

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 23 FÉVRIER 1932.

Rapport de la Commission des Travaux Publics et des Affaires Économiques, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1932.

(Voir les n° 4-IX, 58 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 21, 28 janvier, 3 et 4 février 1932.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 23 FEBRUARI 1932.

Verslag uit naam der Commissie van Openbare Werken en van Economische Zaken, belast met het onderzoek der Begrooting van Openbare Werken voor het dienstjaar 1932.

(Zie de n° 4-IX, 58 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 21, 28 Januari, 3 en 4 Februari 1932.)

Présents : MM. le baron BOËL, président ; AERBEYDT, BEAUDOUIN, DEPONTIEU, HANS, LALEMAND, VAN BELLE, VAN STAPPEN, VAN VLAENDEREN et LEBON, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Des six cents millions de la loi du 24 avril 1928, il ne reste disponible au budget extraordinaire qu'un excédent de 28,350,000 francs, solde du Fonds spécial et temporaire des routes.

Le budget des Travaux publics prévoit un crédit de 100 millions pour l'entretien courant du réseau routier.

Nous ignorons si le Gouvernement se propose de renouveler le Fonds spécial.

En attendant qu'on nous éclaire sur ce point, constatons que la situation est désolante, si l'on considère qu'après quatre années, un tiers seulement du programme de restauration est réalisé.

La détresse financière qui s'est dessinée dans la seconde moitié de 1929 et qui s'est nettement affirmée en

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Van de 600 miljoen der wet van 24 April 1928, blijft er op de buitengewone begrooting slechts een overschot beschikbaar van 28,350,000 fr., zijnde het saldo van het bijzonder en tijdelijk Fonds der wegen.

De begrooting van openbare werken voorziet een krediet van 100 miljoen voor het gewoon onderhoud van het wegennet.

Wij weten niet of het in de bedoeling van de Regeering ligt het Bijzonder Fonds te hernieuwen.

In afwachting dat men ons over dit punt inlicht, stellen wij vast dat de toestand erbarmelijk is, wanneer men overweegt dat na vier jaar slechts één derde van het herstelprogramma is verwezenlijkt.

De geldnood, die merkbaar werd in de tweede helft van 1929 en in 1930 zeer is verscherpt, heeft zijn volledigen

1930, a eu sa pleine répercussion sur les prévisions des années suivantes. Le budget de 1931 portait l'empreinte du ralenti de notre redressement d'après-guerre. Le Département des Travaux publics promettait néanmoins de tenter un effort exceptionnel pour reprendre en 1932 l'allure normale. Il y a lieu de craindre que toutes les belles perspectives se soient évanouies devant la crise persistante. L'emprunt auquel le Gouvernement s'était décidé à recourir et qui eût pu alimenter le Fonds spécial des routes, n'a été que très imparfaitement placé, et les bons du Trésor intercalaires émis tout récemment ne pourraient faire l'objet de nos convoitises que pour autant qu'on n'en use pas en vue de couvrir les dépenses du budget ordinaire. Ces bons sont représentatifs d'une part des emprunts autorisés en 1931, et à ce titre ne peuvent avoir d'autre destination que ceux-ci. Le Fonds spécial en recueillera-t-il sa part?

Au cours des débats engagés lors du précédent budget, le Ministre des Travaux publics déclarait, suivant des estimations de son Département, qu'à partir de 1932 il resterait à exécuter des réfections routières à concurrence d'une somme de 1,173,367,180 francs.

Du train dont vont les choses, nous en avons encore pour douze années, c'est-à-dire que nous allons à la faillite des routes, car avant l'échéance du terme d'exécution une bonne partie de ce qui fut fait avant ou même depuis 1928, sera usé et à refaire.

Il serait oiseux de récriminer à ce sujet, au moment où la crise économique bat encore son plein. Mais on peut jeter le cri d'alarme afin que, dans les délibérations du Conseil des Ministres, on envisage l'importance de la question routière, son influence sur la facilité des échanges, sur la cherté de la vie, sur le chômage, sur l'expansion du tourisme. La route

weerslag doen gevoelen op de vooruitzichten der volgende jaren. De begroting van 1931 droeg den stempel van onze trage heroprichting. Het Departement van Openbare Werken beloofde niettemin een buitengewone inspanning te doen om in 1932 den normalen gang te hernemen. Er valt te vreezen dat al de mooie vooruitzichten verzwonden zijn ten gevolge van de aanhoudende crisis. De leening, waartoe de Regeering had besloten en die het Bijzonder Fonds der wegen zou hebben kunnen stijven, werd slechts zeer onvolledig geplaatst, en de tusschentijdige schatkistbons, die onlangs werden uitgegeven, zouden ons enkel kunnen aantrekken in zoover daarvan geen gebruik wordt gemaakt om de uitgaven der gewone begroting te dekken. Deze bons vertegenwoordigen een deel van de leeningen toegestaan in 1931 en uit dien hoofde mogen zij geen andere bestemming krijgen dan deze leeningen. Zal het Bijzonder Fonds daarvan zijn deel krijgen?

In den loop der besprekingen over de vorige begroting, verklaarde de Minister van Openbare Werken, dat er vanaf 1932, volgens ramingen van zijn Departement, voor een bedrag van 1,173,367,180 frank herstellingen aan de wegen bleven uit te voeren.

Zooals de zaken nu vorderen, zal het nog twaalf jaar duren; dit betekent dat wij den ondergang van onze wegen te gemoet gaan; immers, vóór het verstrijken van den uitvoeringstermijn, zal een goed deel van hetgeen vóór en zelfs na 1928 werd gedaan, versleten zijn en dienen hersteld.

Het ware nutteloos daarover kritiek uit te brengen op het oogenblik dat de economische crisis in volle hevigheid woedt. Maar men mag een alarmkreet slaken opdat men, in de beraadslagingen van den Ministerraad, het belang overwege van het wegvraagstuk, van zijn invloed op het gemak van het ruilverkeer, op de levensduurte, op de werkloosheid, op de uitbreiding van

doit précéder la circulation, c'est élémentaire. Elle doit être une aide et non une entrave au développement du trafic. Or, l'extension de la circulation ne s'arrête pas, elle progresse d'une manière inexorable. Ceux qui favoriseraient par leur indifférence le décalage de ce double instrument de vie, compromettraient la régularité des pulsations du pays. A moins que l'on ne songe à des remèdes à rebours, à des taxations nouvelles des moyens de transport ! Ce serait un moyen primaire de faire reculer l'automobile pour attendre la route, un essai d'équilibre régressif. Mais avant de ce faire, qu'on permette aux organismes spécialisés et à l'industrie intéressée de faire entendre leur voix. Si le fisc tranche aveuglément, il tuera la poule aux œufs d'or.

* * *

Les discussions autour du problème routier prennent actuellement une certaine acuité dans la partie flamande du pays, et ont, au Congrès de la Circulation tenu à Anvers en juin dernier, abouti à la constitution d'un comité de défense. De ce comité font partie les délégués des cinq organismes flamands les plus influents : le Vlaamsche Toeristenbond comptant plus de cent mille membres, la Fédération automobiliste, la Fédération économique, celle des Ingénieurs, celle des Architectes et Urbanistes.

Nous l'avons confessé l'an dernier, il était de saine politique qu'après la guerre, durant laquelle toutes les routes belges avaient été délaissées ou ravagées, on commençât les réfec-

het toerisme. De weg moet aan het verkeer voorafgaan, dat is elementair. De weg moet een hulp en niet een belemmering zijn voor de uitbreiding van het verkeer. Welnu, de uitbreiding van het verkeer staat niet stil, zij neemt onverbiddelijk toe. Zij die door hun onverschilligheid de ontwrichting van dit dubbel levenswerktuig zouden begunstigen, zouden de regelmatigheid van den polsslag van het land in gevaar brengen. Ofwel zou men moeten denken aan verkeerde redmiddelen, aan het heffen van nieuwe taksen op de vervoertuigen ! Dit ware een primair middel om de ontwikkeling van het autoverkeer te belemmeren, door het te doen wachten op den weg ; het ware een poging van achteruitgaand evenwicht. Maar vooraleer daartoe te besluiten, zou men aan de gespecialiseerde organismen en aan de betrokken nijverheid moeten toelaten hun stem te doen hooren. Indien de fiscus blindelings een beslissing treft, zal hij de kip met de gouden eieren dooden.

* * *

De besprekingen omtrent het wegvraagstuk worden thans in het Vlaamsche gedeelte van het land bijzonder vinnig, en op het Congres van het Verkeer gehouden te Antwerpen in Juni jl., hebben deze besprekingen geleid tot de oprichting van een verweercomité. Van dit comité maken deel uit de afgevaardigden van de vijf meest invloedrijke Vlaamsche organismen : de Vlaamsche Toeristenbond, tellende meer dan 100,000 leden, het Verbond van automobilisten, het Economisch Verbond, het Verbond der ingenieurs en het Verbond der Bouwmeesters en Urbanisten.

Verleden jaar hebben wij bekend dat het in de lijn eener gezonde politiek lag dat men na den oorlog, tijdens denwelken al de Belgische wegen werden verwaarloosd of ver-

tions principalement là où, de par la nature des matériaux de construction, le réseau avait été le plus sujet à déperissement. Les réparations, tardivement entreprises, furent rondement menées dès 1928, ainsi qu'il appert de deux cartes graphiques, dressées par l'Administration des Ponts et Chaussées pour 1927 et 1930, chacune d'elles indiquant à sa date l'état d'avancement de la grande réalisation. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte de 1930 pour se rendre compte de l'avance considérable du Sud-Est sur le Nord-Ouest belge. Mais en 1930 la crise universelle, un peu assourdie par les fêtes du centenaire, jaillit de toutes parts autour de nous, et les crédits s'en allaient à la dérive, plaçant la partie du pays dont le rétablissement de la grande voirie venait maintenant en ordre utile, devant le risque d'être désillusionnée pour longtemps.

Il ne s'agit pas d'en faire un reproche au Gouvernement, mais d'y trouver un stimulant de plus pour rattraper l'arriéré, et donner à la carte-réclame des Ponts et Chaussées — mettons en 1935 — l'agrément d'un juste équilibre national.

Monsieur le Ministre des Travaux publics voudra bien nous dire quelle est la suite des efforts qu'il n'a pu manquer de mettre en œuvre pour assurer l'exécution du programme de restauration routière, et spécialement pour obtenir du Ministère des Finances l'alimentation d'un nouveau Fonds de la route à l'aide d'annuités dont l'ensemble atteindrait le milliard indispensable d'après les données officielles au parachèvement de l'œuvre.

En y consacrant toute son activité et son intelligence des réalités, le Ministre répondra à des plaintes générales. Il rendra aux usagers de la route ce qui leur revient en bonne justice,

voerst, vooreerst met het herstel zou beginnen daar waar door den aard der bouwmaterialen het net meest aan verval onderhevig was geweest. De herstelwerken, die laattijdig werden ondernomen, werden krachtdadig doorgedreven vanaf 1928, zooals blijkt uit twee grafische kaarten opgemaakt door het bestuur van Bruggen en Wegen voor 1927 en voor 1930; ieder van deze kaarten geeft op haar datum den stand aan van de vordering der groote werken. Het volstaat een oogslag te werpen op de kaart van 1930 om zich rekenschap te geven van den merklijken vooruitgang van het Zuid-Oosten op het Noord-Westen van België. Maar in 1930 brak de wereldcrisis, ietwat verdoofd door de feesten van de honderdste verjaring, overal rond ons uit, en de kredieten slonken, terwijl het gedeelte van het land, wiens groote wegen thans aan de beurt kwamen om hersteld te worden, gevaar loopt voor langen tijd ontgoocheld te zijn.

Het is er niet om te doen daarvan een verwijt te maken aan de Regeering, maar wel integendeel daarin een prikkel te meer te vinden om den achterstand in te halen, opdat de reclamekaart van Bruggen en Wegen — laten wij zeggen in 1935 — de aangenaamheid van een billijk nationaal evenwicht vertoone.

De Minister van Openbare Werken gelieve ons wel te zeggen met welk gevolg de pogingen werden bekroond, die hij voorzeker niet heeft nagelaten te doen om de uitvoering te verzekeren van het programma van herstel van ons wegenet, en inzonderheid om van het Ministerie van Financiën de spijzing te bekomen van een nieuw wegenfonds, door middel van annuïteiten, waarvan het globaal bedrag het milliard zou bereiken dat, volgens de officieele gegevens, onontbeerlijk is om het werk te voltooien. Door er al zijn bedrijvigheid en zijn besef van de werkelijkheid aan te besteden, zal de Minister ingaan op algemeene

puisque les voitures à moteur rapportent directement un demi milliard au Trésor et indirectement plus de quatre cents millions.

Ne pourrait-on prendre les dispositions voulues pour garantir au moins la réfection intégrale en dix années, à une allure budgétaire de deux cents millions par an, indépendamment du crédit pour l'entretien ordinaire?

La Belgique se doit de faire cet effort. La plupart des pays industriels atteints par la dépression catastrophique et le formidable chômage qui en a été la conséquence, ont cherché le salut dans de vastes programmes de travaux publics. Ces programmes convergeaient tous vers des travaux aux routes. Pourquoi? parce que ce genre de travail comporte une main-d'œuvre proportionnellement beaucoup plus importante que d'autres entreprises industrielles de grande envergure, où le machinisme tient une place prépondérante.

Or, tandis que les autres pays réussirent à réaliser leur programme avant la crise, la Belgique est restée en retard. Nous en sommes encore aux réfections et améliorations, ce pendant qu'à l'étranger on songe à des conceptions routières internationales. Le Bureau international du Travail à Genève s'est occupé de rallier les divers gouvernements à la création de routes mondiales, et nous avons été agréablement surpris de constater que le nôtre a donné son adhésion à cette grandiose initiative. Mais il sied de soigner le visage de sa propre contrée en premier lieu. C'est le seul moyen d'y attirer l'étranger. Nous sommes à l'arrière-garde à la suite des blessures de la guerre, et aussi, hélas, de l'après-guerre.

Une circulaire du Gouverneur de la province d'Anvers en date du 26

klachten. Hij zal aan de weggebruikers geven hetgeen hun in volle rechtvaardigheid toekomt, vermits de motorrijtuigen aan de Schatkist rechtstreeks een half milliard en onrechtstreeks meer dan 400 millioen opbrengen.

Zou men de gewenschte schikkingen niet kunnen treffen om ten minste het integraal herstel in tien jaar te waarborgen a rato van 200 millioen per jaar, buiten het krediet voor het gewoon onderhoud?

België is tegenover zichzelf verplicht deze inspanning te doen. De meeste nijverheidslanden getroffen door de rampzalige inzinking en door de ontzaglijke werkloosheid die daarvan het gevolg is geweest, hebben hun heil gezocht in ruime programma's van openbare werken. Deze programma's leidden alle naar werken aan de wegen. Waarom? Omdat deze arbeid in verhouding een veel grooter aantal werkkrachten vergt dan andere nijverheidsondernemingen van grooten omvang, waarin het machinewerk een overwegende rol speelt.

Welnu, terwijl de andere landen er in slaagden hun programma vóór de crisis te verwezenlijken, is België ten achter gebleven. Wij zijn nog aan het herstellen en verbeteren, terwijl het buitenland denkt aan ontwerpen van internationale wegen. Het Internationaal Arbeidsbureau te Genève heeft getracht de onderscheidene regeeringen te winnen voor het aanleggen van internationale verkeerswegen, en het was voor ons een aangename verrassing vast te stellen dat ons land zijn instemming heeft betuigd met dit grootsch initiatief. Maar het betaamt in de eerste plaats het uitzicht van zijn eigen wezen te verzorgen. Het is het eenige middel om den vreemdeling aan te lokken. Wij bevinden ons in de achterhoede ten gevolge van de oorlogskwetsuren en helaas ook van de kwetsuren van het naoorlogse tijdperk.

Een omzendbrief van den Gouverneur der provincie Antwerpen, gedag-

février 1931 signale le nombre croissant de chemins communaux à trafic intense. L'honorable baron Holvoet cite le cas des nouvelles installations maritimes de notre port national, dont les accès sont notoirement insuffisants. D'une façon plus générale, le même inconvénient se retrouve dans beaucoup de communes avoisinantes de nos grands centres, à telle enseigne que les larges boulevards et les nouvelles artères modernes aboutissent dans la périphérie à des rues étranglées. C'est une menace perpétuelle et toujours grandissante à mesure qu'en plus des autos, les autobus se multiplient sur les routes de la banlieue.

La Commission des grands travaux a approuvé le renouvellement de la chaussée Anvers-Santvliet. Ce travail est déjà amorcé par l'avenue du Nord, et pourrait être achevé à bref délai.

En ce qui touche le réseau ne ressortissant pas uniquement à l'État, qu'il soit permis de rendre hommage en passant à l'initiative vigilante du Conseil provincial d'Anvers. Durant la période de 1922 à 1930, une somme de 86,050,000 francs a été consacrée à la voirie, dont 68,540,000 francs aux routes provinciales et 17 millions 510,000 francs — aux routes communales. Pour celles-ci la Province contribue à raison d'un sixième aux charges d'entretien; elle va jusqu'au quart pour les chemins d'exploitation agricole. Elle intervient pour un tiers dans les travaux d'assainissement, notamment dans la construction d'égouts, et pour moitié dans la confection des plans d'alignement. Tenant compte des possibilités financières de chaque commune, les subventions provinciales depuis 1927 oscillent entre 17 et 63 p. c. des frais d'amélioration des routes intercommunales où la circulation et le transport se sont révélés en progrès marquant.

teekend 26 Februari 1931, wijst op het stijgend aantal gemeentewegen met druk verkeer. De achtbare baron Holvoet haalt het geval aan van de nieuwe zeevaartininstallaties van onze nationale haven, wier toegangswegen blijkbaar ontoereikend zijn. In het algemeen vindt men hetzelfde bezwaar in talrijke naburige gemeenten van onze centra, zoodanig dat de breede lanen en de moderne nieuwe verkeerswegen in den omtrek der groote steden uitloopen op enge straten. Het is een bestendig gevaar dat steeds toeneemt, naarmate buiten de auto's de autobussen zich vermenigvuldigen op de wegen der voorsteden.

De Commissie der groote Werken heeft de hernieuwing van den steenweg Antwerpen-Zantvliet goedgekeurd. Dit werk werd reeds aangevat met de Noorderlaan en zou eerlang kunnen voltooid worden.

Wat betreft het net dat niet uitsluitend afhangt van den Staat, weze het toegelaten terloops hulde te brengen aan het waakzaam initiatief van den Provincieraad van Antwerpen. Gedurende het tijdperk van 1922 tot 1930, werd een bedrag van 86 miljoen 50,000 frank besteed aan de wegen, waarvan 68,540,000 frank voor de provinciale wegen en 17,510,000 fr. voor de gemeentewegen. Voor deze laatste komt de Provincie voor één zesde tusschen in de onderhoudskosten; de bijdrage gaat tot één vierde voor de wegen voor landbouwuitbating. De Provincie komt voor één derde tusschen in de werken van gezondmaking, inzonderheid voor het aanleggen van riolen, en voor de helft in het opmaken van rooiplans. Met inachtneming van de financiële moeilijkheden van iedere gemeente, schommelen de provinciale toelagen sedert 1927 tusschen 17 en 63 t. h. der uitgaven voor verbetering der intercommunale wegen, waar het verkeer en het vervoer een merkelijken vooruitgang ondergingen.

Cet aperçu fait apparaître la défectuosité du système d'intervention de l'État, limité pour le réseau vicinal à une largeur pavée de 5^m50 au maximum. C'était fermer les yeux à l'évolution de la route. Aussi la largeur vient-elle d'être portée à 6 mètres.

Prenons acte également avec un vif plaisir du nouveau crédit de cinquante millions (dont bénéficiera la grande voirie), qui vient d'être inscrit par voie d'amendement au budget extraordinaire des Recettes et Dépenses. Le budget des Travaux publics s'est, par le même canal, enrichi d'un crédit supplémentaire de trente et un millions affecté à la voirie communale. C'est la réalisation d'un vœu que la Commission avait émis l'année dernière. Il est de toute nécessité que l'Administration mette l'appoint à profit pour subsidier plus généreusement encore et sur une largeur de 7^m50, les chemins intercommunaux à usage intensif, servant d'accès à d'importantes agglomérations. La province d'Anvers, et en ceci elle se fait l'écho d'autres provinces, attend sur ce point une déclaration catégorique de l'honorable Ministre des Travaux publics.

* * *

Ce n'est pas sans raison que le rapporteur à la Chambre des Représentants a vanté la construction de nos routes pavées.

Raison de plus pour prêter une oreille attentive aux plaintes que les maîtres de carrières à pavés et à concassés viennent d'exposer au Gouvernement, lequel, par l'organe du Ministre des Travaux publics, a avisé les Gouverneurs des Provinces de son intention d'étendre aux communes, en matière de travaux de voirie subventionnés, la règle déjà appliquée par l'État belge, à savoir que les soumissions en granit de Suède, en concu-

Uit dit overzicht blijkt hoe gebrekkig het stelsel der staatstusschenkomst was, die voor het net der buurtwegen zich beperkte tot een bestrate breedte van ten hoogste 5^m50. Dit was de oogen sluiten voor de evolutie van den weg. Ook werd de breedte onlangs gebracht op 6 meter.

Laten wij eveneens met genoegzaam akte nemen van het nieuwe krediet van 50 millioen, dat zal ten goede komen aan de staatswegen, en dat bij wijze van amendement werd ingeschreven in de buitengewone begroting der Ontvangsten en Uitgaven. De begroting van Openbare Werken werd op dezelfde wijze verrijkt met een aanvullend krediet van 31 millioen bestemd voor de gemeentewegen. Aldus wordt een wensch vervuld die de Commissie verleden jaar had uitgedrukt. Het is allernoodzakelijkst dat het Beheer zou gebruik maken van dit krediet om edelmoediger toelagen te verleen en wel voor een breedte van 7^m50 voor de intercommunale wegen met intensief verkeer, die toegang verleen tot belangrijke agglomeraties. De provincie Antwerpen, en met haar, andere provinciën, verwachten op dit punt een stellige verklaring van den geachten Minister van Openbare Werken.

* * *

Niet zonder reden heeft de verslaggever in de Kamer der Volksvertegenwoordigers den bouw van onze gekasseide wegen geroemd.

Dit is een reden te meer om een open oor te hebben voor de klachten die de eigenaars van steen- en steenslaggroeven bij de Regeering deden, die, bij monde van den Minister van Openbare Werken, aan de Gouverneurs van de provinciën heeft medegedeeld dat het in haar voornemen lag, in zake gesubsidieerde wegeniswerken, tot de gemeenten den regel uit te breiden waarbij de aanbestedingen in Zweedsch graniet, in concurrentie met het natio-

rence avec le porphyre national, seront fictivement majorées d'au moins 8 p. c. pour la comparaison des prix. A cette fin, toutes adjudications autorisant l'emploi de matériaux exotiques devront être soumises à l'approbation du Ministre. Les mêmes coefficients seront appliqués à tous matériaux de revêtements routiers de provenance étrangère.

La situation est dès à présent désastreuse dans les carrières de grès, où le chômage sévit dans des proportions inquiétantes. Pendant les onze premiers mois de 1931, nous avons importé de l'Allemagne et des pays Scandinaves 80 849 tonnes de pavés, correspondant à 250,000 mètres carrés de pavage, ce pendant que la plupart des carrières de grès congédiaient leur personnel. Cette importation se chiffre par 20,600,000 francs; elle prive les ouvriers belges de 14,000,000 de francs de salaires.

Il est juste et équitable d'ailleurs que le mode de revêtement soit contingenté suivant les ressources et besoins économiques du pays et la nature de notre sol.

Si le terrain plat et argileux des Flandres s'accommode mieux du pavé, le béton et l'asphalte s'adaptent parfaitement au sol accidenté et rocheux de Wallonie. L'on peut même dire qu'il n'y a nulle part, quant au choix du revêtement, une cloison étanche entre les diverses parties du territoire belge, et que tant au réseau-Nord qu'au Sud les matériaux de construction alternent avec succès.

Dès lors il doit être permis de noter que l'industrie du ciment est plus fortement atteinte par la crise que nos belles carrières de porphyre qui, dès le début de l'année, ont été pourvues de commandes jusqu'en mars prochain. Celles-ci se plaignent seulement de

naal porfier, fictief zullen verhoogd worden met minstens 8 t. h. voor de vergelijking der prijzen. Daartoe zullen alle aanbestedingen die het gebruik van uitheemsche materialen toelaten, aan de goedkeuring van den Minister moeten onderworpen worden. Dezelfde coëfficiënten zullen toegepast worden voor alle materialen voor wegbedekking van buitenlandsche herkomst.

De toestand is nu reeds rampspoedig in de zandsteengroeven, waar werkloosheid in onrustwekkende verhoudingen heerscht. Tijdens de eerste elf maanden van 1931 hebben wij uit Duitschland en de Skandinaafsche landen 80,849 T. straatsteenen ingevoerd, overeenkomende met 250,000 vierkante meter bestrating, terwijl de meeste zandsteengroeven hun personeel afdankten. Deze invoer bedraagt 20,600,000 frank, en berooft onze Belgische arbeiders van veertien millioen frank loonen.

Het is overigens billijk en rechtvaardig dat de wijze van straatbedekking gecontingenteerd worde naar gelang de middelen en economische behoeften van het land en den aard van onzen grond.

Indien de straatsteen beter past voor den vlakken en kleiachtigen grond van Vlaanderen, zijn beton en asfalt, anderzijds, best geschikt voor den heuvelachtigen en rotsachtigen grond van Wallonië. Men mag zelfs zeggen dat, wat de keus van de straatbedekking betreft, nergens een volledige scheiding is te trekken tusschen de verschillende streken van ons land, en dat zoowel in het Noorden als in het Zuiden de bouwmaterialen met bijval afwisselen.

Het moet dan ook toegelaten zijn te doen opmerken dat de cementnijverheid dieper is getroffen door de crisis dan onze mooie porfiergroeven, die reeds in den aanvang van het jaar bestellingen ontvingen tot in Maart eerstkomende. Deze klagen

l'écoulement insuffisant de leurs stocks de concassés.

Or si le béton consomme du ciment dans une proportion de 20 p. c. environ, il se compose de 20 p. c. de sable et de 60 p. c. de pierrailles concassées. Ainsi l'emploi du béton de routes peut à la fois profiter aux industries de carrières et à l'industrie cimentière. Celle-ci, par l'effet de la crise mondiale, des relèvements de tarifs douaniers, de la baisse de la livre sterling, et de l'âpre concurrence sur tous les marchés, ne produit plus qu'à raison de 45 p. c. de sa capacité et compte des milliers d'ouvriers chômeurs.

Le revêtement moderne en béton donne-t-il satisfaction du double point de vue de l'usager et du contribuable? Les routes expérimentales construites à l'étranger répondent affirmativement à la question. La surface de la route est unie mais rugueuse, c'est-à-dire dépourvue d'aspérités et d'ondulations, mais offrant le minimum de prise au dérapage. Bien conçue, elle est économique, ménageant tant le budget du constructeur qui en a la charge d'entretien, que de l'usager qui a la charge véhiculaire. Les routes en béton de ciment se prêtent excellentement à la circulation automobile. Leur teinte blême les rend plus visibles la nuit, et augmente ainsi la sécurité. Elles sont étanches et hygiéniques, immunisées contre les inondations. La charge d'entretien est limitée au jointolement des fissures, auxquelles on remédie par des joints de dilatation. Le bombement de la route est très peu prononcé, ce qui en minimise le danger. Usé, ce procédé peut servir de cofrage à un revêtement nouveau. Les pierrailles qui lui servent d'auxiliaire se trouvent bien souvent à proximité de la construction. On peut hâter les réfections par l'emploi de ciment à prise très rapide, et, en cas de tranchées à faire pour des conduites souterraines, se servir avantageusement des concasseurs à béton

alleen over den onvoldoenden afzet van hun stocks steenslag.

Welnu het beton waarvoor ongeveer 20 t. h. cement verbruikt wordt, bestaat anderzijds uit 20 t. h. zand en 60 t. h. geklopte steenslag. Aldus kan het gebruik van weg beton tevens voordeel brengen aan de groeven en aan de cementnijverheid. Tengevolge van de wereldcrisis, de verhooging der tollarieven, het dalen van het Pond en de vinnige mededinging op alle markten, brengt deze nijverheid nog slechts 45 t. h. van haar voortbrengingsvermogen voort en telt zij duizenden werklooze arbeiders.

Geeft de moderne betonbedekking bevrediging in het dubbel opzicht van weggebruiker en van belastingbetaler? De wegen bij wijze van proef aangelegd in den vreemde geven een bevestigend antwoord op deze vraag. De wegoppervlakte is vlak doch ruw, t. t. z. dat zij geen hobbels of golvingen vertoont, maar een minimum vat aan het slippen biedt. Wanneer zulke weg goed is opgevat, is hij voordelig, zoowel voor het budget van den bouwer, die hem onderhouden moet, als voor dit van den gebruiker, die het voertuig te zijnen laste heeft. De wegen in cementbeton zijn uitnemend geschikt voor het autoverkeer. Hun bleeke tint maakt ze 's nachts beter zichtbaar en verhoogt aldus de veiligheid. Zij zijn waterdicht en hygiënisch, bestand tegen overstromingen. De kosten van onderhoud beperken zich tot het dichtmaken van de scheuren waartoe men uitzetvoegen voorziet. De welving van den weg is gering, wat het gevaar ervan tot een minimum herleidt. Wanneer de bedekking versleten is, kan zij dienen tot beschoeiing voor de nieuwe bedekking. De benodigde steenslag vindt men dikwijls in de omgeving der werken. Men kan de herstellingswerken verhaasten door het gebruik van snelhardend cement; wanneer sleuven voor ondergrondse geleidingen moeten gemaakt worden, kan men voordelig beton-

mis en vente ces dernières années.

Si ce ne sont pas les ouvriers qui manquent, il en est autrement du personnel technique aux Ponts et Chaussées. En 1914, à une époque où la route était dans son état normal, il y avait vingt-sept ingénieurs. A ce moment-là il existait vingt mille voitures automobiles belges, dont peu de voitures lourdes. En 1931, pour restaurer un réseau si durement éprouvé par la guerre et assurer la circulation de deux cent mille voitures, il n'y a plus que quinze ingénieurs.

D'autre part, le personnel de contrôle fait défaut sur la route. La gendarmerie, qui supplée tant soit peu à ce relâchement total, ne dépend pas de l'Administration des Ponts et Chaussées. Il y a des entreprises importantes de travaux, notamment dans la province d'Anvers, où les surveillants manquent complètement, et sont parfois remplacés par les cantonniers, inaptes à tout contrôle technique.

* * *

Nous nous rallions aux paroles prononcées à la Chambre par l'honorable M. Coelst en faveur de l'élargissement de la chaussée de Meysse et de son prolongement jusqu'à Wolverthem, tout en insistant dans le même sens pour la chaussée de Boom et le passage du Rupel, où le nouveau pont doit mettre un terme à l'état angoissant du vieux pont Van Enschodt.

* * *

Chacun sait combien il est de plus en plus difficile d'alimenter certaines de nos populations d'eau potable. Bien des villes sont obligées de se servir pour cela d'eaux de surface qu'il importe de purifier par de savants filtrages pour les rendre propres à la consommation.

brekers gebruiken die in de laatste jaren in den handel werden gebracht.

Zoo de arbeiders niet ontbreken, kan dit niet gezegd worden van het technisch personeel van Bruggen en Wegen. In 1914, toen de wegen in normalen toestand verkeerden, telde het 27 ingenieurs. Op dit oogenblik waren er 20,000 Belgische auto's, waaronder weinig zware rijtuigen. In 1931, nu een wegnnet moet hersteld worden dat zwaar door den oorlog heeft geleden en het verkeer van 200,000 rijtuigen moet verzekeren, zijn er nog slechts 15 ingenieurs.

Verder is er een volledig gemis van toezichtspersoneel op den weg. De gendarmerie, die eenigszins voorziet in dit gemis, hangt niet af van het Beheer van Bruggen en Wegen. Er zijn belangrijke ondernemingen van werken, namelijk in de provincie Antwerpen, waarvoor toezichters volkomen ontbreken. Zij moeten dan soms vervangen worden door kantonniers, onbekwaam tot alle technische controle.

* * *

Wij sluiten ons aan bij de woorden in de Kamer uitgesproken door den geachten heer Coelst voor de verbreding van de baan op Meise en hare verlenging tot Wolverthem, en dringen in denzelfden zin aan voor den Boomschen steenweg en den overtocht van den Rupel, waar de nieuwe brug een einde moet stellen aan den beangstigenden toestand van de oude Van Enschodt-brug.

* * *

Eenieder weet hoe het met den dag moeilijker wordt groepen onzer bevolking van drinkwater te voorzien. Vele steden zijn verplicht zich daarvoor van bovengronds water te bedienen, dat men moet zuiveren door middel van ingewikkelde filtreeringen om het voor het verbruik geschikt te maken.

A cet effet, il a fallu prendre des précautions pour empêcher la pollution de nos cours d'eau et frapper de pénalités les usiniers qui y déverseraient leurs résidus industriels.

Les pouvoirs publics qui ont à concéder l'érection d'établissements insalubres, s'inspirant tant de cette législation que de l'intérêt de l'hygiène publique, subordonnent leur autorisation à des conditions rigoureuses dont la violation entraîne des poursuites correctionnelles.

Un arrêté royal du 23 octobre 1865 a prescrit que le lavage de minerais et autres substances ne pourra se faire directement à l'eau courante des rivières ou canaux, et que les eaux résiduaires n'en pourront être rendues à la circulation qu'après avoir passé par des épurations.

Pour les fleuves et rivières navigables et flottables, un édit du 13 août 1669 non aboli défendait déjà d'y jeter aucunes ordures, immondiçes, à peine d'amende de cinq cents livres à charge de ceux qui n'enlèveraient pas dans les trois mois les batardeaux, écluses ou autres édifices ou empêchements nuisibles.

Pour les cours d'eau non navigables ni flottables, une disposition semblable a été reprise à l'article 27-5° de la loi du 7 mai 1877, sauf les exceptions faites par les règlements provinciaux ou par la Députation permanente, et à l'article 90-3° du Code rural.

L'État a déjà, en quelques circonstances, reconnu qu'il avait à prendre ses responsabilités en cette matière.

Il est intervenu lorsqu'il s'est agi de préserver certaines contrées de l'infection des eaux industrielles. Il a fallu creuser de Deynze à Heyst le canal de dérivation de Schipdonck pour protéger la ville de Gand et ses

Te dien einde heeft men voorzorgen moeten nemen om de verontreiniging van onze waterlopen te beletten en de fabriekseigenaars te straffen die daarin hun afvalwater zouden laten loopen.

De openbare besturen die de oprichting van ongezonde instellingen moeten toelaten, steunen evenveel op deze wetgeving als op het belang der volksgezondheid om hunne toelating afhankelijk te stellen van strenge voorwaarden wier overtreding tot vervolging vóór de boetstraffelijke rechtbank aanleiding geeft.

Een Koninklijk Besluit van 23 October 1865 heeft voorgeschreven dat het wasschen van delf- en andere stoffen niet rechtstreeks mag geschieden in het loopend water van rivieren of kanalen, en dat het afvalwater niet in deze mag gestort worden zonder voorafgaande zuivering.

Voor de bevaarbare en vlotbare stroomen en rivieren, verbood reeds een niet ingetrokken edict van 13 Augustus 1669 daarin eenige vuilnis of afval te werpen, op straffe van geldboete van vijfhonderd pond ten laste van diegenen die binnen de drie maanden de stuwen, sluizen of andere bouwwerken of schadelijke beletsels niet weggenomen mochten hebben.

Voor de niet bevaarbare noch vlotbare waterlopen, werd een soortgelijke bepaling overgenomen bij artikel 27, 5°, der wet van 7 Mei 1877, behoudens de uitzonderingen gemaakt door de provinciale reglementen of door de Bestendige Deputatie, en bij artikel 90, 3°, van het Landwetboek.

In enkele omstandigheden heeft de Staat reeds erkend dat hij ter zake zijn verantwoordelijkheid moest nemen.

Hij kwam tusschenbeide toen het gold zekere streken te vrijwaren tegen de besmetting door nijverheidswatren. Van Deinze naar Heist moest de Schipdonck-afwateringsvaart gegraven worden om Gent en omgeving te be-

environs contre la corruption produite par le rouissage du lin le long de la Lys.

Il importe que l'État prenne aussi ses responsabilités vis-à-vis des administrations inférieures qui, dans la construction d'égouts, font fi de la santé des riverains et autres usagers des rivières en y déversant les immondices. A titre d'exemple, car ces situations se retrouvent sans doute sur d'autres points du pays, nous citons l'agglomération bruxelloise qui déverse les gadoues dans la Senne, infestant toute la contrée le long du cours inférieur de la rivière jusqu'au Rupel, d'où les eaux polluées remontent avec la marée jusqu'au delà de Waelhem, au delà des prises d'eau y installées pour le service de l'alimentation de l'agglomération anversoise. Ici se présente une situation qui, à la longue, risquerait de tourner au tragique. En effet, la ville de Lierre, située en amont sur la Nèthe, n'en use pas avec moins de désinvolture. Elle recueille les gadoues dans deux bassins à ciel ouvert où la décomposition des eaux sales s'accroît, jusqu'à ce qu'on ouvre périodiquement les vannes par où cette pourriture s'écoule dans la rivière. Or Waelhem doit fournir actuellement à l'agglomération anversoise 30,000 mètres cubes d'eau potable par jour. Que sera-ce lorsque l'extension de ses canalisations devra, ainsi que la nécessité s'en imposera à brève échéance, approvisionner toute la contrée du Nord du Rupel et atteindre 75,000 mètres cubes par jour, si la Compagnie des Eaux se trouve aux prises avec le flot croissant des impuretés de Lierre à l'amont, de Bruxelles et Malines à l'aval? Il ne se peut pas que l'État reste indifférent à pareille alarme. Il faut qu'il rappelle les centres peuplés, en état de supporter la charge d'un système sanitaire convenable, au respect de la solidarité sociale. Pas plus que les usiniers ou les simples particuliers, les administrations publiques n'ont le droit de souiller

schermen tegen de besmetting veroorzaakt door het vlasroten in de Leie.

De Staat dient ook zijn verantwoordelijkheid te nemen tegenover de lagere besturen, die bij het bouwen van rioleeringen, zich niet bekommeren om de gezondheid van de oeverbewoners en andere gebruikers van rivieren waarin zij vuilnis storten. Zulke toestanden ontmoet men waarschijnlijk ook in andere deelen van het land, doch als voorbeeld kunnen wij de Brusselsche agglomeratie aanhalen, waar de beer in de Zenne wordt uitgestort en aldus de gansche streek wordt besmet langsheen den benedenloop van de rivier tot aan den Rupel, waar het bevulde water bij opkomende tij tot voorbij Waalhem komt, voorbij den aldaar opgerichten watervang van den dienst van bevoorrading der Antwerpsche agglomeratie. Hier doet zich een toestand voor, die tenslotte tragisch zou kunnen worden. Inderdaad, de stad Lier, die stroomopwaarts aan de Nethe ligt, handelt eveneens met niet minder ongezondheid. Zij verzamelt den beer in twee open vergaarbakken, waar het vuile water zich verder ontbindt, tot de verlaten op geregelde tijden worden geopend en deze verrotting in de rivier loopt. Welnu, Waalhem moet tegenwoordig 30,000 kubieke meter drinkwater per dag aan de Antwerpsche agglomeratie leveren. Wat zal het zijn wanneer de uitbreiding der watergeleidingen, zooals eerlang noodzakelijk zal blijken, heel de streek van het Noorden van den Rupel zal moeten bevoorraden en 75,000 kubieke meter per dag zal moeten leveren, indien de Waterleidingsdienst te kampen heeft met den stijgenden onreinen vloed van Lier stroomopwaarts, van Brussel en van Mechelen stroomafwaarts? Het mag niet dat de Staat tegenover dergelijk alarm onverschillig zou blijven. Hij moet de volkrijke centra, die den last van een behoorlijke hygiënische inrichting kunnen dragen, wijzen op den eerbied voor de sociale solidari-

nos cours d'eau et de priver d'autres centres d'un élément essentiel de santé. Les préjudiciés auraient vraisemblablement le droit d'en appeler aux tribunaux, mais ce sont là des moyens extrêmes que le pouvoir central, fût-ce avec l'aide du pouvoir législatif, doit tâcher de prévenir à tout prix.

Au reste, depuis la loi du 24 mai 1882, l'État a repris la Senne depuis les confins de Vilvorde jusqu'à son embouchure dans la Dyle. Il en a charge d'administration. Il est donc le premier intéressé à empêcher que son bien soit pour ses administrés un sujet de malédiction. Il est d'ailleurs armé par l'article 91-3° de l'arrêté royal du 1^{er} mai 1889 tant contre les communes que contre les particuliers.

* * *

Nous attirons l'attention du Ministre sur le retard que subissent certains travaux intéressant au plus haut point le développement du port et de la banlieue d'Anvers. Il y a deux ans que, dans une entrevue des délégués des Ponts et Chaussées, de la Société nationale des Chemins de fer belges et de la Société nationale des Vicinaux avec les représentants de la Ville, l'on se mit d'accord sur les mesures à prendre pour le déplacement rapide du canal de dérivation des Schyns vers le côté Est de la voie ferrée Anvers-Hollande, au droit des nouvelles installations maritimes. Les délégués prirent l'engagement formel envers la Ville de lui faire parvenir dans les quinze jours les plans d'expropriation nécessaires au détournement. Cette promesse fut protestée, et jusqu'à présent les plans ne sont point parvenus à l'administration commu-

teit. Evenmin als de^rfabrikanten of de eenvoudige partikulieren hebben de openbare besturen het recht onze waterloopen te verontreinigen en andere centra te berooven van een hoofdzakelijk bestanddeel van gezondheid. De benadeelden zouden waarschijnlijk het recht hebben beroep te doen op de rechtbanken, maar dat zijn uiterste middelen die het hoofdbestuur, te allen prijze moet trachten te voorkomen, al ware het met behulp van de Wetgevende Macht.

Overigens, sedert de wet van 24 Mei 1882 heeft de Staat de Zenne overgenomen vanaf de grenzen van Vilvoorde tot aan de monding in de Dijle. Op den Staat rust de last van beheer. De Staat is derhalve de eerste welke er belang bij heeft te beletten dat zijn goed voor zijn onderhoorigen een voorwerp van vermaledijding zou zijn. Hij is trouwens gewapend door artikel 91, 3° van het Koninklijk Besluit van 1 Mei 1889, zoowel tegen de gemeenten als tegen de partikulieren.

* * *

Wij vestigen de aandacht van den Minister op de vertraging ondergaan door sommige werken die van het hoogste belang zijn voor de uitbreiding van de haven en van de agglomeratie van Antwerpen. Twee jaar geleden, op een bijeenkomst der afgevaardigden van Bruggen en Wegen, van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen met de vertegenwoordigers van de stad, heeft men zich akkoord gesteld over de maatregelen te treffen voor het vlugge verleggen van het afwateringskanaal van de Schijns naar den Oosterkant van den spoorweg Antwerpen-Nederland, rechtover de nieuwe zeevaartinstallaties. De afgevaardigden gingen jegens de stad de uitdrukkelijke verbintenis aan haar binnen vijftien dagen de voor de afleiding noodige onteigeningsplans te

nale. Pareille attitude entraîne de graves responsabilités dans le chef des administrations en cause.

La conséquence en est que toute extension de l'habitat sur le territoire de la Ville au Nord est quasi impossible. C'est infliger à Anvers des pertes inestimables. L'urbanisation de ces terrains est commandée par l'avenue du Nord, construite *extra muros*, et dont la pénétration à l'intérieur de la Ville est arrêtée, faute d'avancement du détournement du canal de Jonction. Dès que cette voie d'eau trouvera son débouché au bassin Lefebvre, on pourra combler le bief qui la joint actuellement au bassin Asia, convertir le lit de ce tronçon en une avenue destinée à relier convenablement l'importante agglomération de Merxem à la Métropole, et prolonger l'avenue du Nord jusqu'à l'avenue d'Italie sans rencontrer l'entrave de l'écluse n° 17 à hauteur du bassin Asia.

Mais à quoi serviraient ces importants travaux de voirie, si d'autre part l'avenue du Nord restait presque déserte au milieu des terrains du Nord non aménagés pour la construction d'habitations, et dont le remblai est entravé par la dérivation actuelle et provisoire des eaux des Schyns?

L'Administration tempore, sous prétexte que le détournement des Schyns et du canal de Jonction ne pourra être opéré que dans trois à cinq ans, parce qu'il faut au préalable mettre en ordre l'écluse de Wyneghem, et, à partir de là, abaisser le niveau du canal pour pouvoir y déverser les cours d'eaux régionaux. Mais rien ne dit que ce nouveau projet ait le droit de s'imposer par priorité aux

doen geworden. Deze belofte werd niet gestand gedaan en tot nog toe zijn de plans niet aan het Gemeentebestuur toegekomen. Dergelijke houding doet een zware verantwoordelijkheid rusten op de betrokken besturen.

Dit alles heeft voor gevolg dat alle uitbreiding van woongelegenheden op het grondgebied van de stad, naar het Noorden toe, bijna onmogelijk is. Men berokkent aldus aan Antwerpen onschatbare verliezen. De urbanisatie dezer gronden wordt beheerscht door de Noorderlaan aangelegd *extra muros*, en waarvan de binnendringing in de stad wordt tegengehouden, daar de afleiding van de Verbindingsvaart niet vordert. Zoodra deze waterweg zal uitmonden in het Lefebvredok, zal men het kanaalvak kunnen dempen dat dezen waterweg thans verbindt met het Asiadok, en op de bedding van dit vak zal men een laan kunnen aanleggen die de belangrijke agglomeratie van Merxem met de metropool moet verbinden; men zal eveneens de Noorderlaan kunnen verlengen tot aan de Italiëlei, zonder te stuiten op den hinderpaal van sluis n° 17 ter hoogte van het Asiadok.

Maar waartoe zouden deze belangrijke wegwerken dienen, indien anderdeels de Noorderlaan bijna eenzaam moest blijven te midden van de Noordergronden, niet geëigend voor het bouwen van woningen, en waarvan het ophoogen wordt belemmerd door de huidige en voorloopige afleiding der wateren van de Schijns?

Het Bestuur zoekt tijd te winnen onder voorwendsel dat de afleiding van de Schijns en van de verbindingsvaart enkel zal kunnen geschieden binnen drie tot vijf jaar, omdat vooraf de sluis te Wynegem in orde dient gebracht en omdat vandaar af het peil van het kanaal dient verlaagd om er de gewestelijke waterlopen te kunnen in opnemen. Maar niets zegt dat dit nieuwe ontwerp een

travaux attendus avec tant d'impatience. Le résultat le plus clair de cet échappatoire sera la construction de quelques autres ouvrages provisoires dont le moindre défaut est la tendance congénitale d'encourager l'inertie, si pas de se faire admettre comme définitifs.

Nous prions l'honorable chef du Département de vouloir tracer un programme précis d'exécution progressive. Nous insistons pour que les expropriations se poursuivent d'urgence, et que le personnel nécessaire à ce travail soit mis à la disposition des bureaux locaux. Il ne servirait de rien de manifester sa bonne volonté par des instructions qui pratiquement ne sauraient être exécutées dans les délais voulus.

De nombreux accidents, durant l'année dernière, sont venus souligner l'état dangereux de la grande voirie à la porte du Schijn, à la limite des trois communes d'Anvers, de Merxem et de Deurne. Nous avons demandé que la Société nationale des Chemins de fer cède pour l'élargissement de la chaussée une lisière de terrain faisant partie de la gare aux marchandises. Elle s'est déclarée d'accord.

Dans les derniers mois, la situation s'est encore aggravée du fait que depuis le 16 novembre tous déchargements de wagons du trafic local doivent se faire en gare d'Anvers-Zurenberg, récemment établie au sortir de la porte du Schyn, et ne se font plus à la gare principale ni à celle d'Anvers-Stuyvenberg. Le charroi a donc triplé au nouvel emplacement et y crée des embouteillages continus de la circulation.

Comme il s'agit principalement d'assurer celle-ci, nous demandons que

prioriteitsrecht bezit tegenover de werken die met zooveel ongeduld worden verwacht. De klaarblijkelijkste uitslag van deze uitvlucht zal zijn dat er enkele andere voorloopige werken zullen worden gebouwd, waarvan het geringste gebrek is de aangeboren strekking tot nietsdoen aan te moedigen, zoo niet zich als definitief te doen aanvaarden.

Wij verzoeken het achtbare hoofd van het Departement een nauwkeurig programma van geleidelijke uitvoering te willen opmaken. Wij vragen met nadruk dat de onteigeningen onverwijld zouden worden voortgezet en dat het voor dit werk vereischte personeel ter beschikking van de plaatselijke diensten zou worden gesteld. Het zou tot niets baten van zijn goeden wil te laten blijken door onderrichtingen die practisch binnen de gewenschte termijnen niet zouden kunnen worden uitgevoerd.

In den loop van het vorige jaar hebben talrijke ongevallen den gevaarlijken toestand aangetoond van de staatsbaan aan de Schijnpoort, aan de grens der drie gemeenten Antwerpen, Merxem en Deurne. Wij hebben gevraagd dat de Nationale Maatschappij der Spoorwegen voor de verbreding van den rijweg een strook gronds zou afstaan, deel uitmakende van het goederenstation. Zij heeft haar instemming daarmee betuigd.

In de jongste maanden is de toestand nog verergerd wegens het feit, dat sedert 16 November alle lossingen van wagons van het plaatselijk verkeer moeten geschieden in het station Antwerpen-Zurenberg, onlangs juist buiten de Schijnpoort aangelegd, en niet meer in het hoofdstation noch in dit van Antwerpen-Stuyvenberg. Het gerij is dus verdriedubbeld op de nieuwe plaats en veroorzaakt er voortdurend opstoppen van het verkeer.

Daar het er vooral op aankomt dit laatste te verzekeren, vragen wij dat

le Département des Travaux publics, à qui incombe l'élargissement de la route, s'entend avec la Société des Chemins de fer et les pouvoirs locaux pour parer au danger de cet état de choses à l'aide de mesures d'ailleurs peu coûteuses. L'Administration des voies ferrées se déclare toute disposée à y prêter son appui.

Ajoutons que l'on édifie en ce moment, à quelques pas de là, un Palais des Sports, et notamment un immense vélodrome, source d'un nouvel afflux de monde et de voitures, et qu'il serait presque criminel d'attendre de nouveaux accidents de personnes pour se décider à agir.

* *

Pour rappel, nous prions M. le Ministre de bien vouloir mettre un peu plus de continuité dans l'achèvement de la route Anvers-Malines-Bruxelles. C'est l'une des principales routes du pays, sinon la plus fréquentée. D'appréciables améliorations y furent apportées en 1929-1930. Depuis lors il n'y a été rien fait, ni à Contich où l'assiette doit être déplacée, ni entre Vieux-Dieu et Berchem où la chaussée doit être élargie et aménagée.

Le Budget a été adopté par votre Commission par 6 voix contre 4.

Le Rapporteur,
H. LEBON.

Le Président,
Bon P. BOËL.

het Departement van Openbare Werken, welk moet zorgen voor de verbreding van den rijweg, zich met de Maatschappij der Spoorwegen en de plaatselijke besturen zou verstaan om het gevaar van dien toestand af te weren door middel van trouwens weinig dure maatregelen. Het Bestuur van Spoorwegen verklaart zich volkomen bereid er zijn steun aan te verleen.

Voegen wij daarbij dat men thans enkele stappen verder een sportpaleis opricht, en namelijk een reusachtige wielersbaan, aanleiding tot een nieuwen toevloed van volk en rijtuigen, en dat het bijna misdadig ware nieuwe persoonsongevallen af te wachten vooraleer te beslissen.

* *

Ter herinnering, verzoeken wij den Minister de voltooiing van den weg Antwerpen-Mechelen-Brussel met meer samenhang te doen geschieden. Het is een der voornaamste wegen van het land, zooniet diegene met het drukste verkeer. Aanzienlijke verbeteringen werden aangebracht in 1929-1930. Sedertdien werd niets meer gedaan, noch te Kontich, waar de weg moet verlegd worden, noch tusschen Oude-God en Berchem waar de rijweg moet verbreed en aangepast worden.

De Begrooting werd aangenomen door uwe Commissie met 6 tegen 4 stemmen.

De Verslaggever,
H. LEBON.

De Voorzitter,
Bon P. BOËL.

ANNEXES.

**Questions posées par la
Commission
et réponses du Gouvernement.**

PREMIÈRE QUESTION. — Prière de communiquer à la Commission les deux cartes graphiques en vue de la réfection des routes dressées par l'Administration des Ponts et Chaussées pour 1927 et 1930, et dont il est question à la page 4 du projet de rapport ci-joint (quatrième ligne et suivantes).

RÉPONSE. — Ci-joint un exemplaire de chacune des cartes demandées.

DEUXIÈME QUESTION. — Y a-t-il des crédits prévus :

1^o Pour les travaux d'exhaussement des digues dans la région de Termonde?

2^o Pour la réfection du pont sur l'Escaut, à Termonde?

RÉPONSE. — 1^o L'article 24 du projet de budget extraordinaire de 1932 prévoit :

a) Un crédit de 1,000,000 de francs pour l'exhaussement et la consolidation des digues de l'Escaut, appartenant à l'État;

b) Un crédit de 1,000,000 de francs pour les mêmes travaux à exécuter aux digues appartenant à des waterings, polders, communes, etc. (subsides);

Ces crédits seront employés pour les travaux à exécuter le long de l'Escaut, donc aussi à Termonde, si la nécessité en est reconnue;

2^o Un crédit de 100,000 francs est porté à l'article 24 susdit pour les études relatives à la construction du pont de Termonde.

BIJLAGEN.

**Vragen door de Commissie
gesteld met
de antwoorden van de Regeering.**

EERSTE VRAAG. — Verzoek aan de Commissie de twee graphische kaarten betreffende het herstel der wegen over te maken, die door het Beheer van Bruggen en Wegen werden opgemaakt voor 1927 en 1930, en waarvan spraak op bladzijde 4 van bijgaand ontwerp van verslag (4^e lijn en volgende).

ANTWOORD. — Hierbij een exemplaar van ieder der gevraagde kaarten.

TWEDE VRAAG. — Zijn er kredieten voorzien :

1^o Voor de werken van ophooging der dijken in de streek van Dendermonde?

2^o Voor het herstel van de brug over de Schelde te Dendermonde?

ANTWOORD. — 1^o Artikel 24 van het ontwerp van buitengewone begroeting voor 1932 voorziet :

a) Een krediet van 1,000,000 frank voor de ophooging en de versteviging der Schelddijken toebehoorende aan den Staat;

b) Een krediet van 1,000,000 frank voor dezelfde werken uit te voeren aan de dijken toebehoorende aan wateringen, polders, gemeenten, enz. (toelagen);

Deze kredieten zullen worden aangewend voor werken uit te voeren langsheen de Schelde, dus ook te Dendermonde, indien zulks noodig wordt bevonden;

2^o Een krediet van 100,000 frank wordt uitgetrokken bij voormeld artikel 24 voor de studiën betreffende het bouwen van de brug te Dendermonde.

TROISIÈME QUESTION. — Dans quelles conditions ont été adjugés et exécutés les travaux de réfection de la route d'Eghezée à la Sambre, cahier des charges n^o 184 de 1929?

Prière, si possible, d'annexer à la réponse le texte du cahier des charges qui régit cette entreprise.

RÉPONSE. — Déjà en 1913, l'Administration avait envisagé la transformation en pavage de la traverse de Falisolle, appartenant aux routes d'Eghezée à la Sambre et d'Auvelais à Falisolle. Mais pour des causes diverses, cette étude n'avait pas eu de suite.

Le 23 février 1926, le service des Ponts et Chaussées à Namur, signala la nécessité de réfectionner ces routes appuyant de la sorte un vœu exprimé par le Conseil provincial de Namur.

Le 1^{er} avril suivant, ce service est invité à se mettre en rapport avec la commune intéressée, pour obtenir sa collaboration en vue de l'établissement de trottoirs et d'égouts dans la traverse sous les routes en question.

La commune se prononça en faveur de ses travaux et consentit à les exécuter à ses frais exclusifs, sans subside de la part du Département des Travaux publics, mais à condition que ces travaux fussent compris dans le cahier des charges relatif à la réfection des deux routes mentionnées.

L'amélioration de ces routes a nécessité aussi des acquisitions d'emprises qui ont été faites à la charge de l'État.

Une convention en réglant les obligations réciproques de l'État et de la commune fut approuvée le 22 mars 1929.

Le cahier des charges destiné à régir l'ensemble de ces travaux a été approuvé le 27 août de la même année; il porte le n^o 184 de 1929, et un exemplaire en est joint à la présente.

DERDE VRAAG. — In welke voorwaarden werden de herstellingswerken aan den weg van Eghezée naar de Samber aanbesteed en uitgevoerd? (Lastkohier n^r 184 van 1929).

Verzoek zoo mogelijk bij het antwoord den tekst te voegen van het lastkohier betreffende deze onderneming.

ANTWOORD. — In 1913 reeds had het bestuur de kasseibestrating overwogen van den doorgang door Falisolle, toebehoorend aan de banen van Eghezée naar de Samber en Auvelais naar Falisolle. Doch om verschillende redenen had deze studie geen gevolg.

Op 23 Februari 1926 wees de Dienst van Bruggen en Wegen te Namen op de noodzakelijkheid deze wegen te herstellen, aldus ingaande op een wensch vroeger uitgedrukt door den Provincieraad van Namen.

Op 1 April daaropvolgende werd deze dienst aangezocht zich in betrekking te stellen met de belanghebbende gemeente om verhoogde voetpaden en riolen in bedoelden doorgang aan te leggen.

De gemeente sprak zich uit ten voordeele van deze werken en stemde erin toe hen uitsluitend op eigen kosten te doen uitvoeren zonder toelage vanwege het Departement van Openbare Werken, doch op voorwaarde dat deze werken zouden begrepen worden in het lastkohier met betrekking tot de twee hoogerbedoelde wegen.

De verbetering van deze wegen vergde aankoop van perceelen ten laste van den Staat.

Een overeenkomst tot regeling van de wederzijdsche verplichtingen van Staat en gemeente werd goedgekeurd op 22 Maart 1929.

Het lastkohier betreffende het geheel dezer werken werd op 27 Augustus van hetzelfde jaar goedgekeurd en draagt n^r 184 van 1929; hierbij een exemplaar daarvan.

L'entreprise est divisée en deux lots comprenant respectivement les travaux mis à charge de l'État et ceux à payer directement par la commune.

Pour l'ensemble des deux lots, le délai d'exécution, fixé par l'article 12, est de trois cents jours ouvrables.

L'adjudication a eu lieu le 8 novembre 1929 et le 16 décembre suivant, était approuvée la soumission souscrite par le sieur Philippe René de Mariembourg, au montant *total* de fr. 4,481,413.17 dont fr. 3,491,137.67 pour compte de l'État.

Le 16 janvier 1930, le service des Ponts et Chaussées donne ordre à l'entrepreneur de commencer les travaux à la date du 15 février suivant.

L'entrepreneur tarda à déposer le cautionnement de rigueur; ce dépôt n'eut lieu que vers le 20 février.

Dès le début donc, l'entrepreneur s'est trouvé dans une situation financière difficile. Pour l'aider et ne pas faire traîner les travaux, l'Administration décida, le 16 avril 1930, de liquider les sommes dues par acomptes de 100,000 francs au lieu de 200,000 fr. comme le prévoyait le cahier des charges.

Pour la même raison, le département décida, le 25 avril 1930, de faire fournir les pavés neufs nécessaires, non pas par Philippe, mais directement par la Société « Union des Carrières de Grès », qui devait être le fournisseur de Philippe, mais qui se refusait à l'approvisionner, eu égard aux difficultés financières en question.

Cette fourniture de pavés a coûté fr. 1,881,649.05, somme qui fut payée directement par l'État à l'« Union des Carrières », et déduite en conséquence du montant dû à l'entrepreneur.

En cours d'exécution, plusieurs modifications de détail furent encore

De l'aanneming is verdeeld in twee loten bevattende onderscheidenlijk de werken ten laste van den Staat en die rechtstreeks door de gemeente te betalen.

Voor beide loten bedraagt de uitvoeringstermijn, bepaald bij artikel 12, drie honderd werkdagen.

De aanbesteding geschiedde op 8 November 1929 en op 16 December daaropvolgende werd de inschrijving goedgekeurd van den heer Philippe, René, te Mariembourg, voor een totaal bedrag van fr. 4,481,413-17 waarvan 3,491,137-67 fr. ten laste van den Staat.

Op 16 Januari 1930 geeft de Dienst van Bruggen en Wegen bevel aan den aannemer de werken aan te vatten op 15 Februari daaropvolgende.

De aannemer toefde met de neerlegging van de vereischte borgsom; dit geschiedde pas rond 20 Februari.

Van bij den aanvang dus bevond zich de aannemer in moeilijke financiële omstandigheden. Om hem te helpen en de werken niet uit te stellen besloot het Bestuur op 16 April 1930 de verschuldigde sommen uit te betalen door middel van voorschotten van 100,000 frank in plaats van 200,000, zooals het lastkohier voorzag.

Om dezelfde redenen besloot het Departement op 25 April 1930, de noodige nieuwe kasseien niet te doen leveren door Philippe, doch rechtstreeks door de Vennootschap « Union des Carrières de Grès », die aan Philippe moest leveren, doch die weigerde hem te bevoorraden, gelet op zijn financiële toestand.

Deze levering van kasseien kostte fr. 1,881,649-05, bedrag dat rechtstreeks door den Staat aan de « Union des Carrières » werd betaald en afgetrokken van het bedrag aan den aannemer verschuldigd.

Tijdens de uitvoering werden verschillende wijzigingen van onderge-

apportées aux travaux prévus par le cahier des charges.

De ces divers chefs, le montant du contrat Philippe *pour compte de l'Etat*, soit fr. 3,491,137.67 se trouve ramenée à fr. 1,775,487.29.

Le délai d'exécution expirait le 10 mars 1931, les travaux n'ont été achevés réellement que le 24 août 1931, accusant ainsi un retard de cent soixante-sept jours.

Conformément au cahier des charges, la retenue à appliquer était de 1,164 fr. par jour de retard, ce qui donnait un total de 194,388 francs.

Mais les retards signalés étaient justifiés en très grande partie par les modifications apportées aux prévisions par la commune d'Auvélais qui, tout d'abord, ne s'était pas munie des autorisations nécessaires pour la construction de ses égouts, qui fit ensuite exécuter des plans ne concordant pas avec ceux dressés par l'Administration, puis y ajouta l'exécution de raccordements non prévus, etc. Ils étaient dus aussi en partie aux travaux supplémentaires ordonnés par l'Administration elle-même.

En conséquence, les retenues ont été réduites à 1,000 francs par arrêté du 27 octobre 1931.

QUATRIÈME QUESTION. — Le Département des Travaux publics pourrait-il donner :

1^o Le montant des subsides accordés aux communes et aux provinces pour l'entretien et la réparation des routes;

2^o Le montant des subsides pour la construction de nouvelles routes par les provinces et les communes;

3^o Le montant des dépenses de l'État pour la réparation et l'entretien de ses routes;

4^o Le montant des dépenses de l'État pour la construction de nouvelles routes?

schikken aard toegebracht aan de werken in het lastkohier voorzien.

Uit hoofde daarvan werd het bedrag van het contract met Philippe *voor rekening van den Staat*, zegge fr. 3,491,137.67, herleid tot fr. 1 miljoen 775,487.29.

De uitvoeringstermijn verstreek op 10 Maart 1931; de werken werden enkel voltooid op 24 Augustus 1931 en ondergingen aldus een vertraging van honderd zeven en zestig dagen.

Overeenkomstig het lastkohier moest 1,164 frank per dag uitstel worden afgetrokken, wat een totaal maakte van 194,388 frank.

Doch het hoogerbedoeld uitstel was grootendeels te wijten aan de wijzigingen toegebracht aan de ramingen door de gemeente Auvélais die zich eerst niet van de noodige machtiging had voorzien voor den bouw harer riolen, die vervolgens plans deed uitvoeren die niet overeenkwamen met die door het Bestuur opgemaakt, er daarna de uitvoering aan toevoegde van niet voorziene afstratingen, enz. Het is ook deels te wijten aan de bijkomende werken door de gemeente zelf voorgeschreven.

Bij gevolg werd de afhouding verminderd tot 1,000 frank bij Besluit van 27 October 1931.

VIERDE VRAAG. — Zou het Departement van Openbare Werken willen opgeven :

1^o Het bedrag der toelagen aan de gemeenten en aan de provinciën toegekend voor het onderhoud en het herstel van de wegen;

2^o Het bedrag der toelagen voor het bouwen van nieuwe wegen door de provinciën en gemeenten;

3^o Het bedrag der uitgaven van den Staat voor het herstel en het onderhoud zijner wegen;

4^o Het bedrag der uitgaven van den Staat voor het bouwen van nieuwe wegen.

Ces renseignements peuvent-ils être donnés à la Commission pour chacune des provinces belges, séparément, pour les années 1920 à 1931 inclus.?

RÉPONSE. — Le tableau joint à la présente donne les totaux demandés par les 3^o et 4^o de la question posée.

En ce qui concerne les 1^o et 2^o, le temps a fait défaut pour rechercher les chiffres des nombreux tableaux demandés.

Kunnen deze inlichtingen aan de Commissie verstrekt worden voor elke der Belgische provinciën afzonderlijk voor de jaren 1920 tot en met 1931?

ANTWOORD. — De hierbijgevoegde tabel geeft de totalen in het 3^o en het 4^o van de vraag bedoeld.

Wat het 1^o en 2^o betreft, ontbrak de tijd om de cijfers op te zoeken van de talrijke gevraagde tabellen.

Exercice.	Réfection et entretien des routes.	Construction de nouvelles routes.
Dienstjaar.	Herstel en onderhoud der wegen.	Bouwen van nieuwe wegen.
1920	35,642,347 55	103,886,043 23
1921	37,017,813 02	33,701,850 53
1922	61,963,938 06	6,290,523 06
1923	34,122,367 78	3,131,796 22
1924	38,837,317 71	4,474,977 76
1925	60,832,447 62	6,883,126 56
1926	48,178,400 84	2,724,294 50
1927	60,752,258 22	2,894,360 60
1928	(1) 82,202,770 21	(1) 15,263,678 96
1929	(2) 223,734,206 46	(2) 31,081,353 45
1930	(3) 339,812,761 66	(3) 30,085,353 75
1931	(4) 193,811,481 34	(4) 10,023,978 28

(1) Non compris les créances liquidées ou à liquider sur les crédits reportés de l'exercice 1928 à 1931.

(2) Non compris les créances liquidées ou à liquider sur les crédits reportés de l'exercice 1929 à 1931.

(3) Non compris les créances liquidées ou à liquider sur les crédits reportés de l'exercice 1930 à 1931.

(4) Créances liquidées au 31 décembre 1931.

La manière dont la comptabilité est tenue au Département ne permet pas de fournir la ventilation, par province, de ces dépenses.

(1) Niet inbegrepen de vereffende of te vereffenen schuldvorderingen op de kredieten overgebracht van het dienstjaar 1928 naar 1931.

(2) Niet inbegrepen de vereffende of te vereffenen schuldvorderingen op de kredieten overgebracht van het dienstjaar 1929 naar 1931.

(3) Niet inbegrepen de vereffende of te vereffenen schuldvorderingen op de kredieten overgebracht van het dienstjaar 1930 naar 1931.

(4) Vereffende schuldvorderingen op 31 December 1931.

De wijze waarop de comptabiliteit wordt gehouden in het Departement laat niet toe de verdeling van deze uitgaven per provincie aan te duiden.

CINQUIÈME QUESTION. — Le Budget extraordinaire de 1931 prévoyait un crédit de 7,500,000 francs pour construire un nouveau pont en remplacement de celui nommé « Bargiebrug », à Gand.

Jusqu'à ce jour, ce travail n'est pas encore commencé. L'an dernier, le Ministre compétent répondit que ce retard provenait de la lenteur des expropriations qui traînaient devant les tribunaux.

Monsieur le Ministre peut-il nous dire si ce travail sera commencé dans le courant de cette année?

RÉPONSE. — Le Président du Comité d'acquisition d'immeubles a fait savoir sous la date du 4 février 1932 que les négociations pour l'acquisition des emprises nécessaires à la reconstruction du pont de la Barge seraient entamées incessamment.

SIXIÈME QUESTION. — *Art. 21.* — A. Donner le détail des prévisions de dépenses pour chacun des ports inscrits sous *a, b, c, d.*

e) Côte-dragages : donner le détail des prévisions de dépenses reprises pour la somme de 10 millions.

B. Donner le relevé des frais de dragage pour 1928, 1929, 1930, 1931. A quoi le Département attribue-t-il l'aggravation de ces dépenses?

RÉPONSE. — *Art. 21.* — A. Il n'est pas possible de donner le détail des prévisions de dépenses pour chacun des ports.

Il s'agit, en effet, de travaux d'entretien et de réfection qui s'exécutent au fur et à mesure des besoins suivant des états dressés par le service local compétent.

Ces prévisions sont basées sur l'expérience acquise des années antérieures.

Il en est de même pour les ouvrages de la côte.

VIJFDE VRAAG. — De Buitengewone Begroeting voor 1931 voorzag een krediet van 7,500,000 frank om een nieuwe brug te bouwen ter vervanging van de zoogezegde Bargiebrug te Gent.

Tot dusver werd dit werk nog niet aangevat. Verleden jaar antwoordde de bevoegde Minister dat deze vertraging het gevolg was van de traagheid der onteigeningen die bij de rechtbanken blijven aansleepen.

Kan de Minister ons zeggen of dit werk in den loop van dit jaar zal aangevat worden?

ANTWOORD. — De Voorzitter van het Comité voor aankoop van vaste goederen heeft op datum van 4 Februari 1932 laten weten dat de onderhandelingen voor het aankopen der perceelen die noodig zijn voor het vervangen van de Bargiebrug eerlang zouden worden aangevat.

ZESDE VRAAG. — *Art. 21.* — A. De bijzonderheden geven van de ramingen der uitgaven voor de havens ingeschreven onder *a, b, c, d.*

e) Kust-Baggerwerken : De bijzonderheden geven van de ramingen der uitgaven ingeschreven voor de som van 10 miljoen.

B. De kosten opsommen voor de baggerwerken in 1928, 1929, 1930, 1931. Waaraan schrijft het Departement de verhooging van deze uitgaven toe?

ANTWOORD. — *Art. 21.* — A. — Het is niet mogelijk de bijzonderheden op te geven van de ramingen der uitgaven voor elke haven.

Het geldt inderdaad werken van onderhoud en herstel, die uitgevoerd worden naar gelang de behoeften en volgens opgave van den bevoegden lokalen dienst.

Deze ramingen steunen op de onderzanding der vorige jaren.

Hetzelfde geldt voor de werken aan de kust.

B. Les dépenses faites pour les dragages dans les ports de Ostende, Blankenberghe et Nieuport sont les suivantes :

En 1928.	. 2,347,000 francs environ
En 1929.	. 3,170,000 —
En 1930.	. 4,990,000 —
En 1931.	. 7,910,000 —

L'augmentation de dépenses à partir de 1930 provient de ce qu'à partir du 1^{er} avril de cette année on a dû appliquer les prix unitaires du nouveau bail de dragage dont l'adjudication publique a eu lieu au début de cette année et a eu pour résultat une hausse sensible des prix unitaires par rapport à ceux du bail précédent.

De plus, pour donner satisfaction à l'Administration de la Marine, les dragages dans le port d'Ostende sont effectués en vue de réaliser et de maintenir les profondeurs plus grandes que jadis.

SEPTIÈME QUESTION. — *Art. 61.* — Quel est le coût de la couverture du déficit de l'exploitation du port de Zeebrugge en 1928, 1929, 1930 et 1931?

RÉPONSE. — L'État n'a pas remboursé le déficit de la Compagnie en 1928, la nouvelle convention n'ayant été approuvée qu'en 1929.

Pour 1929, le déficit a été de fr. 417,130-93;

Pour 1930, de fr. 489,147-45;

Pour 1931, de 474,457 francs.

HUITIÈME QUESTION. — Quelles sont les dépenses de dragage que la convention de 1928 a imposées à l'État en 1928, 1929, 1930 et 1931?

Quelles étaient les évaluations budgétaires pour chacune de ces années?

B. De kosten voor de baggerwerken in de havens van Oostende, Blankenberghe en Nieuwpoort bedragen :

In 1928 . .	2,347,000 fr. ongeveer.
1929 . .	3,170,000 fr. —
1930 . .	4,990,000 fr. —
1931 . .	7,910,000 fr. —

De verhooging der uitgaven van 1930 af spruit voort uit het feit dat sedert 1 April van dit jaar de eenheidsprijzen van de nieuwe verpachting van het baggerwerk moesten toegepast worden, waarvoor in den aanvang van dit jaar de aanbesteding plaats had en waarvan de eenheidsprijzen aanzienlijk hooger zijn dan deze van de vorige verpachting.

Bovendien, om voldoening te geven aan den Dienst van Zeewezen, worden de baggerwerken in de haven van Oostende uitgevoerd met het doel grootere diepten dan vroeger te verkrijgen en te bewaren.

ZEVENDE VRAAG. — *Art. 61.* — Hoeveel kost het dekken van het tekort van de exploitatie der haven van Zeebrugge in 1928, 1929, 1930 en 1931?

ANTWOORD. — De Staat heeft het tekort der Maatschappij niet terugbetaald in 1928, daar de nieuwe overeenkomst slechts in 1929 werd goedgekeurd.

Voor 1929, bedroeg het tekort fr. 417,130-93.

Voor 1930, bedroeg het tekort fr. 489,147-45.

Voor 1931, bedroeg het tekort 474,457 frank.

ACHTSTE VRAAG. — Hoeveel bedragen de kosten van de baggerwerken door de overeenkomst van 1928 opgelegd aan den Staat in 1928, 1929, 1930 en 1931?

Hoeveel bedroegen de begrootingsramingen voor elk van deze jaren?

RÉPONSE. — La convention-loi du 2 avril 1929 met les dragages du port de Zeebrugge à charge de l'État à partir de 1929.

Pour les années antérieures, l'État accordait à la Compagnie des Installations maritimes de Bruges une avance annuelle de 2,500,000 francs et ce à partir de 1921. En vertu de la susdite convention-loi, la Compagnie a été dispensée de rembourser les sommes ainsi avancées.

Les dépenses effectuées pour les dragages depuis 1929 sont les suivantes :

1929 . .	3,900,000 francs environ.
1930 . .	7,500,000 —
1931 . .	8,000,000 —

Les évaluations budgétaires étaient les suivantes :

1929 . .	3,500,000 francs environ.
1930 . .	6,000,000 —
1931 . .	7,500,000 —

ANTWOORD. — De overeenkomstwet van 2 April 1929 legt de baggerwerken van de haven van Zeebrugge ten laste van den Staat vanaf 1929. Voor de vroegere jaren kende de Staat aan de Maatschappij voor de Zeevaartinrichtingen van Brugge een jaarlijksch voorschot van 2,500,000 fr. toe en zulks vanaf 1921. Krachtens voormelde overeenkomstwet werd de Maatschappij er van vrijgesteld de aldus voorgeschoten sommen terug te betalen.

De uitgaven voor de baggerwerken sedert 1929 bedragen :

1929 . .	3,900,000 frank ongeveer.
1930 . .	7,500,000 frank —
1931 . .	8,000,000 frank —

De begrootingsramingen bedroegen :

1929 . .	3,500,000 frank.
1930 . .	6,000,000 frank.
1931 . .	7,500,000 frank.