

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

17 MARS 1955.

BUDGETS

du Ministère des Travaux Publics et de la
Reconstruction pour les exercices 1954 et 1955.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)

PAR M. BECQUEVORT.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission s'est intéressée à deux grands problèmes qui passionnent particulièrement l'opinion : la politique des routes et la question des voies d'eau.

I. — Politique des routes.

L'exposé de M. le Directeur général Hondermarcq a fait ressortir l'incidence de la non-réalisation intégrale du programme élaboré par l'Administration des Routes pour la modernisation du réseau routier d'intérêt général.

Voici l'exposé de M. le Directeur général Hondermarcq.

Ce programme prévoyait en effet l'exécution de 280 km. d'autoroutes sur les 975 km. qui devraient exister dans notre pays.

Cette réalisation des 280 km. prévue dans la première phase de la modernisation comportait une dépense de 6 milliards de francs.

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Behogne, Bijmens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Goffings, Jacques (Mathieu), Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven. — De Keuleneir, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys, Toubeau. — Becquevort, Lahaye.

Voir :

- a) 4 - XVII (1954-1955) :
— N° 1 : Budget (pour 1955) transmis par le Sénat.
- b) 4 - XVI (1954) (1954-1955) :
— N° 1 : Budget (pour 1954) transmis par le Sénat.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

17 MAART 1955.

BEGROTINGEN

van het Ministerie van Openbare Werken en van
Wederopbouw voor de dienstjaren 1954 en 1955.

VERSLAG

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

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie heeft twee belangrijke vraagstukken onderzocht, waarin de publieke opinie een bijzonder belang stelt : de wegepolitiek en het vraagstuk der waterwegen.

I. — Wegepolitiek.

De uiteenzetting van de heer Directeur-Generaal Hondermarcq heeft aangetoond welke de gevolgen zijn geweest van de niet volledige uitvoering van het programma, opge maakt door het Bestuur der Wegen met het oog op de modernisering van het wegennet van algemeen belang.

Hierna de uiteenzetting van de heer Hondermarcq.

Dat programma voorzag inderdaad in het aanleggen van 280 km. autosnelwegen op de 975 km. die in ons land zouden moeten bestaan.

Deze 280 km. die in het eerste stadium van de modernisering moesten uitgevoerd worden brachten een uitgave van 6 milliard frank mede.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Behogne, Bijmens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Goffings, Jacques (Mathieu), Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven. — De Keuleneir, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys, Toubeau. — Becquevort, Lahaye.

Zie :

- a) 4 - XVII (1954-1955) :
— N° 1 : Begroting (voor 1955) overgemaakt door de Senaat.
- b) 4 - XVI (1954) (1954-1955) :
— N° 1 : Begroting (voor 1954) overgemaakt door de Senaat.

Ce même programme prévoyait une dépense de 6 1/2 milliards pour l'aménagement des routes du réseau primaire, réseau primaire qui comporte 1.500 km. de routes de grand trafic et 4.500 km. de routes de circulation générale moindre.

En outre, il est à remarquer qu'il existe encore un 3^{me} réseau secondaire comportant l'ensemble des liaisons d'intérêt général, d'une longueur totale de 13.000 km.

La première phase de la modernisation prévue pour 1950-1954, prévoyait donc une dépense totale de 12 1/2 milliards en 5 ans, soit une moyenne de 2 1/2 milliards par an pour le réseau d'autoroutes et le réseau primaire. Dans ce plan, rien n'était prévu pour le réseau secondaire comprenant 13.000 km.

En effet, 49 km. d'autoroutes au lieu de 280 km. ont été exécutés, pour un montant total de 1 milliard 170 millions.

Le montant des travaux au réseau primaire a été de 2 milliards 844 millions.

Le montant total des travaux exécutés a été de 4 milliards 14 millions.

D'où l'on peut conclure que le programme 1950-1954 a été réalisé à 19,5 % pour les autoroutes et pour les autres routes à 43,7 %.

En moyenne on a dépensé 803 millions par an ou soit 32 % des 2 milliards 500 millions prévus annuellement pour réaliser le plan.

Conclusion : le retard total du plan de modernisation exprimé en crédits s'élève à 8 milliards 486 millions pendant les années 1950-1954.

La dépense totale estimée à 25 milliards était répartie à raison de 2.800.000.000 fr. pour l'aménagement de 700 km. de routes ordinaires à 4 millions le km., de 1.200.000.000 fr. pour le parachèvement de 1.200 km. à 1 millions de fr. le km., de 1 milliard pour la suppression ou l'évitement de passage à niveau, de 20 milliards pour la construction des autoroutes.

Le montant annuel des dépenses à imputer au Fonds des Routes était donc de 1.650.000 fr. auxquels devaient s'ajouter les 850.000.000 du budget extraordinaire normal pour constituer les 2.500.000.000 de francs nécessaires au développement et à l'aménagement du réseau dans un délai raisonnable.

La création du Fonds des Routes a été préjudiciable aux routes non comprises dans le Fonds, car ces routes n'ont bénéficié que du supplément de la dotation annuelle et obligatoire prévu par la loi du Fonds.

Or, ces routes secondaires représentent 13.000 km. alors que les routes ordinaires prévues par le Fonds ne totalisent que 1.900 km.

Au système des crédits actuels, la modernisation des routes demandera au moins 35 ans et la construction du réseau d'autoroutes 80 ans.

Pour l'édification de la Chambre, je crois utile de signaler les pourcentages de réalisation du réseau d'autoroutes chez nos voisins :

En Allemagne...	85 %
Pays-Bas ...	66 %
France...	29 %
Belgique ...	16 %

La Belgique est donc manifestement en retard sur ses voisins, ce qui peut économiquement causer un retard sérieux à notre pays. Je citerai en exemple un cas tout-à-fait typique, c'est l'exécution activement poussée de l'autoroute Utrecht-Arnhem vers le réseau allemand, ce qui assurera à brève échéance une liaison directe du port de Rotterdam

In hetzelfde programma was een uitgave van 6 1/2 milliard vastgesteld voor de inrichting van het Rijkswegennet, dat 1.500 km. wegen met druk verkeer en 4.500 km. wegen met geringer algemeen verkeer omvat.

Er valt bovendien op te merken dat er nog een 3^{de} secundair net bestaat dat al de verbindingen van algemeen belang omvat met een totale lengte van 13.000 km.

Het eerste stadium van de voor 1950-1954 beoogde modernisatie kwam dus overeen met een totale uitgave van 12,5 milliard, op 5 jaar, zegge een gemiddelde van 2,5 milliard per jaar voor het autosnelwegennet en het Rijkswegennet. Er was in dat plan geen sprake van het secundair net, waarvan de lengte 13.000 km. bedraagt.

Immers, er werden 49 km. in plaats van 280 km. autosnelwegen aangelegd, voor een totaal bedrag van 1 milliard 170 miljoen.

Het bedrag van de werken op het Rijkswegennet beliep 2 milliard 844 miljoen.

In totaal werden er voor 4 milliard 14 miljoen werken uitgevoerd.

Men kan daaruit afleiden dat het programma van 1950-1954 voor de autosnelwegen voor 19,5 % en voor de andere wegen voor 43,7 % werd uitgevoerd.

Er werd gemiddeld 803 miljoen per jaar uitgegeven, zegge 32 % van de 2 milliard 500 miljoen die jaarlijks voor de uitvoering van het plan worden uitgetrokken.

Besluit : de vertraging van het modernisatieplan bedraagt, uitgedrukt in kredieten, 8 milliard 486 miljoen voor de jaren 1950-1954.

De totale uitgave, die op 25 milliard werd geraamd, was verdeeld naar rato van 2.800.000.000 frank voor de inrichting van 700 km. gewone wegen, tegen 4 miljoen per km., 1.200.000.000 frank voor de voltooiing van 1.200 km. tegen 1 miljoen per km., 1 milliard voor de afschaffing of het vermijden van overwegen en 20 milliard voor het aanleggen van autosnelwegen.

Het jaarlijks bedrag van de op het Wegenfonds aan te rekenen uitgaven beliep dus 1.650.000.000 frank, waarbij de 850.000.000 van de normale buitengewone begroting dienen gevoegd om de 2.500.000.000 frank te bereiken die nodig zijn om het net binnen een redelijke termijn uit te breiden en in te richten.

De oprichting van het Wegenfonds viel uit in het nadeel van de niet in het Fonds begrepen wegen, want deze genoten slechts het voordeel van het supplement van de bij de wet tot oprichting van het Fonds vastgestelde jaarlijkse en verplichte dotatie.

Nu zijn die secundaire wegen 13.000 km. lang, terwijl de onder het Fonds vallende gewone wegen slechts een totale lengte van 1.900 km. hebben.

Met het systeem van de huidige kredieten zal de modernisering van de wegen ten minste 35 jaar en de aanleg van het autosnelwegennet 80 jaar duren.

Tot voorlichting van de Kamer acht ik het nuttig te vermelden volgens welke percentages het autosnelwegennet bij onze burens werd tot stand gebracht :

In Duitsland ...	85 %
Nederland...	66 %
Frankrijk ...	29 %
België ...	16 %

Hieruit blijkt afdoende dat België ten achter is op zijn buurlanden, wat op economisch gebied ernstige nadelen voor ons land kan meebrengen. Als zeer kenschetsend voorbeeld wijs ik op de met spoed doorgezette aanleg van de autosnelweg Utrecht-Arnhem naar het Duitse wegennet, waardoor binnenkort een rechtstreekse verbinding tussen de haven van

au grand réseau de la Ruhr; la situation de notre port d'Anvers est, à cet égard, absolument compromise.

En conclusion, pour éviter d'aggraver le retard si préjudiciable dans lequel notre pays se trouve vis-à-vis de ses voisins au point de vue des routes, il est absolument indispensable de consacrer à son aménagement et à son développement des crédits suffisants qui peuvent être estimés :

Autoroutes...	fr. 1.250.000
Réseau primaire ...	960.000
Réseau secondaire ...	1.150.000
	fr. 3.366.000

Ces crédits se justifient :

1°) par l'augmentation incessante du trafic qui s'est accru de 60 % de 1949 à 1950 alors que les prévisions de 1949 étaient de 125 % en 16 ans;

2°) par l'accroissement du nombre des accidents.

Le total des tués et blessés graves est passé à 5.510 en 1951 à 7.182 pour les 11 premiers mois de 1954. Pertes : 2.900.000.000 de francs.

3°) Par la rentabilité des travaux routiers.

En moyenne, 1 milliard de travaux routiers assure une économie annuelle de 110 millions de francs.

À côté de ces bénéfices dont profite la collectivité, il faut signaler la rentrée des impôts sur les sommes dépensées que l'on peut estimer à 150 millions et en plus la réduction du coût du chômage : un chômeur coûtant 36.000 fr. à l'Etat.

Parallèlement à ces facteurs, il y a lieu de tenir compte des taxes sur l'essence, les taxes de circulation et des taxes diverses à l'entrée, à l'achat et à la vente des véhicules, taxes s'élevant respectivement à 4.850 millions, 1.177 millions et 2.570 millions, soit un total de 9.197 millions.

Il y a lieu de faire remarquer aux membres de la Chambre que pour exécuter 2 1/2 milliards par an et en regard du personnel actuellement existant, il y a un manquant de 41 % pour les ingénieurs et les conducteurs, 70 % pour les surveillants, 85 % pour les dessinateurs et de 20 % pour les agents administratifs, soit en moyenne 48 %.

Il est à remarquer que le coût total des rémunérations du personnel manquant est de 30 millions, ce qui représente 2 % du montant total supplémentaire de 1,5 milliard par rapport au crédit actuel.

M. le Directeur Général Hondermarcq a attiré spécialement l'attention des membres de la Commission sur l'importance de la répartition du trafic dans l'agglomération bruxelloise lors de l'Exposition universelle de 1958.

La pénétration dans l'agglomération bruxelloise se fait par un système de voies radiales et concentriques; ces voies radiales et concentriques se répartissent :

- 1°) entre le Ring à construire et la grande ceinture;
- 2°) entre la grande ceinture et la petite ceinture;
- 3°) entre la petite ceinture et le centre.

En temps normal, il y a 87.000 véhicules qui franchissent journellement le Ring; il y en a 122.000 entre le Ring et

Rotterdam et het grote Ruhrnet zal tot stand komen; op dit gebied wordt de toestand van onze haven van Antwerpen bepaald in gevaar gebracht.

De slotsom is dat, om te vermijden dat deze zo nadelige achterstand van ons land ten opzichte van de buurlanden nog zou toenemen, het volstrekt noodzakelijk is voor de aanleg en de uitbreiding van ons wegennet de nodige kredieten uit te trekken, waarvan hier een raming volgt :

Autosnelwegen ...	fr. 1.250.000
Rijkswegennet ...	260.000
Secundair net ...	1.150.000
	fr. 3.366.000

Deze kredieten zijn verantwoord :

1°) door de voortdurende aangroei van het verkeer, dat van 1949 tot 1950 met 60 % gestegen is, terwijl volgens de vooruitzichten van 1949 een verhoging met 125 % over 16 jaar verwacht werd;

2°) door de stijging van het aantal ongevallen.

Het aantal doden en ernstig gekwetsten is gestegen van 5.510 in 1951 tot 7.182 voor de eerste elf maanden van 1954. Verlies : 2.900.000.000 frank.

3°) door de rentabiliteit der wegwerken.

Een milliard wegwerken betekent gemiddeld een jaarlijkse besparing van 110 miljoen frank.

Benevens deze besparingen, die ten goede van de gemeenschap komen, moet gewezen worden op de belastingontvangsten op de gedane uitgaven, hetgeen op 150 miljoen frank kan geraamd worden, alsmede op de vermindering van de uitgaven voor de werkloosheid : een werkloze kost 36.000 frank aan de Staat.

Buiten deze factoren moet rekening worden gehouden met de taxe op de benzine, de verkeersbelasting en de diverse invoer-, aankoop- en verkooptaxes op de wagens, die respectievelijk 4.850 miljoen, 1.177 miljoen en 2.570 miljoen belopen, zegge een totaal van 9.197 miljoen.

De aandacht van de Kamerleden dient te worden gevestigd op het feit dat, om jaarlijks voor 2,5 milliard werken uit te voeren, er in vergelijking met het thans in dienst zijnde personeel een tekort is van 41 % bij de ingenieurs en de conducteurs, 70 % bij de opzichters, 85 % bij de tekenaars en 20 % bij het administratief personeel, zegge gemiddeld 48 %.

Er dient opgemerkt dat de totale uitgave voor de bezoldiging van het ontbrekend personeel 30 miljoen zou bedragen, wat neerkomt op 2 % van het bijkomend totaalbedrag van 1,5 milliard dat bij het huidige krediet moet worden gevoegd.

De heer Directeur-Generaal Hondermarcq maakte de leden van de Commissie bijzonder attent op het belang van de indeling van het verkeer in de Brusselse agglomeratie ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling van 1958.

De toegang tot de Brusselse agglomeratie geschiedt door een systeem van radiale en concentrische verkeersaders, die verdeeld zijn over :

- 1°) de aan te leggen ringweg en de grote ringbaan;
- 2°) de grote ringbaan en de kleine ringbaan;
- 3°) de kleine ringbaan en het centrum.

In normale tijd berijden 87.000 wagens iedere dag de ringbaan; tussen de ringbaan en de grote ringbaan telt men er

la grande ceinture; 242.000 entre la grande ceinture et la petite ceinture; 167.000 pénètrent vers le centre.

Or, une estimation très modérée évaluée à 50 % l'augmentation de trafic en 1958, ce qui nous donne le trafic suivant :

Extérieur Ring	128.000 véhicules
Entre grande ceinture et petite ceinture	183.000 véhicules
Entre Ring et grande ceinture	364.000 véhicules
Intérieur petite ceinture	250.000 véhicules

Ces chiffres montrent à toute évidence, la nécessité absolue d'envisager d'augmenter la largeur et éventuellement le dédoublement des voies radiales permettant d'assurer la répartition du trafic sans provoquer des embouteillages aux heures de pointe.

Indépendamment des artères de pénétration, il importe de réaliser de véritables terminus pour les véhicules arrivant à destination et de prévoir des zones de parking en nombre suffisant.

On estime à 20.000 véhicules à l'heure le nombre de véhicules à parquer à l'intérieur de la petite ceinture et qu'il y a lieu de réserver 50.000 emplacements dans cette zone.

Les voiries qu'il importe d'aménager ou de construire de toute urgence, avant 1958, sont :

1°) Deux artères-drains constituées l'une par la chaussée de Mons, un tronçon du ring sur le territoire d'Anderlecht pour assurer la jonction au boulevard Mettwie, le boulevard Mettwie, le boulevard de Smet de Nayer, l'avenue Houba-de-Strooper, l'autre par l'avenue Franklin Roosevelt, les boulevards de grande ceinture : boulevards Général Jacques, Louis Schmidt, Saint-Michel, Brand Whitlock, Reyers, Wahis, Lambermont et l'avenue Croix du Feu.

Ces artères-drains conduiront le trafic en provenance de l'extérieur de l'agglomération, en évitant la surcharge des artères du cœur de la ville.

2°) a) les boulevards de petite ceinture et les liaisons de ce centre vers l'exposition par la rue Royale, la rue des Palais, l'avenue de la Reine et l'avenue du Parc Royal, l'Allée Verte;

b) les boulevards du Jubilé et Emile Bockstaël;

c) le boulevard Léopold, la chaussée de Jette, la chaussée de Wemmel et la chaussée de Dielegem.

Ce sont les trois voiries traditionnelles du centre vers le Heysel.

La modernisation de ces artères comporte la redistribution de leur plate-forme avec déplacement éventuel des voies de tramways, suppression des goulots et des carrefours principaux par la construction de quelques passages à niveau différent.

Les crédits nécessaires pour la réalisation de ce programme s'élèvent à 2.600.000.000 dont 2 milliards pour les travaux et 600 millions pour les expropriations.

Le S. O. S. de M. le Directeur Général a fait forte impression sur les membres de la Commission qui seraient d'accord, je pense, pour accorder le maximum de crédit pour réaliser l'indispensable pour la pénétration dans Bruxelles lors de l'Exposition de 1958, compte tenu de la nécessité de consacrer des crédits suffisants pour l'exécution des travaux aussi urgents dans les autres régions du pays.

122.000; tussen de grote ringbaan en de kleine ringbaan zijn er 242.000; 167.000 gaan door naar het centrum.

Volgens een zeer gematigde raming wordt in 1958 een toename van het verkeer met 50 % verwacht, zodat we tot volgende cijfers zouden komen :

Buiten de Ringbaan	128.000 voertuigen
Tussen de grote en de kleine ringbaan	183.000 voertuigen
Tussen Ringbaan en grote ringbaan ...	364.000 voertuigen
Binnen de kleine ringbaan	250.000 voertuigen

Deze gegevens tonen duidelijk aan dat het volstrekt noodzakelijk is de radiale verkeersaders te verbreden of te verdubbelen, zodat het verkeer kan verdeeld worden zonder dat zich op de spitsuren opstoppen voordoen.

Benevens de toegangswegen moeten er werkelijke eindpunten voor de voertuigen en voldoende parkeerplaatsen aangelegd worden.

Geraamd wordt dat *per uur* 20.000 wagens binnen de kleine ringweg moeten geparkeerd worden en dat in deze zone 50.000 parkeerplaatsen moeten ingericht worden.

De wegen welke ten spoedigste vóór 1958 moeten aangepast of aangelegd worden, zijn :

1°) Twee verkeersaders, de ene gevormd door de steenweg op Bergen, en gedeelte van de ringbaan op het grondgebied van Anderlecht om de verbinding met de Mettwielaan tot stand te brengen, de Mettwielaan, de de Smet de Nayerlaan, de Houba-de-Strooperlaan; de andere langs de Franklin Rooseveltlaan, de grote ringbanen : Generaal Jacques-, Louis Schmidt-, Sint-Michiels-, Brand Whitlock-, Reyers-, Wahis-, Lambermont- en Vuurkruisenlaan.

Deze verkeersaders zullen het verkeer, komende van buiten de stad, afleiden terwijl hierbij een overdreven drukte in het stadscentrum zal vermeden worden.

2°) a) de kleine ringbanen en de verbindingen van uit dit stadscentrum naar de tentoonstelling langs de Koninklijke Straat, de Paleizenstraat, de Koninginnelaan, de Koninklijke Parklaan, de Groendreef :

b) de Jubelfeest- en Emiel Bockstaellanen;

c) de Leopoldlaan, de steenweg op Jette, de steenweg op Wemmel en de steenweg op Dielegem.

Dit zijn de drie traditionele wegen van het stadscentrum naar de Heizel.

De modernisering van deze verkeersaders onderstelt een herverdeling van hun rijwegvlak met eventuele verlegging der tramsporen, afschaffing der straatvernauwingen en der bijzonderste kruispunten door het bouwen van enige overwegen met verschillende hoogteligging.

De kredieten die nodig zijn tot het uitvoeren van dit programma bedragen 2.600.000.000 frank, waarvan 2 miljard voor de werken en 600 miljoen voor de onteigeningen.

Het S.O.S van de heer Directeur-Generaal heeft een diepe indruk gemaakt op de Commissieleden, die het eens zouden zijn, naar ik meen, om het maximumkrediet toe te staan om te verwezenlijken wat volstrekt noodzakelijk is voor de toegang tot Brussel tijdens de Tentoonstelling van 1958, waarbij moet in acht worden genomen dat het nodig is voldoende kredieten te besteden aan de uitvoering van even dringende werken in de andere gewesten van het land.

II. — Voies d'eau.

M. Willems, Directeur Général de l'administration des Voies Hydrauliques, en séance du 2 mars 1955, de la Commission des Travaux publics, a exposé avec grande autorité, la modernisation du réseau des voies navigables belges et de ses liaisons internationales. Il fait d'abord ressortir que la rivière est un moyen de transport économique qui sert à l'industrie; elle est indispensable à l'irrigation et est aussi l'exutoire nécessaire à l'évacuation des eaux; elle crée au moyen de chute d'eau l'énergie hydroélectrique.

Il a fait remarquer que les variations du tonnage étaient en augmentation régulière et que, en 1954, le tonnage transporté par eau équivalait au 3/4 du tonnage transporté par les chemins de fer.

Il signale le tonnage enregistré en 1953 sur les itinéraires à grande densité :

Liège-Anvers avec plus de 10 millions de T.;
Bruxelles-Anvers avec près de 7 millions de T.;
L'Escaut supérieur jusqu'à Gand avec 5,6 millions de T.;
La transversale Bruges-Gand-Anvers avec 5 millions de T.

Au port d'Anvers, la répartition du trafic en 1952 fait ressortir 18,4 millions de T. par eau contre 6,2 millions de T. par rails, 68 % est donc transporté par eau.

Aux Pays-Bas, on constate que 50 % des voies sont accessibles aux chalands de 130 T. et plus, tandis qu'en Belgique ce chiffre n'est que 24,5 %, d'où avance considérable pour les Pays-Bas.

Prix de revient : Le prix de revient objectif, c'est-à-dire, celui qui comprend outre le prix de revient subjectif, toutes les charges afférentes à l'infrastructure fixe (rails, route, canal) et à son entretien, est évalué en 1940 à 0,131 la T./km. pour l'eau, 0,30 la T./km. rails, 0,50 T./km. rails.

Cartes des voies navigables : La majorité des canaux de 300 T. datent d'il y a un siècle, sont étriés, ruineux et vétustes; ils demandent un effort de modernisation.

Mise au gabarit de 1.350 T. :

On distingue 3 *voies axiales* qui réunissent les ports maritimes aux grands centres industriels :

Anvers-Liège;
Anvers-Bruxelles-Charleroi;
Anvers-Gand-Borinage;

et 2 *transversales* : la transversale nord réunissant entre eux les ports de la côte, de Gand, d'Anvers et de Liège (calibrée bientôt de 2.000 T.), la transversale sud réunissant Dunkerque à Liège en passant par Lille-Mons-Charleroi et Namur (calibrée pour 1.360 T.).

Le programme de modernisation comprend la mise au gabarit de 1.350 T. de ces cinq différents itinéraires. Ce gabarit a été admis à la Conférence internationale des Ministres des Transports, tenue à Paris les 21 et 22 octobre 1954 pour tous les itinéraires d'intérêt européen.

Première Axiale : Anvers-Liège; c'est le seul itinéraire modernisé de bout en bout; il permet la navigation de bateaux de 2.000 T.

II. — Waterwegen.

De heer Willems, Directeur-Generaal van het Bestuur der waterwegen, heeft op de vergadering van 2 Maart 1955 van de Commissie voor de Openbare werken, een gezaghebbende uiteenzetting gegeven over de modernisering van het net der Belgische waterwegen en van hun internationale verbindingen. Hij wees er vooreerst op, dat de rivier een goedkoop vervoermiddel is, dat ten dienste staat van de nijverheid; zij is volstrekt noodzakelijk voor de bevoeding en tevens de nodige uitweg voor de waterafvoer; door haar verval schept zij hydro-electrische energie.

Hij wees er op, dat de tonnemaat regelmatig toenam en dat de in 1954 per schip vervoerde tonnemaat overeenstemt met de 3/4 van de per spoor vervoerde tonnemaat.

Hij wees op de tonnemaat die in 1953 werd geboekt op de waterwegen met druk verkeer :

Luik-Antwerpen, meer dan 10 miljoen T.;
Brussel-Antwerpen, ongeveer 7 miljoen T.;
De Bovenschelde tot Gent, 5,6 miljoen T.;
De dwarswaterweg Brugge-Gent-Antwerpen, 5 miljoen T.

Te Antwerpen geeft de indeling van het havenverkeer in 1952 18,4 miljoen T. te water tegen 6,2 miljoen T. per spoor; 68 % wordt bijgevolg te water vervoerd.

In Nederland stelt men vast dat 50 % van de waterwegen toegankelijk zijn voor de aken van 1,350 T. en meer, terwijl dit cijfer in België slechts 24,5 % bedraagt, wat een aanzienlijke voorsprong voor Nederland betekent.

Kostprijs : De objectieve kostprijs, 't is te zeggen deze welke buiten de subjectieve kostprijs ook al de lasten omvat in verband met de vaste onderbouw (rails, baan, kanaal) en met het onderhoud er van, werd in 1940 geraamd op 0,131 per T.-km. te water, 0,30 per T.-km. per spoor en 0,50 per T.-km. op de baan.

Kaarten van de waterwegen : De meeste kanalen van 300 T. dagtekenen van vóór een eeuw, zijn te smal, ruinerend en verouderd; een inspanning dient gedaan om ze te moderniseren.

Op profiel gebracht voor 1.350 T. :

Men onderscheidt 3 *hoofdwegen* die de zeehavens met de grote nijverheidscentra verbinden :

Antwerpen-Luik;
Antwerpen-Brussel-Charleroi;
Antwerpen-Gent-Borinage;

en 2 *dwarswegen* : de Noordelijke dwarsweg, die de havens van de kust, van Gent, van Antwerpen en van Luik verbindt (welke toegankelijk voor schepen van 2.000 T.), en de Zuidelijke dwarsweg, die van Duinkerken over Rijsel, Bergen, Charleroi en Namen naar Luik loopt (toegankelijk voor schepen van 1.360 T.).

Het moderniseringsprogramma omvat het op profiel brengen van die 5 verschillende waterwegen voor schepen van 1.350 T. Dit profiel werd door de Internationale Conferentie der Ministers van Verkeerswezen, die te Parijs bijeenkwam op 21 en 22 October 1954, aangenomen voor al de waterwegen van Europees belang.

Eerste hoofdweg : Antwerpen-Luik : de enige waterweg die volledig gemoderniseerd is; toegankelijk voor schepen van 2.000 T.

Deuxième Axiale : Anvers-Bruxelles-Charleroi; elle se compose d'une partie de l'Escaut d'Anvers au Rupel, du Rupel jusqu'à Wintam, du canal maritime de Bruxelles au Rupel et enfin du canal de Charleroi à Bruxelles.

Le tronçon d'Anvers à Bruxelles permet le passage des plus grands bâtiments de navigation intérieure.

Bruxelles-Clabecq modernisé en 1935-1936;
Clabecq-Charleroi accessible seulement aux 300 T.

Tronçon Charleroi-Clabecq : 26 écluses entre Charleroi et Clabecq qui seront remplacées par 6 écluses et un ascenseur.

Le débouché de la Sambre, y compris les ponts et les ouvrages accessoires est achevé.

Au droit du pont rail de Luttre, un tronçon d'un km. est élargi au profil définitif.

La première écluse en partant de la Sambre, l'écluse dénommée 1 F est en voie d'achèvement. La seconde, 2 F, a été adjugée en 1954 et les travaux ont commencé.

La traversée de la crête de partage par une tranchée large et profonde destinée à mettre hors circuit le vieux tunnel de Godarville qui mesure plus d'un kilomètre de longueur, entre dans sa phase finale d'exécution.

La prolongation de ce travail vers Luttre, c'est-à-dire le tronçon Gouy-Luttre a été entamé depuis un an et se poursuit favorablement.

On adjugera en 1955 les travaux de creusement de la cunette entre les écluses 1 F et 2 F.

L'écluse 3 F à Viesville avec ses accès et les liaisons avec 2 F et avec la section de Luttre.

La section s'étendant de la tranchée de Seneffe jusqu'à Ronquières où sera construit l'ascenseur de 65 m. de chute.

La section de Ronquières à Clabecq avec les écluses de Virginal et de Clabecq.

Troisième Axiale : Anvers-Gand-Borinage.

Cette axiale se compose de l'Escaut Maritime d'Anvers à Gand, du contournement de Gand par le canal circulaire et de l'Escaut supérieur jusqu'à la frontière française en passant par Péronnes où débouche le canal Nimy-Blaton-Péruwelz.

Navigation pour grands chalands par le canal circulaire est fait pour 2.000 T. et dans le Haut Escaut, les écluses construites après guerre sont au gabarit de 1.350 T. excepté celle d'Antoing. Les projets d'amélioration et de calibrage du Haut-Escaut prévoient la suppression de cette écluse avec barrage accolé. Mais ces travaux ne pourront être exécutés complètement que si le tronçon sud du canal circulaire est achevé et si les Français modifient l'écluse de Rodignies.

D'où la nécessité de maintenir provisoirement l'écluse d'Antoing.

Pour éviter de laisser subsister un bouchon entre le canal de Nimy-Blaton et Gand, on a prévu au budget 10 millions pour établir une écluse provisoire accolée à l'écluse actuelle et permettre le passage des bateaux de 1.350 T.

On a prévu également 10 millions pour rectifier les courbes de Pottes qui entravent la navigation.

Les travaux du canal circulaire autour de Gand marchent d'une façon normale et sont financés par l'emprunt américain, plan qui exige la mise en service du tronçon sud du canal circulaire pour 1957 et celle du tronçon ouest pour 1958.

Dans la *transversale Nord* : (Côte-Bruges-Gand-Anvers-Liège) il y a lieu de citer le canal de la Nèthe qui débute à

Tweede hoofdweg : Antwerpen-Brussel-Charleroi; die weg omvat een deel van de Schelde, — van Antwerpen tot aan de Rupel, — de Rupel tot Wintam, het zeekanaal van Brussel naar de Rupel en ten slotte het kanaal van Charleroi naar Brussel.

Het gedeelte Antwerpen-Brussel is bevaarbaar voor de grootste binnenschepen.

Brussel-Klabbeek werd in 1935-1936 gemoderniseerd.

Klabbeek-Charleroi is slechts toegankelijk voor schepen van 300 T.

Vak Charleroi-Klabbeek : 26 sluizen tussen Charleroi en Klabbeek, die zullen vervangen worden door 6 sluizen en een elevator.

De uitmonding in de Samber, met inbegrip van de bruggen en bijkomende werken, is voltooid.

Tegenover de spoorbrug te Luttre is een vak van één kilometer op het definitief profiel verbreed.

De eerste sluis, te beginnen van de Samber, sluis 1 F genaamd, nadert haar voltooiing. De tweede, 2 F, werd in 1954 aanbesteed en de werken werden aangevat.

Een diepe en brede ingraving om de oude, meer dan één kilometer lange tunnel van Godarville uit te schakelen, is in haar eindstadium.

Met de verlenging van dit werk naar Luttre toe, d.i. het vak Gouy-Luttre, is men al een jaar begonnen en de werken vorderen goed.

In 1955 zal het graafwerk van de afleidingsgracht tussen de sluizen 1 F en 2 F worden aanbesteed.

Sluis 3 F te Viesville met haar toegangen en de verbindingen met 2 F en met het vak van Luttre.

Het vak vanaf de ingraving te Seneffe tot Ronquières, waar de elevator met 65 m. verval zal worden gebouwd.

Het vak van Ronquières tot Klabbeek met de sluizen te Virginal en Klabbeek.

Derde hoofdweg : Antwerpen-Gent-Borinage.

Deze hoofdweg bestaat uit de Zeeschelde van Antwerpen tot Gent, uit de omleiding te Gent door middel van de ringvaart en uit de Bovenschelde tot aan de Franse grens over Péronnes, waar het kanaal Nimy-Blaton-Péruwelz uitmondt.

Scheepvaart voor grote aken, want de ringvaart is gemaakt voor schepen van 2.000 T. en op de Bovenschelde hebben de na de oorlog gebouwde sluizen, behalve die te Antoing, een profiel van 1.350 T. De plannen tot verbetering en het kalibreren van de Bovenschelde voorzien in de afschaffing van die sluis met tegengebouwde afdamming. Deze werken kunnen evenwel pas volledig worden uitgevoerd, als het Zuidelijk vak van de ringvaart af is en als de Fransen de sluis te Rodignies ombouwen.

Vandaar de noodzakelijkheid de sluis te Antoing voorlopig te behouden.

Om te vermijden dat er tussen het kanaal Nimy-Blaton en Gent een stop blijft, werd op de begroting 10 miljoen uitgetrokken om een voorlopige sluis aan te leggen, die tegen de huidige sluis zal worden aangebouwd om aldus schepen van 1.350 T. door te laten.

Er werd ook 10 miljoen uitgetrokken voor het recht-trekken van de bochten te Pottes, die de scheepvaart belemmeren.

De werken aan de ringvaart om Gent vorderen normaal en worden gefinancierd door de Amerikaanse lening. Volgens dit plan moet het Zuidelijk vak van de ringvaart tegen 1957 en het Westelijk vak tegen 1958 voor 't verkeer worden opengesteld.

In de *dwarsweg Noord* (Kust-Brugge-Gent-Antwerpen-Luik) is het Netekanaal te vermelden, dat van Viersel, op

Viersel sur le canal Albert et aboutit à Duffel sur la Nèthe. Ce canal constitue un raccourci pour la navigation entre le canal Albert et les ports de Gand, de la Côte et de Bruxelles. Ce raccourci permet aussi d'éviter l'encombrement chronique des bassins du port d'Anvers; un second objectif de ce canal consiste à amener à Walem l'eau pure du canal Albert destinée aux installations d'alimentation en eau potable de la ville d'Anvers; cet objectif sera atteint fin 1955. La navigation pourra être admise à partir de 1957.

Transversale Sud : France-Tournai-Liège.

a) Section Péronnes-Mons.

On a creusé une section entièrement nouvelle entre Nimy et Blaton, réalisant un bief unique de 36 km. qui sera raccordé du côté Péronnes à l'Escaut par 2 écluses respectivement de 12,50 m. et de 5,50 m. de chute et du côté Nimy au canal du Centre entre les écluses 5 et 6.

En ce moment, on exécute les travaux de creusement de la tranchée à travers le Mont des Groseilliers (1^{re} partie) et on vient d'adjuger la seconde partie. Il reste à réaliser la section Blaton-Péronnes.

On estime à 5 ans l'exécution des travaux entre Blaton et Péronnes.

Un membre insiste pour que le délai de cinq ans prévu pour les travaux du canal entre Blaton et Péronnes soient abrégés dans toute la mesure du possible, étant donné que ce canal est indispensable au redressement économique du Borinage et du Tournaisis.

Le montant des travaux d'amélioration de la Sambre de Charleroi à Namur de 1920 à 1940, était de 125 millions et de 1940 à 1954, de 434 millions. Reste encore à consacrer aux travaux d'amélioration de cette rivière, 1 milliard 600 millions.

Les travaux de normalisation de la Meuse ont débuté en 1928 avec la construction du barrage modèle de Monsin.

Puis de 1934 à 1938, eurent lieu les travaux de construction du barrage-écluse d'Ivoz-Ramet.

Fin décembre 1954, adjudication du barrage-écluse de Neuville-sous-Huy. Restera donc le tronçon Huy-Amay.

De Namur à Givet, des travaux peu importants permettent aux bateaux de 1.350 T. d'accéder à Givet.

En conclusion, M. le Directeur-général des voies hydrauliques demande d'activer le plus possible la réalisation du programme établi en 1947 par les Commissions d'Etudes des investissements publics.

La Commission a pris acte des déclarations de MM. les directeurs-généraux Hondermarcq et Willems.

III. — Matériaux.

Un membre plaide en faveur de la pierre belge, matériau national.

En ce qui concerne le porphyre, sans vouloir préconiser le retour aux routes pavées, il signale que ce revêtement s'indique encore dans les virages, les fortes pentes, les entre-voies. La preuve, c'est qu'il a été importé en 1953, 52.000 T. de pavés étrangers pour une production nationale de 60.000 T.

Si tout le pavé nécessaire aux routes belges était façonné en Belgique, on pourrait sauver du chômage quelque 750 ouvriers de Quenast et de Lessines qui sont menacés de perdre leur emploi. Il y a en stock, pour plus de 50 millions de francs.

het Albertkanaal, met Duffel verbindt en er in de Nete uitmond. Dit kanaal is een kortere weg voor de scheepvaart tussen het Albertkanaal en de havens van Gent, de Kust en Brussel. Deze kortere weg maakt het eveneens mogelijk de chronische opstopping in de dokken van de Antwerpse haven te vermijden; dit kanaal moet tevens dienen om te Walem het zuivere water van het Albertkanaal aan te voeren, dat bestemd is voor de installaties tot drinkwatervoorziening van de stad Antwerpen; dit doel zal einde 1955 bereikt zijn. De scheepvaart zal van 1957 af mogelijk zijn.

Dwarsweg Zuid : Frankrijk-Doornik-Luik.

a) Vak Péronnes-Bergen.

Tussen Nimy en Blaton werd een geheel nieuw vak gegraven, waardoor één 36 km. lang kanaalpand tot stand komt, dat aan de ene kant, te Péronnes, met de Schelde zal verbonden worden door 2 sluizen met onderscheidenlijk 12,50 m. en 5,50 m. verval en aan de andere kant, te Nimy, met het kanaal van het Centre tussen de sluizen 5 en 6.

Men is thans bezig aan het graafwerk van de ingraving dwars door de Mont des Groseilliers (1^{ste} deel) en het 2^{de} deel werd zopas aanbesteed. Blijft nog het vak Blaton-Péronnes.

Men raamt de uitvoering van de werken tussen Blaton en Péronnes op 5 jaar.

Een lid dringt er op aan de voor de werken aan het kanaal tussen Blaton en Péronnes gestelde termijn van 5 jaar zoveel mogelijk te verkorten, daar dit kanaal volstrekt noodzakelijk is voor het economisch herstel van de Borinage en de streek van Doornik.

Van 1920 tot 1940 werd aan de werken tot verbetering van de Sambre van Charleroi tot Namen een bedrag van 125 miljoen en van 1940 tot 1954 een bedrag van 434 miljoen besteed. Er is voor de werken tot verbetering van deze rivier nog 1 milliard 600 miljoen nodig.

De werken tot normalisatie van de Maas vingen in 1928 aan met het bouwen van de modelstuw te Monsin.

Vervolgens werd, van 1934 tot 1938, de stuwsuis te Ivoz-Ramet gebouwd.

Eind December 1954 : aanbesteding van de stuwsuis te Neuville-sous-Huy. Blijft dan nog het vak Huy-Amay.

Van Namen tot Givet maken werken van geringe omvang de toegang van Givet voor schepen van 1.350 T. mogelijk.

Tot besluit verzoekt de Directeur-Generaal der Waterwegen de uitvoering van het in 1947 door de Studiecommissies voor de openbare investeringen opgemaakt programma zoveel mogelijk spoed bij te zetten.

De Commissie heeft akte genomen van de verklaringen van de Heren Directeurs-Generaal Hondermarcq en Willems.

III. — Materialen.

Een lid pleit voor de Belgische steen, een nationaal materiaal.

Wat het porfier betreft, wijst hij er op, zonder daarom een terugkeer naar de kasseiwegen voor te staan, dat deze wegbedekking nog aan te bevelen is in de bochten, de sterke hellingen en de ruimten tussen de sporen. Dat wordt bewezen door het feit dat, in 1953, 52.000 T. buitenlandse kasseisteen werden ingevoerd, tegenover een eigen productie van 60.000 T.

Indien alle kasseistenen die voor de Belgische wegen nodig zijn in België werden bewerkt, zou men ongeveer 750 arbeiders uit Quenast en Lessen, die gevaar lopen hun werk te verliezen, voor werkloosheid behoeden. Er is voor meer dan 50 miljoen frank in voorraad.

La situation n'est pas meilleure en ce qui concerne les graviers.

On a importé, en 1953, 2.650.000 de tonnes de graviers allemand et hollandais contre 615.000 tonnes en 1939, d'où réduction de la production de nos carrières, d'environ 20 %.

En ce qui concerne la pierre bleue, elle est, dirait-on, mise délibérément à l'index par les pouvoirs publics. L'attitude de ceux-ci paraît indéfendable lorsqu'on sait que d'une qualité nettement supérieure, la pierre belge est d'une manière générale, inférieure quant au prix, de 10 à 20 %.

Or, en 1953, les pouvoirs publics ont passés commande pour 9.000 m³ de pierres blanches.

Le membre cite comme exemples :

La Banque Nationale : 4.000 m³ de pierres blanches contre 22 m³ de pierres belges;

La 2^e écluse du Kruisschans : 774 m³ de pierres suédoises contre 12 m³ de pierres belges;

et parmi les travaux en cours :

La Bibliothèque Albertine : 4.000 m³ de pierres blanches contre 800 m³ de pierres belges.

Cette situation est intolérable quand on sait, par exemple, que les pouvoirs publics français n'acceptent, pour leurs constructions, aucun m³ de pierres belges.

Le même membre signale que certains architectes de l'urbanisme imposent même la pierre étrangère dans les constructions privées.

Il s'élève contre la prétention de certaines administrations communales, notamment l'agglomération bruxelloise, de limiter la hauteur des monuments funéraires. Il s'agit là d'une atteinte grave et injustifiée vis-à-vis d'une de nos industries d'art, qui emploie près de 3.000 ouvriers disséminés dans tout le pays.

La conclusion de ce véritable ostracisme dont semble frappé notre matériau national, ne va pas sans causer de véritables ravages économiques et sociaux.

Nos carrières belges, dans leur ensemble, ont licencié plus de 3.000 travailleurs en quelques années.

Il reste 7.000 ouvriers occupés alors qu'il y en avait plus de 16.000 en 1939.

Les autres sont chômeurs ou occupent des emplois de manœuvre dans d'autres industries, souvent fort éloignées de leurs lieux d'habitation.

En conséquence, le membre demande au Gouvernement d'accorder une priorité absolue à la pierre belge pour tout ce qui concerne les routes et constructions diverses réalisées par l'Etat, de subordonner ses subventions aux provinces et aux communes, à la condition expresse que leurs travaux soient réalisés en pierres du pays.

Il demande au Gouvernement d'intervenir auprès des administrations communales pour qu'il soit mis fin à cette pratique injustifiable de la limitation de la hauteur des monuments funéraires.

Abordant le problème des réceptions des pierres livrées à la construction d'édifices publics, il demande que cette réception soit faite par des fonctionnaires compétents et qu'il soit en tous cas créé une commission mixte d'experts habilitée à trancher les cas litigieux.

Enfin, il pose le problème de la rationalisation en matière de constructions collectives (Société Nationale des habitations à Bon Marché et Société de la Petite Propriété Terrienne).

Idem en ce qui concerne les routes.

Si l'on pouvait réduire à quelques types, les seuils, les

De toestand is niet rooskleuriger wat het kiezel betreft.

In 1953 werden er 2.650.000 T. Duitse en Nederlandse kiezel ingevoerd, tegen 615.000 T. in 1939. Daardoor liep de productie van onze steengroeven met ongeveer 20 % terug.

Wat arduinstein betreft, zou men haast zeggen dat hij opzettelijk door de openbare besturen wordt geweerd. Hun houding is niet te verantwoorden, wanneer men bedenkt dat Belgische steen van veel betere kwaliteit en over 't algemeen 10 tot 20 % goedkoper is.

Nu hebben de openbare besturen 9.000 m³ witte steen besteld in 1953.

Het lid haalt als voorbeelden aan :

Nationale Bank : 4.000 m³ witte steen tegen 22 m³ Belgische steen;

De 2^{de} Kruisschanssluis : 774 m³ Zweedse steen tegen 12 m³ Belgische steen;

en onder de werken die thans aan de gang zijn :

De Albertina : 4.000 m³ witte steen tegen 800 m³ Belgische steen.

Die toestand is onaannemelijk, als men b.v. bedenkt dat de Franse openbare besturen voor hun bouwwerken geen m³ Belgische steen aanvaarden.

Hetzelfde lid wijst er op dat sommige architecten van de stedenbouw zelfs buitenlandse steen voor private bouwwerken opdringen.

Hij komt op tegen het feit dat sommige gemeentebesturen, o.m. in de Brusselse agglomeratie, zich het recht aanmatigen de hoogte der grafstenen te beperken. Dat is een ernstige en onverantwoorde maatregel tegen een van onze kunstnijverheden, die meer dan 3.000 arbeiders over het gehele land tewerkstelt.

Het gevolg van dit werkelijk ostracisme tegen materialen van eigen bodem is dat er echte economische en sociale verwoestingen worden aangericht.

Onze Belgische groeven hebben in het geheel meer dan 3.000 arbeiders ontslagen op enkele jaren tijds.

Er blijven 7.000 arbeiders tewerkgesteld, terwijl er in 1939 meer dan 16.000 waren.

De anderen zijn werkloos of werken als handlanger in andere nijverheden, die vaak zeer ver van hun woonplaats liggen.

Derhalve verzoekt hetzelfde lid de Regering de volstrekte voorrang te verlenen aan Belgische steen voor alle door de Staat tot stand gebrachte wegen en bouwwerken, en voor zijn toelagen aan provinciën en gemeenten voor de uitdrukkelijke voorwaarde te stellen dat de werken in steen uit eigen land worden uitgevoerd.

Hij vraagt dat de Regering bij de gemeentebesturen zou aandringen opdat een eind zou worden gemaakt aan de niet te verantwoorden praktijk tot beperking van de hoogte der grafstenen.

Sprekend over het probleem der oplevering van de stenen voor het optrekken van openbare gebouwen vraagt hij, dat die oplevering zou worden toevertrouwd aan bevoegde ambtenaren, en dat alleszins een gemengde commissie van deskundigen zou worden ingesteld, die gemachtigd is om de betwiste gevallen te beslechten.

Ten slotte handelt hij over het probleem van de rationalisatie inzake gemeenschappelijke bouwwerken (Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen en Maatschappij voor de Kleine Landeigendom).

Hetzelfde wat de wegen betreft.

Indien drempels, raamdorpels, kantstenen tot enkele types

appuis de fenêtre, les bordures vicinales, notre industrie de la pierre cesserait d'être une industrie saisonnière et pourrait stocker en hiver.

Il y a, dit-il, plusieurs milliers d'hommes à remettre au travail tout de suite. Cela dépend du Gouvernement.

Divers commissaires et le Département regrettent les prix prohibitifs qui furent fréquemment imposés il y a quelques années, grâce à une politique de trust des carrières et un manque de garantie quant aux qualités que doit présenter la pierre bleue.

* * *

Les articles des projets de loi et les budgets pour 1954 et 1955 ont été adoptés par 11 voix contre 10.

Au cours d'une réunion convoquée en conformité de l'article 79, al. 2, du Règlement, votre commission a approuvé le rapport à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur.

R. BECQUEVORT.

Le Président.

F. BRUNFAUT.

ANNEXE I.

AVIS REDIGÉ PAR M. NAMECHE
AU NOM DE LA
COMMISSION DE LA RECONSTRUCTION.

CREDITS RELATIFS AUX DOMMAGES AUX BIENS.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction a fait aux membres de la Commission un exposé des principaux problèmes qui intéressent actuellement l'Administration de la Reconstruction.

I. — DOMMAGES DE GUERRE AUX BIENS PRIVÉS.

Le Ministre constate qu'à son arrivée au Département, il ne se posait plus, au point de vue législatif, aucun problème urgent, ceux-ci ayant reçu une solution, durant les années 1953-1954.

konden worden teruggebracht, zou onze steennijverheid niet langer an de seizoenen gebonden zijn, ze zou in de Winter voorraden kunnen aanleggen.

Duizenden arbeiders kunnen onmiddellijk terug aan het werk worden gezet, verklaart hij. Dit hangt van de Regering af.

Verschillende leden van de Commissie en het Departement betreuren de prohibitieve prijzen die enige jaren geleden dikwijls werden opgelegd dank zij de trustpolitiek van de steengroeven en het gebrek aan zekerheid wat de kwaliteit van de arduinsteen betreft.

* * *

De artikelen van de wetsontwerpen en de begrotingen voor 1954 en 1955 werden aangenomen met 11 tegen 10 stemmen.

Op een tweede vergadering, bijeengeroepen overeenkomstig artikel 79, lid 2, van het Reglement, heeft uw Commissie het verslag met eenparigheid der aanwezige leden goedgekeurd.

De Verslaggever.

R. BECQUEVORT.

De Voorzitter.

F. BRUNFAUT.

BIJLAGE I.

ADVIES OPGESTELD DOOR DE HEER NAMECHE
NAMENS DE
COMMISSIE VOOR DE WEDEROPBOUW.

KREDIETEN BETREFFENDE DE SCHADE AAN GOEDEREN.

De heer Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw heeft aan de leden van de Commissie een uiteenzetting gegeven over de voornaamste vraagstukken die thans de Administratie van de Wederopbouw betreffen.

I. — OORLOGSSCHADE AAN PRIVATE GOEDEREN.

De Minister verklaart dat er bij zijn ambtsaanvaarding in wetgevend opzicht geen dringende problemen meer waren; aan die problemen werd reeds in de loop van de jaren 1953-1954 een oplossing gegeven.

Au point de vue de l'application de la législation, des mesures administratives ont été prises, ainsi que des réformes de détail concernant l'organisation interne du travail. Le rendement quantitatif a été maintenu et même accru.

Le ministre désire liquider au plus tôt les dossiers afférents aux Statuts de Reconnaissance Nationale, afin de libérer le plus grand nombre possible d'agents de ce secteur et de les affecter à l'indemnisation des dommages de guerre.

Les mesures prises sont les suivantes :

1° — Un avenant à l'accord de réciprocité entre les Pays-Bas et la Belgique du 4 juin 1951, a été signé.

2° — L'adaptation et l'amendement de l'accord franco-belge en matière de réparation des dommages de guerre, réalisés grâce à des contacts personnels avec le ministre compétent français, ont apporté des sérieuses améliorations à l'indemnisation accordée aux Belges sinistrés en France.

3° — L'arrêté royal du 13 août 1954 (M. B. du 8 septembre 1954) portant extension des priorités aux dommages non prioritaires, lorsque l'intervention financière de l'État relative à ces dommages est inférieure à celle qui concerne les dommages prioritaires.

Cet arrêté simplifie considérablement le travail administratif et met sans délai à la disposition des sinistrés l'intégralité du montant de la décision devenue exécutoire.

4° — L'apurement des dossiers traités partiellement en exécution du plan d'urgence instauré en 1948-1949.

L'examen des dommages mobiliers inclus dans les dossiers bénéficiant du dit plan avait été reporté à une date ultérieure. Une circulaire a ordonné le déblocage immédiat de ces dossiers.

5° — Reconstruction des immeubles encore en ruines dans les centres touristiques.

Afin de promouvoir cette reconstruction dans tous les centres touristiques du pays, une sous-priorité spéciale de 100 points a été octroyée aux dossiers qui peuvent se prévaloir d'une priorité légale normale, et une priorité exceptionnelle aux autres.

* * *

Rendement quantitatif des Services provinciaux.

Sur les 50 chambres d'indemnisation prévues aux cadres, 41 1/2 fonctionnent, et rendent, par semaine, environ 1.500 décisions par défaut (primitives). A ce nombre il convient d'ajouter environ 420 décisions réputées définitives et contradictoires (décisions de débouté, la demande d'indemnisation n'atteignant pas 2.000 francs valeur 1939). A ce rythme, 100.000 dossiers peuvent être traités, ou revus, annuellement.

De ces chiffres il ressort que malgré le blocage du recrutement, le rendement n'a pas baissé.

Met het oog op de toepassing van de wetgeving werden administratieve maatregelen genomen, en detailhervormingen in verband met de interne werkregeling ingevoerd. Naar de omvang is het rendement hetzelfde gebleven, en zelfs toenomen.

De Minister wenst zo spoedig mogelijk de dossiers af te handelen in verband met de Statuten van Nationale Erkentelijkheid, om in die sector het grootst mogelijk aantal personeelsleden vrij te maken en ze over te hevelen naar de sector van het herstel der oorlogsschade.

Volgende maatregelen werden genomen :

1° — Een bijvoegsel aan het wederkerigheidsverdrag van 4 juni 1951 tussen Nederland en België werd getekend.

2° — Door de aanpassing en de wijziging van het Frans-Belgisch accoord inzake herstel van oorlogsschade, die tot stand werden gebracht dank zij persoonlijk overleg met de bevoegde Franse Minister, werd de vergoeding, toegekend aan in Frankrijk gesinistreerde Belgen, merklijk verbeterd.

3° — Het Koninklijk besluit van 13 Augustus 1954 (B. S. van 8 September 1954) waarbij de voorrang worden uitgebreid tot schadegevallen die geen voorrang genoten, wanneer de geldelijke tussenkomst van de Staat in verband met die schadegevallen lager is dan die betreffende de schade waarop de voorrang slaat.

Door dit besluit wordt het administratieve werk in ruime mate vereenvoudigd en kunnen de gesinistreerden, zonder uitstel beschikken over het integraal bedrag waaromtrent de beslissing executoir is geworden.

4° — Afhandeling van de dossiers die gedeeltelijk werden behandeld ter uitvoering van het in 1948-1949 opgevatte urgentie-plan.

Het onderzoek van de schade aan roerende goederen, begrepen in de dossiers die van dit plan genieten, werd naar een latere datum verschoven. Bij een omzendbrief werd bevolen die dossiers onmiddellijk vrij te maken.

5° — Wederopbouw van nog steeds in puin liggende gebouwen in toeristische centra.

Ten einde die wederopbouw in alle toeristencentra van het land in de hand te werken, werd een bijzondere subprioriteit van 100 punten toegekend aan de dossiers waarvoor een normale wettelijke voorrang geldt, en een uitzonderlijke voorrang aan de andere.

* * *

Quantitatief rendement van de Provinciale Diensten.

Op de 50 in het kader vastgestelde vergoedingskamers, zijn er 41 1/2 in werking. Zij nemen ongeveer 1.500 beslissingen bij verstek per week (oorspronkelijk). Daarbij dienen te worden gevoegd 420 als definitief en contradictoir beschouwde beslissingen (afwijzingsbeslissingen omdat de aanvraag tot vergoeding geen 2.000 frank, waarde 1939 bedroeg). In dat tempo kunnen jaarlijks 100.000 dossiers worden afgehandeld of herzien.

Uit die cijfers blijkt dat het rendement, niettegenstaande de stopzetting van de aanwerving, niet gedaald is.

II. — SERVICE DES STATUTS DE RECONNAISSANCE NATIONALE.

Organisation des services.

L'organisation des services qui prévoyait la décentralisation totale des cabinets des commissaires de l'Etat qui exerçaient leurs fonctions dans 10 centres et des commissions d'agrèation et de contrôle, qui avaient leur siège dans 12 centres, aurait exigé, au rythme de 1953, un délai de 16 mois pour rendre une décision en première instance pour les 36.009 dossiers pendants au 1^{er} avril 1954.

Cette décentralisation qui se justifiait aussi longtemps que chaque centre avait un nombre de dossiers suffisant à liquider, a été remplacée par une centralisation tempérée, suite à la dissolution de certains centres, n'ayant plus qu'un nombre réduit de dossiers à examiner.

La nouvelle répartition géographique est la suivante :

Bruxelles : tous les statuts;

Gand : déportés et réfractaires;

Liège : prisonniers politiques, résistants civils et résistants par la presse clandestine;

Mons : tous les statuts.

Simultanément le nombre de Commissaires de l'Etat fut porté, en 1^{re} instance, de 44 à 54, et ce sans recrutement et uniquement par le rappel de fonctionnaires détachés, tandis que le nombre des Chambres des commissions fut ramené de 92 à 50.

Les mesures de réorganisation administrative, exposées ci-dessus, auront comme résultat que pour le 31 mars 1955, au plus tard, tous les dossiers des divers statuts seront pourvus d'une décision de 1^{re} instance. En effet, en 6 mois environ, la moitié des dossiers a été traitée.

A ce moment les instances d'appel seront temporairement renforcées, de manière à liquider rapidement les décisions frappées d'appel. Il n'est pas possible de déterminer actuellement le nombre exact des révisions à effectuer. Celles-ci s'effectueront concurremment avec l'examen des dossiers en appel.

Problème des camps à régime indéterminé.

Le statut des prisonniers politiques prévoit que la liste des camps et des lieux ayant connu le régime de l'internement, tel qu'il est défini par la loi, ainsi que les périodes pendant lesquelles ces camps et lieux ont connu ce régime, seront déterminées par arrêté-royal.

Une commission spéciale a été instituée à cet effet en collaboration avec les délégués des fédérations reconnues.

La Commission a enregistré avec satisfaction les déclarations du Ministre qui n'ont pas donné lieu à observations.

Le Rapporteur,

L. NAMECHE.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

II. — DIENST DER STATUTEN VAN NATIONALE ERKENNELIJKHEID.

Organisatie der diensten.

Ingevolge de volledige decentralisatie der kabinetten van de Staatscommissarissen, die hun functies in 10 centra uitoefenden, en van de erkennings- en controlecommissies, die in 12 centra zetelden, zou het, volgens het ritme van 1953, 16 maanden geduurd hebben alvorens een beslissing in eerste aanleg zou getroffen worden inzake de 36.009 dossiers, die op 1 April 1954 hangend waren.

Deze decentralisatie, die gerechtvaardigd was zolang elk centrum een voldoende aantal dossiers af te handelen had, werd vervangen door een gematigde centralisatie als gevolg van de ontbinding van sommige centra die nog slechts een beperkt aantal dossiers te behandelen hadden.

De nieuwe geografische indeling is de volgende :

Brussel : alle statuten;

Gent : weggevoerden en werkweigeraars;

Luik : politieke gevangenen, burgerlijke weerstanders en weerstanders door de drukpers;

Bergen : alle statuten.

Terzelfder tijd werd het aantal Rijkscommissarissen in eerste aanleg van 44 op 54 gebracht zonder aanwerving en enkel door de terugroeping der gedetacheerde ambtenaren terwijl het aantal Kamers van Commissis van 92 op 50 teruggebracht werd.

Voormelde maatregelen tot administratieve herinrichting zullen voor gevolg hebben dat uiterlijk op 31 Maart 1955 al de dossiers der verschillende statuten een beslissing in eerste aanleg zullen gekregen hebben. Op 6 maanden tijd werd inderdaad ongeveer de helft der dossiers behandeld.

Op dat ogenblik zullen de beroepsinstanties tijdelijk zodanig versterkt worden dat de beslissingen waartegen beroep werd ingesteld, snel zullen kunnen behandeld worden. Het is niet mogelijk thans het juiste aantal te verrichten herzieningen te bepalen. Deze zullen terzelfder tijd worden gedaan als het onderzoek der dossiers in beroep.

Het vraagstuk der kampen met onbepaald regime.

Het Statuut der politieke gevangenen bepaalt dat de lijst van de kampen en van de plaatsen welke het interneringsregime gekend hebben zoals dit in de wet is omschreven, alsook de tijdsruimten gedurende dewelke deze kampen en plaatsen dit regime hebben gekend, bij koninklijk besluit zullen worden vastgesteld.

Een bijzondere commissie werd daartoe opgericht in overleg met de afgevaardigden der erkende verbonden.

De Commissie heeft met voldoening kennis genomen van de verklaringen van de Minister; deze verklaringen hebben tot geen opmerkingen aanleiding gegeven.

De Verslaggever,

L. NAMECHE.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

ANNEXE II.

QUESTIONS ET REPONSES.

QUESTION :

Le Ministre n'estime-t-il pas que pour établir la Belgique et la Hollande, il eût fallu remonter à a mis plusieurs années avant de démarrer ?

RÉPONSE :

Immédiatement après la guerre, la Belgique a entrepris de réparer les dégradations les plus importantes au réseau existant et particulièrement les routes des Ardennes qui avaient souffert de l'offensive d'hiver.

Jusqu'en 1949, aucune modernisation systématique des grands axes n'a été entreprise et la comparaison avec les pays voisins n'est pas plus avantageuse si elle porte sur la période 1945-1954 que sur celle de 1950-1954.

QUESTION :

Le Ministre n'est-il pas d'avis que pour comparer les taxes qui pèsent sur les transports routiers, il aurait fallu prendre l'ensemble des charges dans les différents pays; à ce point de vue, la Belgique n'est pas si mal placée par rapport aux autres pays ?

RÉPONSE :

C'est au Ministre des Finances qu'il y a lieu de s'adresser, pour obtenir des exemples chiffrés étayant une récente déclaration qu'il aurait faite.

QUESTION :

Le Ministre voudrait-il faire connaître les engagements définitifs au 31 décembre 1954 sur les crédits prévus au budget extraordinaire de 1954, tenant compte des amendements (articles 491-492 et 542) et fournir un tableau par article et par poste détaillé des engagements définitifs ?

RÉPONSE :

Le membre a vraisemblablement visé les articles 478-479 et 523 du Budget extraordinaire de 1954, concernant les routes d'Etat. Ces numéros d'articles sont devenus respectivement 491-492 et 542 au Budget extraordinaire de 1955.

Le tableau demandé est le suivant (chiffres arrondis au million) :

Articles	Fin du 1 ^{er} trimestre	Fin du 2 ^{me} trimestre	Fin du 3 ^{me} trimestre	Fin du 4 ^{me} trimestre	Crédit alloué
478	170	392	563	992 (*)	850
479	9	40	57	106	112
523	10	12	43	157	148

(*) L'engagement définitif dépasse le crédit alloué; il s'agit de l'article 478 ou 905-10 du Budget pour l'Ordre relatif au Fonds des Routes; il restait un reliquat des années précédentes, en voie de résorption.

QUESTION :

Le Ministre n'est-il pas d'avis que le Fonds des Routes offre un avantage (les crédits non engagés le 31 décembre ne tombant pas en annulation) mais aussi un inconvénient, l'administration n'ayant plus de stimulant pour engager les crédits au moment propice.

RÉPONSE :

La possibilité de reporter à l'année suivante les crédits du Fonds des Routes non engagés définitivement au 31 décembre n'a jamais eu

BIJLAGE II.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

VRAAG :

Denkt de Minister niet dat men bij een vergelijking tussen België en Nederland moet teruggaan tot in 1945, daar Nederland slechts na verscheidene jaren van wal is gestoken ?

ANTWOORD :

Dadelijk na de oorlog is België overgegaan tot de herstelling van de belangrijkste beschadigingen aan het bestaande wegennet en inzonderheid aan de wegen in de Ardennen, die bijzonder onder het winter-offensief te lijden hadden.

Tot in 1949 werd geen enkele stelselmatige modernisatie van de grote verkeersaders aangevat, en de vergelijking met de buurlanden valt niet gunstiger uit voor de periode 1945-1954 dan voor de periode 1950-1954.

VRAAG :

Meent de Minister niet dat bij de vergelijking der taxes op het weg-verkeer het geheel der lasten in de onderscheiden landen moet in aanmerking worden genomen : in die zin is de toestand van België niet zo slecht ten opzichte van de andere landen.

ANTWOORD :

Men moet zich tot de Minister van Financiën wenden om becijferde voorbeelden te bekomen tot staving van een verklaring die hij onlangs zou hebben afgelegd.

VRAAG :

Zou de Minister het bedrag willen bekend maken van de definitieve vastleggingen per 31 December 1954 op de in de buitengewone begroting voor 1954 voorkomende kredieten, rekening houdend met de amendementen (artikelen 491-492 en 542), en een tabel willen bezorgen met de omstandige aanduiding der definitieve vastleggingen per artikel en per post ?

ANTWOORD :

Het lid bedoelt waarschijnlijk de artikelen 478-479 en 523 van de buitengewone begroting van 1954, betreffende de Rijkswegen. Deze nummers zijn in de buitengewone begroting voor 1955 respectievelijk 491-492 en 542 geworden.

Hier volgt de gevraagde tabel (op het miljoen afgeronde cijfers :

Artikelen	Einde eerste kwartaal	Einde tweede kwartaal	Einde derde kwartaal	Einde vierde kwartaal	Toegekend krediet
478	170	392	563	992(*)	850
479	9	40	57	106	112
523	10	12	43	157	148

(*) De definitieve vastlegging is hoger dan het toegekend krediet; het betreft artikel 478 of 905-10 van de begroting voor Orde in verband met het Wegenfonds; er was een overschot van de vorige jaren, dat bijna opgebruikt is.

VRAAG :

Is de Minister niet van oordeel dat het Wegenfonds voordelen oplevert (de per 31 December niet vastgestelde kredieten vervallen niet), maar ook een nadeel, omdat het Bestuur niet meer wordt aangespoord om de kredieten op het geschikte ogenblik vast te leggen ?

ANTWOORD :

De mogelijkheid de per 31 December niet definitief vastgelegde kredieten van het Wegenfonds naar het volgende jaar over te dragen, heeft

pour conséquence de ralentir l'activité de l'Administration. En 1952 et 1953, une petite partie seulement des crédits disponibles ont été engagés, mais ce fait était dû uniquement à la politique du Gouvernement de l'époque, qui n'autorisait les engagements qu'au compte-gouttes et ne permettait pas d'engager la totalité des crédits prévus.

En 1954, au contraire, non seulement la totalité du crédit de 850 millions alloué a été engagée, mais les reliquats des années précédentes ont été engagés à concurrence de 142 millions.

Le tableau suivant illustre bien ce fait :

Fonds des routes (en millions).

Année	Alloué	Engagé au 31 déc.
1952	633	312
1953	850	338
1954	850	992
Total	2.333	2.042

Le disponible de 291 millions au 1 janvier 1955 sera résorbé avant la fin de 1955.

QUESTION :

Si on étudie le plan normal des travaux routiers, on constate que le Brabant est bien servi.

Selon l'exposé de M. Hondermacq, il faudrait trouver à Bruxelles plus de 2 milliards. Il est certain que l'Exposition exige des travaux durables, mais si on suit l'Administration, il ne reste plus rien pour le reste du pays.

Le Ministre voudrait-il donner son avis à ce sujet.

RÉPONSE :

Le programme de l'Administration des Routes est évidemment un programme maximum. Certaines simplifications peuvent être envisagées afin de diminuer les dépenses, mais il fallait d'abord faire une étude d'ensemble, approfondie. Le financement de ce programme, tout comme celui de la mise en exécution des travaux prévus à la loi instituant le Fonds des Routes, doit être trouvé par des moyens nouveaux; des études sont en cours dans ce sens.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas question un seul instant de concentrer à Bruxelles, pendant 2 ou 3 ans, les grands travaux routiers à exécuter, au détriment du reste du pays. Un effort devra être fait pour l'Exposition Universelle de 1958, mais sans que les autres grands travaux nécessaires en pâtissent.

QUESTION :

Le Ministre n'estime-t-il pas que l'on a trop négligé la sécurité des routes (pistes cyclables, signalisation, éclairage).

RÉPONSE :

a) Pistes cyclables :

Il était impossible d'élargir rapidement les chaussées principales sans sacrifier d'abord les pistes : c'est ce qui a été fait.

Dans la plupart des traversées d'agglomérations, les routes ont été élargies au maximum. La construction de nouvelles pistes latérales ne pourrait se faire que moyennant des emprises excessivement coûteuses dans les habitations.

Cependant, la question n'est pas oubliée; l'Administration des Routes a établi la carte des bospins en pistes cyclables, compte tenu des comptables de trafic cycliste qui ont été effectués.

La réalisation de ces pistes se fera au fur et à mesure des autres améliorations.

b) Signalisation :

Il est inexact de prétendre que la signalisation a été négligée. Au contraire, un très gros effort d'unification a été réalisé. Des signaux modernes et réfléchissants ont été installés partout sur les routes de l'Etat.

Il est vrai cependant que sur les voiries secondaires, il reste beaucoup à faire; cette question ne dépend pas du Département des Travaux publics, mais bien des autorités locales.

nooit tot gevolg gehad de werking van het Bestuur te vertragen. In 1952 en in 1953 werd slechts een klein gedeelte der beschikbare kredieten vastgelegd, maar dit was slechts het gevolg van de toenmalige politiek van de Regering, die de vastleggingen slechts druppelsgewijze machtigde, en niet aanvaardde dat het volledig bedrag der beschikbare kredieten zou vastgelegd worden.

In 1954 daarentegen werd het toegekende krediet van 850 miljoen volledig vastgesteld, terwijl de overschotten van de vorige jaren, ten belope van 142 miljoen werden vastgelegd.

Dit blijkt duidelijk uit volgende tabel :

Wegenfonds (in millioentallen).

Jaar	Toegekend	Per 31 December vastgelegd
1952	633	312
1953	850	338
1954	850	992
Totaal	2.333	2.042

Het per 1 Januari 1955 beschikbaar bedrag van 291 miljoen zal vóór het einde van 1955 opgebruikt zijn.

VRAAG :

Wanneer men het normaal plan der wegwerken nagaat, kan men vaststellen dat Brabant goed werd bediend.

Uit de uiteenzetting van de heer Hondermacq blijkt dat voor Brussel meer dan 2 miljard beschikbaar zouden moeten zijn. Het is duidelijk dat de Wereldtentoonstelling werken van blijvende aard eist, maar indien men het Bestuur volgt, zal er voor de rest van het land niets overblijven.

Zou de Minister zijn mening willen zeggen hieromtrent ?

ANTWOORD :

Het programma van het Bestuur der Wegen is natuurlijk een maximum programma. Bepaalde vereenvoudingen kunnen overwogen worden om de uitgaven te verminderen, maar in de eerste plaats was een grondige studie van het geheel noodzakelijk. Voor de financiering van dit programma en voor de uitvoering van de werken voorzien in de wet tot oprichting van het Wegenfonds moet nieuwe middelen worden gevonden. Deze kwestie wordt thans bestudeerd.

In elk geval is er geen sprake van, alle grote wegwerken gedurende 2 of 3 jaar te Brussel te concentreren, ten nadele van de rest van het land. Voor de Wereldtentoonstelling van 1958 moet een inspanning worden gedaan, maar de andere noodzakelijke grote werken mogen daar onder niet lijden.

VRAAG :

Denkt de Minister niet dat de veiligheid der wegen (fietspaden, verkeerstekens, verlichting) te zeer verwaarloosd werd ?

ANTWOORD :

a) Fietspaden :

De hoofdwegen konden niet snel verbreed worden zonder eerst de fietspaden te doen verdwijnen : dit is dan ook gebeurd.

De meeste wegen die de agglomeraties doorkruisen werden op maximum breedte gebracht. Het aanleggen van nieuwe fietspaden zou slechts mogelijk zijn mits buitensporig kostbare onteigeningen van gebouwen.

De kwestie wordt evenwel niet uit het oog verloren; Het Bestuur der Wegen heeft een kaart der behoeften aan fietspaden aangelegd, rekening houdend met de tellingen van het fietsverkeer.

Het aanleggen van deze fietspaden zal naar mate van de andere verbeteringen geschieden.

b) Verkeerstekens :

Het is onjuist te beweren dat de verkeerstekens werden verwaarloosd. Er werd integendeel een grote inspanning voor meer eenheid gedaan. Moderne en weerkaatsende stenen werden overal op de Staatswegen aangebracht.

Weliswaar blijft op de secundaire wegen nog veel te doen; deze kwestie hangt niet af van het Departement van Openbare Werken maar wel van de plaatselijke overheid.

c) *Eclairage des routes :*

Effectivement, il manque d'unité en cette matière. La politique du département avait été précédemment d'éclairer des sections entières de routes, telles que Bruxelles-Malines-Anvers.

Cependant, avant d'éclairer les routes, il faut moderniser leur infrastructure.

Pour ce qui est de l'éclairage proprement dit, plusieurs systèmes existent et l'on n'est pas encore fixé d'une manière définitive sur le meilleur de ces systèmes et sur le plus économique.

Des études sont en cours, tant en Belgique qu'à l'étranger, et il existe même une association internationale qui coordonne toutes les données en cette matière.

QUESTION :

Le ministre voudrait-il nous informer pourquoi on n'a prévu qu'un million pour l'autostrade Anvers-Liège ? Anvers est désavantagé.

RÉPONSE :

Anvers n'est pas désavantagé par le fait que le seul crédit prévu pour l'autoroute Anvers-Liège, ne se monte qu'à un million : ce million est destiné à payer les frais d'études géotechniques (sondages, etc.) préparatoires à la rédaction des cahiers des charges et concerne l'ensemble du tracé, aussi bien près d'Anvers que près de Liège.

QUESTION :

Le ministre voudrait-il fournir des explications au sujet de la suppression de certains passages à niveau aux environs de Diest, prévu à l'article 492 ?

RÉPONSE :

La suppression des passages à niveau en question n'est pas prévue au budget extraordinaire de 1955. Il est bien exact que beaucoup d'entre eux devraient être supprimés et remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs.

Ces travaux sont, hélas ! fort coûteux et l'on ne peut y songer que pour les passages à niveau qui offrent le plus d'inconvénients pour la circulation.

L'Administration a dans son programme la suppression de ces inconvénients. Elle n'y procède qu'au fur et à mesure des disponibilités budgétaires.

QUESTION :

Le Ministre ne pourrait-il pas envisager de subventionner les matériaux que les communes achètent pour effectuer des travaux en vue de la résorption du chômage (art. 508) ?

RÉPONSE :

Les arrêtés et règlements en matière de subsides ne prévoient l'octroi de ceux-ci que pour des travaux et non pour des matériaux.

QUESTION :

Le Ministre voudrait-il nous dire où en sont les plans régionaux d'urbanisme ?

RÉPONSE :

L'élaboration des plans régionaux d'urbanisme se poursuit; il s'agit d'un travail d'envergure qui nécessite du temps.

QUESTION :

Le Ministre voudrait-il nous faire connaître la destination des crédits de l'article 554 ? Quels sont les normes pour en profiter ? Va-t-on tenir compte du chômage ? Il demande à ce sujet un exposé du fonctionnaire compétent.

c) *Verlichting van de wegen :*

Er is werkelijk gebrek aan eenheid op dit gebied. Voorheen bestond het beleid van het Departement er in, hele wegvakken, als Brussel-Mechelen-Antwerpen, te verlichten.

Maar alvorens de wegen te verlichten, moet men hun onderbouw moderniseren.

Wat de eigenlijke verlichting betreft, bestaan er verscheidene systemen en men heeft nog geen vaste zekerheid welk van die systemen het beste en het goedkoopste is.

Zowel in België als in het buitenland wordt de kwestie onderzocht en er bestaat zelfs een internationale vereniging, die alle gegevens terzake coördineert.

VRAAG :

Zou de Minister ons willen mededelen waarom men slechts een miljoen heeft uitgetrokken voor de autosnelweg Antwerpen-Luik ? Antwerpen wordt benadeeld.

ANTWOORD :

Antwerpen wordt niet benadeeld, doordat het enige voor de autosnelweg Antwerpen-Luik uitgetrokken krediet slechts een miljoen bedraagt: dit miljoen moet dienen voor het betalen van de kosten voor bodemonderzoek (peilingen, enz.) ter voorbereiding van het opmaken van de bestekken en betreft het gehele tracé, zowel bij Antwerpen als bij Luik.

VRAAG :

Zou de Minister uitleg willen verstrekken over de in artikel 492 bedoelde afschaffing van sommige overwegen in de omgeving van Diest ?

ANTWOORD :

De afschaffing van bedoelde overwegen komt niet voor op de buitengewone begroting voor 1955. Maar wel zouden vele er van beter afgeschafte en door lager- of hoger liggende overwegen vervangen worden.

Die werken zijn jammer genoeg zeer kostelijk en men kan er slechts aan denken voor die overwegen, die voor het verkeer de grootste bezwaren opleveren.

Het uit de weg ruimen van die bezwaren staat op het program van het Bestuur. Dat punt van zijn program voert het maar uit naarmate dat de begroting kredieten ter beschikking stelt.

VRAAG :

Zou de Minister niet kunnen overwegen, toelagen te verlenen voor het materieel, dat de gemeenten aankopen voor het uitvoeren van de werken met het oog op de opslorping van de werkloosheid (artikel 508) ?

ANTWOORD :

De besluiten en reglementen inzake toelagen voorzien slechts in de toekenning hiervan voor werken, niet voor materieel.

VRAAG :

Zou de Minister ons willen zeggen hoever het staat met de gewestelijke stedenbouwplannen.

ANTWOORD :

De gewestelijke stedenbouwplannen worden verder uitgewerkt, het betreft hier een breed opgezet en tijdvergend werk.

VRAAG :

Zou de Minister ons willen zeggen waartoe de kredieten onder artikel 554 zullen dienen ? Welke maatstaven gelden om ze te bekomen ? Zal rekening worden gehouden met de werkloosheid ? Dienaangaande wordt een uiteenzetting van de bevoegde ambtenaar gevraagd.

RÉPONSE :

Le Ministre compte accorder les subsides en tenant compte de l'urgence des travaux effectués, la nécessité de résorber le chômage dans certaines régions et le souci de rétablir, dans une certaine mesure, un équilibre rompu en défaveur de certaines communes.

De plus, le Ministre vient de donner les instructions pour établir un cadre des urgences et l'octroi des subsides dépendra dès lors de l'ordre de priorité qui sera conféré aux divers travaux.

QUESTION :

Le Ministre voudrait-il veiller que les communes qui chargent un architecte privé de dresser un plan d'urbanisme, ne soient pas sujet aux vexations des Services Techniques Provinciaux ?

RÉPONSE :

Le Ministre demande qu'on lui fasse connaître les cas précis où ses services soumettraient les architectes privés à des vexations.

Dans le même ordre d'idées, il est normal que les services provinciaux de l'Urbanisme s'occupent de détails, tels que des poulaillers et des porcheries, car trop souvent des communes autorisent des constructions de ce genre qui heurtent l'esthétique.

QUESTION :

Le Ministre connaît-il le danger que présente la route Aarschot-Westerlo, qui est en mauvais état ?

RÉPONSE :

Le Ministre a pris bonne note de la remarque de l'honorable membre.

QUESTION :

Un membre s'élève contre la technique budgétaire des budgets soumis à la commission.

Le Gouvernement a réduit le budget des Travaux Publics de 300 millions et a augmenté l'extraordinaire d'une même somme. Ce crédit est destiné à des travaux non productifs mais à des travaux d'entretien (par exemple peinture).

En 1953, lors des inondations, un crédit de plus de 1 milliard a été inscrit sur le budget ordinaire.

Le Ministre voudrait-il veiller pour que cette situation ne se présente plus en 1956 et 1957 ?

RÉPONSE :

La présence de crédits relativement élevés à l'extraordinaire pour des travaux d'entretien est justifiée par l'absence d'entretien ordinaire suffisant au cours des années antérieures, d'où réfections générales que l'on peut qualifier d'entretien extraordinaire.

Sur le même objet, on peut citer au membre qui avait demandé des exemples de routes dont le manque d'entretien justifie des travaux extraordinaires à charge de l'article 554 :

route de Thines à Hamme-Mille (Brabant);
route à Ellezelles (Hainaut);
route 21, à Tongrinnes (Namur);
route 23, traverse de Huy, Wanze et Antheit (Liège);
route Corbion-Rochehaut, à Poupehan (Luxembourg);
route Lierre-Aarschot (Anvers);
route Jabbeke-Bruges (Flandre occidentale);
route à Saint-Nicolas et Belsele (Flandre orientale);
traverse d'Ulbeek (Limbourg).

QUESTION :

Le ministre voudrait-il nous dire où en sont les subsides prévus pour l'entretien des chemins de grande communication et la reprise de ces routes par l'État ?

ANTWOORD :

De Minister denkt bij het verlenen van de toelagen rekening te houden met het dringende karakter van de uitgevoerde werken, de noodzakelijkheid in sommige streken de werkloosheid op te slopen en het streven, in zekere mate, een evenwicht te herstellen, dat in het nadeel van sommige gemeenten werd verbroken.

Bovendien heeft de Minister zopas instructies gegeven om een plan van de dringende werken op te maken; het verlenen van de toelagen zal dan ook afhangen van de graad van voorrang die aan de verschillende werken zal worden toegekend.

VRAAG :

Zou de Minister er voor willen waken dat de gemeenten, die een private architect opdracht geven een stedenbouwwplan op te maken, gespaard worden van de plagerijen der Provinciale Technische Diensten ?

ANTWOORD :

De Minister vraagt dat hem nauwkeurig de gevallen ter kennis worden gebracht waarin zijn diensten de private architecten met plagerijen hinderen.

In hetzelfde verband is het normaal dat de provinciale diensten voor Stedenbouw zich inlaten met details als kippen- en varkenshokken, want al te vaak verlenen gemeenten vergunning voor dergelijke gebouwen, die het aesthetisch uitzicht schaden.

VRAAG :

Kent de Minister het gevaar, dat de in slechte staat verkerende weg Aarschot-Westerlo oplevert ?

ANTWOORD :

De Minister heeft de opmerking van het achtbaar lid genoteerd.

VRAAG :

Een lid komt op tegen de begrotingstechniek der aan de Commissie voorgelegde begrotingen.

De Regering heeft de begroting van Openbare Werken met 300 miljoen verminderd en de buitengewone begroting met een zelfde bedrag vermeerderd. Dit krediet is niet voor productieve, doch voor onderhoudswerken (bij voorbeeld schilderwerk) bestemd.

In 1953, bij de overstromingen, werd op de gewone begroting een krediet van meer dan 1 milliard uitgetrokken.

Zou de Minister er voor willen zorgen dat die toestand zich in 1956 en 1957 niet meer voordoet ?

ANTWOORD :

Dat op de buitengewone begroting vrij hoge kredieten voorkomen voor onderhoudswerken vindt zijn verklaring hierin, dat de vorige jaren onvoldoende gewoon onderhoudswerk werd uitgevoerd, zodat algemene herstellingswerken, die men als buitengewoon onderhoud kan bestempelen, nodig zijn.

In hetzelfde verband kunnen, ten behoeve van het lid, dat voorbeelden had gevraagd van wegen, waarvoor gebrek aan onderhoud buitengewone werken ten laste van artikel 554 rechtvaardigt, worden genoemd :

weg van Thines naar Hamme-Mille (Brabant);
weg te Ellezelles (Henegouwen);
weg 21 te Tongrinnes (Namen);
weg 23, doortocht van Hoei, Wanze en Antheit (Luik);
weg Corbion-Rochehaut, te Poupehan (Luxembourg);
weg Lier-Aarschot (Antwerpen);
weg Jabbeke-Brugge (West-Vlaanderen);
weg te Sint-Niklaas en Belsele (Oost-Vlaanderen);
doortocht te Ulbeek (Limburg).

VRAAG :

Zou de Minister ons willen zeggen hoever het staat met de toelagen voor het onderhoud der wegen van groot verkeer en met het overnemen van die wegen door de Staat ?

RÉPONSE :

Les subsides pour cet entretien seront à nouveau accordés à partir de 1955. Les Gouverneurs de province en seront avisés par circulaire.

QUESTION :

Des dossiers sont retournés aux communes en application des circulaires de 1948. Le ministre voudrait-il nous informer pour quels motifs faut-il attendre si longtemps pour l'approbation des plans d'urbanisme dressés par les communes ?

RÉPONSE :

Ces circulaires ont été édictées par mon prédécesseur et leur existence était aussi justifiée en 1948 qu'elle l'est maintenant.

Ce n'est pas leur suppression qui donnerait aux communes un franc de plus de subsides, mais elle aurait pour conséquence d'encombrer les gouvernements provinciaux et le Ministre des Travaux publics, de dossiers qui ne pourraient être traités.

L'Etat a, lui aussi, de nombreux projets dans ses armoires, qui ne peuvent en sortir parce qu'il manque de crédits.

QUESTION :

Le ministre voudrait-il nous énumérer les travaux auxquels sera affecté l'emprunt de 50 millions de dollars aux États-Unis.

RÉPONSE :

Cet emprunt est destiné à alimenter le budget extraordinaire de 1955.

Les banquiers ont mis comme condition que la somme prêtée servirait à réaliser un programme concret de grands travaux et ont porté leur choix sur certains travaux relatifs aux voies hydrauliques.

Il ne s'agit donc pas de suppléments de crédits, mais bien de crédits rentrant dans le cadre du budget extraordinaire.

QUESTION :

Le ministre veut-il nous communiquer l'avis du Conseil de Direction donné lors de la nomination d'un inspecteur général à l'Administration de l'urbanisme. On a lésé un fonctionnaire compétent par une nomination politique.

RÉPONSE :

Il n'est pas dans les usages de communiquer l'avis du Conseil de Direction.

Le fait que le nouvel Inspecteur général de l'Urbanisme a passé toute sa carrière à l'Administration des Voies hydrauliques ne constituait pas un empêchement de lui accorder une promotion dans une autre administration, son prédécesseur, feu l'Inspecteur général Sylvain Blockmans était précédemment aussi ingénieur en chef-Directeur des Ponts et Chaussées aux Voies hydrauliques, et avait fait une brillante carrière à l'Urbanisme.

Il y a lieu de noter d'ailleurs, que les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont recrutés après un sévère concours, tandis que d'autres ingénieurs dans les autres administrations que celles des Routes et des Voies hydrauliques, sont souvent des ingénieurs entrés comme temporaires et régularisés sans examen ni concours.

QUESTION :

On a commis une injustice envers le reste du pays. Ce n'est pas Ostende qui a sollicité des crédits, mais le Ministre qui a sollicité Ostende.

L'Administration a refoulé tous les dossiers des communes (Grivegnée, pour laquelle une dérogation avait été accordée) pour créer une cagnotte, destinée à financer les travaux d'Ostende.

Le ministre voudrait-il revoir ces décisions.

RÉPONSE :

M. le Ministre signale à la Commission qu'il a attentivement étudié le cas d'Ostende. Il confirme la déclaration qu'il a faite à la Chambre

ANTWOORD :

De toelagen voor dit onderhoud zullen van 1955 af opnieuw worden toegekend. Dit zal bij omzendbrief aan de provinciegouverneurs worden medegedeeld.

VRAAG :

Sommige dossiers worden aan de gemeenten teruggestuurd bij toepassing van de omzendbrieven van 1948. Zou de Minister ons willen zeggen waarom zo lang moet gewacht worden op de goedkeuring van de door de gemeenten opgemaakte urbanisatieplannen ?

ANTWOORD :

Die omzendbrieven werden door mijn voorganger uitgevaardigd, en zij waren in 1948 even verantwoord als nu.

De intrekking er van zou aan de gemeenten geen frank meer toelagen bezorgen, maar zou ten gevolge hebben de provinciale gouvernementen en de Minister van Openbare Werken te overstelpen met dossiers die niet zouden kunnen behandeld worden.

De Staat heeft eveneens tal van ontwerpen in zijn kasten, die bij gebrek aan kredieten niet kunnen voor de dag gehaald worden.

VRAAG :

Zou de Minister de werken willen opsommen waarvoor de lening van 50 miljoen dollar in de Verenigde Staten zal worden aangewend ?

ANTWOORD :

Die lening is bestemd om de buitengewone begroting voor 1955 te stijven.

De bankiers hebben als voorwaarde gesteld, dat de geleende som zou dienen tot uitvoering van een concreet programma van grote werken, en zij hebben sommige werken aan de waterwegen uitgekozen.

Het geldt dus geen kredietbijslagen, maar kredieten die tot de buitengewone begroting behoren.

VRAAG :

De Minister gelieve ons het advies van de Bestuursraad mede te delen, dat verstrekt werd bij de benoeming van een inspecteur-generaal bij het Bestuur van de Stedebouw. Een bevoegd ambtenaar werd door een politieke benoeming benadeeld.

ANTWOORD :

Het is niet gebruikelijk het advies van de Bestuursraad mede te delen.

Het feit dat de nieuwe Inspecteur-generaal van de Stedebouw zijn gehele loopbaan bij het Bestuur der Waterwegen heeft doorgebracht, is geen hinderpaal om hem een bevordering in een ander bestuur te verlenen. Zijn voorganger, wijlen Inspecteur-generaal Sylvain Blockmans, was vroeger eveneens hoofdinspecteur-Directeur van Bruggen en Wegen bij de Waterwegen, en had een prachtige loopbaan bij Stedebouw achter de rug.

Er valt trouwens op te merken dat de ingenieurs van Bruggen en Wegen na een streng examen worden aangeworven, terwijl andere ingenieurs in de andere besturen dan die van de Wegen en de Waterwegen vaak in tijdelijk dienstverband werden aangenomen en daarna zonder examen noch wedstrijd worden geregulariseerd.

VRAAG :

Er werd tegenover de rest van het land een onrechtvaardigheid bedreven. Oostende vroeg geen kredieten, maar de Minister drong ze Oostende op.

Alle dossiers van de gemeenten werden afgewezen (Grivegnée, waarvoor een afwijking was toegestaan), ten einde een spaarpotje te vergaren om de werken te Oostende te financieren.

Zou de Minister zijn beslissingen willen herzien ?

ANTWOORD :

De Minister wijst er op dat hij het geval van Oostende aandachtig heeft onderzocht. Hij bevestigt de verklaring die hij in de Kamer

suivant laquelle les promesses fermes de subsides accordées à Ostende sont chose acquise et qu'il n'y a pas lieu de revenir là-dessus.

QUESTION :

Le Ministre voudrait-il nous donner un aperçu des questions qui ont trait à la modernisation de la section Charleroi-Clabecq du canal Charleroi-Bruxelles.

RÉPONSE :

Le rythme d'exécution de ces travaux se reflète dans les montants des obligations nouvelles et des crédits de paiement alloués au cours des dernières années.

Le tableau ci-après donne ces montants de 1947 à 1955 inclus.

Année	Canal Charleroi-Bruxelles Obligations nouvelles	Crédits de paiement
1947	38.637.000	38.637.000
1948	51.158.000	31.553.000
1949	706.334.000	110.939.000
1950	111.334.000	313.351.000
1951	80.676.000	251.756.000
1952	199.252.000	300.952.000
1953	118.478.000	223.478.000
1954	530.945.000	221.100.000
1955	419.477.000	279.477.000
	2.256.291.000	1.771.243.000

On peut remarquer que 1954 et 1955 accusent comme obligations nouvelles, une augmentation très importante sur les sommes correspondantes de 1951 à 1953.

Si ce rythme se maintient, l'augmentation de ces obligations nouvelles 1954 et 1955 va nécessairement avoir comme conséquence une augmentation correspondante des crédits de paiement.

En ce qui concerne les liaisons par eau desservant le bassin industriel de Charleroi, la Sambre joue un rôle des plus important.

Il est dès lors logique d'indiquer les obligations nouvelles et les crédits de paiement alloués dans les dernières années pour le Canal de Charleroi à Bruxelles et la Sambre réunis.

Années	Canal Charleroi-Bruxelles et Sambre Obligations nouvelles	Crédits de paiement
Années antérieures jusque fin 1947	225.611.993,—	225.611.993,—
1948	79.758.136,—	60.153.136,—
1949	722.306.181,—	126.911.181,—
1950	144.286.690,—	346.303.690,—
1951	139.523.302,—	310.603.302,—
1952	225.337.027,—	327.037.027,—
1953	121.429.441,—	231.663.000,—
1954	643.588.000,—	269.506.000,—
Total	2.301.840.770,—	1.897.789.329,—
1955 (prévu)	574.477.000,—	368.119.658,—
	2.876.317.770,—	2.265.908.987,—
Moyenne des années 1948- 1954	296.604.111,—	238.882.476,—

heeft afgelegd, volgens welke de vaste belofte van toelagen aan Oostende een gedane zaak is waarop niet kan worden teruggekomen.

VRAAG :

De Minister gelieve een overzicht te geven van de kwesties in verband met de modernisering van het vak Charleroi-Klabbeek van het kanaal Charleroi-Brussel.

ANTWOORD :

Het rythme waarmede die werken worden uitgevoerd blijkt uit de bedragen der nieuwe verbintenissen en betalingskredieten die in de loop van de jongste jaren werden verleend.

De onderstaande tabel geeft die bedragen aan van 1947 tot en met 1955.

Jaar	Kanaal Charleroi-Brussel Nieuwe verbintenissen	Betalingskredieten
1947	38.637.000	38.637.000
1948	51.158.000	31.553.000
1949	706.334.000	110.939.000
1950	111.334.000	313.351.000
1951	80.676.000	251.756.000
1952	199.252.000	300.952.000
1953	118.478.000	223.478.000
1954	530.945.000	221.100.000
1955	419.477.000	279.477.000
	2.256.291.000	1.771.243.000

Men merke op dat de nieuwe verbintenissen voor 1954 en 1955 een merkelijke verhoging vertonen in vergelijking met de overeenstemmende sommen voor 1951 tot 1953.

Indien dat tempo aanhoudt, zal de vermeerdering van die nieuwe verbintenissen voor 1954 en 1955 onvermijdelijk een overeenstemmende stijging van de betalingskredieten ten gevolge hebben.

Wat de waterwegen betreft die het nijverheidsbekken van Charleroi bedienen, vervult de Sambre een uiterst belangrijke rol.

Het is dan ook logisch de nieuwe verbintenissen aan te duiden, alsmede de betalingskredieten die in de jongste jaren voor het kanaal Charleroi-Brussel en de Sambre samen werden toegekend.

Jaren	Kanaal Charleroi-Brussel en Sambre Nieuwe verbintenissen	Betalings- kredieten
Vorige jaren tot einde 1947	225.611.993,—	225.611.993,—
— 1948	79.758.136,—	60.153.136,—
— 1949	722.306.181,—	126.911.181,—
— 1950	144.286.690,—	346.303.690,—
— 1951	139.523.302,—	310.603.302,—
— 1952	225.337.027,—	327.037.027,—
— 1953	121.429.441,—	231.663.000,—
— 1954	643.588.000,—	269.506.000,—
Totaal	2.301.840.770,—	1.897.789.329,—
1955 (voorzien)	574.477.000,—	368.119.658,—
	2.876.317.770,—	2.265.908.987,—
Gemiddelde der jaren 1948- 1954	296.604.111,—	238.882.476,—

On constate que les crédits prévus en 1955 dépassent de loin la moyenne des années 1948-1954 incluse.

Il est à remarquer que cette moyenne serait encore plus réduite si on écartait l'année 1954.

QUESTION :

Le ministre voudrait-il nous dire pourquoi les travaux du Ringvaart, section sud (Escaut inférieur à Escaut maritime) sont arrêtés.

RÉPONSE :

Le budget de 1955 prévoit les crédits nécessaires pour la mise en adjudication d'un complexe d'écluses avec barrage sur le territoire de Merelbeke ainsi que l'exécution de travaux de drainage.

En outre, les crédits sont prévus pour permettre la continuation des travaux ci-après :

- 1) Le pont important à Melle où le canal circulaire passe en dessous de la gare de triage de Merelbeke;
- 2) le pont-route de la rue Frater à Merelbeke;
- 3) le pont sous la route de l'Etat Bruxelles-Gand à Melle.

Enfin, dans la section ouest du canal circulaire autour de Gand, les travaux du pont-rails de la ligne Gand-Courtrai et du pont de la route Gand-Saint-Denis-Westrem vont être continués.

Pour l'ensemble du canal circulaire à Gand, le projet de budget de 1955 prévoit comme obligations nouvelles, 187 millions et comme crédits de paiement, 114 millions.

QUESTION :

Le Gouvernement a déclaré que les travaux du canal Gand-Terneuzen seront effectués pour un quart pendant cette année.

Le Ministre voudrait-il nous informer si cette prévision s'est réalisée ?

RÉPONSE :

Le projet du budget de 1955 prévoit les crédits nécessaires pour la continuation des travaux d'élargissement en cours entre le bassin Echevin Siffer et le pont « Eendekooibrug ».

Cette section du Canal constitue pratiquement le quart de la longueur du Canal Gand-Terneuzen sur le territoire national.

QUESTION :

Le Ministre voudrait-il nous mettre au courant de la situation des travaux à la Dendre.

RÉPONSE :

Dans le programme général d'amélioration des voies navigables, il est prévu de porter à 600 tonnes, le gabarit de cette rivière. Ces travaux sont évalués à 2.650 millions.

Le barrage-écluse de Denderbelle est une première réalisation dans cette voie.

Certains travaux de la Dendre sont urgents, vu la vétusté des ouvrages existants.

La première phase du programme comprend :

- 1) assurer une évacuation convenable des eaux rive droite de la Dendre entre Alost et Termonde;
- 2) construction d'une nouvelle écluse-barragée à Termonde;
- 3) aménagement du débouché de la Dendre dans l'Escaut;
- 4) construction d'une nouvelle écluse-barragée en remplacement du barrage éclusé d'Alost.

Zoals blijkt, liggen de voor 1955 uitgetrokken kredieten ver boven het gemiddelde voor de jaren 1948 tot en met 1954.

Op te merken valt dat dit gemiddelde nog lager zou zijn, indien geen rekening werd gehouden met het jaar 1954.

VRAAG :

De Minister gelieve ons te zeggen waarom de werken aan de Ringvaart, Zuidelijk vak (Benedenschelde tot Zeeschelde), zijn stopgezet

ANTWOORD :

In de begroting voor 1955 zijn de nodige kredieten opgenomen voor het aanbesteden van een sluizencomplex met stuwdam op het grondgebied van Merelbeke, en voor het uitvoeren van draineringswerken.

Bovendien zijn er kredieten uitgetrokken met het oog op de voortzetting van volgende werken :

- 1) De belangrijke brug te Melle, waar de ringvaart onder het rangeerstation van Merelbeke doorloopt;
- 2) de wegbrug in de Fraterstraat, te Merelbeke;
- 3) de brug onder de Rijksweg Brussel-Gent, te Melle.

Ten slotte zullen, op het Westelijk vak van de ringvaart rondom Gent, de werken aan de spoorbrug op de lijn Gent-Kortrijk en aan de brug op de weg Gent-Sint-Denijs-Westrem worden voortgezet.

Voor de Gentse Ringvaart in haar geheel behelst het ontwerp van begroting voor 1955 nieuwe verbintenissen tot een beloop van 187 miljoen, en betalingskredieten ten bedrage van 114 miljoen.

VRAAG :

De Regering heeft verklaard dat een vierde van de werken aan het kanaal Gent-Terneuzen in de loop van dit jaar zal worden uitgevoerd. De Minister gelieve ons te zeggen of dit vooruitzicht in vervulling gaat.

ANTWOORD :

Op het begrotingsontwerp voor 1955 zijn de nodige kredieten uitgetrokken voor de voortzetting van de aan de gang zijnde verbredingswerken tussen het Schepen-Sifferdok en de Eendekooibrug.

Dit kanaalvak vertegenwoordigt praktisch een vierde van de lengte van het kanaal Gent-Terneuzen op het nationaal grondgebied.

VRAAG :

De Minister gelieve ons in te lichten nopens de staat der werken aan de Dender.

ANTWOORD :

Het algemeen programma tot verbetering van de waterwegen behelst het bevaarbaar maken van die rivier voor schepen van 600 ton. De desbetreffende werken worden geraamd op 2.650 miljoen.

De sluisdam te Denderbelle is een eerste verwezenlijking in dit verband.

Voor bepaalde werken aan de Dender is spoed vereist, wegens de ouderdom van de bestaande werken.

Het eerste stadium van het programma omvat :

- 1) werken met het oog op een behoorlijke afvoer van het water langs de rechteroever van de Dender tussen Aalst en Dendermonde;
- 2) de bouw van een nieuwe damsluis te Dendermonde;
- 3) verbeteringswerken aan de uitmonding van de Dender in de Schelde;
- 4) de bouw van een nieuwe damsluis, ter vervanging van de sluisdam te Aalst.

Année	Tonnage	Tkm
1946	543.451	16.209.082
1947	569.642	18.880.886
1948	559.528	19.351.290
1949	692.310	26.883.954
1950	947.582	34.226.740
1951	931.152	31.928.962
1952	833.564	30.923.892
1953	1.103.167	42.978.564

La comparaison de ce trafic avec celui des axes principaux de navigation dont la modernisation est en cours montre que l'amélioration de la Dendre doit être entamée après achèvement de ces axes.

Il importe, par ailleurs, que les sommes déjà investies pour ces voies principales soient rendues rentables dans le plus bref délai.

Toutefois, il n'est malheureusement pas possible de poursuivre en même temps la réalisation des divers programmes de modernisation de nos voies d'eau sans mettre en péril leur achèvement. Aussi est-il nécessaire d'établir une priorité, compte tenu notamment de l'importance économique de chacune des voies d'eau.

Néanmoins, le budget de 1955 prévoit un crédit de 16 millions qui permettra :

- le remplacement des deux barrages de Deux-Acren et Grammont;
- l'élargissement du barrage d'Alost;
- la construction d'un bassin de virement à Alost;
- la consolidation de talus et
- la reconstruction du mur de quai à Termonde.

QUESTION :

L'accord Anvers-Liège :

a) Ces deux villes ont élaboré un accord. Quelle est la position du Ministre ?

b) Quelle est l'utilité de faire sauter le bouchon de Lanaye, si Liège promet de maintenir son trafic avec Anvers, au niveau actuel. Ne serait pas indiqué de connaître l'avis du Ministre des Affaires étrangères à ce sujet ?

Gand a toujours admis que les trois problèmes (canal du Moerdijk, Gand-Terneuzen et Lanaye) soient traités ensemble. Si Anvers et Liège délaissent cette position, Gand s'appuyant sur un traité d'avant 1900 pourrait revoir sa position.

M. le Ministre n'est-il pas trop optimiste. Il est regrettable mais l'accord Anvers-Liège déforçera notre position dans les négociations internationales.

D'autres membres estiment normal que Liège et Anvers se soient mises en rapport. Il existe un problème intérieur (Lanaye). Rien n'empêche, sur le plan international de lier les trois problèmes.

Pour d'autres l'accord n'est qu'un avis. Gand demandera éventuellement la disjonction du canal Gand-Terneuzen.

RÉPONSE :

Pour les négociations avec les Pays-Bas, les trois problèmes susmentionnés ont été liés.

Le rapport déposé par les négociateurs Steenberghe-Van Cauwelaert y relatif a été soumis pour examen d'une part, au Conseil central de l'Economie, d'autre part, au Conseil supérieur des Transports.

Le premier organisme a terminé ses travaux et formulé son avis; le second est sur le point de donner le sien.

Le Gouvernement sera ainsi à même d'examiner l'ensemble de la question.

Il va de soi que les pourparlers qui ont eu lieu sur le plan communal entre Anvers et Liège, sans aucune intervention gouvernementale, constituent un élément dont il y aura nécessairement lieu de tenir compte.

Jaar	Ton	Tkm
1946	543.451	16.209.082
1947	569.642	18.880.886
1948	559.528	19.351.290
1949	692.310	26.883.954
1950	947.582	34.226.740
1951	931.152	31.928.962
1952	833.564	30.923.892
1953	1.103.167	42.978.564

De vergelijking van dit verkeer met het verkeer der voornaamste waterwegen die thans gemoderniseerd worden bewijst dat de verbeteringswerken aan de Dender na de afwerking van die waterwegen moeten aangevat worden.

Anderzijds is het van belang dat de reeds voor de hoofdwegen belegde kapitalen ten spoedigste renderend worden gemaakt.

Het is evenwel niet mogelijk de diverse modernisatie-programma's van de waterwegen gelijktijdig uit te voeren zonder hun voltooiing in gevaar te brengen. Het is dan ook noodzakelijk een prioriteit te bepalen, onder meer met inachtneming van de economische belangrijkheid van elk dezer waterwegen.

In de begroting voor 1955 werd evenwel een krediet van 16 miljoen voorzien, waardoor het mogelijk zal zijn :

- twee stuwen te Twee-Akren en te Geraardsbergen te vervangen;
- de stuw te Aalst te verbreden;
- te Aalst een zwaaiikom aan te leggen;
- taluds te versterken;
- de kaaimuur te Dendermonde te herbouwen.

VRAAG :

Het accoord tussen Antwerpen en Luik.

a) Deze twee steden hebben een accoord gesloten. Welk is de houding van de Minister ?

b) Waarom de stop te Ternaaien wegnemen indien Luik belooft zijn verkeer met Antwerpen op het huidige peil te behouden. Zou het niet wenselijk zijn het advies van de Minister van Buitenlandse Zaken over deze aangelegenheid te kennen ?

Gent heeft altijd aanvaard dat de drie vraagstukken (Moerdijkkanaal, Gent-Terneuzen en Ternaaien) samen zouden geregeld worden. Indien Antwerpen en Luik dit standpunt verzaken zou Gent op grond van een vóór 1900 gesloten overeenkomst zijn houding kunnen herzien.

Is de heer Minister niet te optimistisch ? Het is spijtig maar door het accoord tussen Antwerpen en Luik wordt onze positie bij de internationale onderhandelingen verzwakt.

Andere leden vinden het normaal dat Antwerpen en Luik contact hebben genomen. Er bestaat een binnenlands probleem (Ternaaien). Niets belet dat de drie vraagstukken op internationaal plan samen gekoppeld worden.

Sommigen betogen dat het accoord slechts een advies is. Gent zal eventueel de afscheiding van het Kanaal Gent-Terneuzen vragen.

ANTWOORD :

Voor de onderhandelingen met Nederland werden voornoemde drie problemen samengevoegd.

Het door de onderhandelaars Steenberghe en Van Cauwelaert ingediend desbetreffend verslag is enerzijds aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en anderzijds aan de Hoge Raad voor het Vervoer tot onderzoek voorgelegd.

Eerstgenoemd organisme is met zijn taak klaar en heeft zijn advies uitgebracht; het tweede staat op het punt het zijne te geven.

Zo zal de Regering in staat zijn de kwestie in haar geheel te onderzoeken.

Het ligt voor de hand dat de besprekingen, welke op gemeentelijk plan tussen Antwerpen en Luik zonder enige bemoeiing van de Regering zijn gevoerd, gelden als een factor waarmede noodzakelijk rekening zal moeten gehouden worden.

La date de 1957 citée par Anvers et Liège est celle qui correspond à l'achèvement des travaux de remise en état du canal Albert et à l'achèvement du barrage-écluse de Neuville-sous-Huy qui permettra de supprimer les trois dernières petites écluses entre Liège et Givet.

Les études en vue de l'établissement des documents d'adjudication pour la grande écluse de 2.000 tonnes à Lanaye sont en cours et seront terminées à la fin de cette année.

QUESTION :

Le Ministre voudrait-il nous donner quelques indications sur l'emploi de la pierre belge ?

RÉPONSE :

Pavage : il faut admettre l'évolution technique qui consiste à établir des revêtements modernes, continus, aux lieu et place du pavage.

Gravier étranger : cette question ne dépend pas seulement du département des Travaux publics, mais aussi de ceux des Affaires Economiques et du Commerce Extérieur; on ne peut d'autre part ignorer les accords de Benélux.

Pierre Bleue.

Pour l'écluse du Kruisschans, on ne pouvait prévoir d'autre pierre que le granit, car c'est la seule qui résiste aux formidables pressions des portes; ni la pierre, belge, ni le béton ne conviennent; l'acier aurait pu convenir, mais était beaucoup plus coûteux; il s'agit ici d'une application spéciale.

Quant à la pierre bleue employée en grandes surfaces en façade, il faut admettre qu'elle offre un aspect plus triste que la pierre blanche; c'est la raison pour laquelle une ville comme Bruxelles prescrit l'emploi de pierres blanches. Le Ministre veillera cependant à ce qu'on emploie davantage la pierre bleue dans les édifices construits par son département,

Monuments funéraires.

La limitation des hauteurs de ces monuments par les autorités communales dépend de celles-ci uniquement.

Het door Antwerpen en Luik opgegeven jaar 1957 is de datum, die samenvalt met de voltooiing van de herstellingswerken aan het Albertkanaal en met de voltooiing van de sluwsluis te Neuville-sous-Huy, waardoor het mogelijk wordt de laatste drie kleine sluizen tussen Luik en Givet af te schaffen.

Aan de studies voor het opmaken van de aanbestedingsdocumenten voor de grote, voor 2.000 ton berekende sluis te Ternaaien wordt gewerkt; zij zullen tegen het einde van dit jaar klaar zijn.

VRAAG :

Zou de Minister enige aanduidingen kunnen verstrekken omtrent de aanwending van Belgische natuursteen ?

ANTWOORD :

Bestrating : men moet meegaan met de technische evolutie die erin bestaat moderne doorlopende wegbedekkingen aan te leggen in plaats van straatstenen te gebruiken.

Buitenlands grint : deze aangelegenheid hangt niet alleen af van het departement van Openbare Werken maar ook van Economische Zaken en van Buitenlandse Handel; anderzijds kunnen de Benelux-accorden niet over het hoofd worden gezien.

Arduin.

Voor de Kruisschanssluis kon geen andere steen dan graniet gebruikt worden, daar alleen graniet aan de reusachtige drukking van de deuren kan weerstaan; noch de Belgische steen, noch beton zijn geschikt; staal had kunnen dienen maar was veel te duur; het gaat hier om een bijzondere toepassing.

Wat de aanwending van arduin voor uitgestrekte geveloppervlakten betreft, zal men toegeven dat arduin een minder aangenaam uitzicht heeft dan witte steen; daarom heeft de stad Brussel het gebruik van van witte steen voorgeschreven. De Minister zal er evenwel voor waken dat meer arduin gebruikt wordt in de door zijn departement opgerichte gebouwen.

Grafstenen.

De beperking van de hoogte van de grafstenen behoort uitsluitend tot de bevoegdheid van de gemeenteverhuden.