

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1956-1957.

SÉANCE DU 20 DÉCEMBRE 1956.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1957 (Crédits Travaux Publics).

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1956-1957.

VERGADERING VAN 20 DECEMBER 1956.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van Openbare Werken en Wederopbouw voor het dienstjaar 1957 (Kredieten Openbare Werken).

Présents : MM. VAN BELLE, président; DE BAECK, FERIJN, FERON, GILSON, PIOT, VAN BUGGENHOUT, VAN DEN STORME, VAN PETEGHEM, WYN et DELOR, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Exposé du Ministre.

Le Ministre des Travaux Publics fait tout d'abord remarquer à la Commission qu'il est difficile, au cours d'un exposé sur le budget ordinaire de son Département, de dissocier celui-ci du budget extraordinaire. Le budget ordinaire constitue, en effet, en grande partie, le moyen d'exécuter le budget extraordinaire dont le montant est plusieurs fois plus élevé que celui du budget ordinaire.

Il se propose donc de commenter tout d'abord brièvement le budget ordinaire, auquel se rattache d'ailleurs le budget du Fonds Autonome des Routes, puis il commentera le budget extraordinaire lui-même.

Au préalable, il estime utile de faire le point des budgets de 1956 et de comparer ceux-ci à ceux de 1957. On ne peut, en effet, étudier un budget sans tenir compte des budgets antérieurs. L'un et l'autre se complètent et si l'on veut une vue d'ensemble, il convient de ne pas se limiter aux chiffres d'une seule année.

R. A 5243.

Voir :

Documents du Sénat :

5.XVII + Erratum (Session de 1956-1957) : Projet de loi;
43 (Session de 1956-1957) : Amendements.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

ALGEMENE BESPREKING.

Uiteenzetting van de Minister.

De Minister van Openbare Werken merkt allereerst op dat het bij een uiteenzetting over de gewone begroting van zijn Departement moeilijk is, de buitengewone begroting daarvan te scheiden. De gewone begroting is immers grotendeels het middel tot uitvoering van de buitengewone begroting, die verscheidene malen hoger is dan de gewone.

Hij neemt zich dus voor, in de eerste plaats de gewone begroting, waaraan trouwens de begroting voor het Wegenfonds is verbonden, beknopt toe te lichten en vervolgens over de buitengewone begroting zelf te handelen.

Vooraf acht hij het nuttig te zeggen hoe het staat met de begrotingen voor 1956 en deze te vergelijken met de begrotingen voor 1957. Een begroting kan immers niet worden bestudeerd zonder rekening te houden met de vorige begrotingen. Deze vullen elkaar aan en wil men een algemeen beeld hebben, dan mag men zich niet tot de cijfers van een enkel jaar beperken.

R. A 5243.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5.XVII + Erratum. (Zitting 1956-1957) : Wetsontwerp;
43 (Zitting 1956-1957) : Amendementen.

BUDGET ORDINAIRE.

Le montant total des crédits d'engagement prévus au budget de 1956, y compris le feuillet d'ajustements, s'élève à 2.090.381.000 francs. Le montant du budget proposé pour 1957 se monte à 2.000.194.000 francs. On constate donc que le budget de 1957 sera en diminution de 90 millions environ par rapport à celui de 1956 et cela malgré l'augmentation des traitements divers.

Le Premier Ministre a, en effet, autorisé le recrutement de 282 agents dont les traitements sont prévus pour 1957. Il s'agit uniquement de techniciens, ingénieurs, conducteurs, surveillants, dessinateurs, dont le besoin impérieux est reconnu de tous, eu égard à l'augmentation des tâches techniques les plus diverses dont le Département a la charge.

Il a été possible de prévoir une réduction de 90 millions, en diminuant les crédits affectés à l'entretien des routes d'Etat : 41 millions de moins, des voies hydrauliques : 60 millions de moins et des bâtiments : 37 millions de moins, soit, au total, 138 millions en moins.

L'examen du budget ordinaire n'appelle pas de commentaire plus détaillé.

L'examen du budget du Fonds autonome des Routes peut être pratiquement rattaché à celui du budget extraordinaire. L'examen de ce budget extraordinaire sera divisé en 4 parties correspondant aux 4 grandes Administrations du Département.

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

A. — *Administration des Routes.*

Le montant des engagements autorisés en 1956 pour des travaux se montait à 3.425.000.000 de francs; au 31 octobre 1956 il avait déjà été engagé définitivement 2.825.000.000 de francs. D'ici la fin de l'année, le Ministre compte encore engager définitivement près de 750 millions dont la moitié est d'ailleurs déjà engagée provisoirement.

A la fin de 1956, les engagements s'élèveront donc à un total de 3.575.000.000 de francs, soit un peu plus que le montant prévu au budget. Cela est possible grâce au fait que les crédits autorisés pour 1955 n'ont pas été entièrement engagés.

En comparaison avec les chiffres ci-dessus, il y a lieu de souligner que le montant total des engagements prévus au budget de 1957 s'élèvera à 3 milliards.

Lorsque l'on compare ces chiffres à ceux des années 1950 à 1954, on constate que le montant des engagements pour travaux routiers a quadruplé et ce grâce au Fonds des Routes.

A ce sujet, le Ministre tient à souligner que, contrairement à certaines idées reçues, cette ampleur de travaux routiers n'est nullement à la base des augmentations de prix de la construction et du

GEWONE BEGROTING.

Het bedrag van de op de begroting voor 1956 vermelde vastleggingskredieten, met inbegrip van het aanpassingsfeuilleton, beloopt in totaal 2 miljard 90.381.000 frank. De begroting voor 1957 bedraagt 2.000.194.000 frank. Men ziet dus dat de begroting voor 1957 ongeveer 90 miljoen frank minder bedraagt dan die voor 1956, niettegenstaande de verhoging van de verschillende wedden.

De Eerste-Minister heeft namelijk machtiging verleend voor de aanwerving van 282 ambtenaren wier wedden voor 1957 uitgetrokken zijn. Het gaat hier uitsluitend om technici, ingenieurs, conducteurs, opzichters, tekenaars, waaraan, naar algemeen wordt erkend, het Departement dringend behoefte had omdat de meest verscheidene technische taken, die het te vervullen heeft, in aantal zijn toegenomen.

Het is mogelijk geweest de begroting met 90 miljoen te verlagen door vermindering van de kredieten voor het onderhoud van de rijkswegen : 41 miljoen minder, van de waterwegen : 60 miljoen minder en van de gebouwen : 37 miljoen minder, of in totaal 138 miljoen minder.

De gewone begroting behoeft geen nadere toelichting.

Practisch kan de begroting van het Wegenfonds samen met de buitengewone begroting in behandeling komen. De buitengewone begroting zal bij de bespreking in vier delen worden gesplitst, in overeenstemming met de vier grote administraties van het Departement.

BUITENGEWONE BEGROTING.

A. — *Bestuur der Wegen.*

Het bedrag van de in 1956 toegestane vastleggingen voor werken beliep 3.425.000.000 frank; op 31 October 1956 was reeds 2.825.000.000 frank definitief vastgelegd. De Minister is voornemens vóór het einde van het jaar nog ca 750 miljoen definitief vast te leggen, waarvan de helft trouwens reeds voorlopig is vastgelegd.

De vastleggingen zullen dus op het einde van 1956 in totaal 3.575.000.000 frank belopen, d. i. iets meer dan het op de begroting uitgetrokken bedrag. Dit is mogelijk omdat de voor 1955 toegestane kredieten niet volledig werden aangewend.

Hiertegenover staat dat het totale bedrag van de vastleggingen op de begroting voor 1957 3 miljard zal bereiken.

Vergelijkt men deze cijfers met die voor de jaren 1950 tot 1954, dan ziet men dat thans nagenoeg vier maal meer voor de wegenwerken zal worden besteed dank zij het Wegenfonds.

In dit verband wijst de Minister er op dat, in tegenstelling met wat sommigen menen, de omvang van de wegenbouw helemaal niet de oorzaak is van de stijging van de bouwkosten en van de

coût de la main-d'œuvre. Il illustre cette affirmation en faisant remarquer que pour les seuls travaux routiers dans l'agglomération bruxelloise, dont le coût dépasse le milliard, 2.000 ouvriers seulement sont occupés.

Pour les travaux de la Petite Ceinture, seuls 1.173 ouvriers sont occupés, dont 250 étrangers appelés en Belgique en raison de la nature spéciale des travaux de construction du tunnel de l'avenue Louise.

En d'autres termes, moins de 1.000 ouvriers travaillent à la Petite Ceinture pour des travaux de plus d'un demi milliard. On ne peut donc affirmer un seul instant que la pénurie de main-d'œuvre ou l'augmentation du coût de celle-ci résultent desdits travaux.

La raison de cet état de choses provient de ce que les entrepreneurs sont fortement équipés en engins mécaniques de tous genres et aussi du fait que ces entrepreneurs se sont assurés le concours de cadres techniques à la hauteur de leur tâche, assurant ainsi une meilleure productivité dans leurs entreprises.

Mais il est une autre preuve que les travaux routiers ne sont nullement à la base d'un renchérissement des prix; cette preuve réside dans le fait qu'en moyenne, pour l'ensemble des travaux routiers de l'agglomération bruxelloise, les résultats d'adjudication ont conduit à des réductions de 18 p. c. sur le montant des estimations basées sur des travaux identiques effectués au cours des années antérieures.

Autre exemple probant, les résultats d'adjudication des travaux de construction de l'autoroute Anvers-Liège, portant sur plus de 400 millions, ont entraîné une réduction de 17 p. c. par rapport aux estimations basées sur des travaux identiques à l'autoroute Bruxelles-Ostende.

On constate donc qu'il existe une concurrence assez vive entre les entreprises, puisque celles-ci remettent des prix compétitifs des plus satisfaisants.

Le Ministre fait alors remettre à chacun des commissaires la liste, dont copie ci-dessous (voir page 10), des travaux routiers qui ont été engagés ou qui seront engagés en 1956 à charge du Fonds des Routes.

Le Ministre des Travaux Publics donne ensuite deux exemples concrets de la rentabilité de certains investissements routiers. Ces deux exemples concernent des travaux réalisés à Bruxelles même.

Le passage inférieur de la rue de la Loi coûtera 25 millions. D'après les comptages du trafic actuel et en tenant compte de son accroissement probable dans les années à venir, on peut s'attendre à ce que ledit passage soit emprunté annuellement par 12 millions de véhicules.

Si l'on estime à 1 franc seulement le gain réalisé par chaque véhicule du fait qu'il ne devra pas freiner à un feu rouge, qu'il ne devra pas perdre de temps, qu'il ne devra pas user d'essence lors

l'lonen. Hij licht dit toe met de opmerking dat bij de werken aan de wegen in de Brusselse agglomeratie, die meer dan één milliard zullen kosten, slechts 2.000 arbeiders zijn tewerkgesteld.

Bij de werken aan de Kleine Ringlaan zijn slechts 1.173 arbeiders werkzaam, waarvan 250 vreemdelingen, op wie België een beroep heeft gedaan om reden van het speciale karakter van de werken voor de tunnel onder de Louizalaan.

Met andere woorden, er zijn nog geen 1.000 arbeiders werkzaam aan de Kleine Ringlaan, waar voor meer dan een half milliard werken worden uitgevoerd. Men kan dus geen ogenblik staande houden dat deze werken de oorzaak zijn van de schaarste op de arbeidsmarkt of van de stijging van de lonen.

De reden hiervan is dat de aannemers over een groot aantal machines van alle aard beschikken en technische kaders bezitten die op de hoogte zijn van hun taak, wat aan de productiviteit van hun bedrijf ten goede komt.

Maar er is nog een ander bewijs dat de wegenbouw de prijzen niet heeft doen oplopen en dit bewijs is hierin te vinden dat de resultaten van de aanbestedingen voor de gezamenlijke wegenbouwwerken in de Brusselse agglomeratie gemiddeld 18 pct. lager liggen dan de ramingen, die steunen op vroeger uitgevoerde werken van gelijke aard.

Nog een ander afdoend voorbeeld : de aanbesteding voor de werken aan de autosnelweg Antwerpen-Luik, waarmede een bedrag van meer dan 400 miljoen is gemoeid, en die 17 pct. lager is uitgevallen dan geschat was op grond van soortgelijke werken aan de autosnelweg Brussel-Oostende.

Men ziet dus dat er een vrij sterke wedijver onder de aannemers heerst, aangezien deze zeer bevredigende prijzen opgeven.

De Minister laat vervolgens aan elk commissielid de hierna afgedrukte lijst (blz. 10) overhandigen van de wegenbouwwerken die ten bezware van het Wegenfonds vastgelegd zullen worden in 1956.

Vervolgens geeft de Minister van Openbare Werken twee concrete voorbeelden van de rentabiliteit van sommige beleggingen. Beide voorbeelden betreffen werken die in Brussel zelf worden uitgevoerd.

De onderkruising van de Wetstraat zal 25 miljoen kosten. Volgens de verkeersstellingen en met inachtneming van de toenemende verkeersdichtheid, mag worden verwacht dat er jaarlijks 12 miljoen rijkwielen doorheen zullen gaan.

Wanneer men nu aanneemt dat elk rijtuig a! was het maar één frank zou winnen doordat het niet meer moet remmen voor een rood licht, geen tijd verliest en geen benzine verbruikt door overscha-

des changements de vitesse, on peut affirmer que ledit passage inférieur sera amorti en deux ans.

Le viaduc qui s'étendra du boulevard Emile Jacqmain au boulevard Léopold II coûtera 63 millions.

Si l'on estime à 3 francs seulement par véhicule, l'économie réalisée annuellement par les 10 millions de véhicules qui, du fait qu'ils emprunteront le viaduc, éviteront les carrefours de la porte d'Anvers et des places de l'Yser et Saintelette, on peut affirmer que ce viaduc sera amorti en moins de deux années.

Le Ministre souligne avec force qu'il existe peu d'exemples d'investissements publics assurant une rentabilité aussi rapide.

Sans doute l'Etat ne verra-t-il pas rentrer dans ses propres caisses les économies réalisées par les automobilistes, mais en permettant à ceux-ci de réaliser ces économies, il remplit son rôle.

Le Ministre invite la Commission des Travaux Publics à visiter les travaux en cours à Bruxelles et particulièrement le tunnel de l'avenue Louise, qui consitue un ouvrage exceptionnellement important.

Le Ministre annonce ensuite à la Commission que les travaux de construction de l'autoroute Anvers-Liège-frontière allemande commenceront le lundi 12 novembre. Sa Majesté le Roi a accepté que le nom du Roi Baudouin soit donné à cette autoroute.

B. — *Administration des Voies Hydrauliques.*

Le Ministre donne les précisions suivantes relativement aux budgets de 1956 et 1957.

Le montant initial du budget extraordinaire pour 1956 s'élevait à 1.989.413.000 francs. Des amendements ont été adoptés, un feuillet est intervenu, une loi spéciale a également modifié le budget. Il s'agit de la loi relative au Port d'Anvers, promulguée le 5 juillet 1956.

De plus, le Ministre a déposé le 28 juin 1956 à la Chambre, un projet de loi pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus, de certaines voies navigables. Ces modifications ont eu pour résultat de porter le montant des engagements de 1956 à 2.203.000.000 de francs. En fait, cependant, et en vue de répondre à la demande du Ministre des Finances, ce montant de plus de 2 milliards ne sera pas engagé à la fin de 1956. Il ne sera, en effet, engagé au total que 1.675.000.000 de francs, d'où des économies de 528 millions.

Dans le milliard 675 millions sont compris les 225 millions pour le bouchon de Lanaye.

A ce sujet, le Ministre annonce que toutes les études et tous les cahiers des charges sont achevés et que le Département est prêt à mettre les travaux en adjudication dès qu'une décision diplomatique interviendra.

kelen, dan mogen wij zeggen dat deze onderkruising in twee jaar tijd afgeschreven kan worden.

De viaduct tussen de Emile Jacqmainlaan en de Leopold II-laan zal 63 miljoen kosten.

Gesteld dat de 10 miljoen rijtuigen, die jaarlijks over de viaduct zullen gaan, elk zij het slechts drie frank besparen doordat zij de kruispunten aan de Antwerpse Poort, het IJzerplein en het Sainteletteplein kunnen vermijden, dan mogen wij aannemen dat de viaduct in minder dan twee jaar tijd afgeschreven zal zijn.

De Minister onderstreept nadrukkelijk dat er weinig voorbeelden zijn van investeringen, die zo spoedig renderen.

Natuurlijk zullen deze besparingen niet in de Staatskas vloeien, maar door deze besparingen mogelijk te maken, vervult de Staat toch zijn taak.

De Minister nodigt de Commissie van Openbare Werken uit, de te Brussel aan de gang zijnde werken en inzonderheid de tunnel onder de Louizalaan, een buitengewoon belangrijk werk, te gaan bezichtigen.

Vervolgens deelt hij aan de Commissie mede dat de aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens op Maandag 12 November zal beginnen. Z. M. de Koning heeft er in toegestemd, dat aan die autosnelweg de naam Koning Boudewijn wordt gegeven.

B. — *Bestuur der Waterwegen.*

De Minister verstrekt de volgende ophelderingen in verband met de begrotingen 1956 en 1957.

Aanvankelijk bedroeg de buitengewone begroting voor 1956 1.989.413.000 frank. Er zijn amendementen aangenomen, er is een feuilleton ingediend, ook bijzondere wetten hebben de begroting gewijzigd. Bedoeld is hier de wet van 5 Juli 1956 betreffende de haven van Antwerpen.

Verder heeft de Minister op 28 Juni 1956 bij de Kamer een wetsontwerp ingediend om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton of meer. Door deze wijzigingen werden de vastleggingen voor 1956 op een bedrag van 2.203.000.000 frank gebracht. Doch om tegemoet te komen aan het verzoek van de Minister van Financiën zal dit bedrag van ruim 2 milliard einde 1956 niet vastgelegd zijn. Feitelijk zal slechts een totaal van 1.675.000.000 frank worden vastgelegd, dus een besparing van 528 miljoen.

In dit bedrag van 1.675.000.000 frank zijn begrepen de 225 miljoen voor de Stop van Ternaaien.

In dit verband deelt de Minister mede dat alle studies en bestekken klaar zijn en dat het Departement gereed is om de werken aan te besteden zodra er een diplomatieke beslissing gevallen is.

Le Ministre des Affaires Etrangères n'a malheureusement pas pu obtenir cette décision en raison de la très longue crise ministérielle hollandaise.

Quoi qu'il en soit, si une décision n'est pas prise avant la fin de l'année, le crédit prévu pour l'exercice 1956 n'est pas perdu puisqu'il sera transféré par simple arrêté royal au budget de 1957.

En comparaison avec le montant qui sera engagé en 1956, soit 1.675.000.000 de francs, le Ministre signale que le budget de 1957 prévoit des engagements pour un total de 2.026.500 francs.

Il commente le budget de 1957.

Le projet de loi en vue de la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables a pour but de soumettre au pouvoir législatif un programme coordonné de modernisation, s'échelonnant sur dix ans. Il permettra aux milieux industriels et économiques du pays d'adapter leurs investissements privés. Ce programme détaillé sera également pour avantage de faciliter le travail des services techniques du Département qui, en présence d'un programme de longue durée, pourront plus rationnellement conduire les études et préparer les adjudications.

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.

Ces voies navigables constituent un réseau formé par le canal de Charleroi à Bruxelles avec sa branche principale de Seneffe à La Louvière, le canal Nimy-Péronnes, la Sambre entre Monceau et Namur, la Meuse entre Liège et la frontière française, le canal circulaire autour de Gand, le Haut-Escaut et le canal du Centre. L'exécution de ce programme est évalué à 11 milliards de francs.

La section Charleroi-Seneffe du canal de Charleroi à Bruxelles aura pour conséquence de remplacer douze écluses de 300 tonnes par trois écluses modernes de 1.350 tonnes, ce qui facilitera considérablement la navigation des bateaux de 300 tonnes et conduira vers un abaissement sensible du fret pour l'industrie carolorégienne. La modernisation du canal sera également poursuivie par les premiers travaux de la section Seneffe-Clabecq, soit la construction d'une écluse à Oisquerq et celle d'un pont-route et d'un pont de chemin de fer à Clabecq.

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 le plus tôt possible la rentabilité des travaux déjà exécutés entre Nimy et Blaton, il n'y a, pour le moment, qu'un moyen : activer le passage des bateaux de 300 tonnes. Cela n'est possible qu'en remplaçant l'échelle de huit écluses existant sur le canal de Pommerœul à Antoing par les deux écluses de la nouvelle section Péronnes-Callenelle. Le projet de budget prévoit 170 millions

De Minister van Buitenlandse Zaken heeft die beslissing spijtig genoeg niet kunnen verkrijgen ingevolge de zeer lange kabinetscrisis in Nederland.

Hoe ook, indien er geen beslissing komt vóór het einde van het jaar, zal het krediet voor 1956 niet verloren gaan, doch bij eenvoudig koninklijk besluit overgebracht worden op de begroting 1957.

Terwijl dus in 1956 1.675.000.000 frank wordt vastgelegd zal volgens de Minister hiervoor op de begroting 1957 een totaal van 2.026.500.000 frank worden uitgetrokken.

Hij licht de begroting 1957 toe.

Het wetsontwerp betreffende het onder profiel brengen van sommige waterwegen voor schepen van 1.350 ton of meer heeft ten doel aan de wetgevende macht een samenhangend moderniseringsprogramma voor te leggen, verdeeld over tien jaren, om de industriële en economische kringen van het land de mogelijkheid te bieden hun private beleggingen aan te passen. Een ander voordeel van dit programma op lange termijn is, dat de technische diensten van het Departement hun werk beter zullen kunnen regelen, de studies rationeler inrichten en de aangestelingen degelijker voorbereiden.

Het ontwerp gaat uit van het grondbeginsel dat de kredieten op bepaalde waterwegen moeten worden geconcentreerd, ten einde, enerzijds, de onmiddellijk renderende gedeelten onverwijld te voltooien, en, anderzijds, het geheel binnen een economisch aanvaardbare termijn af te werken.

Het betreft hier een net van waterwegen, bestaande uit het kanaal van Charleroi naar Brussel met zijn hoofdvertakking van Seneffe naar La Louvière, het kanaal Nimy-Péronnes, de Samber tussen Monceau en Namen, de Maas tussen Luik en de Franse grens, de Ringvaart te Gent, de Opper-Schelde en het kanaal van het Centrum. De uitvoering van dit programma is geraamd op 11 milliard frank.

De bouw van het vak Charleroi-Seneffe (kanaal Charleroi-Brussel) zal tot gevolg hebben dat twaalf sluizen voor schepen van 300 ton vervangen worden door drie moderne sluizen voor schepen van 1.350 ton, wat de scheepvaart zal vergemakkelijken voor schepen van 300 ton en tot een sterke daling van de vrachtprijzen zal leiden voor de nijverheid uit de streek van Charleroi. De modernisering van het kanaal zal voortgezet worden door de eerste werken aan het vak Seneffe-Klabbeek, nl. de bouw van een sluis te Oostkerk en van een wegbrug en een spoorbrug te Klabbeek.

Het kanaal Nimy-Péronnes zal eerst dan door schepen van 1.350 ton bevaren kunnen worden, wanneer dit ook op de daarin uitmondende waterwegen mogelijk zal zijn. In plaats van kapitalen te immobiliseren door te vertrekken van Blaton, waar het verdeelpand is bereikt, bestaat er dus op dit ogenblik maar één middel om de werken, die tussen Nimy en Blaton reeds zijn uitgevoerd, zo snel mogelijk te doen renderen, en dit is de toegang voor schepen van 300 ton te bespoedigen. Dit is slechts mogelijk wanneer de trap van acht sluizen op het kanaal Pommerœul-Antoing wordt vervangen door twee sluizen op het nieuwe

pour la construction du tronçon aval de cette section et de l'écluse de raccordement à l'Escaut. Ici, également, ces travaux se traduisent par un abaissement du fret à l'avantage des industries du Centre et du Borinage.

L'aménagement de la Meuse entre Ben-Ahin et Ombret, évalué à 100 millions, permettra la mise en service du nouveau barrage éclusé d'Ampsin-Neuville dès son achèvement, c'est-à-dire en 1958.

Par l'aménagement de la cunette, évalué à 79 millions, les derniers travaux de la section nord du canal circulaire à Gand seront mis en adjudication. L'achèvement de cette section nord permettra au trafic du nord des deux Flandres d'arriver directement au port de Gand. Il sera en outre possible de créer des terrains industriels le long de cette section.

Le fait de prévoir pour le canal de Charleroi à Bruxelles un crédit de 585 millions sur un crédit total de 1 milliard prouve bien l'intention de concentrer l'effort principal sur cette voie navigable. Travailler en même temps au canal Nimy-Péronnes, à la Meuse et au canal circulaire à Gand, ne signifie cependant nullement qu'on retombe dans les errements du passé, c'est-à-dire éparpillement du crédit sur plusieurs voies navigables. Cette mesure a été dictée par des raisons économiques et par le souci d'assurer la rentabilité des constructions quasi terminées.

Pour l'amélioration d'autres voies de navigation intérieure et d'écoulement, non prévues dans le programme de 1.350 tonnes, 218 millions seront affectés principalement au canal de Lanaye à Maastricht, 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.

Depuis 1918, la Durme est soumise à un processus d'ensablement qui s'accroît constamment. L'exhaussement du fond de la rivière entraîne un relèvement corrélatif du niveau moyen des hautes et basses eaux, phénomène qui rend de plus en plus difficile l'écoulement naturel des eaux de ruissellement des régions riveraines.

En vue de résoudre le problème très complexe de la Durme, le Ministre a fait étudier, sur modèle réduit, par le Laboratoire hydraulique dépendant de son Département, les phénomènes complexes qui s'y produisent.

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 sera remise en son état de 1948, c'est-à-dire après les grands travaux de dragages exécutés en ce moment.

A cet effet, le Ministre a prévu un deuxième crédit de 10 millions de francs qui permettront de continuer les dragages mis en adjudication en 1956.

vak Péronnes-Callenelle. Het begrotingsontwerp voorziet in 170 miljoen, voor het vak stroomafwaarts van dit pand en het bouwen van de verbindingssluis met de Schelde. Hier ook leiden deze werken tot een verlaging van de vrachtprijzen ten voordele van de industrieën in het Centrum en de Borinage.

Door de op 100 miljoen geraamde geschiktmaking van de Maas tussen Ben-Ahin en Ombret zal de nieuwe stuwsluis van Ampsin-Neuville in dienst gesteld kunnen worden zodra deze af is, n.l., in 1958.

Met de geschiktmaking van het afleidingskanaal, die op 79 miljoen is geraamd, zal het laatste gedeelte van het noordelijk vak van de Ringvaart te Gent in aanbesteding zijn gegeven. Wanneer dit vak beëindigd is, zal het verkeer uit het Noorden van de beide Vlaanderen rechtstreeks de haven van Gent kunnen aandoen. Bovendien zal langs dit vak industriegrond beschikbaar komen.

Het feit dat voor het kanaal Brussel-Charleroi een krediet van 585 miljoen op een totaal krediet van één milliard wordt uitgetrokken, bewijst wel dat het de bedoeling is de hoofdspansing op deze waterweg te richten. Te gelijker tijd voortwerken aan het kanaal Nimy-Péronnes, aan de Maas en aan de Ringvaart te Gent betekent evenwel niet dat men opnieuw in de vroegere sleur terugvalt en het krediet versnippert over verscheidene scheepvaartwegen. Aan deze handelwijze liggen economische overwegingen ten grondslag alsmede de zorg om werken die bijna voltooid zijn, te doen renderen.

Voor de verbetering van andere binnenscheepvaart- en afwateringswegen, die niet op het programma van de 1.350 ton voorkomen, zal 218 miljoen hoofdzakelijk worden bestemd voor het kanaal van Ternaaien tot Maastricht, het kanaal van Ieper naar de IJzer, het kanaal Gent-Oostende, de Zeeschelde, de Dender, de Durme en de Dijle. Deze verbeteringen moeten worden uitgevoerd om de scheepvaart of de afwatering te vergemakkelijken of overstromingen tegen te gaan.

Sinds 1918 neemt de verzanding van de Durme steeds scherpere vormen aan. De verhoging van de rivierbedding heeft een overeenkomstige stijging tot gevolg van het gemiddelde peil van hoog en laag water, welk verschijnsel steeds meer de natuurlijke afvloeiing van de neerslag op de omliggende gebieden bemoeilijkt.

Om het zeer ingewikkelde vraagstuk van de Durme op te lossen laat de Minister, door het onder zijn Departement ressorterende Waterbouwkundig Laboratorium, de optredende complexe verschijnselen op verkleind model bestuderen.

De eerste resultaten van deze studie wijzen er op dat, zo men de bestaande potpolders als spuiddokken gebruikt, de verzanding aanzienlijk zal worden vertraagd, zodra de rivier is hersteld in haar staat van 1948, d.i. na de grote baggerwerken die op dit ogenblik worden uitgevoerd.

Daarom heeft de Minister een tweede krediet van 10 miljoen frank uitgetrokken tot voortzetting van de baggerwerken, die in 1956 zijn aanbesteed.

La construction d'un chemin industriel entre Ypres et Boezinge, sur la rive droite du canal Ypres-Yser, est déjà un résultat tangible des travaux de 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.

* *

L'amélioration des voies de navigation maritime se voit octroyer un crédit de 213 millions. L'amélioration de l'accès du port de Gand à la mer par l'élargissement du canal de Gand à Terneuzen continue sans désespérer. Une nouvelle entreprise, dont la dépense, y compris les expropriations, est évaluée à 180 millions, sera mise en adjudication en 1957. Le canal sera ainsi élargi jusqu'à la cumulée 10,050, sa longueur totale étant de 14.700 mètres en territoire belge.

Pour poursuivre la lutte contre le désensablement de l'estran, 22 millions sont prévus. On sait que la lutte contre le désensablement de la côte a été entamée par apport de sable nouveau sur l'estran. Les résultats obtenus ont été extrêmement encourageants, c'est pourquoi une deuxième tranche de travaux est déjà en cours.

* *

La continuation des travaux de construction de la conduite d'adduction d'eau Béthane-Seraing, ainsi que celle de l'alimentation en eau potable de la province de Luxembourg par l'exécution d'ouvrages connexes au barrage de Nisramont, sera assurée par un crédit de 75 millions. L'adduction Béthane-Seraing sera construite sur une longueur d'environ 26 kilomètres, 11,700 km., restant à établir.

Pour ce qui est du programme de modernisation du port d'Anvers établi par la loi du 5 janvier 1956, la première tranche de travaux de construction d'une cinquième darse seront adjugés le 30 novembre de cette année.

Un deuxième crédit de 250 millions est prévu pour 1957.

Le projet de budget prévoit, en outre, 90,5 millions pour le rééquipement des ports des administrations subordonnées, pour les acquisitions et pour le démergement des communes de la région de Liège.

Tel que le budget Extraordinaire se présente, il exprime la volonté du Gouvernement d'assurer la rentabilité rapide des investissements consentis. Il permet également de constater que, grâce à un plan financier judicieusement établi, ni le projet de loi des 1.350 tonnes, ni la loi pour les investissements au Port d'Anvers, n'empêchent la prise en considération, d'autres investissements d'intérêt national. Il a l'avantage de montrer clairement le but poursuivi, le planning imposé, et permettra d'assurer la continuité indispensable aux efforts à venir.

De aanleg van een industriële weg tussen Ieper en Boezingen, op de rechteroever van het Ieper-IJzerkanaal is reeds een tastbaar gevolg van de werkzaamheden der Commissie voor de ontwikkeling van het economisch leven van Ieper, die op 15 Februari 1955 tot stand kwam op initiatief van de Minister.

* *

Er wordt een krediet van 213 miljoen uitgetrokken voor de verbetering van de zeevaartwegen. Aan de verbetering van de toegang der haven van Gent tot de zee wordt onverpoosd voortgewerkt door de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen. Een nieuw werk, waarvoor de uitgave, onteigeningen inbegrepen, op 180 miljoen wordt geschat, zal in 1957 aanbesteed worden. Zo zal het kanaal tot op afstandspunt 10,050 worden verbreed; de totale lengte op Belgisch grondgebied belooft 14.700 meter.

Voor de strijd tegen de ontzanding van de kust wordt 22 miljoen uitgetrokken. Zoals bekend, werd deze strijd ingezet met het opspuiten van nieuw zand op het strand. De bereikte resultaten zijn uiterst bemoedigend geweest en een tweede reeks werken is dan ook reeds aan de gang.

* *

De voortzetting van de waterleiding Béthane-Seraing, en van de werken voor de drinkwatervoorziening van de provincie Luxemburg door uitvoering van aanvullende installaties aan de stuwdam te Nisramont, zal door een krediet van 75 miljoen gedekt worden. De waterleiding Béthane-Seraing zal ongeveer 26 kilometer lang zijn; er blijft nog km. 11,700 aan te leggen.

Wat de modernisering van de haven van Antwerpen betreft, zal, ter uitvoering van de wet van 5 Januari 1956, een eerste reeks werken voor de bouw van een vijfde havendok op 30 November van dit jaar aanbesteed worden.

In 1957 zal een tweede krediet van 250 miljoen worden uitgetrokken.

Bovendien bevat het begrotingsontwerp 90,5 miljoen voor de wederuitrusting der havens van de ondergeschikte besturen, voor de aankopen en voor de ontwatering van de gemeenten van het Luikse.

De Buitengewone Begroting getuigt van de wil van de Regering om de voorgenomen investeringen snel te doen renderen. Zij doet bovendien tot uiting komen dat, dank zij een oordeelkundig opgemaakt financieringsplan, noch het wetsontwerp over de 1.350 ton, noch de wet betreffende de investeringen in de haven van Antwerpen, de inoverwegingneming van andere investeringen van nationaal belang in de weg staan. Zij biedt het voordeel, duidelijk aan te tonen welk doel nagestreefd en welke planning opgelegd wordt; zij legt eveneens de grondslag voor de onmisbare continuïteit van de toekomstige inspanningen.

C. — *Administration des Bâtiments.*

Le Ministre continue la comparaison des budgets de 1956 et 1957.

Le montant prévu pour les bâtiments de l'Etat au budget de 1956 s'élevait initialement à 1 milliard 524 millions. Des amendements et le feuillet d'ajustements ont porté ce montant à 2 milliards 234 millions, soit 710 millions de supplément se décomposant en :

- 330 millions pour la Cité administrative;
- 200 millions pour le Fonds des constructions scolaires;
- 30 millions pour l'Hôpital universitaire de Gand;
- 150 millions pour la Bibliothèque Albertine.

En fait cependant, le montant total des engagements qui seront réalisés à la fin de 1956, ne s'élèvera qu'à 1 milliard 536 millions, c'est-à-dire sensiblement le même chiffre que celui du budget initial.

Cette diminution des engagements proviendra d'économies qui seront réalisées principalement sur deux postes. Tout d'abord il a été renoncé de construire la Cité administrative. On sait, en effet, que les efforts dans ce domaine ne porteront que sur l'aménagement du terrain sis en contrebas de la Colonne du Congrès, et sur la construction des garages de la future Cité, garages devant entretemps servir de parking public. Les 330 millions prévus en majoration seront donc supprimés.

D'autre part, des économies d'environ 367 millions seront réalisées en ne mettant pas en adjudication une série de travaux de construction de bâtiments divers pour l'Etat, tels que bureaux de postes, bureaux de douane, casernements de gendarmes, centres administratifs, etc.

Le Ministre souligne à cet égard que, depuis quelque temps, le Département a constaté des augmentations de prix sensibles en matière de construction de bâtiments et particulièrement lorsque ceux-ci comprennent une part importante de parachèvement.

Il n'en est pas de même lorsqu'il ne s'agit que de gros-œuvre de grands bâtiments, tels que le garage sous le Mont des Arts ou le garage de la Cité administrative.

Il en résulte donc que les économies qui seront réalisées, conformément à la volonté du Gouvernement de réduire les dépenses de l'Etat, coïncideront avec le souci de ne pas aggraver la tension que l'on constate dans la construction de bâtiments.

Le montant prévu pour le budget de 1957 s'élèvera à 1 milliard 542 millions, soit pratiquement le même montant que celui à engager en 1956.

Le projet de budget extraordinaire de 1957 a été établi de manière à observer les trois principes suivants :

- Achever les constructions entamées;
- Satisfaire aux nécessités qu'ont fait connaître les différents Départements, en établissant, en

C. — *Bestuur der Gebouwen.*

De Minister gaat voort met de vergelijking van de begrotingen 1956 en 1957.

Op de begroting 1956 was aanvankelijk voor de Rijksgebouwen een bedrag van 1.524.000.000 fr. uitgetrokken. Als gevolg van amendementen en van het aanpassingsfeuilleton werd dit cijfer opgevoerd tot 2.234.000.000 frank, d.i. 710 miljoen meer, uiteenvallende als volgt :

- 330 miljoen voor het Administratief Centrum;
- 200 miljoen voor het Fonds der schoolgebouwen;
- 30 miljoen voor het Hospitaal van de Universiteit te Gent;
- 150 miljoen voor de Albertina-bibliotheek.

Feitelijk echter zal het totaal van de vastleggingen einde 1956 slechts 1 milliard 536 miljoen bedragen, dus ongeveer het cijfer dat op de aanvankelijke begroting voorkomt.

Deze vermindering van de vastleggingen zal voortkomen uit besnoeiingen, en wel hoofdzakelijk op twee posten. Allereerst het Administratief Centrum, dat vooralsnog niet gebouwd zal worden. Zoals bekend, zal alleen het terrein onder aan de Congreskolom geschikt gemaakt en het garagecomplex van het toekomstig Centrum gebouwd worden. Deze garages zullen intussen als openbare parking dienen. De vermeerdering met 330 miljoen komt aldus te vervallen.

Daarnaast zal ca 367 miljoen bezuinigd worden doordat diverse gebouwen voor Rijksdiensten, als postkantoren, douanekantoren, rijkswachtkazernes, administratieve centra, enz., niet in aanbesteding zullen komen.

De Minister wijst er in dit verband op, dat het Departement sinds enkele tijd gevoelige prijsstijgingen noteert in het bouwbedrijf, inzonderheid voor de voltooiingswerken.

Dit geldt niet voor de ruwbouw van grote gebouwen, zoals de garage onder de Kunstberg of die van het Administratief Centrum.

Hieruit volgt dus dat de besnoeiingen waartoe de Regering wil overgaan om de Staatsuitgaven te beperken, zullen samenvallen met het streven om de gespannen toestand in het bouwbedrijf niet te verergeren.

Op de begroting 1957 zal dus 1.542 miljoen worden uitgetrokken, d.i. practisch het bedrag dat in 1956 vastgelegd zal worden.

Het ontwerp van Buitengewone Begroting voor 1957 gaat uit van de drie volgende beginselen :

- De aangevangen bouwwerken voltooiën;
- Tegemoetkomen aan de behoeften die de verschillende departementen hebben doen kennen,

accord avec eux, un ordre de priorité dans le but de maintenir le montant des crédits sollicités dans les limites imposées;

- Remplacer progressivement les immeubles vétustes par des bâtiments neufs, salubres, économiques et convenant bien à leur destination.

Le Ministre commente spécialement l'article relatif aux constructions scolaires. Il signale qu'il a chargé ses services de mettre à l'étude la standardisation et la modulation des constructions scolaires, de manière à réduire le coût de celles-ci et, en définitive, à pouvoir augmenter le nombre de constructions scolaires avec les mêmes crédits.

Il cite notamment comme exemple, la nécessité d'arriver à une standardisation des éléments constructifs tels que les portes, les châssis, etc.

D'autre part, il convient de s'orienter vers la construction préfabriquée qui, le Ministre le rappelle, ne doit pas être confondue avec la construction provisoire.

Des réalisations intéressantes existent déjà dans ce domaine et il convient de suivre cette voie au maximum.

D. — *Administration de l'Urbanisme.*

Pour ce qui est de l'Administration de l'Urbanisme, sa mission est double. D'une part, elle accorde des subsides aux communes, d'autre part, elle s'occupe des plans d'aménagement urbanistique de celles-ci.

Quant à la question des subsides, il y a peu à dire, les montants prévus au budget de 1956 et au budget de 1957 étant pratiquement les mêmes.

Il ne convenait pas de réduire ces crédits puisqu'ils servent à exécuter des travaux dans l'ensemble du pays et que, de ce fait, ils constituent le moyen de maintenir un certain équilibre entre ce qui est réalisé à Bruxelles et en province.

Dans le domaine des plans d'urbanisme, le Ministre annonce à la Commission qu'il a l'intention de déposer l'an prochain un projet de loi portant révision des arrêtés-lois de 1946. Ces arrêtés-lois ont, en effet, été pris à titre provisoire, au moment où l'urbanisme officiel était chose neuve dans notre pays.

Une commission paritaire mixte, composée de parlementaires et de fonctionnaires, sera instaurée. Le Ministre espère que le plus large concours lui sera accordé par toutes les fractions du Parlement.

En vue de se documenter à ce sujet, il vient de faire un rapide voyage d'étude au Danemark et en Suède et il compte prendre bientôt contact avec les autres pays voisins.

* *

door, in overleg met die Departementen, prioriteiten vast te stellen om de gevraagde kredieten binnen de opgelegde perken te houden;

- De verouderde panden trapsgewijze vervangen door nieuwe, gezonde, economische en aan hun doel beantwoordende gebouwen.

De Minister belicht speciaal het artikel betreffende de schoolgebouwen. Hij wijst er op, dat hij zijn diensten belast heeft met het bestuderen van de standaardisatie en de normalisatie van de schoolgebouwen, om de kostprijzen te drukken en, uiteindelijk, met dezelfde kredieten een groter aantal schoolgebouwen te kunnen oprichten.

Als voorbeeld noemt hij o. m. de noodzakelijke standaardisatie van bouwelementen als deuren, ramen, enz.

Verder moeten wij de koers richten op de montagebouw, die, zoals de Minister zegt, niet verward mag worden met voorlopige bouw.

Er zijn reeds interessante verwezenlijkingen op dat gebied en men moet die weg zo ver mogelijk opgaan.

D. — *Bestuur van de Stedebouw.*

Het Bestuur van de Stedebouw heeft een tweeledige opdracht. Eensdeels verleent het toelagen aan de gemeenten, anderdeels houdt het zich bezig met hun stedebouwkundige aanlegplannen.

Over de toelagen valt weinig te zeggen, aangezien op de begroting voor 1956 practisch dezelfde bedragen zijn uitgetrokken als voor 1957.

Deze kredieten mochten niet verminderd worden, omdat zij feitelijk dienen voor de uitvoering van werken, voornamelijk buiten de hoofdstad, en een middel zijn om toch wat evenwicht te houden tussen hetgeen te Brussel en in de provincie verwezenlijkt wordt.

Met betrekking tot de stedebouwkundige plannen deelt de Minister aan de Commissie mede dat hij voornemens is toekomend jaar een wetsontwerp in te dienen tot herziening van de besluitwetten van 1946. Deze besluitwetten waren immers bedoeld als voorlopige maatregelen, in een tijd toen de officiële stedebouw nog iets geheel nieuws was in ons land.

Er zal een gemengde paritaire commissie worden gevormd uit parlamentsleden en ambtenaren. De Minister hoopt dat alle Parlementsfracties hem de ruimste medewerking zullen verlenen.

Om zich beter te documenteren heeft hij onlangs een korte studiereis gemaakt door Denemarken en Zweden, en hij hoopt binnenkort in voeling te treden met andere buurlanden.

* *

CONCLUSIONS.

Dans l'ensemble donc, les budgets de 1957 ne présenteront pas d'augmentation par rapport à ceux de 1956. Le budget ordinaire est même en diminution, comme il a été dit.

Par rapport aux années antérieures à 1955, les plus fortes augmentations de crédits d'engagements seront celles relatives aux routes de l'Etat.

En matière de bâtiments, il conviendrait de préparer une politique d'emploi pour qu'après la haute conjoncture dont on peut attendre les effets jusqu'en 1958, on ne se trouve pas brusquement devant une période de chômage intense.

En conclusion, le Ministre déclare qu'il compte suivre une politique de travaux publics saine, basée sur des impératifs économiques, et qui conduise dans le domaine des transports par route ou par eau, à des prix de transport moindres.

Liste des travaux routiers qui ont été engagés ou qui seront engagés en 1956, à charge du Fonds des Routes.

AUTOROUTES.

Bruxelles-Anvers :

Gros Tilleul-Meise.

Complexe Strombeek.

Anvers-Aix-la-Chapelle :

Wommelgem-Bouwel.

Rocourt-Pontisse : deux ponts.

Bruxelles-Ostende :

Construction de douze passages supérieurs.

Complexe Grand-Bigard.

Ring de Bruxelles :

Construction tronçon Grand-Bigard-Strombeek.

RÔUTES.

Province d'Anvers :

Route n° 221 — Brasschaet-'s Gravenwezel.

Route n° 14 — Pistes cyclables à Zwijndrecht.

Anvers : avenue Plantin Moretus : tunnel sous la gare de l'Est.

Voies d'accès au pont d'Arendonk.

BESLUITEN.

In het geheel genomen vertonen de begrotingen voor 1957 dus geen vermeerdering tegenover 1956. De gewone begroting zal trouwens, zoals gezegd, een vermindering te zien geven.

Voor de jaren vóór 1955 zullen de sterkste vermeerderingen van vastleggingskredieten betrekking hebben op de Rijkswegen.

Inzake gebouwen zou een politiek van tewerkstelling voorbereid moeten worden, opdat wij, na de hoogconjunctuur, waarvan de gevolgen zich waarschijnlijk tot in 1958 zullen laten gevoelen, niet plotseling af te rekenen krijgen met een golf van werkloosheid.

Tot besluit verklaart de Minister dat hij een gezonde politiek van openbare werken zal voeren, gegrond op economische eisen, die tot een verlaging van de vervoerprijzen, zowel op de weg als te water, kan leiden.

Lijst van de wegebouwwerken die ten zware van het Wegenfonds vastgelegd worden in 1956

AUTOSNELWEGEN.

Brussel-Antwerpen :

Dikke Linde-Meise.

Complex van Strombeek.

Antwerpen-Aken :

Wommelgem-Bouwel.

Rocourt-Pontisse : twee bruggen.

Brussel-Oostende :

Aanleg van twaalf bovenkruisingen.

Complex van Groot-Bijgaarden.

Ringlaan van Brussel :

Aanleg wegvak Groot-Bijgaarden-Strombeek.

WEGEN.

Provincie Antwerpen :

Weg n° 221 — Brasschaat-'s Gravenwezel.

Weg n° 14 — Rijkswielpaden te Zwijndrecht.

Antwerpen : Plantijn Moretus-laan : tunnel onder het Ooststation.

Toegangswegen naar de brug te Arendonk.

Province de Brabant :

Avenue Van Praet-Avenue des Croix de Feu.
 Pont Van Praet-Casernes d'Etterbeek.
 Petite Ceinture : tunnels, viaduc et aménagement de voiries.
 Boulevard Léopold II.
 Avenue Brugmann.
 Allée Verte.
 Boulevard du Souverain.
 Aménagement chaussée de La Hulpe.
 Boulevard Mettwie.
 Route n° 13 — tronçon Scherpenheuvel-Diest.
 Ophain-Bois Seigneur Isaac.
 Parc de Koekelberg-Exposition (partie).
 Malines-Louvain — Tronçon Hever-Kampenhout.
 Route n° 4 — Tronçon Wavre-limite du Brabant.
 Contournement de Genappe.
 Tirlémont — Liaison routes 21 et 23.

Province de Flandre Occidentale :

Traverse Wenduine.
 Traverse La Panne.
 Ostende — Boulevard De Smet de Naeyer.
 Ostende — Boulevard Slijkens.
 Traverse Blankenberge.
 Route n° 68 — Beernem-St-Joris-Eernegem.
 Rampes ponts à Nieuport-Elzendamme et Snaaskerke.
 Route n° 65 — Oostvleteren-Elzendamme.
 Westvleteren-Oostvleteren.
 Route n° 9 — Contournement Avelgem.
 Route n° 9 — Courtrai-Menin-Tronçon Wevelgem-Menin.
 Route n° 66 — Thielt-Pittem.
 Traverse de Bruges.

Province de Flandre Orientale :

Route n° 62 — Wetteren-Massemen.
 Route n° 14 — Traverse Mont-St-Amand.
 Route n° 14 — Belsele-Nieuwkerken.
 Route n° 60 — Erembodegem-Ophasselt.
 Route n° 60 — Dédoublément à Hamme.
 Route n° 9 — Berchem-Leupegem (2^{me} partie).

Province de Hainaut :

Abords pont de Philippeville à Charleroi.
 Percée de Charleroi.

Provincie Brabant :

Van Praetlaan-Vuurkruiserslaan.
 Van Praet-brug-Kazernes Etterbeek.
 Kleine Ringlaan : tunnels, viaducten en wegenaanleg.
 Leopold II-laan.
 Brugmann-laan.
 Groendreef.
 Vorstlaan.
 Geschiktmaking van de Terhulpe steenweg.
 Mettwie-laan.
 Weg n° 13 — Wegvak Scherpenheuvel-Diest.
 Ophain-Bois-Seigneur-Isaac.
 Park van Koekelberg-Tentoonstelling (gedeelte).
 Mechelen-Leuven — Wegvak Hever-Kampenhout.
 Weg n° 4 — Wegvak Waver-grens Brabant.
 Omleiding van Genepiën.
 Tienen-Verbinding wegen 21 en 23.

Provincie West-Vlaanderen :

Doortocht Wenduine.
 Doortocht De Panne.
 Oostende — De Smet de Naeyer-laan.
 Oostende — Slijkens-laan.
 Doortocht Blankenberge.
 Weg n° 68 — Beernem-St-Joris-Eernegem.
 Brugopritten te Nieuwpoort-Elzendamme en Snaaskerke.
 Weg n° 65 — Oostvleteren-Elzendamme.
 Westvleteren-Oostvleteren.
 Weg n° 9 — Omleiding Avelgem.
 Weg n° 9 — Kortrijk-Menin : Wegvak Wevelgem-Menin.
 Weg n° 66 — Tielt-Pittem.
 Doortocht Brugge.

Provincie Oost-Vlaanderen :

Weg n° 62 — Wetteren-Massemen.
 Weg n° 14 — Doortocht St-Amandsberg.
 Weg n° 14 — Belsele-Nieuwkerken.
 Weg n° 60 — Erembodegem-Ophasselt.
 Weg n° 60 — Splitsing te Hamme.
 Weg n° 9 — Berchem-Leupegem (2^e gedeelte).

Provincie Henegouwen :

Toegangswegen naar de brug van Philippeville te Charleroi.
 Doorbraak van Charleroi.

Route n° 8 — Ath-Leuze.
 Route n° 8 — Traverse Petit-Enghien.
 Traverse Châtelet-rue de la Station.
 Fleurus-Vieux Campinaire.
 Traverse de Fleurus.
 Circuit de Chimay.
 Route n° 22 — Châtelet-rue d'Acoz.
 Tournai — Accès au pont Devallée.
 Route n° 49 — Braine-le-Comte (rectification et contournement P.N.).
 Contournement de Gosselies.
 Elouges-Péruwelz (boulevard Borinage, 1^{re} partie).

Province de Liège :

Route n° 3 — Section Loncin-Ans.
 Route n° 3 — Section Ans-Liège.
 Route de Condroz jusqu'à Nandrin.
 Circuit de Francorchamps.
 Route n° 438 — Eupen-Herbesthal.
 Route n° 17 — Huy-Ben Ahin.
 Route n° 41 — Piste cyclable à Vierset Barse.
 Route n° 40 — Section Waremme-Oreye.
 Pont de Chênée.
 Route n° 17 — Nouvelle route rive gauche (tronçon).
 Pavages entre Chênée et Embourg.
 Traverse Hollogne-sur-Geer.

Province de Limbourg :

Route n° 3 — St-Trond-Heers.
 Tongres — Boulevard de Ceinture.

Province de Luxembourg :

Route n° 50 — Pont d'Athus sur la Messancy.
 Route n° 493 — Suxy-Chiny-Lacuisine.
 Route n° 44 — Ste-Cécile.
 Route n° 488 — Waha-Laroche.
 Route n° 15 — Bastogne-Noville.
 Routes Fays-les-Veneurs-La Cornette et Lomprez-Daverdisse.

Province de Namur :

Route nouvelle Didi-Belgrade-Namur.
 Route Membre-Bohan.
 Route n° 4 — Section Gembloux-Rhisnes.
 Route n° 47 — Contournement Yvoir.
 Route n° 17 — Namur-Dinant.
 Route n° 22 — Traverse de Fosses.

Weg n° 8 — Aat-Leuze.
 Weg n° 8 — Doortocht Lettelingen.
 Doortocht Châtelet-Stationsstraat.
 Fleurus-Vieux Campinaire.
 Doortocht van Fleurus.
 Omloop van Chimay.
 Weg n° 22 — Châtelet-rue d'Acoz.
 Doornik — Toegang tot de Devallée-brug.
 Weg n° 49 — 's Gravenbrakel (rechtstrekking en omleiding P.N.).
 Omleiding van Gosselies.
 Elouges-Peruwelz («boulevard du Borinage», 1^{ste} gedeelte).

Provincie Luik :

Weg n° 3 — Vak Loncin-Ans.
 Weg n° 3 — Vak Ans-Luik.
 Weg Condroz tot Nandrin.
 Omloop van Francorchamps.
 Weg n° 438 — Eupen-Herbesthal.
 Weg n° 17 — Hoei-Ben Ahin.
 Weg n° 41 — Fietspad te Vierset Barse.
 Weg n° 40 — Vak Borgworm-Oerle.
 Brug van Chênée.
 Weg n° 17 — Nieuwe weg Linkeroever (vak).
 Bestrating tussen Chênée en Embourg.
 Doortocht Hollogne-sur-Geer.

Provincie Limburg :

Weg n° 3 — St-Truiden-Heers.
 Tongeren — Ringlaan.

Provincie Luxemburg :

Weg n° 50 — Brug te Athus over de Messancy.
 Weg n° 493 — Suxy-Chiny-Lacuisine.
 Weg n° 44 — Ste-Cécile.
 Weg n° 488 — Waha-Laroche.
 Weg n° 15 — Bastenaken-Noville.
 Wegen Fays-les-Veneurs-La Cornette en Lomprez-Daverdisse.

Provincie Namen :

Nieuwe weg Didi-Belgrade-Namen.
 Weg Membre-Bohan.
 Weg n° 4 — Vak Gembloux-Rhisnes.
 Weg n° 47 — Omleiding Yvoir.
 Weg n° 17 — Namen-Dinant.
 Weg n° 22 — Doortocht van Fosses.

Questions et réponses.

Un commissaire déclare que l'exposé du Ministre a fait très bonne impression. Néanmoins, il désire faire quelques remarques sur les travaux prévus :

1^o Le planning prévu ne tient pas toujours compte de l'importance économique des différents travaux. L'autoroute Anvers-Allemagne, par exemple, est d'une importance capitale. On aurait dû commencer un an plus tôt. Le tronçon prévu pour 1957 est trop petit. Si on continue de cette façon, cette route sera achevée beaucoup trop tard;

2^o La remise en état de la route Gand-Anvers n'est pas complète. Les crédits prévus sont insuffisants. Des routes de troisième catégorie, par exemple, dans le Luxembourg, sont remises en état. Pourquoi négliger les routes dans la partie flamande du pays ? Quand on parle d'équilibre, il ne faut pas tenir compte des autoroutes qui, de toute façon, ont une importance pour l'ensemble du pays;

3^o Revêtement des routes. On a trop expérimenté avec le revêtement en asphalte. Le résultat a été décevant;

4^o La nouvelle loi sur les expropriations urgentes : en combien de cas cette loi a-t-elle été appliquée ?

5^o Contrôle des travaux. Ce contrôle est-il suffisant ? Souvent c'est l'entrepreneur qui fait le contrôle.

6^o La Cité administrative. On a prévu des garages. Combien d'étages y aura-t-il ? A-t-on prévu également des garages souterrains dans les plans de l'Albertine ? Est-ce que cela ne coûtera pas trop ?

7^o Le Fonds Vander Poorten. Le Ministre a parlé d'une construction standardisée. Est-ce que ces bâtiments ne tomberont pas en ruine d'ici une vingtaine d'années ? Où en est la construction des écoles officielles de Hasselt, Lier et Mons ?

8^o Les travaux à Bruxelles. Pourquoi y a-t-il une différence tellement grande entre les travaux de la rue de la Loi et ceux de la porte Louise ? Le commissaire croit que ces travaux seront terminés à temps. Il félicite le Ministre.

9^o Les prix. Le Ministre a déclaré qu'il n'y a que 1.173 ouvriers engagés pour les travaux à Bruxelles. Mais tout le monde sait qu'il y a pénurie de main-d'œuvre. On fait des salaires noirs. Pourquoi n'a-t-on pas commencé plus tôt ? On aurait dû remettre l'Exposition. Maintenant il est trop tard;

10^o En conclusion, ce commissaire remercie le Ministre des travaux exécutés à l'Escaut à Oude-

Vragen en antwoorden.

Een commissielid verklaart dat de uiteenzetting van de Minister een zeer goede indruk heeft gemaakt. Niettemin wenst hij enige opmerkingen te maken over de ontworpen werken :

1^o De planning houdt niet altijd rekening met het economisch belang van de verschillende werken. Zo is b. v. de autosnelweg Antwerpen-Duitsland van kapitaal belang. Men had een jaar vroeger moeten beginnen. Het in 1957 uit te voeren vak is te kort. Indien het zo doorgaat, zal deze weg veel te laat voltooid zijn;

2^o De weg Gent-Antwerpen is niet volledig in goede staat hersteld. De uitgetrokken kredieten zijn ontoereikend. In Luxemburg worden bij voorbeeld wegen van de derde categorie hersteld. Waarom worden de wegen in het Vlaamse landsgedeelte uit het oog verloren ? Als men van evenwicht spreekt, moeten de autosnelwegen buiten beschouwing blijven omdat die alleszins van belang zijn voor het gehele land;

3^o Wegbedekking. Er is al te veel geëxperimenteerd met de asfaltbedekking. Het resultaat is ontgoochelend geweest;

4^o De nieuwe wet op de dringende onteigeningen : in hoeveel gevallen is deze wet toegepast ?

5^o Contrôle op de werken. Is deze contrôle doeltreffend ? Dikwijls wordt zij door de aannemer zelf gedaan;

6^o Het Administratief Centrum. Er zullen garages komen. Hoeveel verdiepingen zullen er zijn ? Zullen er ook garages gebouwd worden onder de Albertina ? Zal dit niet te veel kosten ?

7^o Het Fonds Vander Poorten. De Minister heeft gesproken van gestandaardiseerde bouwmethode. Zullen de gebouwen over een twintigtal jaren niet in puin vallen ? Hoever staat het met de bouw van de officiële scholen te Hasselt, Lier en Bergen ?

8^o De werken te Brussel. Waarom bestaat er zulk een groot verschil tussen de werken in de Wetstraat en aan de Louizapoort ? Het lid gelooft dat deze werken op tijd voltooid zullen zijn en wenst de Minister geluk;

9^o De prijzen. De Minister heeft verklaard dat er voor de werken te Brussel slechts 1.173 arbeiders aangenomen zijn. Iedereen weet echter dat er een tekort aan werkkrachten is. Er worden zwarte lonen uitbetaald. Waarom is men niet vroeger begonnen ? De Tentoonstelling had beter uitgesteld kunnen worden. Nu is het te laat;

10^o Tot besluit dankt dit commissielid de Minister voor de werken aan de Schelde te Oudenaarde.

naerde. Il lui demande de faire plus pour les routes communales et d'avoir une confiance plus grande dans les membres de la Commission.

RÉPONSE DU MINISTRE.

M. le Ministre signale tout d'abord, que le rythme des adjudications pour l'autoroute Anvers-Liège Frontière allemande ira en accélérant au cours des années ultérieures; 20 kilomètres viennent d'être adjudés et commencés.

Les travaux seront poursuivis l'an prochain de manière à arriver à adjudger jusqu'à Hasselt.

D'autre part, le programme est coordonné avec la construction de l'autoroute allemande Aix-la-Chapelle-Frontière belge.

Pour ce qui est de la route Anvers-Gand, 26 millions lui ont été consacrés en 1956 et il est prévu pour 33 millions de travaux en 1957, le principe étant de remédier tout d'abord aux insuffisances principales et de calibrer au fur et à mesure cette route qui sera dédoublée dans l'avenir par une autoroute Anvers-Gand-Lille.

Il est inexact, d'autre part, de prétendre que le pays flamand est défavorisé, dit le Ministre.

Il suffit, en effet, de comparer les chiffres des budgets de 1956 et de 1957 pour se rendre compte que, pour l'instant, le pays flamand est favorisé en ce sens qu'une partie importante des crédits est réservée à l'autoroute Anvers-Liège en construction dans le pays flamand.

Lorsque cette autoroute sera en construction dans le pays wallon, la situation inverse pourra se produire, mais il ne faut oublier à aucun moment qu'une pareille autoroute servira aussi bien les intérêts de la Wallonie que ceux du pays flamand.

Pour ce qui est des revêtements, le Ministre répond qu'en moyenne le coût d'établissement et d'entretien des routes en béton est sensiblement égal à celui des routes noires. Le choix entre les deux est, la plupart du temps, conditionné par la nature du sol sous-jacent. Dans l'ensemble, un équilibre existe entre ces deux modes de revêtement.

Au sujet des garages prévus sous la Cité administrative et sur l'Albertine, le Ministre répond que s'il a été renoncé de construire la Cité administrative proprement dite, il a néanmoins été prévu d'ériger en 1957, les garages situés sous l'esplanade derrière la Colonne du Congrès en dehors des implantations des bâtiments proprement dits de la Cité.

Ces garages pourront donc servir au public et aux visiteurs de Bruxelles, en attendant qu'ils soient affectés aux fonctionnaires de la Cité et à leurs visiteurs.

Hij vraagt hem meer te doen voor de gemeentewegen en meer vertrouwen te stellen in de leden van de Commissie.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Allereerst deelt de Minister mede dat het tempo van de aanbestedingen voor de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens in de komende jaren zal worden versneld; men heeft onlangs 20 kilometer aanbesteed, waaraan inmiddels werd begonnen.

De werken zullen aanstaande jaar worden voortgezet om met de aanbestedingen tot Hasselt te geraken.

Aan de andere kant wordt het programma gecoördineerd met de werken aan de Duitse autosnelweg Aken-Belgische grens.

Aan de weg Antwerpen-Gent is in 1956, 26 miljoen besteed en voor 1957 is 33 miljoen uitgetrokken als principe geldt immers dat de voornaamste onvolkomenheden moeten worden verholpen en dat deze weg geleidelijk moet worden verbreed in afwachting dat hij later ontlast wordt door de autosnelweg Antwerpen-Gent-Rijsel.

Voorts is het niet juist te beweren dat het Vlaamse land wordt benadeeld, aldus de Minister.

Het volstaat immers de cijfers op de begrotingen voor 1956 en 1957 te vergelijken om zich rekenschap te geven dat het Vlaamse land op dit ogenblik bevoordeeld is in die zin dat een groot gedeelte van de kredieten wordt bestemd voor de autosnelweg Antwerpen-Luik, die in het Vlaamse land in aanbouw is.

Het is mogelijk dat het omgekeerde zich voordoet wanneer deze autosnelweg in Wallonië wordt aangelegd, maar men mag nooit vergeten dat deze weg zowel de belangen van Wallonië als die van Vlaanderen zal dienen.

Wat betreft de verhardingen antwoordt de Minister dat de gemiddelde kostprijs van aanleg en onderhoud van betonwegen en zwarte wegen nagenoeg gelijk is. De keuze wordt meestal bepaald door de aard van de grond. Alles samen genomen worden beide soorten van verharding evenveel aangewend.

Omtrent de garages onder het Administratief Centrum en de Albertina, antwoordt de Minister dat men er weliswaar heeft van afgezien het Administratief Centrum zelf te bouwen, maar dat in 1957 toch de garages er zullen komen onder de esplanade achter de Congreskolom, buiten de plaats waar de eigenlijke gebouwen van het Centrum zullen worden opgetrokken.

De garages zullen dus kunnen gebruikt worden door het publiek en de bezoekers van Brussel in afwachting dat zij zullen dienen voor de ambtenaren van het Centrum en hun bezoekers.

Pour ce qui est de l'Albertine, le garage souterrain est en construction. Il abritera 850 voitures et sera achevé pour la fin de 1957.

En ce qui concerne les questions relatives à la préfabrication des écoles, le Ministre répond en précisant qu'il ne faut pas confondre « constructions préfabriquées » avec « constructions provisoires ».

La préfabrication répond à la tendance moderne de normalisation et de modulation des constructions. Elle a pour but d'obtenir des bâtiments moins coûteux. Elle n'exclut nullement la possibilité de donner aux bâtiments un aspect architectural plaisant et elle implique le recours à des fabrications locales, qu'il s'agisse d'ardoises ou de briques ou d'autres matériaux. Mais il est absurde, dit le Ministre, de donner des dimensions de classes différentes selon l'auteur du projet, d'avoir des portes, des clinches, des châssis, des carrelages de nature et de dimensions toutes diverses. C'est là qu'il faut rechercher des économies par une plus grande rationalisation et une plus grande normalisation de la construction.

La préfabrication permet, dans beaucoup de cas, d'obtenir des coûts moindres.

Pour ce qui est des craintes au sujet de l'augmentation des prix due au nombre des travaux, notamment dans l'agglomération bruxelloise, le Ministre répond en citant le nombre d'ouvriers occupés sur les chantiers routiers de Bruxelles. Ce chiffre s'élève à 2.000 pour l'agglomération bruxelloise, dont 1.173 pour la petite ceinture, le seul chantier de l'avenue Louise employant 850 hommes, dont 250 étrangers spécialistes des travaux de minage. Ce n'est pas ce nombre d'ouvriers qui influe sur le coût de la main-d'œuvre et ce nombre est petit en raison du fait que les entreprises sont entièrement mécanisées.

Un autre commissaire s'intéresse particulièrement à l'éclairage des grandes artères routières et plus spécialement à celui de la route Royale.

Il traite également de la question des parkings et s'informe à cette occasion pour savoir si, lors des travaux au Petit-Ring, on n'a pas rencontré de vestiges des anciens remparts qui, déblayés, pourraient être aménagés en parkings.

Il rompt une lance en faveur de comités d'acquisitions qui manquent de personnel et souhaite que des agents de la Reconstruction soient transférés auxdits comités.

Il demande également qu'on envisage un agrandissement des locaux du Sénat, ce qui pourrait se faire si les Affaires Etrangères cédaient une partie de leurs locaux.

Il regrette que l'urbanisme n'admet pas la préfabrication. Il se plaint aussi de l'Armée qui installe des signaux de circulation sans se soucier des communes.

Le même commissaire réclame une meilleure liaison entre l'autoroute Bruxelles-Ostende et l'ouest de la Côte. Il estime que pareille liaison pourrait se

Wat betreft de Albertina, is de ondergrondse garage in aanbouw. Zij zal plaats bieden voor 850 wagens en einde 1957 gereed zijn.

Op de vragen in verband met de montagebouw van scholen antwoordt de Minister dat « montagebouw » niet verward mag worden met « voorlopige bouw ».

De montagebouw beantwoordt aan de moderne strekking van normalisatie in het bouwbedrijf. Doel is goedkoper gebouwen te krijgen. Dit sluit geenszins uit dat aan de gebouwen een aantrekkelijk architectonisch voorkomen wordt gegeven en onderstelt dat een beroep wordt gedaan op plaatselijk materiaal, zoals leien, bakstenen en dergelijke. Maar het is onzinnig, aldus de Minister, dat de klassen van afmeting verschillen volgens de ontwerper, dat deuren, klinken, ramen, vloeren van geheel verschillende aard en afmetingen worden gebruikt. Hier moeten besparingen worden gedaan door een grotere rationalisatie en normalisatie.

De montagebouw is in vele gevallen goedkoper.

De opmerking dat de prijzen stijgen als gevolg van het grote aantal werken, met name in het Brusselse, beantwoordt de Minister met een opgave van het aantal arbeiders die bij de wegenbouw te Brussel tewerkgesteld zijn. Het cijfer is 2.000 voor de Brusselse agglomeratie, waarvan 1.173 aan de kleine ringlaan, en wel 850 aan de Louizalaan alleen al, waarvan 250 vreemdelingen, gespecialiseerd in ondergravingswerken. Zulk een klein aantal arbeiders kan de lonen werkelijk niet beïnvloeden en hun aantal is zo klein omdat het werk geheel en al gemechaniseerd is.

Een ander lid stelt veel belang in de verlichting van de grote verkeersaders en meer in het bijzonder van de Koninklijke Weg.

Hij handelt ook over het parkeerprobleem en vraagt in dit verband of er bij de werken op de Kleine Ringlaan geen sporen van de oude wallen zijn gevonden, die, na opruiming, als parkeerruimte ingericht zouden kunnen worden.

Hij breekt een lans voor de aankoopcomité's die personeel te kort hebben en wenst dat ambtenaren van Wederopbouw naar deze comité's worden overgeplaatst.

Hij verzoekt de Minister ook, te denken aan een vergroting van de lokalen van de Senaat, wat mogelijk zou zijn indien Buitenlandse Zaken een deel van zijn lokalen afstond.

Hij betreurt het dat de stedenbouw de montagebouw niet toelaat en klaagt over het leger dat verkeerstekens plaatst zonder de gemeenten hierin te kennen.

Hetzelfde lid vraagt ook een betere verbinding tussen de autosnelweg Brussel-Oostende en de Westkust. Zijns inziens is zulk een verbinding

réaliser facilement sans construire d'autoroutes parallèlement à la Côte.

Il se plaint enfin du mauvais état de la route Courtrai-Ypres-Furnes ainsi que de la section Nieupoort-La Panne de la route Royale.

RÉPONSE.

Le Ministre répond qu'en matière d'éclairage des routes, il faut compter sur une dépense d'environ un million par kilomètre, ce qui conduirait à une dépense d'environ 60 millions pour le seul éclairage de la route Royale.

Si l'on admet que 3.000 kilomètres sur les 10.000 kilomètres des routes d'Etat devraient être éclairés en raison du fait qu'ils écoulent le plus gros du trafic, on serait conduit à des dépenses d'investissement supplémentaires de près de 3 milliards. L'importance de ces sommes montre que le problème est d'ordre financier.

Le Ministre répond au commissaire qu'il n'a pas été rencontré de vestiges de vieux remparts au cours des travaux au Petit Ring de Bruxelles.

Pour ce qui est du transfert du personnel de la Reconstruction aux comités d'acquisition, il ne peut en être question à moins d'admettre un ralentissement de l'exécution du programme de liquidation des dossiers dommages de guerre, ce que le Ministre ne peut accepter.

En ce qui concerne les locaux du Sénat, le Ministre répond que cette question trouvera sa solution très facilement dès que la Cité Administrative sera construite.

Pour ce qui est des bâtiments préfabriqués, il souligne qu'il ne faut pas les confondre avec les bâtiments provisoires. Ce sont ces derniers que l'Administration ne peut accepter.

Pour ce qui concerne la route Courtrai-Ypres-Furnes, le Ministre répond que la réfection de ladite route est prévue au budget du Fonds des Routes sur les exercices 1956 et 1957. L'achèvement en sera poursuivi au cours des années ultérieures.

Le Ministre examinera également la suggestion de l'Honorable commissaire relative à la liaison facile entre l'autoroute Bruxelles-Ostende et l'ouest de la Côte. Il chargera ses services d'étudier attentivement la suggestion qui est faite.

* * *

Un troisième commissaire s'intéresse particulièrement aux routes de la Wallonie et d'une façon plus spéciale à celles du Brabant-Wallon.

L'examen du budget des Travaux Publics pour 1957 dit-il n'est pas de nature à apaiser ceux qui, en Wallonie, estiment que le nord du pays est trop souvent largement favorisé.

Si on jette un coup d'œil sur le programme du « Fonds des Routes » on constaterait, en effet, un déséquilibre vraiment très apparent.

gemakkelijk tot stand te brengen zonder dat er daarom autosnelwegen langs de kust moeten worden aangelegd.

Ten slotte klaagt hij over de slechte staat van de weg Kortrijk-Ieper-Veurne en van het vak Nieuwpoort-De Panne van de Koninklijke Weg.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat de verlichting van de wegen ongeveer 1 miljoen frank per kilometer kost, wat een uitgave van nagenoeg 60 miljoen zou betekenen, alleen al voor de verlichting van de Koninklijke Weg.

Neemt men aan dat van de 10.000 kilometer rijkswegen 3.000 kilometer verlicht moeten worden, omdat het grootste deel van het verkeer er over gaat, dan komt men tot een bijkomende investeringsuitgave van nagenoeg 3 milliard. Dit toont aan dat het vraagstuk van financiële aard is.

De Minister verklaart dat bij de werken aan de Kleine Ringlaan te Brussel geen sporen van de oude wallen zijn aangetroffen.

Wat de overplaatsing van personeel van Wederopbouw naar de aankoopcomité's betreft, daarvan kan geen sprake zijn, tenzij men het goedvindt dat de afwikkeling van de oorlogsschadedossiers vertraagd wordt, wat de Minister niet aanvaardbaar acht.

Wat de lokalen van de Senaat betreft, antwoordt de Minister dat deze aangelegenheid gemakkelijk op te lossen is, zodra het Administratief Centrum gebouwd zal zijn.

Met betrekking tot de montagebouw onderstreept hij, dat hier niet verward mag worden met noodgebouwen, die de administratie niet kan dulden.

Omtrent de weg Kortrijk-Ieper-Veurne luidt het antwoord van de Minister dat de verbetering van deze weg voorkomt op de begroting van het Wegenfonds voor de dienstjaren 1956 en 1957. De afwerking zal in de eerstkomende jaren plaats hebben.

De Minister zal ook de suggestie van het geachte lid onderzoeken betreffende de verbinding tussen de autosnelweg Brussel-Oostende en de Westkust. Hij zal aan zijn diensten opdracht geven, deze suggestie aandachtig te bestuderen.

* * *

Een derde lid richt zijn aandacht vooral op de wegen in Wallonië, en met name in Waals-Brabant.

De begroting van Openbare Werken voor 1957, aldus dit lid, is uiteraard niet geruststellend voor degenen die in Wallonië menen dat het Noorden van het land te dikwijls ruime voordelen geniet.

Immers, wanneer wij even een blik werpen op het programma van het Wegenfonds, dan zien wij dat de wanverhouding zeer duidelijk naar voren treedt.

Les récapitulations auxquelles ce commissaire a procédé à propos de ce programme lui ont donné les résultats suivants :

a) *Répartition en millions de francs :*

Dit commissielid heeft alles eens nagerekend en is tot het volgende overzicht gekomen :

a) *Indeling in millioenen franken :*

RÉGIONS. — STREKEN	Autoroutes. — Autosnelwegen		Routes. — Wegen	
	Engagements prévus	Paiements prévus	Engagements prévus	Paiements prévus
	Vastleggingen	Betalingen	Vastleggingen	Betalingen
Wallonie. — Wallonië	370	109	421	315
Autres régions. — Andere streken	1.074	968	828	1.039
Totaux. — Totalen	1.444	1.077	1.249	1.354

b) *Répartition en pourcentages :*

b) *Indeling in percentages :*

RÉGIONS. — STREKEN	Autoroutes. — Autosnelwegen		Routes. — Wegen	
	Engagements prévus	Paiements prévus	Engagements prévus	Paiements prévus
	Vastleggingen	Betalingen	Vastleggingen	Betalingen
Wallonie. — Wallonië	25,60	10,10	33,70	23,20
Autres régions. — Andere streken	74,40	89,90	66,30	76,80

De l'avis de ce commissaire, il ne fait aucun doute que devant une telle orientation des crédits, les griefs wallons vont s'accuser davantage.

En matière d'autoroutes, plus particulièrement, il estime que l'on comprendra difficilement, dans nos provinces du sud, que les deux Flandres, Anvers, le Limbourg et le Brabant flamand bénéficient des largesses du Département, tandis qu'il n'est toujours pas question de la Route de Wallonie.

On ne s'étonnera pas moins de la lenteur avec laquelle la réalisation de la route des Ardennes est envisagée. Le premier tronçon de cette nouvelle grande voie figure au programme de 1957, mais il est à craindre — même si tout va bien — qu'on ne puisse, au rythme prévu, atteindre Arlon par cette grande voie.... avant dix ans d'ici !

Le même commissaire se plaint de ce qu'on ne dise encore absolument rien de l'autoroute Bruxelles-Hainaut.

Quant à celle qui doit joindre Bruxelles à Liège, il constate, avec regret, que l'on s'obstine à vouloir l'infléchir par Zaventem et Louvain malgré les vives réclamations de l'opinion wallonne et malgré aussi, l'accroissement considérable des dépenses que cela entraînerait.

Volgens dit commissielid lijdt het geen twijfel dat, bij zulk een oriëntering van de kredieten, de Waalse grieven nog groter zullen worden.

Voor alzake autosnelwegen zal zeker in onze zuidelijke provinciën moeilijk begrepen worden waarom de beide Vlaanderen, Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant zo mild door het Departement worden bedacht, terwijl er nog altijd geen sprake is van de « Route de Wallonie ».

De trage gang van zaken bij de uitvoering van de « Routes des Ardennes » zal niet minder verwondering wekken. Het eerste vak van deze nieuwe grote weg staat op het programma van 1957, maar het is te vrezen — zelfs als alles goed gaat — dat Aarlen, in het huidige tempo, niet over deze grote weg bereikt zal kunnen worden....voordat wij tien jaar verder zijn!

Hetzelfde lid betreurt het, dat er over de autosnelweg Brussel-Henegouwen nog absoluut niet gerept wordt.

Wat de autosnelweg Brussel-Luik betreft, vindt hij het jammer dat men koppig vasthoudt aan het tracé over Zaventem en Leuven, niettegenstaande het heftig protest van de Waalse opinie en de aanzienlijke verhoging van de uitgaven die er uit zal voortvloeien.

En ce qui concerne les *routes ordinaires*, les déductions que l'on peut tirer des chiffres seraient, dans l'ensemble, beaucoup moins nettement décevantes pour les Wallons.

Il resterait néanmoins, que l'on ne fait pas, pour la Wallonie, comme il se devrait, l'effort momentanément plus grand que lui permettrait de rattraper le retard important qu'elle a sur l'autre partie du pays.

Au surplus, le même commissaire attire l'attention du Ministre sur le fait que parmi les régions wallonnes, il en est une dont les plaintes lui semblent particulièrement justifiées. C'est l'arrondissement de Nivelles. Aux portes mêmes de la capitale, dont il devient de plus en plus, selon une expression imagée « la banlieue verte », le Brabant Wallon serait toujours en 1956, l'une des régions du pays où il existe le plus grand nombre de mauvaises routes.

L'honorable membre ne prétend pas que l'on y a rien fait depuis l'avènement du Gouvernement actuel. Il reconnaît même, bien volontiers, qu'il y a eu, de-ci, de-là, quelques améliorations notables. Malheureusement, ces améliorations n'auraient été que d'ordre local. Il n'y aurait pas eu de coordination et le réseau routier régional serait comparable à l'habit d'Arlequin, un habit où il y aurait, bien entendu, plus de pièces usées que de neuves.

Du 12 septembre 1955 au 30 juin de cette année, les engagements de crédits du Fonds des Routes ont été les suivants :

Arrondissement de Bruxelles : 1.109.846.852 fr. ;
Arrondissement de Louvain : 45.479.738 francs ;
Arrondissement de Nivelles : 1.411.988 francs.

Il y aurait, dans ces chiffres, de quoi expliquer les reproches de parti-pris et d'injustice que forment les Brabançons-Wallons.

Et ces reproches vont, selon les dires de l'honorable membre, trouver un nouvel aliment dans le fait que pour 1957 pas un franc ne figure, pour la région, au programme du même Fonds des Routes.

Le même commissaire énumère ensuite les revendications bien précises du Brabant Wallon.

Il demande :

1° L'adaptation de ses quelques grand'routes aux exigences du trafic moderne ;

2° L'établissement de routes transversales qui permettent — enfin — la circulation normale des gens et des choses d'un bout à l'autre de l'arrondissement ;

3° L'achèvement de la route touristique de Villers-la-Ville dont on parle depuis quarante ans et qui devrait être terminée avant l'ouverture de l'Exposition Universelle ;

Inzake de *gewone wegen* zijn de gevolgtrekkingen uit de cijfers, alles samen genomen, veel minder teleurstellend voor de Walen.

Dit neemt niet weg dat voor Wallonië op dit ogenblik niet, zoals wenselijk zou zijn, iets meer gedaan wordt, opdat het zijn grote achterstand ten opzichte van het andere landsdeel zou kunnen inhalen.

Bovendien moge de aandacht van de Minister er op gevestigd worden dat er onder de Waalse gewesten één is, dat naar zijn oordeel bijzonder veel reden tot klagen heeft : het arrondissement Nijvel. Gelegen aan de poorten van de hoofdstad, waarvan het, beeldrijk gezegd, steeds meer « het groene randgebied » wordt, is Waals-Brabant in 1956 nog altijd een van de streken van het land waar het grootste aantal slechte wegen te vinden zijn.

Het geachte lid beweert niet dat er niets veranderd is sedert de huidige Regering aan het bewind is. Hij erkent zelfs gaarne dat hier en daar grote verbeteringen zijn aangebracht. Maar deze verbeteringen zijn, jammer genoeg, slechts van plaatselijke aard. Coördinatie is er niet geweest en het wegensnet van de streek ziet er nu uit als een harlekijnspek, een pek waarin natuurlijk meer versleten dan nieuwe lappen zitten.

Van 12 September 1955 tot 30 Juni van dit jaar heeft het Wegenfonds de volgende kredieten vastgelegd :

Arrondissement Brussel : 1.109.846.852 frank ;
Arrondissement Leuven : 45.479.738 frank ;
Arrondissement Nijvel : 1.411.988 frank.

Deze cijfers verklaren naar zijn mening maar al te goed, waarom de Waalse Brabanders spreken van partijdigheid en onrechtvaardigheid.

En deze verwijten zullen, naar het zeggen van het geachte lid, nieuw voedsel vinden in het feit dat hetzelfde Wegenfonds in 1957 niet één frank overheeft voor de streek.

Hetzelfde commissielid noemde de zeer bepaalde eisen op, die Waals-Brabant stelt.

Het vraagt :

1° De aanpassing van de enkele grote wegen die het bezit, aan de behoeften van het moderne verkeer ;

2° Het aanleggen van dwarswegen waardoor — eindelijk — een normaal verkeer van mensen en goederen over geheel het arrondissement mogelijk wordt ;

3° De voltooiing van de toeristische weg van Villers-la-Ville, waarvan reeds veertig jaar lang gesproken wordt en die klaar zou moeten zijn vóór de opening van de Wereldtentoonstelling ;

4^o La réalisation rapide des autoroutes Bruxelles-Mons, Bruxelles-Namur, et Bruxelles-Liège (via le nord de Wavre et Jodoigne).

En ce qui concerne le 1^o ci-dessus, il demande plus spécialement :

a) *Route Bruxelles-Mons* : Le contournement de Tubize, promis par le Ministre des Travaux Publics (Cf. brochure « A quoi servira l'Emprunt du Fonds des Routes ? »);

b) *Route Nivelles-Mont-Saint-Jean* : Elargissement, contournement de Nivelles et modernisation des boulevards de la ville (*op. cit.*);

c) *Route Genappe-Wavre* : Redressement, élargissement, modernisation du revêtement, suppression du passage à niveau d'Ottignies, évitement de ceux de Limal et Bierges;

d) *Route Wavre-Hamme-Mille* : Elargissement par incorporation de l'assiette du vicinal qui disparaît. Nouveau revêtement;

e) *Route Grez-Doiceau-Jandrain* : Elargissement à Grez-Centre par expropriation de trois maisons et, plus loin, par incorporation de l'assiette du vicinal. Revêtement sur certains tronçons entre Biez (Cocrou) et Jodoigne et après Enines vers Jauche et Jandrain;

f) *Route Sart-Dames-Avelines-Villers-la-Ville-Cortil-Chastre* : Elargissement — nouveau revêtement.

Au 2^o :

a) *Route transversale Hondzocht (Lembecq)-Tubize-Waterloo-Ohain-Rixensart-Wavre* : Elargissement, redressement et modernisation du revêtement sur plusieurs tronçons;

b) *Route transversale Bierges-Rebecq-Virginal-Croiseau-Nivelles-Genappe-Noirhat-Court-St-Etienne-Mont-Saint-Guibert - Tourinnes-Saint-Lambert-Thoremmbais-Saint-Trond-Perwez-Grand-Rosière-Jauche-Orp-le-Grand-Linsmeau* : Redressement, élargissement, revêtement moderne sur la plupart des tronçons.

Au 3^o :

L'achèvement rapide de la route et de ses liaisons :

a) avec la route Bruxelles-Namur, via Ottignies;

b) avec la route Nivelles-Namur, via Sart-Dames-Avelines, d'une part, et Marbais, de l'autre.

Le 4^o ne demande aucun commentaire.

A cela s'ajoute encore une revendication régionale liée à la vie économique de la zone industrielle de l'arrondissement : la création d'une route Rebecq-Quenast-Tubize, par la vallée de la Senne.

4^o De spoedige uitvoering van de autowegen Brussel-Bergen, Brussel-Namen en Brussel-Luik (via het Noorden van Waver en Geldenaken).

Wat 1^o betreft vraagt het lid meer in het bijzonder :

a) *Weg Brussel-Bergen* : De omleiding van Tubeke, die de Minister van Openbare Werken heeft beloofd (Cf. « Tot wat zal de lening van het Wegenfonds dienen ? »);

b) *Weg Nijvel-Mont-Saint-Jean* : Verbreding, rondweg om Nijvel en modernisering van de lanen van de stad (*op. cit.*);

c) *Weg Genepiën-Waver* : Rechttrekking, verbreding, modernisering van de verharding, opheffing van de overweg te Ottignies, uitschakeling van de overwegen te Limal en te Bierges;

d) *Weg Waver-Hamme-Mille* : Verbreding door inlijving van de aardebaan van de buurtspoorweg, die verdwijnt. Nieuwe verharding;

e) *Weg Graven-Jandrain* : Verbreding in Graven-Centrum, door onteigening van drie huizen, en verder door inlijving van de aardebaan van de buurtspoorweg. Verharding van sommige vakken tussen Biez (Cocrou) en Geldenaken en over Enines naar Geten en Jandrain toe;

f) *Weg Sart-Dames-Avelines-Villers-la-Ville-Cortil-Chastre* : Verbreding, nieuwe verharding.

In verband met 2^o :

a) *Dwarsweg Hondzocht (Lembecq)-Tubeke-Waterloo-Ohain-Rixensart-Waver* : Verbreding, rechttrekking en modernisering van de verharding over verscheidene vakken;

b) *Dwarsweg Bierges-Roosbeek-Virginal-Croiseau-Nijvel-Genepiën-Noirhat-Court-Saint-Etienne-Mont-Saint-Guibert-Tourinnes-Saint-Lambert-Thoremmbais-Saint-Trond-Perwijs-Grand-Rosière-Geten-Orp-le-Grand-Linsmeel* : Rechttrekking, verbreding, moderne verharding over de meeste vakken.

In verband met 3^o :

Spoedige voltooiing van de weg en de verbinding ervan met :

a) de weg Brussel-Namen via Ottignies;

b) de weg Nijvel-Namen, via Sart-Dames-Avelines enerzijds en Marbais anderzijds.

Nr 4^o behoeft geen commentaar.

Hierbij komt nog een regionale eis die gebonden is aan het economisch leven in het industriële gedeelte van het arrondissement : de aanleg van een nieuwe weg Roosbeek-Quenast-Tubeke door de Zenne-vallei.

Telles sont, dans leurs grandes lignes, déclare ce commissaire, les améliorations proposées par ceux qui veillent à donner au Brabant Wallon les moyens de sortir de sa stagnation économique, de combattre l'exode rural, de s'ouvrir au tourisme dominical et de mériter l'appellation de « banlieue verte » qu'on lui a conférée.

RÉPONSE.

M. le Ministre déclare en commençant qu'il ne peut accepter les reproches qui lui sont faits par l'honorable commissaire.

Il fait remarquer qu'on ne peut pas considérer un programme de construction d'autoroutes à la lumière des intérêts particuliers de l'une ou l'autre région du pays. Ce programme doit être considéré dans son ensemble et on ne peut davantage revenir à la vieille politique qui consistait à entreprendre, partout à la fois, de petits tronçons de routes sans rentabilité immédiate.

C'est pourquoi, s'il a été décidé de construire tout d'abord l'autoroute Anvers-Liège-Allemagne, il faut poursuivre ce travail sans désespérer. C'est ce qui sera fait.

Momentanément, le poids des travaux s'inscrira à l'avantage des provinces flamandes; d'ici peu d'années, la balance penchera en faveur des provinces wallonnes. Mais en améliorant la liaison Anvers-Liège tout d'abord entre Anvers et Hasselt, on aide puissamment l'industrie liégeoise à atteindre facilement Anvers par la bonne route existante Liège-Hasselt, et l'autoroute en construction.

Lorsque plus tard sera construite l'autoroute de Wallonie, peut-être des flamands se plaindront-ils aussi que les crédits iront en pays wallon, alors qu'il s'agira dans ce cas comme dans les autres, de grandes artères d'intérêt réellement national.

Le Ministre fait également remarquer qu'en matière de routes d'Etat autres que les autoroutes, la balance n'est pas en défaveur de la Wallonie et, à cet égard, le Ministre rappelle à l'honorable commissaire qu'on ne peut, lorsqu'il s'agit du budget du Département des Travaux Publics, dissocier les travaux aux routes d'Etat des travaux aux routes communales, qui sont subsidiées dans une large proportion par le Département des Travaux Publics.

Or, dans le domaine des subsides, les régions wallonnes, que défend particulièrement l'honorable commissaire, ont reçu bien davantage que d'autres régions du pays et le Ministre s'empresse d'ajouter que cela était parfaitement justifié et équitable parce qu'il s'agissait et il s'agit encore, de régions où les réseaux de routes communales étaient et sont encore partiellement déficients.

L'exemple le plus frappant est celui de la province de Hainaut qui, à elle seule, a emporté plus d'un quart des subsides du Département des Travaux Publics en matière de routes communales.

Dit zijn, aldus het lid, in grote trekken de verbeteringen die voorgesteld worden door degenen die aan Waals-Brabant de middelen aan de hand willen doen om uit zijn economische verstarring los te geraken, de landvlucht tegen te gaan, zich open te stellen voor het zondagtoerisme en de naam van « groen randgebied » werkelijk te verdienen.

ANTWOORD.

De Minister begint met te verklaren dat hij de hem toegestuurde verwijten van de hand moet wijzen.

Hij merkt op dat een autosnelwegenprogramma niet mag worden gezien in het licht van de particuliere belangen van het een of andere landsdeel. Zulk een programma moet in zijn geheel worden overschouwd en wij mogen ook niet terugvallen in de oude politiek die overal tegelijk korte wegvakken wilde aanleggen zonder onmiddellijke rentabiliteit.

Daarom moeten wij, nu éénmaal besloten is dat de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland eerst aan de beurt zal komen, dit werk zonder dralen volvoeren. En dit zal ook gebeuren.

Voor het ogenblik helt de balans van de werken over naar de Vlaamse provincies. Over enkele jaren zal zij overslaan naar de Waalse provincies, maar de verbetering van de verbinding Antwerpen-Luik, in de eerste plaats tussen Antwerpen en Hasselt, is een uitstekende zaak voor de Luikse industrie die aldus gemakkelijk Antwerpen kan bereiken over de bestaande goede weg Luik-Hasselt en de in aanbouw zijnde autosnelweg.

Wanneer later de Waalse Autoweg zal worden aangelegd, zullen sommige Vlamingen misschien ook klagen dat de kredieten naar Wollonië gaan, hoewel het hier, zoals in de andere gevallen, grote verkeersaders van onbetwistbaar nationaal belang betreft.

Voorts merkt de Minister op, dat op het stuk van de Rijkswegen, behalve dan de autowegen, de balans niet in het nadeel van Wallonië is, en hij herinnert het geachte lid er aan dat, wanneer de begroting van het Departement van Openbare Werken ter sprake komt, de werken aan de Rijkswegen niet gescheiden mogen worden van de werken aan de gemeentewegen, die in ruime mate gesubsidieerd worden door het Departement van Openbare Werken.

Doch op het gebied van de toelagen hebben de Waalse streken, welke het geachte lid bijzonder verdedigt, veel meer ontvangen dan sommige andere, en de Minister haast zich hieraan toe te voegen dat zulks volkomen verantwoord en billijk was, omdat het ging en nog gaat over de streken waar het net van de gemeentewegen ten dele gebrekkig was en nog is.

Het treffendste voorbeeld is dat van de provincie Henegouwen die alleen meer dan één vierde van de toelagen van het Departement van Openbare Werken inzake gemeentewegen heeft weggekaapt.

Pour ce qui est de l'arrondissement de Nivelles, le Ministre donne les chiffres ci-après :

En 1953, la moyenne des subsides pour travaux de voirie communaux, en Belgique, se montait pour l'ensemble du pays à 60 francs par habitant, et au cours de cette même année, le seul arrondissement de Nivelles obtenait 150 francs par habitant.

En 1956, la moyenne pour tout le pays était de 80 francs par habitant, soit 33 p. c. de plus qu'en 1953, et dans le seul arrondissement de Nivelles, il était alloué 425 francs par habitant, soit près de trois fois autant qu'en 1953.

Le Ministre répète encore que cette différence de régime en faveur de cet arrondissement est justifiée par le besoin impérieux d'amélioration des routes diverses dans le Brabant Wallon.

Le Ministre souligne qu'en 1956, 100 millions auront été consacrés aux expropriations pour l'autoroute Bruxelles-Namur. Dès le début de 1957 les travaux du premier tronçon, destiné à éviter les passages difficiles de Notre-Dame-au-Bois, Overysse et Tombeek, seront entamés, ce qui améliorera, dès 1958, l'accès au cœur du Brabant Wallon et en direction de Namur et des Ardennes.

Pour ce qui est enfin de l'autoroute Bruxelles-Liège, le Ministre ne peut davantage accepter le reproche d'avoir approuvé un tracé qui irait à l'encontre des intérêts du Brabant Wallon. Ce tracé a été approuvé par l'honorable prédécesseur du Ministre, en octobre 1954, et il est inexact de prétendre qu'il entraînera une dépense supplémentaire d'un demi-milliard, entre Bruxelles et Liège.

Les deux tracés qui ont été étudiés conduisaient tous deux à des dépenses globales sensiblement égales, mais le tracé adopté était de nature à desservir un plus grand nombre d'habitants du pays et il épargnait des terrassements considérables, tout en évitant la traversée de deux forêts.

Pour ce qui est de la route touristique de Villers-la-Ville, le Ministre s'étonne que l'honorable commissaire ignore que des promesses de principe ont été accordées pour la réalisation de cette route qui coûtera près de 50 millions.

Une adjudication a déjà eu lieu pour la construction de cette route sur le territoire de Cérœux-Mousty, Limelette et Ottignies. Il s'agit d'une dépense de près de 30 millions, pour laquelle le Ministre a signé la promesse ferme des subsides, le 10 août 1956.

* *

Un autre commissaire rend hommage au Ministre pour son activité dynamique, à son Cabinet et à tous les fonctionnaires, dont il admire le dévouement et le zèle. Il regrette le manque de personnel technique (ingénieurs, conducteurs, dessinateurs), ce qui pourrait causer des difficultés dans l'avenir.

Voor het arrondissement Nijvel geeft de Minister de onderstaande cijfers :

In 1953 bedroeg het gemiddelde van de toelagen voor gemeentewegen, in België, 60 frank per inwoner voor het gehele land, en dat jaar heeft het arrondissement Nijvel 150 frank per inwoner ontvangen.

In 1956 bedroeg het gemiddelde voor het gehele land 80 frank per inwoner, d. i. 33 pct. meer dan in 1953, en in het arrondissement Nijvel werd 425 fr. per inwoner toegekend, d. i. bijna driemaal zoveel als in 1953.

De Minister herhaalt nogmaals dat de bevoorrechtiging van dit arrondissement zijn verantwoording vindt in de dringende behoefte aan verbetering van de wegen in Waals-Brabant.

De Minister onderstreept dat in 1956 100 miljoen besteed zal worden aan de onteigeningen voor de autosnelweg Brussel-Namen. Reeds begin 1957 zal een aanvang worden gemaakt met het eerste vak, dat bestemd is om de moeilijke doortocht van Jezus-Eik, Overijse en Tombeek te vermijden, zodat reeds in 1958 de toegang tot het hart van Waals-Brabant en naar Namen en de Ardennen verbeterd zal zijn.

Wat ten slotte de autosnelweg Brussel-Luik betreft, kan de Minister evenmin het verwijt aanvaarden dat het door hem goedgekeurde tracé indruist tegen de belangen van Waals-Brabant. Het tracé werd in 1954 goedgekeurd door de geachte voorganger van de Minister, en het is onjuist te beweren dat dit tracé de uitgaven tussen Brussel en Luik met een half miljard zal doen stijgen.

Voor de tracé's die bestudeerd werden, waren de globale uitgaven vrijwel gelijk, doch het aangenomen tracé beddient een groter aantal inwoners en het maakt aanzienlijke graafwerken, overbodig terwijl tevens het doortrekken van twee wouden wordt vermeden.

Wat de toeristische weg naar Villers-la-Ville betreft, is de Minister verwonderd, dat het geachte lid niet weet dat er een principiële toezegging is gedaan voor de verwezenlijking van deze weg, die bij de 50 miljoen zal kosten.

Het wegvak op het grondgebied van Cérœux-Mousty, Limelette en Ottignies is reeds in aanbesteding gegeven. Het gaat hier om een uitgave van nagenoeg 30 miljoen, waarvoor de Minister op 10 Augustus 1956 een vaste toezegging getekend heeft.

* *

Een ander lid brengt hulde aan de Minister voor het dynamisme waarvan hij blijkt geeft, aan zijn Cabinet en aan al de ambtenaren voor hun toewijding en ijver. Hij betreurt het tekort aan technisch personeel (ingenieurs, conducteurs, tekenaars), wat in de toekomst moeilijkheden zou kunnen opleveren.

Il tient à souligner que son intervention ne contient pas de critique, mais ne veut qu'être constructive. Il rejette toute idée de régionalisme, et partage l'opinion que les crédits doivent être accordés selon les nécessités de l'économie nationale, à l'exclusion de toute idée de répartition égale entre la Flandre et la Wallonie.

Il déclare s'abstenir de toute intervention en ce qui concerne le programme de la mise au gabarit de 1.350 tonnes des principales voies d'eau, le projet de loi n° 582 réglant cette affaire étant déposé. Il traitera de cette question au cours de la discussion du projet.

En ce qui concerne l'urbanisme, il le définit comme étant un art et une science.

Il se réjouit de la mise en perspective d'une nouvelle législation, et il espère que celle-ci tiendra compte des expériences, acquises dans ce domaine. Il demande l'attention bien particulière pour :

- 1° les plans régionaux;
- 2° les plans provinciaux;
- 3° le plan général pour tout le pays.

Le même commissaire signale la situation très difficile, dans la région du Rupel, créée par les nombreuses excavations; il demande que cette question soit examinée avec la plus grande attention.

La législation sur la voirie est complètement périmée. Elle date d'ailleurs de plus d'un siècle, soit du temps de la diligence, de la traction par chevaux, des premières initiatives dans le domaine des chemins de fer.

Certes la loi du 9 août 1948, modifiant la législation existante, a réalisé un premier pas timide vers la réforme nécessaire, mais elle est tout à fait insuffisante. Il est absolument nécessaire d'établir une nouvelle législation, adaptée aux exigences des conceptions modernes et du trafic actuel.

En ce qui concerne la reprise des chemins communaux et provinciaux, le commissaire demande que des efforts soient faits pour en accélérer le rythme, tel que le Ministre l'avait promis au cours de la discussion du budget 1955.

Concernant les travaux routiers en général, le membre demande qu'un plus grand effort d'étalement dans le temps soit fait. Il attire l'attention sur le fait que dans les circonstances actuelles, le monopole des travaux est tout à fait aux mains des grands entrepreneurs. Il demande qu'on examine la possibilité pour les entrepreneurs d'une classe inférieure de s'associer temporairement en vue de l'exécution de travaux de plus grande envergure.

Hij wenst er de nadruk op te leggen dat zijn betoog geen critiek bevat, doch alleen opbouwend wil zijn. Hij verwierpt elke regionalistische opvatting en meent dat de kredieten verleend moeten worden volgens de behoeften van de algemene economie, met uitsluiting van elke gedachte aan een gelijke verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië.

Hij zal zwijgen over het programma om de voornaamste waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton, aangezien het wetsontwerp n° 582, waarbij deze aangelegenheid wordt geregeld, reeds is ingediend. Hij zal er nader over handelen bij de bespreking van bedoeld ontwerp.

Stedebouw is volgens hem zowel een kunst als een wetenschap.

Het lid verheugt zich over de in uitzicht gestelde nieuwe wetgeving en hoopt dat deze rekening zal houden met de opgedane ervaring. Hij vraagt de zeer bijzondere aandacht voor :

- 1° de streekplannen;
- 2° de provinciale plannen;
- 3° het algemeen plan voor het gehele land.

Hij wijst op de zeer moeilijke toestand in de Rupelstreek, die veroorzaakt is door de talrijke uitgravingen; hij wenst dat deze aangelegenheid met de grootste aandacht onderzocht moge worden.

De wetgeving in zake wegen is volkomen achterhaald. Zij is trouwens meer dan honderd jaar oud, d.w.z. dat ze stamt uit de tijd van de postwagens, de paardentractie, de eerste spoorwegen.

Wel is de wet van 9 Augustus 1948 tot wijziging van de bestaande wetgeving een eerste, schuchtere stap geweest op de weg naar de noodzakelijke hervorming, maar dit is geheel onvoldoende. Er is absoluut een nieuwe wetgeving nodig, die aangepast is aan de moderne opvattingen en aan de eisen van het huidige verkeer.

In verband met de overname van de gemeentelijke en provinciale wegen wenst het lid dat er getracht zou worden om die overnamen te bespoedigen zoals de Minister beloofd had tijdens de behandeling van de begroting 1955.

Met betrekking tot de wegen in het algemeen vraagt het lid een grotere inspanning om de werken meer in de tijd te spreiden. Hij vestigt de aandacht er op dat, onder de huidige omstandigheden, het monopolie van de werken volledig in handen is van de grote aannemers. Hij vraagt of de aannemers van een lagere categorie zich niet tijdelijk zouden mogen verenigen voor de uitvoering van grotere werken.

Il cite l'exemple des entrepreneurs de la classe V qui sont exclus de la participation à des travaux dépassant les 30 millions. En s'associant, plusieurs de ces entrepreneurs pourraient réunir les conditions d'admission aux adjudications de pareils travaux.

Est-il vrai que certaines faveurs et primes sont accordées à des entrepreneurs qui disposent d'un matériel technique moderne.

Le budget prévoit un crédit de 700 millions pour l'entretien des voies communales. Le commissaire est d'avis que ces crédits devraient être alloués aux régions où le besoin s'en fait sentir le plus et en ne tenant nullement compte d'une répartition égale entre la Flandre et la Wallonie.

En ce qui concerne le crédit de 300 millions prévu pour la construction et l'équipement de chemins dans le cadre de la loi Brunfaut, il demande une meilleure synchronisation des travaux, afin d'éviter que des bâtiments achevés restent inhabitables à cause du manque de voies d'accès et d'égouts.

Traitant de la question des autoroutes, il se demande si l'autoroute projetée (Allemagne-Anvers-Gand-France) traversera l'Escaut à Hemiksem par tunnel ou par pont. Il demande que les terrains situés dans le tracé de cette autoroute soient expropriés le plus tôt possible. Très souvent il s'agit d'ouvriers, qui ont employé leurs économies pour acheter un terrain afin d'y construire une maison. Leur terrain se trouvant sur le tracé de l'autoroute, ils se voient empêchés de réaliser leur projet, et d'autre part il leur est impossible de revendre leur terrain bloqué. Le commissaire fait allusion à des cas existants à Hemiksem. Il se déclare disposé à donner de plus amples détails, si on le désire.

Le budget pour 1957 prévoit des crédits pour la construction d'un passage à Wilrijk, à l'endroit où l'autoroute Anvers-Bruxelles traverse le chemin de fer. Ce passage sera-t-il un viaduc ou un passage souterrain ? Le commissaire rappelle que plus de soixante trains y passent par jour, ce qui cause autant d'embouteillages sur la route la plus fréquentée du pays.

En ce qui concerne le financement du Fonds des Routes, le commissaire désire savoir si le Gouvernement prévoit un emprunt pour 1957.

Traitant du plan delta néerlandais, il demande où en sont les expériences faites sur ordre du Gouvernement Belge au laboratoire hydraulique de Borgerhout. Ne serait-il pas utile de visiter ce laboratoire ?

Quelle est la situation actuelle en ce qui concerne la jonction Meuse-Rhin, si nécessaire dans le cadre de la C.E.C.A. ? Le commissaire déclare qu'un canal Visé-Neuss lui paraît le plus indiqué, étant donné que ce canal ne traverserait que le territoire de deux pays, la Belgique et l'Allemagne, et qu'un accord avec l'Allemagne lui semble assez facile à réaliser. En effet, l'Allemagne n'est pas un concu-

re. Zo bijvoorbeeld, zegt hij, mogen de aannemers van categorie V niet deelnemen aan de werken die 30 miljoen te boven gaan. Verenigd zouden deze aannemers aan de aanbesteding van zulke werken wel kunnen deelnemen.

Is het waar dat er bepaalde gunsten en premies worden verleend aan aannemers die beschikken over modern materieel ?

De begroting bevat een krediet van 700 miljoen voor het onderhoud der gemeentewegen. Het commissielid is van oordeel dat deze kredieten daar moeten besteed worden waar er de grootste behoefte aan bestaat, zonder acht te slaan op een gelijke verdeling tussen Vlaanderen en Wallonië.

Met betrekking tot het krediet van 300 miljoen voor de wegenbouw en voor de uitrusting in het kader van de wet Brunfaut, vraagt hij een betere synchronisatie van de werken, om te voorkomen dat voltooide gebouwen onbewoonbaar blijven bij gebrek aan toegangswegen en riolen.

Betreffende de autosnelwegen, wenst hij te vernemen of de ontworpen autosnelweg (Duitsland-Antwerpen-Gent-Frankrijk) de Schelde te Hemiksem zal kruisen door een tunnel dan wel door middel van een brug. Hij vraagt om de gronden die in het tracé van deze autosnelweg vallen, zodra mogelijk te onteigenen. Het gaat hier veelal om arbeiders die hun spaargeld besteed hebben voor de aankoop van een stuk grond om er een huis op te bouwen. Ingevolge het tracé van de autosnelweg kunnen zij hun plan niet uitvoeren terwijl zij hun geblokkeerde grond ook niet kunnen verkopen. Het commissielid haalt gevallen aan uit Hemiksem. Hij is bereid desgewenst in bijzonderheden te treden.

Op de begroting 1957 zijn kredieten uitgetrokken voor de bouw van een kunstwerk te Wilrijk, waar de autosnelweg Antwerpen-Brussel de spoorweg kruist. Zal het een viaduct of een ondergrondse doorgang worden ? Het lid wijst er op, dat daar meer dan 60 treinen per dag voorbijrijden, wat telkens opstoppen veroorzaakt, en dit op de drukst bereden weg van het land.

In verband met de financiering van het Wegenfonds wil het commissielid weten of de Regering voor 1957 een lening zal opnemen.

Wat het Nederlandse Delta-plan betreft, vraagt hij hoever het staat met de proeven, die op last van de Belgische Regering in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout worden genomen. Ware het niet nuttig dit laboratorium eens te gaan bezichtigen ?

En wat is de stand van zaken op het gebied van de Rijn-Maasverbinding in het kader van de E.G.K.S. ? Het commissielid meent dat een kanaal Wezet-Neuss daarvoor het meest in aanmerking komt, omdat het door het grondgebied van slechts twee Staten zou lopen, nl. België en Duitsland, en er vrij gemakkelijk overeenstemming kan worden bereikt met Duitsland, aangezien dit land geen

rent, mais d'autre part elle est intéressée à cause de la région d'Aix-la-Chapelle, qui serait desservie par le canal.

Les récentes décisions concernant la canalisation de la Moselle, et les accords conclus à ce sujet entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg, doivent nous engager à réaliser la jonction de la Meuse avec le bassin de Briey, du Chiers et de la Moselle. Les intérêts des régions industrielles du Hainaut et de Liège le commandent d'une façon impérieuse.

Le même commissaire désire que les travaux d'extension du port d'Anvers, soient accélérés. Cet effort est nécessaire, le port de Rotterdam étant en train de réaliser le plan Botleck qui prévoit une extension du port, surtout en ce qui concerne ses raffineries de pétrole.

Traitant du projet Cantor, il demande où en sont les choses pour le moment. Quelles sont les possibilités, qui se manifestent pour la Belgique ? Les travaux à effectuer au port de Zeebrugge sont-ils déjà envisagés ? Le commissaire souligne la très grande importance du projet Cantor, tant pour l'économie en général que pour le tourisme.

Les événements récents ont accentué la nécessité de mettre en ligne des bateaux-citernes de plus de 45.000 tonnes. Est-ce que toutes les dispositions ont été prises pour que l'Escaut puisse être rendu navigable jusqu'à Anvers, pour ces bateaux ? Il est indispensable que ces dispositions soient prises en faveur des raffineries de pétrole de notre port national à un moment où Rotterdam, qui dispose déjà de possibilités bien supérieures, envisage la réalisation du plan Botleck.

Même s'il s'avérait impossible pour les plus grands bateaux-citernes d'atteindre Anvers, il serait nécessaire de prendre des dispositions pour que ces bateaux puissent amarrer à Zeebrugge. Une pipeline pourrait amener le pétrole aux raffineries d'Anvers. Le commissaire demande que ce problème soit étudié sans délai.

RÉPONSE.

Le Ministre reconnaît que le recrutement du personnel se fait avec lenteur et difficulté. Toutefois, afin d'accélérer le recrutement de techniciens, une procédure accélérée sera appliquée d'accord avec le Secrétaire permanent. Cette procédure est en cours et l'on espère que les premiers agents entreront en fonction dans peu de semaines.

Le Ministre marque son accord sur l'importance des plans régionaux d'aménagement. Il signale qu'il entre dans ses intentions de revoir la législation sur la voirie et qu'il y a quelques mois il a déjà donné des instructions à son Administration pour étudier ce problème important, qui devra d'ailleurs faire l'objet de contacts nombreux avec d'autres Départements, tels que le Département des Communications et le Département de l'Intérieur.

concurrent is, maar medebelanghebbende, om reden van het Akense industriegebied dat met het kanaal goed gediend zou zijn.

De recente beschikkingen in verband met de kanalisatie van de Moezel en de akkoorden tussen Duitsland, Frankrijk en Luxemburg moeten ons aansporen tot het verwezenlijken van de verbinding tussen de Maas en het bekken van Briey en dat van de Chiers en de Moezel. Dit is een dwingende noodzaak voor de Henegouwse en Luikse industrie centra.

Het commissielid wenst dat de uitbreidingswerken aan de haven van Antwerpen versneld worden. Dit is noodzakelijk omdat de haven van Rotterdam het Botleck-plan aan het verwezenlijken is voor de uitbreiding van de haven, vooral dan van de petroleumraffinaderijen.

Hij vraagt hoever het staat met het ontwerp Cantor. Welke mogelijkheden biedt dit ontwerp aan België ? Zijn de werken aan de haven te Zeebrugge reeds in overweging genomen ? Hij acht dit ontwerp van zeer groot belang zowel voor ons bedrijfsleven in het algemeen als voor het vreemde-lingenverkeer.

De jongste gebeurtenissen hebben de behoefte aan tankschepen van meer dan 45.000 ton nog scherper doen gevoelen. Zijn alle schikkingen getroffen om de Schelde voor deze schepen tot Antwerpen toe bevaarbaar te maken ? Het is volstrekt noodzakelijk dat dit gebeurt ten voordele van de petroleumraffinaderijen van onze nationale haven, nu Rotterdam, dat reeds veel grotere mogelijkheden biedt, nog het Botleck-plan ten uitvoer zal brengen.

Indien de grootste tankschepen Antwerpen niet konden bereiken, moet er voor gezorgd worden dat deze schepen te Zeebrugge kunnen aanleggen. De petroleum zou naar de raffinaderijen van Antwerpen kunnen vloeien door een pijpleiding. Het commissielid wenst dat dit probleem onverwijld in studie zal genomen worden.

ANTWOORD.

De Minister geeft toe dat de aanwerving van personeel traag en moeilijk gaat. Om de aantrekking van technici te versnellen zal in overleg met de Vaste Wervingssecretaris een spoedprocedure worden toegepast. Deze is reeds aan de gang, zodanig verwacht wordt dat de eerste beambten over enkele weken in dienst zullen treden.

De Minister is overtuigd van het belang van de streekplannen. Het ligt in zijn bedoeling de wegenwetgeving te herzien; enkele maanden geleden heeft hij aan zijn Administratie reeds de nodige instructies gegeven voor het bestuderen van dit belangrijke vraagstuk, waarvoor talrijke contacten met andere Departementen, zoals Verkeerswezen en Binnenlandse Zaken, vereist zijn.

Pour ce qui est de la reprise des chemins communaux et provinciaux, le Ministre rappelle qu'il avait l'intention de déposer un projet de loi à ce sujet, mais toute reprise de voirie implique nécessairement la reprise du personnel afférent à ces voiries, ce qui conduit à des majorations substantielles du budget ordinaire.

C'est la raison pour laquelle le projet en question devra être quelque peu retardé.

En matière d'entreprises, le Ministre confirme ses déclarations antérieures : il est partisan de fractionner les entreprises de façon à permettre au plus grand nombre possible d'entrepreneurs de soumissionner. Toutefois, on ne peut pousser ces divisions trop loin; on ne peut en effet concevoir la construction d'autoroutes par tronçons de 1 kilomètre.

Pour ce qui est des primes dont l'honorable commissaire s'est enquis, il n'a jamais été question d'en octroyer à des entrepreneurs qui possèdent du gros matériel.

Le Ministre marque son accord avec le commissaire au sujet de l'octroi des subsides. Il soumet à la Commission les cartes qu'il a fait établir pour les chemins communaux et provinciaux des neuf provinces. L'examen de ces cartes montre qu'un des soucis majeurs du Ministre est d'accorder des subsides pour réaliser des itinéraires continus en bon état, de manière à éviter des solutions de continuité que l'on a trop longtemps rencontrées sur les voiries secondaires.

Pour ce qui est des cités, le Ministre promet de faire accélérer leur équipement. Un retard considérable a déjà été rattrapé dans ce domaine et la preuve s'en trouve dans le fait que le crédit de 300 millions accordé pour 1956 est à ce jour entièrement engagé. Dès le début de 1957, un grand nombre de travaux seront mis en adjudication de manière à pouvoir être entamés à la prochaine bonne saison.

Pour ce qui est du pont sur l'Escaut à Hemiksem, on n'envisage pas sa construction pour l'instant. La construction de ce pont est en effet liée au grand problème d'aménagement de la grande voirie autour d'Anvers, au dédoublement du tunnel actuel sous l'Escaut, soit par un second tunnel, soit par un pont élevé. La dernière solution a la préférence du Ministre. Il cite à cet égard l'exemple américain, où des ponts suspendus, élégants, sont préférés à un tunnel chaque fois que la chose est possible. Il informe les commissaires qu'il compte créer une commission qui serait placée sous la présidence du Gouverneur de la province d'Anvers, et qui serait composée en tenant compte des besoins urbanistiques, économiques et de circulation de cet important centre de notre pays que constitue Anvers.

Pour ce qui est de Wilrijk, 20 millions suffiront à achever le dédoublement de la route n° 1bis entre Wilrijk et l'accès à l'avenue Van Rijswijk. La

Wat de overname van de gemeente- en provinciewegen betreft, wijst de Minister er op dat hij van plan was dienaangaande een wetsontwerp in te dienen, maar bij elke overname van wegen moet ook het daarbij betrokken personeel overgenomen worden, wat een belangrijke verhoging van de gewone begroting tot gevolg heeft.

Derhalve zal dat wetsontwerp nog wat moeten wachten.

In verband met de aannemingen, bevestigt de Minister wat hij reeds vroeger heeft gezegd : hij wil die op zulke wijze verdelen dat het grootst mogelijk aantal aannemers aan de aanbestedingen kunnen deelnemen. Dit mag evenwel niet tot versnippering leiden, want het gaat toch niet op om autosnelwegen in vakken van 1 kilometer aan te besteden.

Wat betreft de premiën, waarnaar het geachte lid heeft geïnformeerd, er is nooit sprake van geweest dergelijke voordelen toe te kennen aan aannemers die over zwaar materieel beschikken.

De Minister is het met het lid eens over het verlenen van toelagen. Hij toont aan de Commissie de kaarten die hij heeft laten opmaken met de gemeente- en provinciewegen van de negen provinciën. Uit die kaarten blijkt dat het streven van de Minister er hoofdzakelijk op gericht is om doorlopende trajecten in goede staat te verwezenlijken zonder de onderbrekingen, die al te lang het verkeer op de secundaire wegen hebben bemoeilijkt.

De Minister belooft ook de uitrusting van de woonwijken te bespoedigen. Reeds is op dit gebied een aanzienlijke achterstand ingelopen, wat blijkt uit het feit dat het krediet van 300 miljoen frank, dat in 1956 werd verleend, volledig is vastgelegd. Begin 1957 zal een groot aantal werken in aanbesteding komen, zodat ze tijdens het eerstvolgend goede seizoen kunnen worden aangevangen.

Wat de Scheldebrug te Hemiksem betreft, er wordt voor het ogenblik niet aan gedacht die te bouwen, daar dit werk niet te scheiden is van het algemene vraagstuk van het geschikt maken van de grote wegen rondom Antwerpen en van de ontlasting van de huidige Scheldetunnel, hetzij door een tweede tunnel, hetzij door een hoge brug. Deze laatste oplossing heeft de voorkeur van de Minister. Hij wijst in dit verband op het voorbeeld van Amerika, waar, voor zover mogelijk, sierlijke hangbruggen verkozen worden boven tunnels. Hij deelt mede, dat hij van plan is een Commissie in te stellen onder het voorzitterschap van de Gouverneur der provincie Antwerpen. Bij de samenstelling zal rekening gehouden worden met de behoeften van dit belangrijk centrum op het gebied van de stedenbouw, de economie en het verkeer.

Wat nu verder Wilrijk aangaat, zal 20 miljoen voldoende zijn om de splitsing van de weg n° 1bis tussen Wilrijk en het begin van de Van Rijswijk-

suppression du passage à niveau existant n'est pas prévue pour l'instant, mais elle est envisagée pour le cours de l'année 1958. Ici également se pose la question de savoir si ce sera un tunnel qui sera construit ou un viaduc.

La dépense à prévoir pour ce travail est de l'ordre d'une centaine de millions.

Le Ministre annonce qu'un nouvel emprunt du Fonds des Routes sera lancé au cours de 1957.

* *

Un commissaire s'intéresse au Boulevard du Borinage. Il demande si le crédit de 20 millions prévus au programme de 1956 du Fonds des Routes pour les travaux à exécuter à la route Elouges-Peruwelz, a été employé totalement ou partiellement. Il désire également savoir si le Département va faire exécuter des travaux à la route de l'Etat, Mons-Quévrain, dans la traversée du Borinage, c'est-à-dire entre Mons et Boussu. Il signale que cette route, où la circulation est extrêmement dense, deviendra plus dangereuse encore du fait de la circulation accrue en 1958, à l'occasion de l'Exposition de Bruxelles.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que les 20 millions en question concernent la modernisation du boulevard du Borinage entre Elouges et Péruwelz. L'adjudication de ces travaux aura lieu d'ici peu de temps.

Pour ce qui est de 1957, le programme prévoit un second crédit pour le boulevard du Borinage, de manière à achever les travaux. Les crédits prévus se montent à 55 millions, soit au total 75 millions pour le boulevard du Borinage.

* *

Un commissaire se réjouit de voir au budget un crédit pour la reconstruction du pont de la Porte de Ninove.

Il souhaite que les trois communes intéressées à l'aménagement du quartier situé autour du pont s'entendent pour que le plan d'aménagement soit étudié au mieux des intérêts de ce quartier.

Le même commissaire signale que certaines expropriations à effectuer pour les travaux de l'Exposition ou de ses voies d'accès, donnent lieu à des occupations par les entrepreneurs avant fixation des indemnités qui reviennent aux propriétaires.

laan te voltooien. De opheffing van de overweg komt nog niet ter sprake, maar verwacht wordt dat dit in de loop van 1958 zal gebeuren. Hier valt er ook te kiezen tussen een tunnel en een viaduct.

Naar verwachtig zal dit werk ongeveer 100 miljoen kosten.

De Minister kondigt verder aan dat in de loop van 1957 een nieuwe lening voor het Wegenfonds zal worden opgenomen.

* *

Een lid heeft het over de « Boulevard du Borinage ». Hij vraagt of het krediet van 20 miljoen dat op het programma van 1956 uitgetrokken was voor werken in het kader van het Wegenfonds op de weg Elouges-Péruwelz, geheel of gedeeltelijk is gebruikt. Hij wenst eveneens te vernemen of het Departement werken zal doen uitvoeren aan de Rijksweg Bergen-Quévrain, in de doortocht van de Borinage, d.w.z. tussen Bergen en Boussu. Hij wijst er op dat die weg, waarop het al zo druk toegaat, nog gevaarlijker zal worden door de toeneming van het verkeer in 1958, naar aanleiding van de Tentoonstelling te Brussel.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat de 20 miljoen waarvan sprake bestemd zijn voor de modernisering van de « Boulevard du Borinage » tussen Elouges en Péruwelz. De werken zullen binnenkort worden aanbesteed.

Voor 1957 omvat het programma een tweede krediet om de werken aan de « Boulevard du Borinage » te voltooien. De uitgetrokken kredieten bedragen 55 miljoen, of in totaal 75 miljoen voor de « Boulevard du Borinage ».

* *

Een lid ziet met genoegen dat op de begroting een krediet is uitgetrokken voor de herbouw van de brug aan de Ninoofse Poort.

Hij wenst dat de drie gemeenten die bij de aanleg van de wijk rond de brug betrokken zijn, zouden overeenkomen om bij de bestudering van het aanlegplan de belangen van die wijk in het oog te houden.

Hetzelfde lid verklaart dat de aannemers bij sommige onteigeningen voor de werken van de Tentoonstelling of van de toegangswegen, de gronden in gebruik nemen voordat de schadeloosstelling van de eigenaars is vastgesteld.

RÉPONSE.

Le Ministre répond au commissaire que l'aménagement du quartier autour de la porte de Ninove dépend essentiellement des Administrations communales intéressées et il souhaite également que ce plan soit dressé au plus tôt.

Pour ce qui est de l'occupation des terrains, le Ministre signale qu'il s'agit vraisemblablement de cas isolés qui dénotent essentiellement la hâte mise par les entrepreneurs à exécuter les travaux.

* *

Un commissaire s'inquiète de l'état des routes provinciales Bruges-Torhout et Ypres-Roulers.

Il demande au Ministre quelles sont les routes communales et provinciales qu'il a déjà repris dans le réseau des routes d'Etat depuis son arrivée à la tête du Département.

Il se plaint de ce que lors de l'aménagement de routes communales, on n'élargisse pas en même temps les passages à niveau du chemin de fer. Les règles de compétence en la matière semblent également mal établies.

Le même commissaire demande au Ministre de lui fournir la liste des travaux prévus et exécutés en 1953, 1954 et 1955 aux routes de l'Etat, aux routes provinciales et aux routes communales, avec indication de coût de ces travaux.

Il déplore enfin, que le district d'Ypres ne dispose pas d'un conducteur des Ponts et Chaussées.

Il souhaite aussi que l'équipement des cités comprenne des revêtements en béton au lieu de revêtements noirs.

Il demande, enfin, pour quelles raisons les entrepreneurs n'ont pas droit à des majorations de salaire, lorsque le délai d'exécution ne dépasse pas cent jours. Il cite le cas où ce délai est fractionné par suite d'arrêts de travaux et où par conséquent les travaux s'échelonnent en réalité sur une période beaucoup plus longue sans que l'entrepreneur n'ait droit à quelque supplément que ce soit.

RÉPONSE.

Le Ministre répond au commissaire qu'il a accordé des subsides pour la modernisation de la route provinciale Bruges-Torhout; tandis que la province prévoyait une chaussée de 8 mètres, le Ministre a demandé que cette largeur soit portée à 9 mètres et il a également accordé les subsides sur le supplément de dépenses.

Les travaux vont commencer sous peu.

La route Ypres-Roulers, est également une route provinciale qui sera reprise ultérieurement dans le réseau de l'Etat et qui bénéficiera, en temps voulu, de subsides.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat de aanleg van de wijk aan de Ninoofse Poort in hoofdzaak afhangt van de betrokken gemeentebesturen en dat ook hij wenst dat het plan zo vlug mogelijk wordt opgemaakt.

Wat de ingebruikneming van gronden betreft gaat het hier volgens de Minister waarschijnlijk om alleenstaande gevallen, waaruit vooral de haast blijkt die de aannemers aan de dag leggen om de werken uit te voeren.

* *

Een lid spreekt over de toestand van de provinciale wegen Brugge-Torhout en Ieper-Roeselare.

Hij vraagt aan de Minister welke gemeentelijke en provinciale wegen hij reeds in het Rijkswegenet heeft overgenomen, sinds hij aan het hoofd van het Departement staat.

Hij beklaagt zich er over dat, bij de verbreding van gemeentewegen, in vele gevallen de spooroverwegen niet gelijktijdig verbreed worden. Het is ook moeilijk uit te maken welk departement in een bepaald geval bevoegd is.

Hij verzoekt de Minister om een lijst van de in 1953, 1954 en 1955 geplande en uitgevoerde werken aan de Rijkswegen, de provinciale en de gemeentewegen, met opgave van de bouwkosten.

Ten slotte betreurt hij het dat er in het district Ieper geen conducteur van Bruggen en Wegen is.

Hij wenst ook dat de zwarte verhardingen in de woonwijken vervangen worden door betonverhardingen.

Ten slotte vraagt hij waarom de aannemers geen recht hebben op loonsverhogingen wanneer de uitvoeringstermijn korter is dan honderd dagen. Hij vermeldt het geval waarin die termijn gesplitst wordt ingevolge stopzetting van het werk en de werken practisch veel langer duren, zonder dat de aannemer recht heeft op vergoeding.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat hij toelagen heeft verleend voor de modernisering van de provinciale weg Brugge-Torhout; waar de provincie een rijbaan van 8 meter voorstelde, heeft hij gevraagd om de breedte op 9 meter te brengen en ook toelagen verleend om het verschil in kosten te dekken.

De werken zullen binnenkort beginnen.

De weg Ieper-Roeselare is eveneens een provinciale weg, die later in het Rijkswegenet overgenomen zal worden en waarvoor te gelegener tijd toelagen zullen worden verleend.

Le Ministre communiquera directement au commissaire la liste des routes communales qui ont été reprises.

La question d'élargissement des passages à niveau ne dépend pas du Département des Travaux Publics, lorsqu'il s'agit de routes communales. En principe, c'est à la commune de faire les démarches auprès de la Société Nationale des Chemins de Fer.

La liste des travaux exécutés en 1953, 1954 et 1955 sera également communiquée directement à l'intéressé.

L'absence de conducteur des Ponts et Chaussées à Ypres résulte du manque de personnel technique dans l'Administration et de la difficulté de recrutement.

Pour ce qui est des voiries dans les cités, le Ministre répond au commissaire qu'à son avis, un revêtement noir est plus esthétique dans une cité. D'autre part, ce revêtement permet de construire des chaussées d'épaisseur moindre que le béton, ce qui s'accommode bien avec le trafic moins intense de ces cités.

Pour ce qui est de l'augmentation des salaires, le Ministre signale que dans le cas cité par le commissaire, un avenant qui tient compte de la majoration de fait du délai d'exécution est habituellement conclu.

* *

Un autre commissaire demande au Ministre d'épargner les terrains de culture lors de la construction d'autoroutes et de faire passer celles-ci de préférence par des terrains stériles.

Le commissaire cite également quelques cas d'autorisations de bâtir qui ont été délivrées par des communes dans des conditions anormales et ce malgré l'existence de l'Urbanisme.

Il insiste également pour que l'équipement des cités encore dépourvues de voirie soit accéléré.

Il s'élève également contre le fait que des autorisations de bâtir sont refusées parce que le terrain est destiné à être exproprié un jour pour des travaux publics.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que c'est un des soucis de son Administration d'éviter de construire des autoroutes dans des terrains de cultures, mais il n'est pas toujours possible de l'éviter. On ne peut faire sinuer une autoroute exagérément.

Les autorisations de bâtir critiquées par l'honorable commissaire devraient faire l'objet de plus de précisions.

* *

De Minister zal de lijst van de overgenomen gemeentewegen rechtstreeks aan het lid laten geworden.

De kwestie van de verbreding der overwegen behoort niet tot de bevoegdheid van het Departement van Openbare Werken, aangezien het hier gemeentewegen geldt. Principieel dient de gemeente de nodige stappen te doen bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Ook de lijst van de in 1953, 1954 en 1955 uitgevoerde werken zal rechtstreeks aan de belangstellende worden toegezonden.

Dat er te Ieper geen conducteur van Bruggen en Wegen is, vloeit voort uit het tekort aan technisch personeel in de Administratie en uit wervingsmoeilijkheden.

Wat de bestrating in de woonwijken betreft, antwoordt de Minister dat hij een zwarte verharding mooier vindt in een woonwijk. Bovendien kan er een dunner wegdek gelegd worden dan met beton mogelijk is, wat zeer goed uitkomt, gelet op het geringe verkeer in de woonwijken.

Met betrekking tot de loonsverhoging wijst de Minister er op dat, in gevallen als vermeld door het lid, er gewoonlijk een wijzigingsclausule wordt bedongen, die rekening houdt met de feitelijke verlenging van de uitvoeringstermijn.

* *

Een ander lid verzoekt de Minister de landbouwgronden te ontzien bij het aanleggen van autosnelwegen, en deze bij voorkeur door onvruchtbare terreinen te laten lopen.

Het lid vermeldt ook enkele gevallen waarin door de gemeenten abnormale bouwvergunningen werden uitgereikt, ondanks het bestaan van de Stedebouw.

Hij dringt aan op een snellere aanleg van riolen en straten in de woonwijken.

Hij komt er eveneens tegen op dat, in sommige gevallen, een bouwvergunning geweigerd wordt omdat het terrein later voor openbare werken onteigend zal worden.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat zijn Administratie er naar streeft om bij de aanleg van autosnelwegen de landbouwgronden te sparen, doch dat dit niet altijd mogelijk is. Men mag een autosnelweg ook niet al te bochtig maken.

Het geachte commissielid zou meer bijzonderheden moeten verstrekken over de bouwvergunningen waarop hij kritiek uitbrengt.

* *

Un autre commissaire intervient longuement au sujet du manque de personnel qualifié au Département des Travaux Publics.

Il signale que les meilleurs s'en vont, principalement parmi les ingénieurs.

Il compare leur situation à celle de leurs collègues des Chemins de fer, qui jouissent de traitements de 20 à 50 p. c. supérieurs.

Il demande au Ministre de prendre les mesures pour remédier à cette situation qui risque de devenir catastrophique.

Au sujet des travaux dans l'agglomération bruxelloise, il estime qu'il aurait été plus utile de réaliser tous les petits passages inférieurs prévus initialement, plutôt que de concentrer une grande partie des dépenses dans un coûteux tunnel.

Le même commissaire signale l'anomalie qui règne en Flandre Orientale où un très petit nombre de routes communales sont classées comme voies de grande communication, bien qu'elles en aient tous les caractères. Il en résulte qu'au point de vue subsides la Flandre Orientale reçoit moins que les autres provinces.

RÉPONSE.

Le Ministre répond à l'honorable commissaire qu'il partage entièrement son point de vue au sujet du manque de personnel.

Il rappelle qu'il a obtenu l'autorisation de recruter 282 techniciens divers et que les concours sont en cours.

D'autre part, il signale s'être concerté avec ses collègues des Affaires Economiques et des Communications pour en arriver à octroyer aux ingénieurs de ces trois Départements des majorations de traitement, non pas automatiquement, mais bien en fonction de la valeur de ces agents. Cette question doit être examinée prochainement par le Conseil des Ministres.

Le Ministre ne partage pas l'avis du commissaire au sujet du tunnel de l'avenue Louise.

Le « goulot » est une artère qui doit écouler un volume de trafic extrêmement élevé et ce n'est pas la réalisation de petits passages inférieurs le long de la petite ceinture qui changerait quoi que ce soit à ce fait. Diverses solutions avaient été envisagées, mais il a fallu conclure que seul le tunnel était la solution la plus économique.

* *

Un autre commissaire félicite tout d'abord le Ministre pour la création du Fonds des Routes.

Een ander commissielid weidt breedvoerig uit over het tekort aan geschoold personeel op het Departement van Openbare Werken.

Hij wijst er op dat de besten heengaan, voornamelijk onder de ingenieurs.

Hij vergelijkt hun toestand met die van hun collega's bij de spoorwegen, die 20 à 50 pct. meer verdienen dan zij.

Hij verzoekt de Minister maatregelen te treffen om te voorzien in deze toestand, die katastrofaal dreigt te worden.

In verband met de werken in Brussel is hij van mening dat het beter ware geweest, alle kleine onderkruisingen, waaraan aanvankelijk gedacht was, uit te voeren, dan een groot deel der uitgaven aan een kostelijke tunnel te besteden.

Hetzelfde commissielid wijst ook op het ongerijmde van de toestand in Oost-Vlaanderen, waar slechts een zeer klein aantal gemeentewegen bij de wegen van groot verkeer zijn ingedeeld, hoewel zij alle kenmerken er van vertonen. Hieruit volgt dat Oost-Vlaanderen minder subsidies ontvangt dan de andere provincies.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat hij het met het geachte commissielid volkomen eens is over het gebrek aan personeel.

Hij herinnert er aan dat hij 282 technici mag aanwerven en dat de examens aan de gang zijn.

Verder deelt hij mede dat hij overleg gepleegd heeft met zijn collega's van Economische Zaken en van Verkeerswezen om aan de ingenieurs van de drie Departementen weddeverhogingen toe te staan, niet automatisch, maar volgens hun bekwaamheid. Dit punt zal eerlang in de Minister-raad onderzocht worden.

De Minister is het met het commissielid niet eens wat de tunnel onder de Louizalaan betreft.

Het betreft hier een knelpunt op een laan die een buitengewoon groot verkeersvolume te verwerken heeft en de kleine onderkruisingen van de Kleine Ring zouden hieraan hoegenaamd niets kunnen veranderen. Er waren verscheidene oplossingen overwogen, doch de tunnel bleek ten slotte de meest economische te zijn.

* *

Een ander commissielid begint met de Minister geluk te wensen voor de oprichting van het Wegenfonds.

Il signale ensuite qu'il n'est pas d'accord avec un de ses collègues lorsque celui-ci déclare que les routes des Ardennes sont relativement moins importantes que d'autres.

Il rappelle l'importance touristique de ces voiries.

D'autre part, il appuie les protestations d'un autre commissaire au sujet des excès auxquels se livre le Département de la Défense Nationale en matière d'expropriations. L'armée exproprie très souvent contre l'avis des communes et au mépris du souci urbanistique. Le membre cite des exemples qui illustrent ce fait.

Il critique d'autre part certains aménagements routiers réalisés aux abords du pont des Ardennes à Namur et aux extrémités de la nouvelle route de contournement en voie de construction.

Il demande :

1^o que les passages à niveau d'Oret et de Dinant soient contournés;

2^o que le pont de Jambes soit remplacé par un pont moderne à construire dans un style qui cadrerait avec la région. De cette manière, la question routière serait résolue et le pont permettrait la navigation de bateaux de 1.350 tonnes vers Givet;

3^o que le tracé de l'autoroute Bruxelles-Liège soit revu. Le Conseil économique wallon a également insisté pour que cette route passe par le Brabant wallon;

4^o que l'étude pour la mise en chantier de la route de Wallonie (Tournai, Borinage, Charleroi, Namur, Liège) soit poursuivie de telle façon que l'exécution des travaux puisse être entamée immédiatement après l'Exposition.

RÉPONSE.

Le Ministre répond qu'il est sans pouvoir sur les agissements de la Défense Nationale, mais que les exemples cités par l'honorable commissaire devraient inciter la Commission des Travaux Publics du Sénat à exiger, lors de la discussion du futur projet de loi sur l'urbanisme, que la Défense Nationale soit également soumise à ladite loi.

Le Ministre fera examiner par ses services les critiques formulées par l'honorable commissaire au sujet du raccordement du pont des Ardennes.

Pour ce qui est des routes Namur-Dinant, le Ministre répond que chaque année des sommes importantes sont consacrées à cette modernisation.

En ce moment, deux travaux importants sont d'ailleurs en cours :

la modernisation de la traversée de Rivière, sur la route n^o 17, et

le contournement de deux passages à niveau à Yvoir, sur la route n^o 47.

Vervolgens verklaart hij het niet eens te kunnen zijn met zijn collega die gezegd heeft dat de Ardenner wegen in verhouding minder belangrijk zijn dan de andere.

Hij herinnert aan de toeristische betekenis van die wegen.

Aan de andere kant steunt hij het protest van een ander lid tegen de al te verregaande onteigeningen die het Departement van Landsverdediging uitvoert, tegen het advies van de gemeenten in en zonder zich te bekreunen om de regelen van de Stedebouw. Hij geeft voorbeelden om zijn bewering te staven.

Verder brengt hij kritiek uit op sommige werken in de omgeving van de « Pont des Ardennes » te Namen en aan de uiteinden van de nieuwe omleidingsweg die in uitvoering is.

Hij wenst :

1^o dat het verkeer aan de overwegen te Oret en te Dinant omgelegd wordt;

2^o dat de brug te Jambes vervangen wordt door een moderne brug die past in het kader van de streek. Dan zal het wegenprobleem opgelost zijn en zullen de schepen van 1.350 ton naar Givet kunnen doorvaren;

3^o dat het tracé van de autosnelweg Brussel-Luik herzien wordt. Ook de Waalse Economische Raad heeft met aandrang verzocht om die weg door Waals-Brabant te doen lopen;

4^o dat aan het ontwerpen voor de « route de Wallonie » (Doornik, Borinage, Charleroi, Namen, Luik) verder gewerkt wordt, zodat onmiddellijk na de Tentoonstelling met de uitvoering begonnen kan worden.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt hij geen vat heeft op Landsverdediging, maar dat dat de door het geachte lid genoemde voorbeelden de Senaatscommissie van Openbare Werken moeten aanzetten bij de behandeling van het toekomstig wetsontwerp op de stedebouw te eisen dat Landsverdediging ook aan die wet onderworpen zal zijn.

De Minister zal de aanmerkingen van het geachte lid op de verbindingswegen met de « Pont des Ardennes » door zijn diensten laten onderzoeken.

Betreffende de wegen Dinant-Namen antwoordt de Minister dat aan de modernisering daarvan elk jaar grote bedragen worden besteed.

Op dit ogenblik zijn trouwens twee belangrijke werken aan de gang :

de modernisering van de doortocht van Rivière, op de weg n^o 17, en

de omleiding van twee overwegen te Yvoir, op de weg n^o 47.

Au programme du Fonds des Routes de 1957, est encore prévu un crédit de 20 millions pour la modernisation de la traverse de Profondeville, qui constitue actuellement un étranglement sur l'itinéraire n° 17 entre Namur et Dinant.

Pour ce qui est de la traversée de l'autoroute Bruxelles-Liège, le Ministre ne peut que renvoyer à sa réponse à un autre commissaire sur le même sujet.

Quant à la route de Wallonie, le Ministre annonce que la construction de celle-ci recevra un commencement d'exécution en 1957, lorsque seront commencés les travaux d'accès à l'agglomération liégeoise, qui comportent notamment l'accès au nouveau pont de Seraing, dont l'adjudication aura lieu dans peu de semaines.

* * *

Un commissaire demande si le Gouvernement ne peut pas examiner de reporter à 1960 l'Exposition Universelle prévue pour 1958.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que cette question ne dépend pas de lui, mais que de toute manière l'année 1958 a été fixée il y a plusieurs années et que ce choix constitue maintenant un engagement international, auquel il serait difficile de se soustraire.

* * *

Un commissaire voudrait connaître les conclusions de l'essai fait par l'Administration, en vue de la navigation de bateaux de 600 tonnes sur le Haut-Escaut.

Ce commissaire demande, en outre, s'il n'est pas possible de poursuivre les travaux au canal Nimy-Blaton-Péronnes, à partir de Wiers.

RÉPONSE.

L'Administration a fait un essai pour faire passer un bateau vide de 600 tonnes d'Antoing à Gand afin de vérifier si les chantiers navals de la région d'Antoing pourraient acheminer des bateaux de ce tonnage vers le réseau Nord du pays et au delà.

Cet essai a donné un résultat favorable, mais cela ne veut pas dire que le Haut-Escaut et la traverse hydraulique de Gand soient à même d'assurer une navigation de bateaux de 600 tonnes.

L'essai a en effet nécessité une mobilisation générale du personnel et une réglementation de la navigation, non acceptable d'une manière continue.

Op het programma van het Wegenfonds voor 1957 is nog een krediet van 20 miljoen uitgetrokken voor de modernisering van de doortocht van Profondeville, waar thans een knelpunt ligt op het traject n° 17 tussen Namen en Dinant.

Wat de autosnelweg Brussel-Luik betreft, kan de Minister alleen verwijzen naar het antwoord dat hij in hetzelfde verband aan een ander lid heeft gegeven.

Inzake de Waalse Autosnelweg deelt de Minister mede dat de bouw hiervan zal worden aangevat in 1957, zodra de toegangswegen tot de Luikse agglomeratie worden aangelegd. Het gaat hier o.m. om de toegangsweg naar de nieuwe brug te Seraing, welke over enkele weken aanbesteed zal worden.

* * *

Een lid vraagt of de Regering niet kan onderzoeken om de Wereldtentoonstelling van 1958 tot 1960 uit te stellen.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat dit niet van hem afhangt, maar dat in elk geval reeds verscheidene jaren vaststaat dat de Tentoonstelling in 1958 zal plaats hebben. Dit is thans een internationale verbintenis geworden waaraan wij ons moeilijk zouden kunnen onttrekken.

* * *

Een lid wenst de uitkomsten te kennen van de proefneming die de Administratie gedaan heeft inzake bevaarbaarheid van de Opper-Schelde voor schepen van 600 ton.

Het lid vraagt bovendien of het niet mogelijk is de werken aan het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes voort te zetten vanuit Wiers.

ANTWOORD.

De Administratie heeft beproefd een ledig schip van 600 ton van Antoing naar Gent te laten varen om na te gaan of de scheepstimmerwerven uit de streek van Antoing dergelijke schepen naar het noordelijk net van het land en verder kunnen zenden.

De proefneming is geslaagd, maar dat wil nog niet zeggen dat de Opper-Schelde en de waterwegen in Gent bevaarbaar zijn voor schepen van 600 ton.

Immers al het personeel werd ervoor gemobiliseerd en de vaart moest streng geregeld worden, wat niet doorlopend aanvaardbaar zou zijn.

Pour achever la liaison à 1.350 tonnes, Nimy-Blaton-Péronnes, il reste à exécuter les travaux suivants :

1^o l'élargissement du bief de partage du canal de Pommerœul à Antoing, entre Blaton et Wiers;

2^o la construction du canal en site nouveau entre Wiers et Péronnes, contournant la partie aval du vieux canal avec son échelle de huit écluses datant de plus d'un siècle (1826); ce nouveau tronçon de canal ne comprendra que deux écluses ayant respectivement 5m60 et 12m50 de chute.

De cet ensemble de travaux restant à réaliser, le plus urgent est de construire les écluses, et cela pour deux raisons :

a) l'écluse aval de 5m60 de chute, permettra le raccordement de deux chantiers navals à Péronnes, qui pourront dès lors construire des bateaux de plus de 300 tonnes et les amener à Gand et au-delà;

b) la construction d'une écluse comprenant des travaux de chaudronnerie et d'électromécanique, réclame un délai plus long que la construction d'un canal en plein bief; si on construisait d'abord le tronçon de canal en partant de Wiers, il faudrait tout de même attendre l'achèvement des écluses avant de le livrer à la navigation.

Il convient enfin d'insister sur le fait que toutes les dispositions utiles sont prises, tant au point de vue documents d'adjudication que d'expropriation, pour que, conformément au projet de budget, les travaux de construction de la section aval à Péronnes, y compris l'écluse de 5m60 de chute, puissent être mis en adjudication en 1957.

* * *

Un commissaire demande où en est l'étude de la liaison Meuse-Rhin.

RÉPONSE.

La liaison Meuse-Rhin avec embranchement vers le bassin minier d'Aix-la-Chapelle est l'une des douze liaisons d'intérêt international européen qui furent retenues à la Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.).

Un groupe d'experts belges, néerlandais et allemands a été constitué sous la présidence de M. le Directeur-Général des Voies Hydrauliques du Département. Ce groupe étudiera les aspects techniques, financiers et économiques des différentes solutions envisagées pour la liaison Meuse-Rhin et soumettra un rapport détaillé à la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

* * *

Un commissaire demande où en sont les études et les travaux exécutés en vue de résoudre le problème de la Durme.

Om de verbinding Nimy-Blaton-Péronnes geheel op profiel te brengen voor schepen van 1.350 ton moeten nog de volgende werken uitgevoerd worden :

1^o verbreding van het verdeelpand van het kanaal van Pommerœul naar Antoing, tussen Blaton en Wiers;

2^o het graven van een kanaal, tussen Wiers en Péronnes, ter vervanging van het stroomafwaarts gelegen gedeelte van het oude kanaal met zijn meer dan honderd jaar oude trap van acht sluizen (1826); dit nieuwe kanaalvak zal slechts twee sluizen hebben, met een verval van 5m60 resp. 12m50.

Van de nog uit te voeren werken is de bouw van de sluizen het dringendste, en wel om twee redenen :

a) de sluis stroomafwaarts met een verval van 5m60 zal twee scheepstimmerwerven verbinden met Péronnes, zodat zij voortaan schepen van meer dan 300 ton kunnen bouwen en ze naar Gent en verderop brengen;

b) de bouw van een sluis, waarbij koperslagerswerk en electrisch bediende toestellen te pas komen, vraagt veel meer tijd dan het graven van een eenvoudig kanaalvak; als men eerst het kanaalvak vanaf Wiers gaat graven, moet men toch wachten totdat de sluizen gereed zijn, eer men het voor de scheepvaart open kan stellen.

Ten slotte zij aangestipt dat alle maatregelen getroffen zijn, zowel wat de aanbestedings- als de onteigeningsdocumenten betreft, om, overeenkomstig de ontwerp-begroting, de aanleg van het stroomafwaarts gelegen vak te Péronnes, de sluis met 5m60 val inbegrepen, in 1957 te kunnen aanbesteden.

* * *

Een lid vraagt hoever het staat met de Maas-Rijnverbinding.

ANTWOORD.

De Maas-Rijnverbinding, met een aftakking naar het mijnbekken van Aken, is een van de twaalf verbindingen van internationaal Europees belang die op de Europese Conferentie der Ministers van Verkeerswezen zijn aangehouden.

Er is een groep gevormd van Belgische, Nederlandse en Duitse deskundigen, onder voorzitterschap van de Directeur-generaal der Waterwegen van het Departement. Deze groep zal de technische, financiële en economische aspecten van de verschillende oplossingen voor de Maas-Rijnverbinding bestuderen en een uitvoerig verslag aan de Europese Conferentie der Ministers van Verkeerswezen voorleggen.

* * *

Een lid wenst te weten hoever het staat met de studies en werken ter oplossing van het Durme-vraagstuk.

RÉPONSE.

Les études et essais exécutés au Laboratoire Hydraulique des Ponts et Chaussées ont démontré qu'il est possible de freiner dans une mesure considérable l'ensablement de la Durme, en utilisant en permanence les potpolders comme bassins d'emmagasinement latéraux. Ces potpolders se rempliront à marée haute et se videront à marée basse, produisant ainsi une érosion du lit de la rivière.

Il faudra tout d'abord remédier à l'ensablement actuel en exécutant des travaux de dragage.

Les travaux de dragage en cours sont les suivants :

1^o dans le Moervaart et la Durme : entre le pont dit « Terwestbrug » à Moerbeke, dans le Moervaart, et le barrage à Daknam, dans la Durme;

2^o dans la Durme : entre le pont dit « Oude brug », à Lokeren et la « Manta » à Waasmunster.

Les travaux de dragage entre ces deux sections, notamment dans la traverse de Lokeren, seront entamés incessamment. Ils comporteront également la suppression du barrage provisoire de Daknam.

La réalisation de ce programme aura pour effet d'améliorer considérablement l'évacuation des eaux des terrains avoisinants.

Le laboratoire hydraulique procédera à d'autres essais, en vue de rechercher une solution définitive au problème de la Durme.

* *

Un commissaire a constaté que le canal Yser-Lys ne figure pas au plan décennal relatif à l'amélioration des voies hydrauliques.

RÉPONSE.

Le projet de loi soumis au Parlement en vue de l'amélioration de nos principales voies navigables ne vise que les artères principales qui doivent être mises au gabarit de 1.350 tonnes.

La réalisation de ce programme de travaux particulièrement urgents n'empêchera pas l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration des embranchements secondaires. C'est ainsi que mes services ont entamé l'étude d'un canal Ypres-Comines, à réaliser dans le prolongement du canal existant entre l'Yser et Ypres.

* *

Un commissaire demande si les 300 millions de francs prévus au budget ordinaire de 1957 suffisent pour l'entretien des digues de l'Escaut et de ses affluents.

ANTWOORD.

Uit de studies en proefnemingen in het Waterbouwkundig Laboratorium van Bruggen en Wegen is gebleken dat de verzanding van de Durme sterk geremd kan worden wanneer de potpolders doorlopend gebruikt worden als spuidokken. Deze potpolders zullen bij hoogtij vol lopen en bij laagtij leeg stromen, zodat de bedding van de rivier afgeschuurd wordt.

De verzanding moet in de eerste plaats worden tegengegaan door baggerwerken.

Voor het ogenblik zijn de volgende baggerwerken aan de gang :

1^o in de Moervaart en de Durme : tussen de Terwestbrug te Moerbeke, in de Moervaart, en de stuw te Daknam, in de Durme :

2^o in de Durme : tussen de Oude Brug te Lokeren en de Manta te Waasmunster.

De baggerwerken tussen die twee vakken, met name op Lokers gebied, zullen eerlang aangevangen worden. De afschaffing van de voorlopige stuw te Daknam gaat er mee gepaard.

De uitvoering van dit programma zal de afwatering van de omliggende gronden aanzienlijk verbeteren.

Het Waterbouwkundig Laboratorium zal tot verdere proefnemingen overgaan met het oog op een definitieve oplossing van het Durme-probleem.

* *

Een lid heeft geconstateerd dat het kanaal IJzer-Leie niet voorkomt in het tienjarenplan voor de verbetering van de waterwegen.

ANTWOORD.

Het aan het Parlement voorgelegde wetsontwerp tot verbetering van onze binnenwateren beoogt slechts de voornaamste waterwegen die voor schepen van 1.350 ton bevaarbaar moeten worden gemaakt.

De verwezenlijking van dit bijzonder dringend programma zal de uitvoering van de werken tot verbetering van secundaire waterwegen niet in de weg staan. Zo hebben mijn diensten de aanleg van een kanaal Ieper-Komen in studie genomen, om het bestaande kanaal tussen de IJzer en Ieper verder door te trekken.

* *

Een commissielid vraagt of het bedrag van 300 miljoen frank, dat op de gewone begroting voor 1957 uitgetrokken is, voldoende zal zijn om de dijken van de Schelde en bijrivieren te onderhouden.

RÉPONSE.

Les 303 millions prévus au budget ordinaire sont destinés à l'entretien de l'ensemble des voies navigables; ils seront donc affectés en partie à l'entretien des digues de l'Escaut et de ses affluents.

Il a été créé une commission consultative spéciale mixte, chargée d'étudier les problèmes particuliers afférents à la politique en matière de digues, à l'établissement d'une nouvelle législation sur les polders et les wateringues et à la lutte contre les inondations, et de faire rapport au Ministre à ce sujet.

Un rapport provisoire sur la politique en matière de digues et sur la nouvelle législation sur les polders a déjà été soumis.

Il a été tenu compte de cet avis lors de la discussion de la législation sur les polders, au sein des commissions sénatoriales de l'Agriculture et des Travaux Publics réunies.

Le problème de la détermination de la politique générale qui sera suivie par le Département en matière de digues est actuellement à l'étude. L'Administration des Voies Hydrauliques soumettra sous peu des propositions concrètes à cet égard.

**

Un commissaire voudrait savoir quand il sera procédé à la modernisation de la Dendre et demande s'il ne serait pas possible d'échelonner sur une période de dix ans, le programme envisagé.

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 prévue au projet de loi relatif aux voies navigables, étant donné que celui-ci ne vise que le réseau de 1.350 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

ANTWOORD.

Het op de gewone begroting uitgetrokken bedrag van 303 miljoen is bestemd voor het onderhoud van alle waterwegen; het zal dus ook gedeeltelijk dienen voor het onderhoud van de Schelde en bijrivieren.

Er is een bijzondere gemengde commissie van advies ingesteld, die tot taak heeft speciale problemen te onderzoeken in verband met de dijkpolitiek, met de voorbereiding van een nieuwe wetgeving op de polders en wateringen, en met de bestrijding van de overstromingen, en de Minister verslag uit te brengen.

Over de dijkpolitiek en over de nieuwe wetgeving op de polders is reeds een voorlopig verslag voorgelegd.

Met dit advies is rekening gehouden bij de bespreking van de wetgeving op de polders in de verenigde Senaatscommissies van Landbouw en van Openbare Werken.

Het probleem van de algemene politiek die het Departement zal volgen inzake dijkbouw is thans in studie. Het Bestuur der Waterwegen zal hieromtrent binnenkort concrete voorstellen doen.

**

Een commissielid zou gaarne vernemen wanneer de Dender gemoderniseerd zal worden en vraagt of het niet mogelijk is, het overwogen programma over een periode van tien jaar te spreiden.

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 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 recht-trekkingswerken 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

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.

* * *

Certains commissaires demandent si l'Escaut maritime est accessible aux pétroliers de fort tonnage. S'il ne l'est pas, que pourrait-on faire pour y permettre le passage de ces navires ?

Un autre port belge pourrait-il convenir ?

RÉPONSE.

Etant donné le caractère essentiellement technique de la question, M. le Ministre demande à son chef de Cabinet M. Willems, Directeur-général des Ponts et Chaussées de faire un court exposé. Celui-ci résume le problème comme suit :

L'Escaut maritime présente, entre Anvers et la mer, une succession de chenaux et de seuils, dits : « Palingplaat », « Oosterweel », « Draaiende Sluis », « Krankeloon », « De Parel », « Lillo », « Frederik », « Zandvliet », « Bath », « Valkenisse », « Walsoorden », et « Hansweert ».

Ce sont les largeurs des chenaux et les mouillages au droit des seuils qui limitent les dimensions et le tirant d'eau des navires qui peuvent atteindre Anvers. Le maintien de ces chenaux est assuré par des dragages.

Un programme de dragages, en cours d'exécution depuis 1953, vise à assurer aux chenaux existant au droit des seuils, les dimensions suivantes :

entre Anvers et l'écluse du Kruisschans : 150 m. de largeur et 8m75 de tirant d'eau sous le niveau des basses eaux moyennes;

entre l'écluse du Kruisschans et la frontière néerlandaise : 200 mètres de largeur et 8m75 de tirant d'eau sous le niveau des basses eaux moyennes;

à partir de la frontière néerlandaise : 200 mètres de largeur et 9m25 de profondeur sous le niveau des basses eaux moyennes.

La quantité de matières draguées s'élève à environ 5,5 millions de mètres cubes par an.

Il a été décidé d'étudier théoriquement, au Laboratoire hydraulique de l'Administration des Ponts et Chaussées, sur un modèle à fond mobile, la situation existante et les améliorations qui pourraient y être apportées. Un nouveau hall de 5.000 mètres carrés de superficie a été construit notamment à cette fin.

stuwsluis te Welle-Erembodegem en de verbetering van de doorvaart 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.

* * *

Sommige leden vragen of de Zeeschelde bevaarbaar is voor tankers van grote tonnenmaat. Wat kan er eventueel gedaan worden om de doorvaart van deze schepen mogelijk te maken ?

Is daarvoor geen andere Belgische haven geschikt ?

ANTWOORD.

Daar het hier een zuiver technisch probleem betreft, verzoekt de Minister zijn Kabinetschef, de h. Willems, Directeur-generaal van Bruggen en Wegen, een korte uiteenzetting te geven. Deze vat het vraagstuk samen als volgt :

De Zeeschelde vertoont tussen Antwerpen en de zee een opeenvolging van geulen en drempels zoals de Palingplaat, Oosterweel, Draaiende Sluis, Krankeloon, De Parel, Lillo, Frederik, Zandvliet, Bath, Valkenisse, Walsoorden en Hansweert.

Het zijn de breedten der vaargeulen en de ankergronden ter hoogte van de drempels, die de afmetingen en de diepgang bepalen van de schepen die Antwerpen kunnen bereiken. Deze geulen worden opgehouden door baggerwerken.

Sinds 1953 is een baggerprogramma in uitvoering om de bestaande vaargeulen ter hoogte van de drempels op de volgende afmetingen te houden :

tussen Antwerpen en de Kruisschanssluis : 150 m. breedte bij 8m75 diepgang onder de gemiddelde laagwaterstand;

tussen de Kruisschanssluis en de Nederlandse grens : 200 meter bij 8m75 diepgang onder de gemiddelde laagwaterstand;

van de Nederlandse grens af : 200 meter breedte bij 9m25 diepte onder de gemiddelde laagwaterstand.

Jaarlijks wordt ongeveer 5,5 miljoen kubiekmeter uitgebaggerd.

Er is besloten in het Waterbouwkundig Laboratorium van het Bestuur van Bruggen en Wegen een theoretische studie op model met beweegbare bodem te maken van de bestaande toestand en van de mogelijke verbeteringen. Met dit doel is o.m. een nieuwe hall van 5.000 vierkante meter oppervlakte gebouwd.

Ces études portent sur deux point :

1^o L'examen des possibilités techniques d'améliorer les conditions de navigation sur l'Escaut en recourant aux méthodes mises en œuvre actuellement, c'est-à-dire par dragages.

2^o L'étude des travaux de calibrage du lit du fleuve, principalement aux abords de Bath.

Ces essais seront entamés sous peu et dureront au moins 3 ans vu la complexité et l'ampleur de pareilles études.

Actuellement, ne peuvent atteindre le port d'Anvers, que les navires dont la longueur n'excède pas 215 mètres et le tirant d'eau 35 pieds (10,67 m.), c'est-à-dire les navires de 35.000 tonnes maximum, et ce pour les raisons suivantes :

- a) la profondeur réduite du chenal;
- b) les difficultés que rencontrent les navires de grandes dimensions pour franchir le coude brusque de Bath;
- c) le risque auquel les navires sont exposés d'être surpris par un brouillard généralisé ou localisé qui les oblige à jeter l'ancre et les expose à s'échouer lors de leur évolution au cours du renversement du courant.

Il est impossible de définir exactement quelles sont les normes maxima des bateaux que l'Escaut amélioré pourra recevoir jusqu'aux environs de Fort Frederik où une troisième écluse est projetée. Néanmoins on peut prévoir qu'il sera possible, sans de trop fortes dépenses, d'assurer une navigation de navires de 45.000 tonnes.

M. le Ministre précise que par ailleurs le Gouvernement a créé un groupe de travail au sein duquel les différents ministères intéressés sont représentés. Ce groupe de travail, présidé par son Chef de Cabinet, M. G. Willems, Directeur Général des Ponts et Chaussées, étudie la possibilité de rendre le port de Zeebrugge accessible aux grands paquebots ainsi qu'aux pétroliers et transporteurs de minerais à grand tirant d'eau.

* * *

Un commissaire demande que le pont de Jambes soit mis en état de manière à permettre d'une part une circulation aisée, la chaussée actuelle étant insuffisante, et d'autre part, la navigation des bateaux de 1.350 tonnes.

Il sait que des projets sont étudiés, visant à maintenir la forme actuelle du pont, mais remplaçant deux arches par une arche marinière. Il estime pour sa part, que ces projets ne sont pas intéressants. En effet, ils démolissent la partie intacte du pont et tendent à reconstruire la partie détruite dans une forme historique.

Le commissaire pense qu'un pont, semblable au pont de Huy, pourrait donner satisfaction, tant au point de vue économique, qu'au point de vue esthétique dans le cadre de la Citadelle.

Deze studies hebben betrekking op twee punten :

1^o onderzoek van de technische mogelijkheden om de scheepvaart op de Schelde te verbeteren met behulp van de thans aangewende middelen, d.w.z. de baggerwerken.

2^o bestudering van de kalibreringswerken van de stroombedding, voornamelijk ter hoogte van Bath.

Met deze proefnemingen zal eerlang worden begonnen, maar zij zijn zo ingewikkeld en omvangrijk dat er ten minste drie jaar over heen zal gaan.

Op dit ogenblik is de haven van Antwerpen slechts te bereiken voor schepen van ten hoogste 215 meter lang bij 35 voet (10,67 m.) diepgang, dus schepen van ten hoogste 35.000 ton, omdat :

- a) de diepte van de vaargeul beperkt is;
- b) de grote schepen moeilijkheden ondervinden om de scherpe bocht van Bath te nemen;
- c) de schepen kunnen verrast worden door een algemene of plaatselijke mist, waardoor zij verplicht worden het anker te werpen en aan de grond dreigen te lopen bij hun manoeuvres gedurende het kenteren van de stroom.

De grootste afmetingen van de schepen die de verbeterde Schelde zullen kunnen opvaren tot aan Fort Frederik, waar een derde sluis is gepland, kunnen niet juist aangegeven worden. Niettemin mag worden aangenomen dat het mogelijk zal zijn, zonder al te zware uitgaven, de vaart voor schepen van 45.000 ton te verzekeren.

Voorts stipt de Minister aan dat de Regering een werkgroep heeft ingesteld, waarin alle betrokken Departementen vertegenwoordigd zijn. Deze werkgroep wordt voorgezeten door zijn kabinetschef, de h. G. Willems, Directeur-generaal van Bruggen en Wegen, en bestudeert de mogelijkheid om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor grote pakketboten en voor petroleumtankers en ertsschepen van grote diepgang.

* * *

Een lid verlangt dat de « Pont de Jambes » geschikt wordt gemaakt, om enerzijds het verkeer vlot te te verwerken, daar de huidige rijweg niet voldoet, en anderzijds de doorvaart van boten van 1.350 ton mogelijk te maken.

Hij weet dat er ontwerpen bestudeerd worden om de brug in haar huidige vorm te bewaren, maar twee van de bogen door één grote boog te vervangen. Naar zijn oordeel zijn deze ontwerpen niet interessant. Immers, volgens deze ontwerpen zal het gaaf gebleven gedeelte van de brug afgebroken en het vernielde gedeelte in zijn historische vorm herbouwd worden.

Het lid denkt dat een brug in de trant van die te Hoei zou voldoen aan de economische zowel als aesthetische eisen in het kader van de Citadelle.

RÉPONSE.

La question préoccupe le Ministre depuis longtemps. Mais, M. le commissaire, n'ignore certainement pas que la Commission des Monuments et des Sites insiste beaucoup pour le maintien du pont de Jambes dans sa forme actuelle. La suggestion est intéressante et pourrait être à la base d'une reconstruction rapide du pont de Jambes.

Le Ministre ne manquera pas de soumettre cette suggestion à la Commission des Monuments et des Sites.

* *

Un commissaire demande pourquoi le programme d'exécution du canal circulaire autour de Gand a été modifié, alors qu'il est extrêmement urgent de réaliser la liaison entre le Haut Escaut et l'Escaut Maritime afin de permettre les travaux de calibrage sur le Haut Escaut.

Il demande, en outre, si la restriction des crédits sur le budget ordinaire n'aura pas pour conséquence de négliger l'entretien des voies navigables, principalement pour ce qui concerne le canal Gand-Bruges, le Bas Escaut et la Dendre.

Il voudrait savoir où on en est pour ce qui concerne l'ascenseur de Ronquières sur le canal Charleroi-Bruxelles.

RÉPONSE.

La ville de Gand a exprimé le désir de voir achever la section nord, d'une part, pour permettre l'établissement d'une zone industrielle le long de cette section, d'autre part, pour établir la liaison entre le port de Gand et les voies navigables des Flandres pour bateaux de plus de 300 tonnes.

Ce désir a été rencontré, vu que les crédits nécessaires pour achever la section nord étaient beaucoup plus restreints que ceux à prévoir pour la section sud et que les travaux ainsi exécutés dans la région gantoise auront un rendement beaucoup plus immédiat.

La modernisation de certaines voies navigables réduira considérablement leur coût d'entretien. Il sera donc possible de consacrer les crédits d'entretien disponibles à l'entretien des autres voies navigables, qui ne seront pas encore modernisées, comme le Bas-Escaut et la Dendre.

L'état des défenses de berges du canal Gand-Bruges est pourtant tel, qu'il ne peut plus être question de réparations, mais bien d'un renouvellement. Pour cette raison un crédit de 20.000.000 de fr. a été prévu au projet de budget Extraordinaire pour l'exercice 1957.

L'étude de l'important ouvrage d'art à Ronquières est continuée et éventuellement il sera fait appel aux services de techniciens étrangers.

ANTWOORD.

Deze kwestie heeft sinds lang de aandacht van de Minister. Maar het geachte lid mag niet vergeten dat de Commissie van Monumenten en Landschappen sterk aandringt op het behoud van de Brug te Jambes. De suggestie is interessant en zou de herbouw van die brug kunnen bespoedigen.

De Minister zal niet nalaten deze suggestie aan de Commissie van Monumenten en Landschappen voor te leggen.

* *

Een lid vraagt waarom het programma voor de uitvoering van de Ringvaart te Gent gewijzigd werd, terwijl de verbinding tussen de Opper-Schelde en de Zeeschelde zo dringend is om de kalibreringswerken op de Opper-Schelde mogelijk te maken.

Hij vraagt verder of de beperking van de kredieten op de gewone begroting het onderhoud van de waterwegen, inzonderheid van het kanaal Gent-Brugge, de Beneden-Schelde en de Dender, niet in het gedrang zal brengen.

Hij verlangt ook te weten hoever het staat met het hefwerk van Ronquières op het kanaal Charleroi-Brussel.

ANTWOORD.

De stad Gent verlangt dat het Noordervak wordt voltooid, eensdeels, om een industriële zone langs dit vak te kunnen aanleggen, anderdeels, om de verbinding tussen de haven van Gent en de waterwegen in Oost- en West-Vlaanderen voor boten van meer dan 300 ton tot stand te brengen.

Aan dit verlangen is tegemoet gekomen, aangezien er minder kredieten nodig waren voor de voltooiing van het noordelijke vak dan voor het zuidelijke vak en de werken in het Gentse veel sneller zullen renderen.

De modernisering van sommige waterwegen zal de kosten van onderhoud aanzienlijk drukken. Het zal dus mogelijk zijn de beschikbare kredieten te besteden aan het onderhoud van andere waterwegen, die nog niet gemoderniseerd zijn, zoals de Beneden-Schelde en de Dender.

De oeverbekleding van het kanaal Gent-Brugge is evenwel in zulk een slechte staat, dat er geen sprake meer kan zijn van herstelling, maar alleen van vernieuwing. Hiervoor is een krediet van 20 miljoen uitgetrokken op de buitengewone begroting voor het dienstjaar 1957.

De studie van het belangrijk kunstwerk te Ronquières wordt voortgezet en zo nodig zal er een beroep worden gedaan op buitenlandse technici.

Tout est mis en œuvre pour préparer les documents d'adjudication afin de pouvoir entamer les travaux en 1958.

* * *

Plusieurs commissaires demandent où en sont les études du Plan Delta et quelle sera son influence sur l'Escaut.

RÉPONSE.

Les études théoriques comprennent, d'une part, l'examen et la critique des études techniques hollandaises qui nous ont été transmises par le « Waterstaat » et, d'autre part, les calculs des marées entrepris par des techniciens belges indépendamment des calculs hollandais.

L'étude du rapport hollandais est en cours et une première phase des études confiées à un ingénieur conseil belge est actuellement terminée. Des résultats fragmentaires sont acquis.

Cette première phase comprenant un grand nombre de calculs a pu aboutir rapidement, grâce aux mesures sur modèle analogique effectués par l'Administration des Voies Hydrauliques au Laboratoire d'électronique physique de l'Université libre de Bruxelles.

La deuxième phase des études théoriques nécessite des études hydrographiques et hydrologiques préliminaires, d'une part, et des essais sur modèles réduits, d'autre part.

Les travaux d'hydrographie confiés au Service Hydrographique de la Côte et aux Services Maritimes d'Anvers donneront la situation actuelle de la côte et du régime de l'Escaut.

Les renseignements obtenus permettront également de suivre l'évolution du régime de l'Escaut pendant et après l'exécution du Plan Delta.

Le Service d'hydrologie du Département a été chargé de l'étude du régime des affluents qui ont une influence primordiale sur l'équilibre de l'Escaut.

Les essais sur modèles réduits à fond mobile réalisés au Laboratoire hydraulique des Ponts et Chaussées à Anvers, permettront de suivre l'évolution des passes et des bancs devant la côte et dans l'embouchure de l'Escaut. Le modelage du premier modèle est terminé, les mesures qui serviront de base à la deuxième phase de l'étude théorique seront entamées incessamment.

Cette dernière ne sera achevée que dans plusieurs mois.

Pour le problème de l'influence du vent sur le relèvement des niveaux le long de notre côte, il a été fait appel à un savant suédois, familiarisé avec le calcul de tels phénomènes. Les résultats d'une étude préliminaire sont soumis à l'examen

Alles wordt in het werk gesteld om de aanbestedingsdocumenten voor te bereiden opdat de werken in 1958 kunnen aanvangen.

* * *

Verscheidene leden vragen hoever het staat met de studies over het Delta-plan en welke terugslag dit plan op de Schelde zal hebben.

ANTWOORD.

De theoretische studies omvatten, eensdeels, het onderzoek en de critiek van de Nederlandse technische studies die door de Waterstaat zijn voorgesteld en, anderdeels, de berekeningen in verband met de getijden welke alleen door Belgische technici zijn gemaakt.

Het Nederlands verslag wordt nog steeds bestudeerd; en een eerste fase van de studies, toevertrouwd aan een Belgisch ingenieur, is thans beëindigd. Er zijn gedeeltelijke resultaten bereikt.

Deze eerste fase, die een groot aantal berekeningen omvatte, kon spoedig voltooid worden dank zij de metingen, die het Bestuur der Waterwegen op analogisch model uitgevoerd heeft in het Laboratorium voor fysische electronica van de Vrije Universiteit te Brussel.

In de tweede fase van de theoretische studies zullen voorbereidende hydrografische en hydrologische studies, eensdeels, en proefnemingen op verkleinde modellen, anderdeels, nodig zijn.

Het hydrografisch werk, dat opgedragen is aan de Hydrografische Dienst van de Kust en aan de Zeevaartdiensten van Antwerpen, zal een beeld geven van de huidige toestand van de kust en van het regime van de Schelde.

Dank zij deze inlichtingen zal de ontwikkeling van het Schelderegime tijdens en na de uitvoering van het Delta-plan nagegaan kunnen worden.

De Hydrologische Dienst van het Departement heeft opdracht gekregen het regime der bijrivieren te bestuderen. Deze zijn van de grootste betekenis voor het evenwicht van de Schelde.

Op grond van de proefnemingen welke in het Waterbouwkundig Laboratorium van Brugge en Wegen te Antwerpen op verkleinde modellen met beweeglijke bodem plaats hadden, zal men de evolutie van de vaargeulen en van de banken vóór de kust en in de Scheldemonding kunnen volgen. Het eerste model is reeds klaar en de metingen die tot grondslag dienen voor de tweede fase van de theoretische studie, zullen eerlang verricht worden.

Dit zal echter nog verscheidene maanden in beslag nemen.

Wat het probleem van de invloed van de wind op de verhoging van de niveau's langs onze kust betreft, werd een beroep gedaan op een Zweeds geleerde die in de berekening van dergelijke verschijnselen gespecialiseerd is. De uitkomsten van

des techniciens du Département. L'étude proprement dite pourra être entamée sous peu.

Le Ministre signale enfin que depuis 1952 un ingénieur du Département suit sur place les essais sur maquette entrepris par le Laboratoire hydraulique de Delft.

* * *

Un commissaire voudrait savoir si du fait des travaux du plan Delta, la Belgique ne doit pas craindre des inondations, le long de la Meuse Moyenne, d'une part, à la frontière hollando-belge entre Anvers et Maaseik, d'autre part.

RÉPONSE.

La Meuse quitte le territoire belge en aval de Maaseik où le niveau des eaux est de 22m50 N.A.P. environ. Les perturbations dues à des travaux ne peuvent se faire sentir en amont à une cote aussi élevée. La loi Delta sur la fermeture des bras de mer entre l'Escaut occidental et le Waterweg rotterdamois traite l'influence de la fermeture des bras hollandais sur les niveaux dans les eaux intermédiaires. Des diagrammes annexés au texte de loi montrent l'influence favorable du plan Delta sur les niveaux, même pour des débits du Rhin supérieur et de la Meuse, doubles de ceux de 1953. Ceci résulte d'ailleurs des essais effectués au Laboratoire hydraulique de Delft.

De plus, cette même loi stipule que le Gouvernement néerlandais consultera la Belgique au sujet des plans. (« De Regering pleegt omtrent de plannen overleg met België ».)

Nos voisins du nord s'engagent donc à ne pas faire des travaux qui pourraient créer un danger pour notre territoire.

Un examen de la topographie de la région montre d'ailleurs que même lors de conditions hydrauliques exceptionnelles le territoire belge ne sera pas atteint.

* * *

Les services centraux et extérieurs des Travaux Publics manquent de personnel technique et principalement d'ingénieurs civils, de dessinateurs diplômés, de conducteurs, d'ingénieurs techniciens, etc.

Le Ministre pourrait-il me renseigner le nombre de techniciens de chaque groupe précité, qui ont 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et 45 ans de service à l'Etat ?

RÉPONSE.

Les renseignements demandés par l'honorable commissaire sont donnés au tableau ci-annexé.

een voorstudie worden door technici van het Departement onderzocht. Met de eigenlijke studie kan binnenkort aangevangen worden.

De Minister wijst er ten slotte op dat sedert 1952 een ingenieur van het Departement de proefnemingen, op een maquette, in het Waterbouwkundig Laboratorium te Delft ter plaatse volgt.

* * *

Een lid verlangt te weten of in België niet te vrezen valt voor overstromingen ingevolge de werken van het Delta-plan, enerzijds, langs de gemene Maas en, anderzijds, aan de Nederlands-Belgische grens tussen Antwerpen en Maaseik.

ANTWOORD.

De Maas verlaat het Belgisch grondgebied beneden Maaseik waar het waterpeil ongeveer 22 m 50 N.A.P. bereikt. De door de werken veroorzaakte storingen kunnen stroomopwaarts niet op zulk een hoog peil gevoeld worden. De Delta-wet op de afsluiting van de zeegaten tussen de Westerschelde en de Rotterdamse Waterweg behandelt de weerslag van de afsluiting van de Hollandse zeegaten op het peil van de tussenwateren. De diagrammen welke aan de wettekst zijn gehecht, tonen de gunstige invloed van het Delta-plan op de waterstanden, zelfs voor het debiet van de Boven-Rijn en van de Maas, dat het dubbele zal bedragen van 1953. Dit blijkt trouwens uit de proefnemingen in het Waterbouwkundig Laboratorium te Delft.

Bedoelde wet bepaalt bovendien dat de Regering omtrent de plannen met België overleg zal plegen.

Onze Noorderburen verbinden zich geen werken te ondernemen die een gevaar voor ons grondgebied zouden opleveren.

Een onderzoek van de topografie wijst trouwens uit, dat het Belgische grondgebied zelfs in uitzonderlijke hydraulische omstandigheden niet bedreigd zal zijn.

* * *

In de centrale en de buitendiensten van Openbare Werken heerst een tekort aan technisch personeel, voornamelijk aan burgerlijke ingenieurs, gediplomeerde tekenaars, conducteurs, technische ingenieurs, enz.

Zou de Minister mij willen laten weten hoeveel technici van elke groep 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 en 45 jaar dienst hebben bij de Staat ?

ANTWOORD.

De inlichtingen die het geachte commissielid vraagt, worden in de onderstaande tabel verstrekt.

**PERSONNEL TECHNIQUE DÉFINITIF ET TEMPORAIRE
EN SERVICE AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS AU 1^{er} DÉCEMBRE 1956.**

**VASTBENOEMD EN TIJDELIJK TECHNISCH PERSONEEL
BIJ HET DEPARTEMENT VAN OPENBARE WERKEN PER 1 DECEMBER 1956.**

(Les chiffres suivis de * sont relatifs au personnel de complément engagé par le Fonds des Routes.)
(De door * gevolgde cijfers betreffen het aanvullend personeel dat door het Wegenfonds aangeworven is.)

Nombre d'années de service — <i>Aantal dienstjaren</i>	Ingénieurs — <i>Ingenieurs</i>	Conducteurs et ingénieurs techniciens — <i>Conducteurs en technische ingenieurs</i>	Dessinateurs, y compris chef de bureau de dessin — <i>Tekenaars, bureelhooft inbegrepen</i>	Dessinateurs adjoints — <i>Adjunct- tekenaars</i>	Contrôleurs et surveillants de travaux — <i>Controleurs en werkopzichters</i>
Moins de 5 — <i>Minder dan 5</i>	18 + 7 *	6 + 2 *	1 + 7 *	39 + 32 *	24 + 15 *
5	52	54	10	131	130
10	26	25	17	35	102
15	19	11	11	9	39
20	40	33	34	11	127
25	11	22	16	—	77
30	3	3	1	—	11
35	8	11	9	2	39
40	1	4	1	—	5
45	—	2	1	—	2
	178 + 7 *	171 + 2 *	101 + 7 *	227 + 32 *	556 + 15 *
	185	173	108	259	571

* * *

Un commissaire pose les questions suivantes :

a) Quel est, approximativement, le montant des travaux à l'étude ou en exécution, dont l'étude a été confiée à des bureaux privés ?

b) Quel est le montant qui a été payé du 1^{er} janvier 1956 au 30 novembre 1956 à des bureaux privés ?

c) Quel est le montant global approximatif des travaux adjugés en 1956 et qui ont fait l'objet d'adjudications et concours ?

RÉPONSES.

a) Le montant global des travaux dont l'étude a été confiée à des bureaux d'études privés, se monte à 475 millions.

b) Du 1^{er} janvier 1956 au 30 novembre 1956, le Fonds des Routes a payé aux bureaux d'études privés une somme de 11.778.125 francs.

c) Une seule entreprise a donné lieu à une adjudication concours et encore faut-il signaler que l'avant-projet de principe avait été dressé par l'Administration; c'est d'ailleurs cet avant-projet qui a

Een commissielid stelt de volgende vragen :

a) Wat is ongeveer het bedrag van de werken die thans in studie of aan de gang zijn, en waarvan de studie aan private bureau's toevertrouwd werd ?

b) Welk bedrag is van 1 Januari 1956 tot 30 November 1956 aan private bureau's uitbetaald ?

c) Welk is bij benadering het globaal bedrag van de in 1956 aanbestede werken en van die welke aanleiding gegeven hebben tot aanbestedingen of prijsvragen ?

ANTWOORDEN.

a) Het globaal bedrag van de werken waarvan de studie aan private studiebureau's werd toevertrouwd, beloopt 475 miljoen.

b) Van 1 Januari tot 30 November 1956 heeft het Wegenfonds aan private studiebureau's een bedrag van 11.778.125 frank uitbetaald.

c) Voor één enkele aanneming is er een prijsvraag geweest en dan was het principiële voorontwerp nog door de Administratie opgemaakt; het was trouwens dit voorontwerp dat ten slotte tot grondslag

finale^{ment} constitué la base du projet retenu. Il s'agit des travaux à la Porte Louise, pour lesquels un engagement de 283.211.213 francs a été pris par le Fonds des Routes.

Les autres travaux sont, ou bien des forfaits, ou bien des projets dont l'étude a été faite par l'Administration mais pour lesquels l'entrepreneur doit fournir les plans de détail ou peut éventuellement proposer des variantes.

* * *

Le même commissaire souhaite recevoir la liste des décomptes en plus rattachés à des entreprises en 1956.

RÉPONSE.

Les décomptes rattachés aux entreprises adjudicées et pris en charge à la date du 1^{er} décembre 1956 par le Fonds des Routes se montent globalement à quelques 58 millions qui se répartissent comme suit :

a) Décomptes de plus d'un million :

Autoroute Bruxelles-Ostende : tronçon Bekkerzeel-Ternath (trois décomptes) : 7.956.910 francs.

Pont provisoire à Erembodegem : 2.094.926 fr.

Ring de Bruxelles : Zellik-Strombeek : 3.450.000 fr.

Boulevards-ceinture de Bruxelles : Place Meiser-Square Montgomery : 18.682.043 francs.

Autres routes :

Angleur-Seraing : 2.996.077 francs.

Didi-Belgrade : 2.228.999 francs.

b) Décomptes de moins d'un million :

111 décomptes pour un montant de 21.081.849 fr.

* * *

Le commissaire demande également la liste des travaux supplémentaires confiés de la main à la main à des entrepreneurs à des prix convenus.

RÉPONSE.

En réalité, les travaux supplémentaires sont compris dans les décomptes en plus dont question ci-dessus. Il n'y a pas, à proprement parler, de marché passé de la main à la main, sans qu'il n'y ait au préalable une soumission résultant d'une adjudication publique.

Les prix figurant dans ce décompte pour travaux supplémentaires sont, en règle très générale, les prix de la soumission complétés toutefois par certains prix convenus relatifs à des ouvrages de peu d'importance mais qui ne sont pas compris explicitement dans le métré de la soumission de base.

* * *

heeft gediend voor het aangenomen ontwerp. Het gaat om de werken aan de Louizapoort, waarvoor het Wegenfonds een bedrag van 283.211.213 frank vastgelegd heeft.

De overige werken zullen forfaitair worden uitgevoerd of werden door de Administratie bestudeerd met dien verstande dat de aannemer de detailtekeningen moet leveren of eventueel varianten kan voorstellen.

* * *

Hetzelfde commissielid wenst de lijst te ontvangen van de meerverrekeningen, verbonden aan werken van 1956.

ANTWOORD.

De verrekeningen betreffende de werken die het Wegenfonds op 1 December 1956 aanbesteed en te zijnen laste genomen had, belopen samen ongeveer 58 miljoen, verdeeld als volgt :

a) Verrekeningen van meer dan 1 miljoen :

Autosnelweg Brussel-Oostende : vak Bekkerzeel-Ternat (drie verrekeningen) : 7.956.910 frank.

Voorlopige brug te Erembodegem : 2.094.926 fr.

Ring van Brussel : Zellik-Strombeek : 3.450.000 fr.

Ringlanen te Brussel : Meiser-plein-Montgomery-square : 18.682.043 frank.

Andere wegen :

Angleur-Seraing : 2.996.077 frank.

Didi-Belgrade : 2.228.999 frank.

b) Verrekeningen van minder dan 1 miljoen :

111 verrekeningen voor een bedrag van 21.081.849 frank.

* * *

Het lid vraagt eveneens de lijst van de bijwerken die onderhands werden toegewezen tegen overeengekomen prijzen.

ANTWOORD.

Feitelijk zijn de bijwerken begrepen in de vorenbedoelde meerverrekeningen. Er zijn eigenlijk geen onderhandse contracten afgesloten zonder dat te voren een inschrijving ingevolge openbare aanbesteding plaats had.

De prijzen die op deze verrekening voor bijwerk voorkomen, zijn, zeer algemeen gezien, de prijzen van de aanneming; deze zijn echter aangevuld met sommige bedongen prijzen voor kleinere werken, die niet uitdrukkelijk waren begrepen in de opmeting van de basisinschrijving.

* * *

Un commissaire demande : le Ministre voudrait-il bien communiquer à la Commission quelques prix unitaires pour des travaux de même nature adjugés en 1954, 1955 et 1956.

RÉPONSE.

Ci-dessous, quelques prix unitaires d'ouvrages routiers, tels qu'ils ressortent en moyenne des offres remises par les entrepreneurs au cours des trois années 1954, 1955, 1956 :

	1954	1955	1956
Béton de ciment 20 cm. d'épaisseur (par mètre carré). — <i>Cemenibeton 20 cm dikte (per vierkante meter)</i> fr.	160	175	170
Fondation pierrailles 30 cm. d'épaisseur. — <i>Steenlagfundering 30 cm. dikte.</i>	85	100	110
Tarmacadam (par tonne posée). — <i>Tarmacadam (per ton gelegd)</i> . .	475	500	500
Béton asphaltique 5 cm. d'épaisseur (par mètre carré). — <i>Asfaltbeton 5 cm. dikte (per vierkante meter)</i>	60	80	50

Les chiffres ci-dessus donnent des ordres de grandeur et ne peuvent être considérés comme absolus. Il est, en effet, difficile de trouver dans les offres remises des ouvrages qui sont exactement les mêmes : les conditions de chaque entreprise en particulier sont, en principe, différentes de celles de n'importe quelle autre.

* *

En ce qui concerne le Fonds des Routes, un commissaire voudrait savoir quelles sont, au 1^{er} décembre 1956 :

a) les sommes à payer en raison d'obligations contractées avant cette date;

b) ses disponibilités en certificats de Trésorerie, ses avoirs aux Chèques Postaux et en banques.

RÉPONSE.

a) Le montant des sommes à payer par le Fonds des Routes après le 1^{er} décembre 1956, en vertu d'obligations contractées avant cette date, est de fr. 2.334.981.878,39.

b) Les disponibilités du Fonds des Routes au 1^{er} décembre 1956 s'établissent comme suit :

C.C.P. fr.	6.030.200
Banque Nationale	90.297.835
Portefeuille (certificats de Trésorerie)	2.050.000.000

* *

Een commissielid verzoekt de Minister enige eenheidsprijzen mede te delen voor werken van dezelfde aard die in 1954, 1955 en 1956 werden toegewezen.

ANTWOORD.

Hierna volgen enkele eenheidsprijzen bij de wegenbouw die een gemiddelde vormen van de prijsopgaven uit de jaren 1954, 1955 en 1956 :

Bovenstaande cijfers geven een beeld van de prijzen, maar mogen niet als absoluut worden beschouwd. Men kan immers in de offerten moeilijk werken vinden die juist dezelfde zijn : de eisen verschillen in beginsel van aanneming tot aanneming.

* *

Een lid zou gaarne vernemen welk bedrag het Wegenfonds, op 1 December 1956 :

a) nog moet betalen ingevolge verplichtingen die vóór die datum waren aangegaan;

b) beschikbaar heeft in Schatkistcertificaten, bij de Postcheckdienst en op bankrekeningen.

ANTWOORD.

a) Het bedrag dat het Wegenfonds na 1 December 1956 nog moet betalen ingevolge vóór die datum aangegane verplichtingen belooft fr. 2.334 miljoen 981.878,39.

b) Het Wegenfonds beschikte op 1 December 1956 over de volgende bedragen :

op P.C.R. fr.	6.030.200
Bij de Nationale Bank	90.297.835
In portefeuille (Schatkistcertificaten)	2.050.000.000

* *

Un commissaire demande la liste des routes provinciales, des chemins de grande communication et des chemins vicinaux qui ont été repris dans des réseaux de routes d'Etat en 1956.

RÉPONSE.

Au cours de l'année 1956, les voiries suivantes ont été reprises par l'Etat :

1^o Routes provinciales : route n^o 16 Wetteren-Oosterzele 4.000 mètres.

2^o Chemins de grande communication : Flobecq-Quatre Vents 5.360 mètres.

3^o Chemins vicinaux : Vaux-sous-Chèvremont : 1.300 mètres.

* *

Le même commissaire demande quel est, par province et au 30 novembre 1956, le nombre de kilomètres d'autoroutes, de routes de l'Etat, de routes provinciales et de chemins de grande communication.

RÉPONSE.

La réponse à la question est donnée au tableau ci-joint.

La situation au 30 novembre 1956 n'est pas actuellement disponible. On trouvera ci-annexée, la situation au 1^{er} janvier 1956 avec, toutefois, le complément d'informations nécessaire pour la situation à ce jour du réseau d'autoroutes.

Een lid verzoekt om de lijst van de provinciewegen, de wegen van groot verkeer en de buurtwegen, die in 1956 in het rijkswegennet zijn opgenomen.

ANTWOORD.

In 1956 heeft de Staat de volgende wegen overgenomen :

1^o Provinciale wegen : weg n^o 16 Wetteren-Oosterzele, 4.000 meter;

2^o Wegen van groot verkeer : Vloesberg-Quatre Vents : 5.360 meter;

3^o Gemeentewegen : Vaux-sous-Chèvremont : 1.300 meter.

* *

Hetzelfde lid vraagt, per provincie, de lengte, in kilometers, van de autosnelwegen, rijkswegen, provinciale wegen en wegen van groot verkeer, op 30 November 1956.

ANTWOORD.

Het antwoord op deze vraag wordt in bijgaande tabel verstrekt.

Een staat per 30 November 1956 is nog niet beschikbaar. Hieronder volgt een staat per 1 Januari 1956 waarin evenwel enkele inlichtingen verstrekt worden betreffende de huidige stand van het autosnelwegennet.

LONGUEUR EN KILOMETRES DU RÉSEAU ROUTIER BELGE.

Situation au 1^{er} janvier 1956.

LENGTE IN KILOMETERS VAN HET BELGISCHE WEGENNET.

Toestand per 1 Januari 1956.

Provinces — Provincies	Autoroutes — Autosnelwegen (1)	Routes de l'Etat — Rijkswegen	Routes provinciales — Provincie- wegen	Chemins de grande communication — Wegen van groot verkeer
Anvers. — <i>Antwerpen</i>	—	836	128	908
Brabant. — <i>Brabant</i>	5,0 (16,0)	847	303	2.182
Flandre Occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i>	32,4 (32,4)	1.128	189	1.227
Flandre Orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i>	52,6 (55,1)	914	183	763
Hainaut. — <i>Henegouwen</i>	—	924	274	2.123
Liège. — <i>Luik</i>	—	1.507	48	1.298
Limbourg. — <i>Limburg</i>	—	868	—	456
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	—	1.317	124	809
Namur. — <i>Namen</i>	—	1.388	74	1.624
Le pays. — <i>Het land</i>	90,0 (103,5)	9.729	1.323	11.390

(1) Les chiffres entre parenthèses représentent la situation en novembre 1956 et concernent l'autoroute Bruxelles-Melsbroek et l'autoroute Bruxelles-Ostende (entre le rond-point de Grand-Bigard et le rond-point de Stene).
De cijfers tussen haakjes geven de toestand in November 1956 en betreffen de autosnelweg Brussel-Melsbroek en de autosnelweg Brussel-Oostende (tussen het rondplein te Groot-Bijgaarden en het rondplein te Stene).

Un commissaire désire connaître le montant, par province, des engagements pris par le Fonds des Routes au cours des onze premiers mois de 1956 pour les travaux aux routes d'Etat.

RÉPONSE.

Le montant par province des engagements pris par le Fonds des Routes, du 1^{er} janvier 1956 au 30 novembre 1956, est donné dans le tableau ci-après, en ce qui concerne les travaux proprement dits.

Een lid wenst te vernemen welk bedrag het Wegenfonds, per provincie, gedurende de elf eerste maanden van 1956 heeft vastgelegd voor werken aan Rijkswegen.

ANTWOORD.

De onderstaande tabel geeft, per provincie, het bedrag der vastleggingen van het Wegenfonds van 1 Januari 1956 tot 30 November 1956, wat betreft de eigenlijke werken.

MONTANT, PAR PROVINCE, DES TRAVAUX ENGAGÉS DU 1^{er} JANVIER 1956 AU 30 NOVEMBRE 1956 PAR LE FONDS DES ROUTES.

BEDRAG, PER PROVINCE, VAN DE TUSSEN 1 JANUARI 1956 EN 30 NOVEMBER 1956 DOOR HET WEGENFONDS VASTGELEGDE WERKEN.

	Autoroutes — Autosnelwegen	Routes — Wegen
Anvers. — <i>Antwerpen</i> fr.	371.705.418	18.121.738
Brabant. — <i>Brabant</i>	437.002.874	988.863.948
Flandre Occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i>	7.228.706	59.957.540
Flandre Orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i>	31.648.234	73.609.609
Hainaut. — <i>Henegouwen</i>	—	111.373.280
Liège. — <i>Luik</i>	31.819.748	97.950.602
Limbourg. — <i>Limburg</i>	—	43.448.481
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	—	69.589.554
Namur. — <i>Namen</i>	—	71.184.727
Fr.	879.404.980	1.534.099.479

Quant aux engagements pour expropriations, il n'est pas possible de les ventiler exactement par province, ceux-ci étant déterminés par route ou sections d'autoroute, sans considération des limites des provinces.

Le montant total des engagements pour expropriation au cours des onze premiers mois de 1956 se monte à :

255.682.134 francs pour les routes.

288.500.238 francs pour les autoroutes.

* *

De vastleggingen voor onteigeningen kunnen niet nauwkeurig per provincie aangegeven worden, aangezien deze berekend zijn per weg of per vak voor de autosnelwegen, ongeacht de provinciegrenzen.

Het totaal van de vastleggingen voor onteigeningen in de loop van de eerste elf maanden van 1956 bedraagt :

255.682.134 frank voor de gewone wegen.

288.500.238 frank voor de autosnelwegen.

* *

Le même commissaire demande le même tableau en ce qui concerne les voies navigables intérieures.

Hetzelfde lid vraagt dezelfde tabel voor de binnenvaart.

RÉPONSE.

Les montants, par province, des engagements pour les voies de navigation intérieure et d'écoulement, sont donnés au tableau ci-après :

ANTWOORD.

Onderstaande tabel geeft de bedragen, per provincie, van de vastleggingen voor de binnenscheepvaart- en waterafvoerwegen.

MONTANT, PAR PROVINCE, DES CRÉDITS ENGAGÉS DU 1^{er} JANVIER 1956 AU 30 NOVEMBRE 1956 POUR LES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE ET D'ÉCOULEMENT.

(Obligations nouvelles).

BEDRAG, PER PROVINCIE, VAN DE TUSSEN 1 JANUARI 1956 EN 30 NOVEMBER 1956 VOOR DE BINNENSCHIEPVAART- EN AFVOERKANALEN VASTGELEGDE KREDIETEN.

(Nieuwe verplichtingen).

Province — Provincie	Immobilisations nouvelles — Nieuwe beleggingen	Restauration de dommages de guerre — Herstel van oorlogsschade	Total — Totaal
Anvers. — Antwerpen fr.	26.533.621	1.000.000	27.533.621
Brabant. — Brabant	522.238	521.400	1.043.638
Flandre Occidentale. — West-Vlaanderen	—	—	—
Flandre Orientale. — Oost-Vlaanderen	15.872.639	8.209.488	24.082.127
Hainaut. — Henegouwen	194.955.884	522.850	195.478.734
Liège. — Luik	138.456.665	1.165.692	139.622.357
Limbourg. — Limburg	227.401	3.281.544	3.508.945
Luxembourg. — Luxemburg	—	—	—
Namur. — Namen	—	—	—
Total. — Totaal fr.	376.568.448	14.700.974	391.269.422

* * *

Un commissaire désire connaître les montants, par province, des subsides accordés par l'Etat, au cours des onze premiers mois de 1956, pour l'amélioration des chemins communaux, pour la loi Brunfaut et pour les dommages de guerre.

Een lid wenst, per provincie, het bedrag te kennen van de toelagen, door de Staat verleend voor de verbetering van de gemeentewegen, voor de Wet Brunfaut en voor de oorlogsschade in de loop van de elf eerste maanden van 1956.

RÉPONSE.

La réponse à la question ci-dessus figure au tableau ci-après :

ANTWOORD.

Het antwoord hierop wordt in de onderstaande tabel verstrekt :

(En milliers de francs. — In duizenden franken)

Province. — <i>Provincie</i>	Art. 527-1 Travaux de voirie — <i>Wegenbouw</i>	Art. 530 Loi Brunfaut — <i>Wet Brunfaut</i>	Art. 556 Dommages de guerre — <i>Oorlogsschade</i>
Anvers. — <i>Antwerpen</i>	27.511	22.401	22.276
Brabant. — <i>Brabant</i>	199.493	57.191	25.303
Flandre Occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i>	37.808	29.422	9.123
Flandre Orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i>	57.684	26.827	6.727
Hainaut. — <i>Henegouwen</i>	181.160	48.130	29.038
Liège. — <i>Luik</i>	66.354	74.670	17.214
Limbourg. — <i>Limburg</i>	32.198	23.037	6.429
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	33.639	1.342	13.770
Namur. — <i>Namen</i>	42.624	16.631	3.735
Total. — <i>Totaal</i>	678.471	299.651	133.615

Un commissaire signale que la route n° 9 Bruxelles-Ninove, n'a plus été améliorée en 1956, bien qu'il s'agisse d'une des artères radiales qui n'est pas la moins importante.

Cette chaussée se trouve en très mauvais état sur la moitié de sa longueur.

Sera-t-elle entièrement modernisée en 1957 ?

Quand auront lieu les adjudications et quels crédits sont prévus ?

RÉPONSE.

A l'heure actuelle les travaux sont achevés depuis Bruxelles jusqu'au dépôt des trams de Dilbeek. Le montant de l'entreprise est de 19 millions 175.000 francs. Sur le même tronçon des travaux de parachèvement d'un montant de 8 millions de francs seront mis en adjudication au cours du premier trimestre de 1957.

En 1957, on continuera également les travaux de modernisation du tronçon Dilbeek-Schepdaal estimés à 20 millions, de telle manière que pour l'Exposition de 1958, environ la moitié de l'itinéraire sera modernisé.

Un commissaire fait remarquer que la traversée des tunnels de Bruxelles sera gratuite. Il lui semble

Een lid wijst er op dat de weg n° 9 Brussel-Ninove in 1956 niet verder verbeterd werd, hoewel het hier een radiale verkeersweg, en niet van de geringste, betreft.

De rijweg verkeert in een zeer slechte staat over de helft van de lengte.

Zal hij in 1957 volledig gemoderniseerd zijn ?

Wanneer zullen de aanbestedingen plaats hebben en wat is het bedrag van de uitgetrokken kredieten ?

ANTWOORD.

Op het ogenblik zijn de werken voltooid van Brussel tot aan het tramdepot te Dilbeek. De aannemingsprijs bedraagt 19.175.000 frank. De afwerking van hetzelfde wegvak ten bedrage van 8 miljoen frank zal in de loop van het eerste kwartaal 1957 in aanbesteding worden gegeven.

In 1957 zal eveneens worden voortgegaan met de modernisering van het vak Dilbeek-Schepdaal, voor een bedrag op 20 miljoen geraamd, zodat ongeveer de helft van het traject gemoderniseerd zal zijn tegen de Tentoonstelling 1958.

En lid merkt op dat de tunnels te Brussel gratis gebruikt zullen mogen worden. Hij acht het rede-

rationnel que l'on supprime en 1957 le péage du tunnel d'Anvers. Celui-ci fait partie de l'itinéraire Tilburg-Anvers-Gand-Lille.

Il demande au Ministre si le Fonds des Routes ne pourrait pas reprendre l'IMALSO.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que l'IMALSO ne dépend pas de son Département. Cette société a un statut spécial et la loi sur les Fonds des Routes ne permettrait pas de reprendre l'IMALSO.

Le tunnel sous l'Escaut à Anvers est, d'autre part, un ouvrage beaucoup plus important que le tunnel sous l'avenue Louise.

* *

Un commissaire demande si la route d'Etat n° 14 Anvers-Gand, sera entièrement modernisée pour la fin de 1957.

RÉPONSE.

Le Ministre répond qu'en 1957, les travaux nécessaires pour mettre en état tout l'itinéraire seront entrepris. Sont prévus pour être adjugés prochainement :

1° La traversée de Mont-St-Amand, l'amélioration de l'avenue Victor Brackman, l'exécution d'une percée de traverse du Westveld et la réfection de la traversée de Oude Barreel;

2° Réfection sur le territoire de Oostakker ou l'exécution de pistes cyclables jusqu'à Loochristi;

3° Construction de pistes cyclables entre Lokeren et St-Nicolas;

4° Redressement d'une courbe à Nieuwkerken-Waes (St-Martinus);

5° Etablissement de pistes cyclables à Zwyn-drecht.

Le coût de ces travaux est estimé à 43 millions.

D'autre part, le Département a mis à l'étude avec celui des Communications, la suppression du passage à niveau de Beveren-Waes.

Du point de vue technique, le problème est complètement résolu, mais il n'existe toutefois pas de possibilité d'achever les travaux avant 1958.

lijkt dat, in 1957, de tol voor de tunnel te Antwerpen afgeschaft wordt. Deze tunnel maakt deel uit van het traject Tilburg-Antwerpen-Gent-Rijssel.

Hij vraagt aan de Minister of het Wegenfonds de IMALSO niet kan overnemen.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat de IMALSO niet van zijn Departement afhangt. Deze maatschappij heeft een eigen statuut en ingevolge de wet op het Wegenfonds is overname van de IMALSO niet mogelijk.

Bovendien is de Scheldetunnel te Antwerpen een veel groter werk dan de tunnel onder de Louizalaan.

* *

Een lid vraagt of de Rijksweg n° 14, Antwerpen-Gent, volledig gemoderniseerd zal zijn tegen het einde van 1957.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat de geschiktmaking van het gehele traject in 1957 ter hand zal worden genomen. Eerlang zullen aanbesteed worden :

1° De doortocht van St-Amandsberg, de verbetering van de Victor Brackman-laan, de uitvoering van de doorbraak van het Westveld en herstel van de doortocht van Oude Barreel;

2° Herstel op het grondgebied van Oostakker of aanleg van fietspaden tot Lochristi;

3° Aanleg van fietspaden tussen Lokeren en St-Niklaas;

4° Rechttrekking van een bocht te Nieuwkerken-Waes (St-Martinus) ;

5° Aanleg van fietspaden te Zwijndrecht.

De kosten van deze werken zijn op 43 miljoen geraamd.

Verder overweegt het Departement, samen met Verkeerswezen, de opheffing van de overweg te Beveren-Waes.

Uit technisch oogpunt is de zaak volledig opgelost, doch het is niet mogelijk om de werken vóór 1958 te voltooien.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Le Président voulant passer à l'examen des articles un commissaire estime qu'il suffit de mettre aux voix l'ensemble du budget. La Commission marque son accord sur cette proposition.

Les amendements présentés par le Gouvernement (Doc. n° 43 du Sénat, session de 1956-1957) sont adoptés par 10 voix contre 4.

L'ensemble des crédits relatifs aux travaux publics est adopté par 10 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. DELOR.

Le Président,
C. VAN BELLE.

ARTIKELSGEWIJZE BEHANDELING.

De Voorzitter wil overgaan tot de artikelsgewijze behandeling, doch een lid acht het voldoende de gehele begroting in stemming te brengen. De Commissie verenigt zich met dit voorstel.

De Regeringsamendementen (Gedr. St. n° 43, Senaat, zitting 1956-1957) zijn eveneens met 10 tegen 4 stemmen aangenomen.

De gezamenlijke kredieten voor openbare werken zijn met 10 tegen 4 stemmen aangenomen.

Dit verslag is bij eenparigheid goedgekeurd.

De Verslaggever,
R. DELOR.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.