vlaanderen.

De toenmalige minister van Openbare Werken, de heer Behogne, wees de zaak van de hand om budgetaire redenen en om redenen van prioriteit voor werken van hoger economisch belang. Hij kon het werk aldus niet eens in overweging laten nemen.

Er diende aldus gewacht tot de huidige regering aan 't bewind kwam en deze richtte een studietoelichting op met het onderzoek belast. Eindelijk kwam de eerste gelukkige beslissing waarnaar alle parlementsleden van het arrondissement sedert 1919 streefden en aanvaardde de huidige minister van Openbare Werken het principe van het hergraven van de vaart om economische redenen. Een heuglijke dag voor de streek waarvoor deze de minister dankbaar blijft.

De technische diensten van het departement hadden als eerste taak het nieuw tracé te bepalen.

De vragen die de bevolking zich thans stelt zijn :

- 1) Wanneer meent de heer Minister dit nieuwe tracé definitief te kunnen voorbrengen ?
- 2) Wat dient verstaan onder de verklaring van de heer minister « dat de werken in een nabije toekomst in twee jaar tijd zouden voltooid zijn » ?
- 3) Mag daardoor eveneens verstaan worden dat de werken nog dit jaar kunnen aangevangen worden ?

ANTWOORD :

Het is de huidige Regering welke voor de eerste maal het plan aanvaardt van het kanaal van Poperinge naar de Leie.

Een Commissie voor de industriële uitbreiding van het gewest Ieper heeft bij het Departement voorstellen in verband met dit kanaal gedaan.

Deze voorstellen werden overwogen en het Bestuur der Waterwegen kreeg de richtlijnen om over te gaan tot een studie betreffende het aanleggen van een nieuw kanaal Ieper-Komen.

De Minister hoopt dat die studie nog dit jaar beëindigd zal worden.

Zij zal uitwijzen dat er verschillende tracés zijn voor dit nieuw kanaal. De economische voor- en nadelen van de verschillende tracés zullen dan behoorlijk moeten onderzocht worden vooraleer het uiteindelijk tracé aanvaard zal kunnen worden.

De Minister verklaart verder dat hij dit jaar nog dit nieuw tracé definitief hoopt te kunnen voorbrengen.

De uitvoering der werken hangt evenwel af van de begrotingsmogelijkheden.