

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

5 MAI 1959.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Reconstruction pour l'exercice 1959.

RAPPORT

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

PAR M. CORNET.

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION.

Deux problèmes capitaux pour l'économie de notre pays ont particulièrement retenu l'attention de votre Commission : 1° l'accélération du développement de notre infrastructure en prévision de notre intégration dans l'Europe des six; 2° l'examen des mesures prises pour parer au chômage provoqué par la récession.

Les débats ont démontré toute l'importance attachée à la réalisation accélérée de ports bien équipés, de voies d'eau et d'autostrades ultra-modernes reliant nos centres de production.

La vocation du port d'Anvers comme débouché principal vers les pays d'outre mer s'est confirmée. Le Ministre reçoit les félicitations de nombreux membres, qui souhaitent

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

A. — Membres titulaires : MM. Allard, Bynens, Décarpentrie, Delwaide, Gaspar, Gillès de Pélichy, Jacques, Moriau, Posson, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Collart (M.), Craeybeckx, Cugnon, De Keuleneir, Grégoire, Juste, Peeters (Justin), Sainte, Toubeau. — Cornet, Lahaye.

B. — Membres suppléants : MM. Barbeaux, Kofferschläger, Mertens, Olislaeger, Van Acker (B.), Van Goey. — Christiaenssens, De Sweemer, Geldof, Guillaume, Hicquet. — Jeunehomme.

Voir :

4-XVII (1958-1959) :

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

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

5 MEI 1959.

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1959.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER CORNET.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

INLEIDING.

Twee voor 's Lands bedrijfsleven bijzonder gewichtige vraagstukken hebben speciaal de aandacht van uw Commissie gaande gemaakt : 1° de versnelde ontwikkeling van onze infrastructuur met het oog op onze integratie in het Europa der Zes; 2° het onderzoek van de maatregelen, genomen ter bestrijding van de door de recessie veroorzaakte werkloosheid.

Uit de debatten blijkt duidelijk hoeveel belang er wordt gehecht aan de snelle totstandkoming van degelijk uitgeruste havens en van moderne waterwegen en autosnelwegen naar onze productiecentra.

De haven van Antwerpen blijft haar rol vervullen als voornaamste uitweg naar de landen overzee. Tot de Minister worden woorden van dank en aanmoediging

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

A. — Vaste leden : de heren Allard, Bynens, Décarpentrie, Delwaide, Gaspar, Gillès de Pélichy, Jacques, Moriau, Posson, Van den Daele, Verboven, Wirix. — Collart (M.), Craeybeckx, Cugnon, De Keuleneir, Grégoire, Juste, Peeters (Justin), Sainte, Toubeau. — Cornet, Lahaye.

B. — Plaatsvervangers : de heren Barbeaux, Kofferschläger, Mertens, Olislaeger, Van Acker (B.), Van Goey. — Christiaenssens, De Sweemer, Geldof, Guillaume, Hicquet. — Jeunehomme.

Zie :

4-XVII (1958-1959) :

- N° 1 : Begroting door de Senaat overgezonden.
- N° 2 : Amendement.

au surplus voir l'extension et l'équipement du port d'Anvers s'accroître plus rapidement de même que ses voies d'accès par terre et par eau.

Les travaux importants actuellement en cours et les nombreuses adjudications promises pour cette année répondent à cet impératif.

Le Gouvernement soutenu en cela par les membres de la Commission estime que la politique d'investissements doit prendre plus d'expansion et l'annonce par le Ministre du dépôt d'une nouvelle « loi programme » augmentant et coordonnant les investissements est bien accueillie. Ces grands travaux joints à ceux de moindre importance et poursuivis à un rythme et sur une échelle jamais atteints dans notre pays sont les facteurs principaux dans la lutte contre la récession actuelle et le chômage qui en découle.

Le budget qui vous est soumis prévoit « à l'ordinaire » des crédits s'élevant à un montant global de 2.180.756.000 fr. et des « dépenses extraordinaires » comprenant des crédits d'engagement pour un montant de 5.389.200.000 francs et des crédits de paiement pour un montant de 4.944.775.000 fr. autorisés par le présent projet et les lois antérieures.

Ces engagements réels s'accroissent régulièrement et sont passés de 3.015.577 en 1948 à 7.460.379 en 1958 pour atteindre presque 8 milliards en 1959.

Les mesures temporaires prises par le Gouvernement pour la mise au travail des chômeurs ont suscité de nombreuses demandes d'explications et des critiques constructives qui apporteront très vraisemblablement des améliorations indispensables à la pleine réussite de cette expérience.

EXPOSÉ DE MONSIEUR LE MINISTRE.

Le Ministre croit pouvoir renoncer à rappeler dans le détail tout ce qu'il a dit à la Commission de Travaux publics du Sénat. Il se permet de renvoyer au rapport très complet établi par M. le Sénateur Van Buggenhout.

Ce rapport commente la variation des budgets ordinaire et extraordinaire au cours des années écoulées et donne la comparaison avec le projet de budget pour 1959.

Ce rapport décrit, en outre, largement ce qui a été fait dans les divers domaines dont s'occupe le département des Travaux publics et donne, en outre, des indications complètes à propos des programmes de l'année 1959.

Le Ministre désire toutefois commenter les faits les plus saillants qu'il estime devoir exposer une nouvelle fois.

1. — Travaux communaux.

Le Ministre rappelle qu'il a déjà exposé précédemment à la Commission son programme de résorption du chômage par une accélération de l'ouverture de chantiers, et ce principalement dans les communes.

Dans la brochure remise à l'époque aux membres de la Commission il était prévu que, avant la fin du mois de mars, des travaux communaux pour un montant de 1 milliard 400.000.000 de francs seraient adjugés.

Or, à la fin du mois de février les promesses fermes de subsides étaient déjà accordées pour un montant d'un milliard et demi.

gericht door verscheidene leden, die wensen dat met de uitbreiding en de uitrusting van de haven van Antwerpen en met de aanleg van toegangswegen te land en te water nog sneller voortgang wordt gemaakt.

De omvangrijke werken die thans aan de gang zijn en de talrijke aanbestedingen die voor dit jaar in uitzicht zijn gesteld, komen aan deze wensen tegemoet.

De Regering, hierbij gesteund door de leden van de Commissie, is van oordeel dat de investeringspolitiek een grotere expansie moet krijgen; de mededeling van de Minister, dat weldra een nieuwe « programmawet » zal worden ingediend tot vermeerdering en coördinatie van de investeringen, wordt dan ook gunstig onthaald. De grote werken die zich bij de minder omvangrijke komen voegen en die worden voortgezet in een tempo en op een schaal welke in ons land nooit voorheen werden bereikt, zijn de voornaamste wapens in de strijd tegen de huidige recessie en de daaruit voortvloeiende werkloosheid.

In de onderhavige begroting staan op de « gewone uitgaven » kredieten voor een globaal bedrag van 2.180.756.000 frank, en op de « buitengewone uitgaven » vastleggingskredieten ten bedrage van 5.389.200.000 frank en betalingskredieten ten bedrage van 4.944.775.000 frank, overeenkomstig machtigingen verleend bij deze en vroegere wetten.

De werkelijke vastleggingen nemen geregeld toe en zijn van 3.015.577 in 1948 gestegen tot 7.460.379 in 1958, om ten slotte in 1959 nagenoeg 8 miljard te bereiken.

De tijdelijke maatregelen die door de Regering worden genomen met het oog op de tewerkstelling van de werklozen hebben aanleiding gegeven tot tal van vragen om uitleg en tot opbouwende kritiek, waarmee stellig rekening zal worden gehouden om de verbeteringen aan te brengen die nodig zijn voor het welslagen van dit experiment.

UITEENZETTING VAN DE HEER MINISTER

De Minister meent dat hij niet in bijzonderheden moet herhalen wat hij voor de Senaatscommissie van Openbare Werken heeft uiteengezet. Hij verwijst naar het zeer volledig verslag, opgemaakt door de Heer Senator Van Buggenhout.

In dat verslag worden de schommelingen van de buitengewone en van de gewone begroting tijdens de afgelopen jaren gecommentarieerd en vergeleken met het ontwerp-begroting voor 1959.

Bovendien wordt in dat verslag een uitvoerige beschrijving gegeven van hetgeen verwezenlijkt werd op de onderscheiden gebieden waarop het Departement van Openbare Werken werkzaam is, terwijl tevens talrijke inlichtingen worden verstrekt in verband met de programma's voor 1959.

De Minister wenst evenwel een toelichting te geven van de meest markante feiten welke hij andermaal meent te moeten uiteenzetten.

1. — Gemeentewerken.

De Minister herinnert eraan dat enkele tijd geleden vóór de Commissie een uiteenzetting gehouden over zijn programma tot opslorping van de werkloosheid door het openen van bouwplaatsen, inzonderheid in de gemeenten, te bespoedigen.

In de brochure die toen aan de Commissieleden werd uitgereikt, werd in het vooruitzicht gesteld dat tegen het einde van de maand maart, gemeentewerken ten bedrage van 1.400.000.00 zouden aanbesteed zijn.

Op het einde van de maand februari nu waren reeds vaste subsidiebeloften voor een bedrag van anderhalf miljard gedaan.

La nouvelle brochure, assez volumineuse, remise par le Ministre, intitulée « Travaux subsidiés exécutés par les pouvoirs subordonnés » donne la liste de toutes les communes et villes du pays ainsi que l'indication des travaux communaux ayant fait l'objet de promesses fermes ou de promesses de principe ou de dérogations.

Le Gouvernement a autorisé le Ministre des Travaux publics à poursuivre sur sa lancée et c'est pourquoi avant la fin du mois de mars, des subsides permettant d'adjuger pour 2.100.000.000 de travaux communaux auront été accordés.

Une liste complémentaire des travaux ayant fait l'objet de subsides ou de promesses de subside sera établie à fin mars.

Pendant ce temps le Fonds des Routes et les Administration des Routes, des Voies Hydrauliques, de l'Urbanisme et des Bâtiments auront également adjugé, à un rythme accéléré, un nombre élevé de travaux de petite et moyenne importance conformément au programme prévu qui devait conduire à un montant total de 3.160.000.000 de travaux à la fin mars.

Si l'on tient compte de ce que pendant ce temps les adjudications des grands travaux, autres que ceux du programme d'urgence du 1^{er} trimestre, se seront poursuivies à un rythme normal et en tenant compte du supplément de travaux communaux dont il est question plus haut, on peut dire qu'à la fin du mois de mars il aura été engagé des crédits pour un montant total de travaux de l'ordre de 5.500.000.000 francs.

C'est là un chiffre record dans l'histoire du département lequel donnera une impulsion puissante aux diverses industries, avec comme corollaire une régression certaine du chômage. Mais il existe d'autres moyens pour combattre le chômage, sur lesquels le Ministre s'étend ci-après.

2. — Recrutement d'ouvriers de la S. N. C. B.

Il rappelle qu'il s'était proposé de recruter 2.200 ouvriers licenciés par la S. N. C. B. pour être mis au travail sur les routes et le long des voies hydrauliques.

A ce jour, plus de 400 ouvriers ont déjà été engagés. Ce chiffre va augmenter très rapidement étant donné le retour de conditions climatiques favorables aux travaux en plein air permettant l'embauchage de ces ouvriers.

A la fin du mois de mars ces 2.200 ouvriers auront été engagés pour une durée de six mois.

3. — Les subsides à 80 %.

L'autre moyen important de résorber le chômage est celui qui a fait l'objet d'un arrêté royal du 2 février suivi d'une circulaire d'application du 3 février, laquelle vient à son tour d'être complétée par une circulaire du 23 février. Cette circulaire du 23 février a été élaborée eu égard au nombre élevé de demandes de précision adressées au Ministre par des bourgmestres.

Le Ministre fait distribué aux membres un exemplaire de cette circulaire (1). Il commente cette circulaire ainsi que celle du 3 février et rappelle que l'octroi de 80 % de subsides est soumis aux conditions suivantes :

(1) Des exemplaires peuvent en être consultés au greffe.

De nieuwe, vrij lijvige brochure, getiteld « Gesubsidieerde werken uitgevoerd door de ondergeschikte besturen » die de Minister heeft laten ronddelen, bevat de lijst van al de gemeenten en steden van ons land waaraan voor de uitvoering van de er in vermelde gemeentewerken vaste beloften of principiële beloften of afwijkingen werden gedaan resp. toegestaan.

De Regering heeft de Minister van Openbare Werken er toe gemachtigd in dat tempo voort te gaan. Zo zullen tegen het einde van de maand maart subsidies zijn verleend die de aanbesteding van gemeentewerken voor een totaal bedrag van 2.100.000.000 frank mogelijk zullen maken.

Op het einde van maart zal een bijkomende lijst van de werken waarvoor subsidies werden verleend of subsidiebeloften werden gedaan, opgemaakt worden.

Intussen zullen het Wegenfonds en het Bestuur der Wegen, het Bestuur der Waterwegen, het Bestuur van de Stedebouw en het Bestuur der Gebouwen eveneens in een spoedtempo een groot aantal grote en middelgrote werken aanbesteed hebben overeenkomstig het ontworpen programma, dat einde maart tot een totaal bedrag van 3.160.000.000 frank aan werken moet leiden.

Als men er rekening mee houdt dat de aanbestedingen van grote werken, buiten die welke op het urgentieprogramma voor het eerste kwartaal voorkomen, in een normaal tempo zullen voortgezet worden, en men de hierboven bedoelde bijkomende gemeentewerken meerekent, mag worden gezegd dat tegen het einde van de maand maart kredieten voor een totaal bedrag van circa 5.500.000.000 frank aan werken zullen vastgelegd zijn.

Dat is een recordcijfer in de geschiedenis van het Departement dat aan de verschillende industrieën een krachtige stoot zal geven, wat de werkloosheid ongetwijfeld zal doen teruglopen. Toch zijn er nog andere middelen om de werkloosheid te bestrijden, waarop de Minister verder nader zal ingaan.

2. — Aanwerving van arbeiders afgedankt bij de N.M.B.S.

Hij herinnert er aan dat hij zich voorgenomen heeft 2.200 bij de N. M. B. S. afgedankte arbeiders aan te werven met het oog op hun tewerkstelling op de wegen en aan de waterwegen.

Tot heden zijn meer dan 400 arbeiders aangeworven. Dat cijfer zal snel stijgen nu de weersomstandigheden opnieuw gunstig zijn voor het uitvoeren van werken in de open lucht.

Tegen het einde van de maand maart zullen de 2.200 arbeiders waarvan hierboven sprake, in dienst genomen zijn voor een termijn van zes maanden.

3. — De subsidiëring tegen 80 %.

Een ander belangrijk middel tot bestrijding van de werkloosheid werd ons aan de hand gedaan door een koninklijk besluit van 2 februari en door de uitvoeringscirculaire van 3 februari, welke circulaire op haar beurt door een omzendbrief van 23 februari is aangevuld. Deze laatste werd opgesteld omdat de Minister van de burgemeesters een groot aantal aanvragen om nadere uitleg ontvangt.

De Minister heeft aan de Commissieleden een exemplaar van genoemde circulaire laten uitreiken (1). Hij licht die omzendbrief alsook die van 3 februari toe en herinnert er aan dat de subsidiëring tegen 80 % afhankelijk is van de volgende voorwaarden :

(1) Er liggen exemplaren ter inzage op de greffie.

— Les salaires directs doivent atteindre au moins 60 % de la soumission. En d'autres termes les matériaux ne peuvent intervenir pour plus de 40 %;

— Le montant du travail doit être compris entre 250.000 et 1.000.000 de francs;

— Le personnel de l'entreprise doit comprendre au moins 80 % de chômeurs de la région.

Le Ministre souligne que le régime des 80 % de subsides est indépendant du régime des 30 et 60 % régi par arrêté royal de 1949.

D'autre part, comme il est destiné à combattre le chômage, il va de soi que certaines régions, voire certaines provinces, qui ne connaissent pratiquement pas de chômage, ne pourront bénéficier du régime des 80 %. Pour ces régions tout comme pour le autres le régime des subsides à 30 et 60 % reste toujours applicable.

Le Ministre rappelle enfin que le système qu'il a mis sur pied, prévoit que les chômeurs deviennent des travailleurs assujettis à la sécurité sociale, tandis que dans le procédé qui consiste à mettre les chômeurs au travail dans les communes, ces hommes restent des chômeurs avec tous les inconvénients d'ordre social et psychologique que cela comporte.

4. — La politique des lois-programmes.

Abordant la question des lois-programmes, le Ministre signale à la Commission que celles-ci ont déjà donné des résultats tangibles. Il rappelle que le principe de ces lois consiste à concentrer les efforts financiers sur un petit nombre de travaux assurant une rentabilité rapide et à établir un timing d'exécution des travaux suivant un programme logique et coordonné.

Il passe ensuite en revue les grands travaux en cours en qui approchent de leur achèvement grâce à ces lois-programmes.

Il s'agit de travaux dont les dernières adjudications auront lieu au plus tard en 1960.

Il les commente brièvement :

Voies Hydrauliques.

a) Canal de Charleroi à Bruxelles (1.350 tonnes).

À l'heure actuelle, l'ensemble des travaux sur le versant Sambre sont, soit achevés, soit en cours d'exécution.

Dans les tout derniers mois, on a pu entamer les travaux du bief de partage, entre Seneffe et Ronquières; par le chantier de modernisation de la section d'Ittre et Clabecq et les terrassements de l'écluse à construire à Virginal, ainsi que par un tronçon de canal.

Au cours de cette année, les travaux ci-après seront adjugés :

- l'embranchement principal vers La Louvière;
- la modernisation de la section Ronquières-Virginal;
- la première partie de l'infrastructure du plan incliné de Ronquières et son équipement électro-mécanique;

— de directe lonen moeten ten minste 60 % van de inschrijvingsom bedragen. Met andere woorden, de materialen mogen in die som ten hoogste 40 % uitmaken;

— het bedrag van de werken moet begrepen zijn tussen 250.000 en 1.000.000 frank;

— het personeel dat voor de aanneming wordt tewerkgesteld, moet ten minste voor 80 % bestaan uit werklozen van de streek.

De Minister onderstreept dat het stelsel van de subsidiëring tegen 80 % niets te maken heeft met het stelsel van de subsidiëring tegen 30 en 60 %, ingevoerd bij koninklijk besluit van 1949.

Daar het bedoelde stelsel anderdeels de bestrijding van de werkloosheid tot doel heeft, spreekt het vanzelf dat sommige streken, ja zelfs sommige provincies, waar praktisch geen werkloosheid is, het voordeel van de subsidiëring tegen 80 % niet zullen kunnen genieten. Voor die streken blijft, zoals voor de andere, het stelsel van de subsidiëring tegen 30 en 60 % evenwel van toepassing.

De Minister herinnert er tenslotte nog aan dat in het door hem uitgewerkte stelsel de werklozen arbeiders worden die onderworpen zijn aan de sociale zekerheid, terwijl zij onder het stelsel van de tewerkstelling door de gemeenten nog altijd werklozen bleven met al de sociale en psychologische bezwaren daaraan verbonden.

4. — De politiek van de programma-wetten.

De kwestie van de programma-wetten aansnijdend, wijst de Minister er op dat die wetten reeds tastbare resultaten hebben opgeleverd. Hij herinnert er aan dat die wetten steunen op het principe dat de financiële inspanningen geconcentreerd worden op een klein aantal snel renderende werken, en op het opmaken van een tijdschema voor de uitvoering van die werken naar een logisch en samenhangend programma.

Vervolgens geeft hij een bondige commentaar van de grote werken die aan de gang zijn en dank zij die programwetten hun voltooiing naderen.

Het betreft werken waarvoor de laatste aanbestedingen uiterlijk in 1960 zullen plaats hebben.

Hij licht ze in 't kort toe :

Waterwegen.

a) Kanaal Charleroi-Brussel (1.350 ton).

Al de werken van het kanaalgedeelte aan de kant van de Sambre zijn ofwel voltooid ofwel in uitvoering.

Tijdens de jongste maanden heeft men de werken van het kanaalgedeelte in het Zennedal kunnen aanvatten, door de aanbesteding van de voortzetting van het graven van het verdeelpand tussen Seneffe en Ronquières, door de modernisering van het vlak Ittre-Klabeek en door het grondwerk voor de te Virginal te bouwen sluis, samen met een kanaalvak.

Dit jaar zullen de volgende werken worden aanbesteed :

- de hoofdvertakking naar La Louvière;
- de modernisering van het vak Ronquières-Virginal;
- het eerste gedeelte van de onderbouw van het hellend vlak te Ronquières alsook de electromechanische inrichting er van;

— les derniers travaux pour l'achèvement du versant Senne jusque Clabecq seront mis en adjudication au début de 1960.

Au fur et à mesure de l'achèvement des travaux précités, la navigation vers Charleroi rencontrera moins de difficultés et pourra se faire en une durée moindre, ce qui aura une incidence immédiate et heureuse sur les frets.

b) *Canal Nimy-Blaton-Péronnes* (1.350 tonnes).

L'ensemble des travaux pour relier Blaton à l'Escaut seront adjugés au cours de cette année. Ils comprennent le creusement de la tranchée de Maubray, l'élargissement du canal Pommerœul-Antoing entre Peruwelz et Wiers, et l'équipement électro-mécanique de l'écluse de 12 m 50 de chute à Péronnes.

L'achèvement du canal entre Nimy-Blaton-Péronnes contribuera puissamment au relèvement du Borinage.

c) *Meuse* (1.350 tonnes).

Les derniers travaux pour la mise en service du barrage éclusé de Neuville s/Huy et comprenant les stations de pompage à Huy en vue de parer à toute inondation, viennent d'être entamés.

Il ne reste plus que quelques obstacles à franchir pour permettre aux bateaux de 1.350 tonnes d'atteindre Givet.

L'amélioration du pont de Jambes à Namur, par la construction d'une arche marinière, fera l'objet d'une adjudication d'ici quelques mois. En attendant, les poutrelles ont été commandées pour l'édification d'un pont provisoire, dont les dimensions seront telles que les bateaux de 1.350 tonnes puissent y passer.

L'adjudication de l'aménagement de l'ecuse de La Plante aura lieu également au cours de cette année; afin de gagner du temps, il a été procédé à l'adjudication des nouvelles portes.

Un coude trop prononcé à Rivière sera rectifié cette année.

Ainsi, le bassin liégeois sera relié dès le début de l'année prochaine, par bateaux de 1.350 tonnes au Port de Givet.

d) *Sambre* (1.350 tonnes).

Afin d'achever la modernisation de la Sambre, en liaison directe avec le canal de Charleroi, section qui est bordée par l'ensemble des industries carolorégiennes, l'adjudication pour l'aménagement des écluses de Monceau et de Marcinelle aura lieu cette année encore.

e) Canal circulaire de Gand.

Cette année les derniers travaux relatifs à la section nord du canal circulaire seront adjugés, afin de rendre celui-ci navigable aux bateaux de 2.000 tonnes.

Un des travaux les plus importants concerne le complexe d'écluses d'Evergem qui a déjà été adjugé au début de cette année.

f) *Bouchon de Lanaye.*

· Afin de compléter les travaux à réaliser à Lanaye, l'adjudication pour l'équipement électro-mécanique de la grande écluse de 2.000 tonnes, actuellement en construction, aura lieu dans le courant de cette année.

— de laatste werken tot voltooiing van het in het Zennedal gelegen gedeelte van het kanaal, tot Klabeek, zullen in het begin van 1960 worden aanbesteed.

Naarmate de hierboven vermelde werken klaar komen, zal de scheepvaart naar Charleroi minder moeilijkheden ondervinden en sneller verlopen, wat een onmiddellijke en gunstige invloed zal uitoefenen op de vrachtprijzen.

b) *Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes* (1.350 ton).

Al de werken om Blaton met de Schelde te verbinden zullen dit jaar worden aanbesteed. Ze omvatten het graafwerk van de ingraving te Maubray, de verbreding van het kanaal Pommerœul-Antoing tussen Peruwelz en Wiers en het aanbrengen van de electromechanische inrichting van de sluis te Péronnes met een verval van 12.50 m.

De voltooiing van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes zal krachtig bijdragen tot de herleving van de Borinage.

c) *Maas* (1.350 ton).

De werken die nog moeten uitgevoerd worden alvorens het stuwcomplex te Neuville-sous-Huy in gebruik kan worden genomen, d.w.z. het bouwen van de pompstations te Hœi waarmee alle overstromingen moeten kunnen worden tegengegaan, werden zopas aangevat.

Er blijven dus slechts enkele hinderpalen over die de schepen van 1.350 ton beletten door te varen tot Givet.

De werken tot verbetering van de brug genaamd « pont de Jambes » te Namen door het bouwen van een doorvaartopening voor de schepen van 1.350 ton, zullen over enkele maanden worden aanbesteed. In afwachting werden de liggers besteld voor het bouwen van een noodbrug met zodanige afmetingen dat de schepen van 1.350 ton er onder door kunnen varen.

Ook de werken tot geschiktmaking van de sluis te La Plante zullen dit jaar worden aanbesteed; om tijd te winnen, werd nu reeds de aanbesteding van de nieuwe sluisdeuren gehouden.

Een te scherpe bocht te Rivière zal dit jaar rechtgetrokken worden.

Aldus zal de verbinding van het Luikse bekken met de haven van Givet voor schepen van 1.350 ton reeds in het begin van het volgend jaar kunnen worden verzekerd.

d) *Samber* (1.350 ton).

Ten einde de modernisering van het onmiddellijk aan het kanaal van Charleroi aansluitend vak van de Samber, waaraan de industrieën van Charleroi zijn gelegen, te voltooien, zullen de werken tot geschiktmaking van de sluisen te Monceau en te Marcinelle nog dit jaar worden aanbesteed.

e) Ringvaart te Gent.

Dit jaar zullen de laatste werken aan het noordervak van de Ringvaart aanbesteed worden ten einde dit vak bevaarbaar te maken voor schepen van 2.000 ton.

Een der grootste werken is de bouw van het sluizencomplex te Evertgem, waarvan de aanbesteding reeds in het begin van dit jaar heeft plaats gehad.

f) Stop te Ternaaien.

Ter aanvulling van de te Ternaaien uit te voeren werken zal in de loop van dit jaar de electromechanische inrichting van de thans in aanbouw zijnde grote sluis voor schepen van 2.000 ton aanbesteed worden.

g) *Canal Mons-Condé.*

En vue de contribuer au démergement de la vallée de la Haine, des travaux seront entamés au canal de Mons à Condé, en aval de St-Ghislain.

h) *Barrage d'Eupen. Conduite d'adduction Bethane-Seraing.*

La conduite d'adduction sera complétée cette année par l'adjudication de la section Ayeneux-Fléron.

i) *Canal de la Nèthe.*

Les travaux destinés à relier le complexe de Duffel avec la Nèthe inférieure et les travaux de calibrage de celle-ci, seront également adjugés cette année de telle manière que le fameux « Bypass » sera réalisé et qu'il existera une liaison entre le canal Albert et l'Escaut permettant d'éviter la navigation par le Port d'Anvers.

j) *Port d'Anvers.*

L'adjudication des travaux suit pratiquement les données de la loi relative à l'extension et à l'équipement du Port d'Anvers. Cependant, l'établissement des documents d'adjudication est de la compétence du Service Technique du Port d'Anvers.

Les dernières adjudications pour la cinquième Darse avec bassin industriel ont eu lieu en 1958 et l'avancement des travaux est tel qu'une partie de la cinquième Darse pourra vraisemblablement être mise en exploitation avant la fin de l'année; l'ensemble le sera certainement en 1960.

Dans le même ordre d'idées, il convient de faire remarquer qu'une firme va déjà construire un hangar le long de la nouvelle cinquième Darse.

L'année dernière a débuté la première phase de la sixième Darse. Dans quelques mois, on procédera à l'adjudication des murs de quai de cette darse.

Au cours du mois de mars aura lieu l'adjudication de la construction d'un embarcadère et des murs de quai du bassin projeté sur la rive ouest du chenal d'accès au port pétrolier.

Il y a quelque temps, des offres de prix ont été recueillies pour la fourniture de trente nouvelles grues électriques qui sont particulièrement nécessaires pour une exploitation efficiente de notre port.

Les derniers travaux sont décidés pour l'équipement du nouveau mur de quai supportant les installations des ponts transbordeurs.

D'ici peu aura également lieu l'adjudication relative aux grues flottantes.

Enfin, le Ministre donne l'assurance que l'étude de la nouvelle grande écluse à construire à la frontière hollando-belge est activement poussée; cette écluse servira aux plus grands bateaux qui emprunteront l'Escaut dans l'avenir.

*Routes.*I. — *Autoroutes.*a) *Autoroute Anvers-Liège.*

Le tronçon Anvers-Hasselt sera complètement adjugé dès 1959 par l'adjudication de la section Paal-Kuringen donnant liaison directe à Hasselt.

g) *Kanaal Bergen-Condé.*

Om de ontwatering van de Haine-vallei te bevorderen zullen aan het kanaal Bergen-Condé, stroomafwaarts Saint-Ghislain, werken worden uitgevoerd.

h) *Stuwdam te Eupen — Watertoevoerleiding Bethane-Seraing.*

De watertoevoerleiding, zal dit jaar verlengd worden dank zij de aanbesteding van het vak Ayeneux-Fléron.

i) *Netekanaal.*

De werken tot verbinding van het sluizencomplex te Duffel met de Beneden-Nete en de werken tot profilering van deze laatste zullen eveneens dit jaar worden aanbesteed, zodat de fameuze « By-pass » verwezenlijkt zal zijn en er tussen het Albertkanaal en de Schelde een verbinding zou bestaan waardoor de schepen de haven van Antwerpen zouden kunnen vermijden.

j) *Haven van Antwerpen.*

De aanbesteding van de werken verloopt vrijwel volgens de voorschriften van de wet op de uitbreiding en de uitlating van de haven van Antwerpen. Het opmaken van de aanbestedingsstukken is evenwel de taak van de Technische Dienst van de Haven van Antwerpen.

De laatste aanbestedingen met betrekking tot het 5^e havendok met nijverheidsdok werden in 1958 gehouden en de werken zijn zover gevorderd dat een deel van het 5^e havendok vermoedelijk nog vóór het einde van dit jaar in gebruik zal kunnen worden genomen; in 1960 zal geheel het dok zeker klaar zijn.

In dat verband zij opgemerkt dat er reeds een firma is die aan het nieuwe dok een loods zal bouwen.

Verleden jaar werd een aanvang gemaakt met de eerste fase van de werken betreffende het 6^e havendok. Over enkele maanden zal het bouwen van de kaaimuren van dat dok aanbesteed worden.

In de maand maart zal de aanbesteding plaats hebben voor het bouwen van een aanlegsteiger en van de kaaimuren van het ontworpen dok op de westeroever van de toegangseul tot de petroleumhaven.

Enkele tijd geleden werden prijsaanbiedingen ontvangen voor het leveren van dertig nieuwe elektrische kranen die voor een doelmatige exploitatie van onze haven dringend noodzakelijk zijn.

Wat betreft de uitrusting van de nieuwe kaaimuur van het laadbruggenbedrijf, is besloten tot het uitvoeren van de laatste werken.

Binnenkort zal ook de aanbesteding van de drijvende kranen kunnen worden gehouden.

Tenslotte geeft de heer Minister de verzekering dat het studiewerk met betrekking tot de aan de Hollands-Belgische grens te bouwen nieuwe grote sluis met bekwame spoed wordt voortgezet; die sluis zal dienen voor de grootste schepen die in de toekomst de Schelde zullen opvaren.

*Wegen.*I. — *Autosnelwegen.*a) *Autosnelweg Antwerpen-Luik.*

Door de aanbesteding van het vak Paal-Kuringen, dat de rechtstreekse verbinding met Hasselt moet tot stand brengen, zal het vak Antwerpen-Hasselt in 1959 volledig aanbesteed zijn.

b) *Contournement de Liège par le Nord.*

Dès 1959, la liaison Rocourt-Herstal sera entièrement adjugée. Pour 1960, on prévoit que le raccordement Rocourt, rive droite de la Meuse, sera également adjugé, le budget de 1959 prévoyant la construction de deux ponts sur la Meuse et le Canal Albert, tandis qu'en 1960 il y aura au programme les travaux de terrassement et de construction de l'autoroute entre ces ponts pour le raccordement au boulevard Truffaux, rive droite de la Meuse.

c) *Bruxelles-Wavre.*

Les adjudications prévues en 1959 permettront de contourner Overysse. Dès 1960, l'adjudication de la section Malaise-Wavre achèvera le complexe Bruxelles-Wavre.

II. — *Routes.*

Le contournement de Breendonk sera entièrement prévu en 1959 par l'adjudication des derniers travaux complétant les entreprises d'ouvrages d'art déjà en cours.

La route Louvain-Malines dont la chaussée a été entièrement modernisée, sera achevée par la mise en adjudication en 1959 de la construction de pistes cyclables.

Les travaux en cours en Flandre Occidentale entraîneront l'achèvement de la modernisation de la chaussée entre Courtrai-Menin et Ypres.

L'amélioration complète de la route royale entre Blankenberghe et Knokke sera réalisé par les adjudications prévues en 1959, notamment la traversée de Duinbergen.

En Flandre Orientale, la route 14 sera complètement aménagée d'Anvers à Gand par l'adjudication des derniers travaux.

La liaison autoroute-Knokke sera achevée par la prévision de la dernière adjudication des travaux à Aalter, réalisant une liaison directe et moderne entre l'autoroute d'Ostende et la côte Est.

L'amélioration de l'itinéraire Gand-Zelzate sera achevée par l'adjudication en 1959 du dernier tronçon à la sortie de Gand.

Dans le Hainaut, les travaux actuellement en cours ont notamment pour effet d'achever une nouvelle voirie à Charleroi entre le boulevard Tirou et la route de Philippeville.

Sur la route n° 8, le tronçon partant du carrefour de Barry jusqu'à Tournai sera entièrement modernisé par les travaux de suppression du passage à niveau Tournai-Campagne prévus au programme de 1959. La liaison Tournai-frontière française entamée en 1959 sera achevée en 1960.

Les derniers travaux d'aménagement des boulevards de Mons sont prévus en 1959.

Sur la route de Liège vers les Ardennes de nombreux travaux ont été effectués. Ils ont trait à l'aménagement de quais, la traversée de Chenée avec un nouveau pont, la traversée du chemin de fer. Le dernier tronçon de voirie paraissant ce complexe est prévu en 1959. L'adjudication est prévue prochainement.

A Namur, la mise en adjudication de l'aménagement du boulevard longeant la Meuse achèvera la traversée de l'agglomération par la route n° 17. Quant à la route 17, section Jambes-Andenne, sa modernisation sera terminée grâce aux travaux mis en chantier en 1959.

b) *Noordelijke omleidingsweg rond Luik.*

De verbinding Rocourt-Herstal zal reeds in 1959 geheel aanbesteed worden. In 1960 zal vermoedelijk ook de verbinding van Rocourt met de rechter Maasoever worden aanbesteed, vermits op de begroting voor 1959 het bouwen van twee bruggen over de Maas en het Albertkanaal voorzien is, terwijl in 1960 het grondwerk en de bouw van de autosnelweg tussen die bruggen, voor het tot stand brengen van de verbinding met de « Boulevard Truffaut » op de rechter Maasoever, op het programma zal staan.

c) *Brussel-Waver.*

De voor 1959 geplande aanbestedingen zullen de omlegging rond Overijse mogelijk maken. In 1960 zal het vak Maleizen-Waver aanbesteed worden ter voltooiing van het complex Brussel-Waver.

II. — *Wegen.*

Het complex te Breendonk zal in 1959 volledig afgewerkt zijn dank zij de aanbesteding van de laatste werken tot aanvulling van de aannemingen der kunstwerken waarvan de bouw reeds aan de gang is.

De weg Leuven-Mechelen, waarvan de rijbaan volkomen gemoderniseerd is, zal worden voltooid met het aanbesteden in 1959, van de aanleg van fietspaden.

Met de in West-Vlaanderen aan de gang zijnde werken zal de modernisering van de weg Kortrijk-Menen-Ieper voltooid worden.

Door de voor 1959 geplande aanbestedingen zal de Koninklijke Weg tussen Blankenberge en Knokke, inzonderheid wat de traverse in Duinbergen betreft, volledig verbeterd zijn.

In Oost-Vlaanderen zal de weg n° 14 door het aanbesteden van de laatste werken volledig geschiktgemaakt worden tussen Antwerpen en Gent.

De autosnelweg naar Knokke zal voltooid worden door het aanbesteden van de laatste werken te Aalter, met het oog op een directe en moderne verbinding tussen de autosnelweg Brussel-Oostende en de Oostkust.

De verbetering van het traject Gent-Zelzate zal voltooid worden dank zij het aanbesteden in 1959 van het laatste vak bij de uitgang van Gent.

In Henegouwen hebben de thans aan de gang zijnde werken inzonderheid tot doel de voltooiing van een nieuwe weg te Charleroi, tussen de Boulevard Tirou en de Route de Philippeville.

Op de weg n° 8 zal het vak tussen het kruispunt « carrefour de Barry » en Doornik volledig gemoderniseerd worden door het opheffen van de overweg te Doornik-Campagne, welke werken op het programma voor 1959 staan. De weg Doornik-Franse grens, aangevat in 1959, zal in 1960 worden voltooid.

De laatste werken tot geschiktmaking van de lanen te Bergen staan op het programma voor 1959.

Op de weg van Luik naar de Ardennen werden talrijke werken uitgevoerd, namelijk de geschiktmaking van kaaien, de traverse te Chênée met een nieuwe brug en de spoorwegovergang. Het laatste deel ter voltooiing van dat complex is voorzien voor 1959. Het zal weldra worden aanbesteed.

De traverse van de weg n° 17 in Namen zal voltooid worden door het aanbesteden van de werken tot geschiktmaking van de laan langs de Maas. Voor het vak Jambes-Andenne van de weg n° 17 zal de modernisering voltooid worden dank zij de werken die in 1959 zullen worden ondernomen.

III. — *Bâtiments.*

Liste des quelques bâtiments pour lesquels les adjudications des derniers travaux nécessaires pour leur mise en service auront lieu cette année ou au plus tard au début de l'année prochaine.

1) *Bruxelles.*

- a) Bibliothèque Albert I^{er} et Palais de la Dynastie;
- b) Institut National des Statistiques, rue de Louvain — 6^e phase;
- c) Gendarmerie Bloc D à Etterbeek;
- d) Musée du Cinquantenaire — aile brûlée.

2) *Liège.**Université :*

- a) Nouvelle faculté de Philosophie et Lettres;
- b) Agrandissement de l'Institut de Pharmacie;
- c) Institut de Zoologie;
- d) Val Benoît — Centrale thermo-électrique;
- e) Institut d'Astrophysique à Cointe.

Ministère de l'Agriculture :

Laboratoire d'analyses de l'Etat.

3) *Gand.**Hôpital universitaire :*

- a) Polyclinique I et II;
- b) Centre opérationnel I — Bâtiment clinique I;
- c) Restaurant des étudiants;
- d) Faculté de Philosophie et Lettres, 1^{re} tranche;
- e) Institut supérieur pour les candidatures en sciences;
- f) Institut supérieur pour l'éducation physique;
- g) Institut supérieur pour les sciences pédagogiques.

Auditorat Militaire (Schaapmarkt).

Gouvernement provincial.

4) *Mons.*

Gouvernement provincial (locaux de la Députation permanente).

5) *Wauthier-Braine.*

Centre de protection de l'Enfance.

6) *Charleroi.*

Gendarmerie — Bloc logements.

7) *Ostende.*

Installation du Car Ferry.

8) *Courtrai.*

Poste n° 1.

9) *Meise.*

Palais des Plantes et Herbarium.

III. — *Gebouwen.*

Lijst van enkele gebouwen waarvoor de laatste, vóór de ingebruikneming nog uit te voeren werken dit jaar of uiterlijk in het begin van het volgend jaar zullen worden aanbesteed.

1) *Brussel.*

- a) Albert I Bibliotheek en Paleis van de Dynastie;
- b) Nationaal Instituut voor de Statistiek, Leuvense weg — 6^e fase;
- c) Rijkswachtkazerne, Blok D, te Etterbeek;
- d) Museum van het Jubelpark — afgebrande vleugel.

2) *Luik.**Universiteit :*

- a) Nieuwe Faculteit der Letteren en Wijsbegeerte;
- b) Vergroting van het Instituut voor Pharmacie;
- c) Instituut voor Zoölogie;
- d) Val Benoît — Thermo-electrische centrale;
- e) Instituut voor Astrophysica te Cointe.

Ministerie van Landbouw :

Rijksontledingslaboratorium.

3) *Gent.**Academisch Ziekenhuis :*

- a) Polyklinieken I en II;
- b) Behandelingsblok I — Kliniekgebouw I;
- c) Studentenrestaurant;
- d) Faculteit der Letteren en Wijsbegeerte, 1^{ste} deel;
- e) Hoger Instituut voor Kandidatuur wetenschappen;
- f) Hoger Instituut voor Lichamelijke Opvoeding;
- g) Hoger Instituut voor Opvoedkundige Wetenschappen.

Krijgsauditoraat (Schaapmarkt).

Provinciaal-Gouvernementsgebouw.

4) *Bergen.*

Provinciaal-Gouvernementsgebouw (lokalen van de Bestendige Deputatie).

5) *Woutersbrakel.*

Centrum voor Kinderbescherming.

6) *Charleroi.*

Rijkswachtkazerne — Woonblok.

7) *Oostende.*

Installatie van de Car Ferry.

8) *Kortrijk.*

Postkantoor n° 1.

9) *Meise.*

Plantenpaleis en Herbarium.

10) *Machelen.*

Station de recherches des virus.

11) *Malines.*

Bureau des Contributions.

12) *Wilrijk.*

Gendarmerie — Bloc des célibataires et Bâtiment des Services Généraux.

13) *Tamines.*

Gendarmerie.

14) *Brasschaet.*

Bâtiment d'une colonne mobile de la Sécurité civile.

15) *Turnhout.*

Complexe administratif des services des Finances.

5. — *Projet de loi sur l'urbanisme.*

Depuis 1946, déclare le Ministre, nous vivons sous un régime provisoire en matière d'urbanisme. Les règlements et arrêtés ont été élaborés à l'époque en vue de la reconstruction du territoire dans l'immédiat après-guerre, mais il est bon maintenant de tirer les conclusions de ce régime transitoire et de songer à une loi organique de l'urbanisme.

C'est pourquoi le Ministre signale qu'il déposera, à très brève échéance, sur le bureau d'une des Chambres, un projet de loi organique de l'urbanisme.

Il donne ensuite un résumé des principales dispositions du projet de loi qui est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

Les points suivants ont particulièrement retenu son attention :

a) Renforcement de l'autonomie communale avec, comme corollaires, des responsabilités accrues;

b) Intervention des provinces en matière d'urbanisme. Elles en sont exclues dans le régime actuel;

c) Conjonction des secteurs public et privé, qui préfigure, en quelque sorte, de l'Administration moderne, dans la conception, la réalisation et la révision des plans d'aménagement;

d) Simplification administrative importante dans le régime des autorisations de bâtir par la suppression du régime de la double autorisation et l'instauration d'une autorisation unique à délivrer par la commune.

Le Ministre annonce à la Commission la création de comités d'esthètes dans les communes de 10.000 habitants et plus et dans des comités régionaux pour les communes les moins importantes. Ces esthètes seront choisis parmi les personnalités capables de donner un avis autorisé en matière d'aspect esthétique des bâtiments.

e) Instauration d'un délai obligatoire pour procéder aux expropriations décrétées par le plan d'aménagement.

10) *Machelen.*

Station voor virusonderzoek.

11) *Mechelen.*

Kantoor der Belastingen.

12) *Wilrijk.*

Rijkswachtkazerne — Blok voor de ongehuwden en gebouw van de Algemene diensten

13) *Tamines.*

Rijkswachtkazerne.

14) *Brasschaet.*

Gebouw van een mobiele kolonne van de Burgerbescherming.

15) *Turnhout.*

Bestuurscomplex voor de diensten van Financiën.

5. — *Ontwerp van wet op de stede-
bouw.*

Sedert 1946, zo zegt de Minister, leven wij op stede-
bouwkundig gebied onder een voorlopige regeling. De
besluiten en verordeningen werden toenmaals opgemaakt
met het oog op de wederopbouw van het land onmiddellijk
na de oorlog. Thans dienen echter uit deze overgangs-
regeling besluiten te worden getrokken en aan een orga-
nieke wet op de stede-
bouw te worden gedacht.

De Minister deelt dan ook mede dat hij zeer binnenkort
een ontwerp van organieke wet op de stede-
bouw bij een
van de Kamers zal indienen.

Hij geeft vervolgens een samenvatting van de voor-
naamste bepalingen van het wetsontwerp, dat thans in de
Raad van State wordt onderzocht.

De Minister wijst erop dat de volgende punten vooral
zijn aandacht hebben getrokken :

a) Versteving van de gemeentelijke autonomie, met als
gevolg een grotere verantwoordelijkheid;

b) Tussenkomen van de provincies inzake stede-
bouw, waaruit ze onder de huidige regeling zijn geweerd;

c) Betrekking van de openbare én private sector bij het
ontwerp, de uitvoering en de herziening van de plannen
van aanleg, in zekere zin een voorproef van moderne
administratie;

d) Belangrijke administratieve vereenvoudiging wat het
stelsel van de bouwvergunningen betreft, door afschaffing
van de dubbele vergunning en invoering van een enige
vergunning, die zal worden afgeleverd door de gemeente.

De Minister deelt aan de Commissie mede dat comité's
van aestheten zullen worden ingesteld in de gemeenten met
10.000 inwoners en meer, en gewestelijke comité's voor de
kleinere gemeenten. De aestheten zullen worden gekozen
uit de personen die bekwaam zijn een betrouwbaar advies
over het schoonheidsfacet van de bouwwerken te geven.

e) Invoering van een bindende termijn waarbinnen de
in het plan van aanleg vermelde onteigeningen moeten
worden verwezenlijkt.

L'imposition d'un délai d'expropriation au pouvoir expropriant est sans précédent dans notre régime administratif.

Le nouveau projet prévoit un délai de 5 ans pour le propriétaire menacé d'expropriation, après lequel il pourra demander à l'Etat d'exproprier ou de renoncer à son expropriation. L'Etat disposerait toutefois d'un nouveau délai maximum de 5 ans pour prendre une décision. En d'autres termes, après 10 ans de menace d'expropriation, une décision définitive devrait être prise.

Le Ministre rappelle à ce sujet qu'il existe encore, dans de nombreux endroits du pays, des biens menacés d'expropriation et ce depuis des dizaines d'années. C'est là une situation injuste à laquelle la loi doit remédier.

Le Ministre poursuit en disant que la future loi constituera un progrès considérable à tous points de vue tant au bénéfice des citoyens que d'un meilleur aménagement comparativement au régime actuel instauré par l'arrêté-loi du 2 décembre 1946.

Plutôt que de rechercher une perfection purement théorique, cette loi tend à gagner l'adhésion et la participation de tous les citoyens.

C'est pourquoi le Ministre envisage, à côté de l'œuvre légale, une politique de « public relations » qui permettra à nos concitoyens de comprendre et d'adopter les buts d'un bon aménagement.

6. — Simplification de la procédure actuellement d'application pour l'instruction des dossiers relatifs aux travaux faisant l'objet de l'arrêté du Régent de 1949;

Lors de la discussion du budget de son département au Sénat, le Ministre a annoncé entr'autres qu'il songeait depuis quelque temps à élaguer dans la procédure relative aux travaux communaux, toutes les formalités inutiles qui prolongent inutilement la durée de l'examen des dossiers au grand désespoir des autorités communales.

Il rappelle qu'il a installé, dans le courant du mois de mars 1958, une commission, présidée de M. Kestelin, Greffier provincial du Brabant, chargée d'étudier le problème.

Cette Commission a terminé ces travaux et vient de lui présenter son rapport.

Il rend hommage aux efforts accomplis par les membres de cette Commission et remercie tout particulièrement son Président.

Ce rapport contient des suggestions intéressantes qu'il a examiné avec les fonctionnaires de son département. Le travail de simplification est fort avancé.

Certains principes ont déjà été arrêtés et feront l'objet d'échange de vue avec ses collègues du Gouvernement intéressés à cette question.

Les efforts ont portés sur les points suivants :

1) Les services de son département feront confiance aux services provinciaux et éviteront ainsi qu'un même dossier soit examiné plusieurs fois;

2) Les travaux feront l'objet d'un avant-projet dressé conformément aux instructions que les départements inté-

De vaststelling van een onteigeningstermijn voor het onteigenend bestuur vindt geen precedent in ons administratief recht.

Het nieuw wetsontwerp bepaalt voor de door onteigening bedreigde eigenaar een termijn van 5 jaar binnen welke hij zal kunnen vragen dat de Staat de onteigening uitvoert of er van afziet. De Staat zou voor het nemen van een beslissing evenwel over een nieuwe termijn van ten hoogste 5 jaar beschikken. Met andere woorden, na 10 jaar bedreiging door onteigening zou een definitieve beslissing moeten worden genomen.

In dat verband herinnert de Minister er aan dat er op vele plaatsen in het land nog eigendommen zijn die door onteigening worden bedreigd, en zulks reeds sedert tientallen jaren. Dit is een onbillijke situatie waarin de wet verbetering moet brengen.

De Minister vervolgt met te zeggen dat de komende wet in alle opzichten een merkelijke vooruitgang zal betekenen, zowel in het belang van de burgers als van een betere ruimtelijke ordening, vergeleken met de thans vigerende regeling van de besluitwet van 2 december 1946.

Liever dan naar een zuiver theoretische perfectie te streven, beoogt de wet de instemming en de medewerking van alle burgers te verkrijgen.

Daarom overweegt de Minister, naast het wettelijk werk, een politiek van « public relations », die onze medeburgers in staat zal stellen de doelstellingen van een goede ruimtelijke ordening te begrijpen en goed te keuren.

6. — Vereenvoudiging van de thans gevolgde procedure voor het onderzoek van de dossiers betreffende de werken bedoeld door het besluit van de Regent van 1949.

Bij de behandeling van de begroting van zijn departement in de Senaat kondigde de Minister onder meer aan dat hij sedert enkele tijd er aan dacht, de inzake gemeentewerken gevolgde procedure te ontdoen van alle nutteloze formaliteiten waardoor het onderzoek van de dossiers noodloos wordt verlengd, wat de gemeentebesturen wanhopig maakt.

Hij wijst erop dat hij in de loop van de maand maart 1958 een commissie heeft ingesteld, voorgezeten door de Hr. Kestelin, Provinciaal Griffier van Brabant, die tot taak had het probleem te onderzoeken.

Die commissie heeft haar werkzaamheden beëindigd en heeft hem zopas haar verslag laten geworden.

Hij wenst hulde te brengen aan het door de leden van die commissie gepresteerde werk, en inzonderheid aan haar Voorzitter.

Het verslag bevat zeer belangrijke denkbeelden, die hij samen met de ambtenaren van zijn departement heeft onderzocht. Het vereenvoudigingswerk is zeer ver gevorderd.

Sommige beginselen zijn reeds vastgelegd, waarover hij met de andere bij de zaak betrokken Ministers besprekingen zal voeren.

Het streven was vooral gericht op volgende punten :

1) De diensten van zijn departement zullen zich verlaten op de provinciale technische diensten, waardoor zal worden voorkomen dat hetzelfde dossier verscheidene malen wordt onderzocht;

2) Er zal een voorontwerp van de voorgenomen werken worden opgemaakt, overeenkomstig de richtlijnen die de

ressés feront tenir aux administrations subordonnées. Ces avant-projets seront transmis au Gouverneur de la Province, qui les fera examiner par le Service technique provincial.

Le Gouvernement demandera l'avis, au point de vue urbanistique, de la Direction provinciale de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire;

3) Sur le vu des conclusions de cet examen, le Gouverneur fera connaître les observations auxquelles cet avant-projet donne lieu, afin de permettre l'élaboration du projet définitif.

Par ailleurs, le Gouverneur fera parvenir une note au département des Travaux Publics, contenant les indications indispensables;

4) Dès que le Gouverneur sera en possession du projet des travaux, il en informera le Ministre intéressé. Ce projet sera conservé à la province, sauf si l'estimation des travaux dépasse un certain montant;

5) Lorsque le Ministre intéressé aura à provoquer un développement de travaux communaux, soit dans l'ensemble du pays, soit dans certaines régions où la situation économique serait devenue mauvaise, il lui sera possible d'inviter le Gouverneur à lui transmettre une masse de dossiers dont il fixera en même temps le délai endéans lequel l'adjudication publique doit avoir lieu;

6) Les dossiers d'adjudication seront, eux, examinés par le département intéressé, en vue de l'octroi du subside.

Si une telle procédure pouvait être mise en application, le temps mis par un dossier entre son élaboration et le moment où les travaux peuvent être exécutés, serait réduit d'une manière considérable.

En effet, la demande de dérogation, la promesse de principe et la promesse ferme seront supprimées.

La préparation des dossiers se fera au niveau des services techniques provinciaux, qui constitueront en quelque sorte, à l'intention du Ministre intéressé, une véritable bibliothèque de projets complètement terminés et qu'il suffit à mettre en adjudication, dès que le Ministre responsable en aura décidé.

Toutes les formalités auxquelles les dossiers sont soumis actuellement, auront pratiquement disparu.

Les simplifications envisagées s'étendent aussi au stade de l'octroi des subsides. Tous les calculs, les formulaires à transmettre, à viser, parapher, corriger, signer, seront supprimés en grande partie par l'instauration du principe du subside forfaitaire.

Le Ministre envisage de supprimer, entre autres, les décomptes contractuels en plus, qui portent sur les salaires, les charges sociales, les matériaux, les transports.

Il en serait de même pour l'intervention dans les frais généraux. Toutes ces formalités donnent lieu à des opérations extrêmement compliquées, qui retardent d'une manière injustifiable l'octroi du subside promis, mais en revanche, le taux des subsides qui est actuellement de 30 et de 60 %, serait porté à 35 et 65 %.

Au stade de la liquidation du subside, une formule sera mise au point pour la liquidation d'acomptes, en cours d'exécution.

Il consultera ses collègues du Gouvernement à ce sujet.

betrokken departementen aan de lagere besturen zullen verstrekken. De voorontwerpen worden gezonden naar de Gouverneur van de provincie, die ze door de Provinciale Technische Dienst zal doen onderzoeken.

De Gouverneur zal tevens het stedenbouwkundig advies van de Provinciale Directie van het Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening vragen;

3) Aan de hand van de besluiten van dat onderzoek geeft de Gouverneur kennis van de op- en aanmerkingen die omtrent het voorontwerp werden gemaakt, opdat het definitief ontwerp zou kunnen worden opgemaakt.

Aan de andere kant zendt de Gouverneur aan het departement van Openbare Werken een nota die de volstrekt noodzakelijke gegevens bevat;

4) Dadelijk nadat hij het ontwerp heeft ontvangen, geeft de gouverneur van die ontvangst kennis aan de betrokken Minister. Het ontwerp blijft in het Provinciaal Gouvernement, behalve wanneer de raming van de werken een bepaald bedrag overschrijdt;

5) Wanneer de betrokken Minister uitbreiding van gemeentewerken wil uitlokken hetzij over het gehele land, hetzij in bepaalde streken waar de economische toestand is verslecht, zal hij aan de Gouverneur mogen vragen hem een massa dossiers te laten geworden, waarvoor hij tevens de termijn voor het houden van de openbare aanbesteding zal bepalen;

6) De aanbestedingsdossiers zullen door het betrokken departement worden onderzocht, met het oog op de subsidieverlening.

Indien een dergelijke procedure kon worden toegepast zou de tijd die verloopt tussen het samenstellen van het dossier en het verlenen van de toelating tot het uitvoeren van de werken, in aanzienlijke mate worden verkort.

Het verzoek om afwijking, de principiële belofte en de vaste belofte vervallen immers.

Het gereedmaken van de dossiers zal op het niveau van de provinciale technische diensten geschieden, die ten behoeve van de betrokken Minister als het ware een bibliotheek van volkomen afgewerkte ontwerpen zullen samenstellen, die nog slechts moeten worden aanbesteed, zodra de verantwoordelijke Minister daartoe zal beslissen.

Alle formaliteiten waaraan de dossiers thans onderworpen zijn, zullen dan praktisch verdwijnen.

Ook in het stadium van de subsidieverlening worden vereenvoudigingen overwogen. Al de berekeningen, al de over te maken, te viseren, te paraferen, te verbeteren en te ondertekenen formulieren zullen grotendeels worden afgeschaft dank zij de invoering van een vast subsidiebedrag.

Het ligt inderdaad in de bedoeling van de Minister onder meer geen rekening meer te houden met de verrekeningen met betrekking tot de lonen, de sociale lasten, de materialen en het vervoer.

Zulks zou ook het geval zijn wat de tussenkomst in de algemene kosten betreft. Al die formaliteiten zijn oorzaak van uiterst ingewikkelde verrichtingen, die de verlening van de beloofde subsidie op een met de goede gang van de werken onverenigbare wijze vertragen. Aan de andere kant echter zou het subsidiepercentage, dat thans 30 en 60 % bedraagt, op 35 en 65 % worden gebracht.

In het stadium van de uitkering der subsidie zal een formule worden uitgewerkt voor het betalen van voorschotten in de loop van de uitvoering.

Hij kondigt aan dat hij met zijn ambtgenoten van de Regering overleg zal plegen.

7. — Amendement à la loi des 1350 T.

Le Ministre annonce qu'il déposera le 4 courant, sur le Bureau de la Chambre, un projet de loi portant modification de la loi du 9 mars 1957, établissant le planning des crédits budgétaires à allouer, en vue de la réalisation d'un programme de travaux pour la mise au gabarit de 1.350 tonnes, ou plus, de certaines voies navigables.

Le Ministre commente ensuite ce projet de loi en donnant lecture des grandes lignes de l'exposé des motifs.

« La loi du 9 mars 1957 prévoit l'exécution, pendant une période de 10 ans — allant de 1957 à 1966 — d'un programme réduit de modernisation en vue de rendre possible la navigation des bateaux de 1.350 tonnes sur certaines voies navigables.

» Tenant compte des besoins impérieux des industries carolorégiennes et boraines, cette loi accorde la priorité aux travaux de modernisation du Canal de Charleroi à Bruxelles et du Canal Nimy-Blaton-Péronnes.

» L'expérience acquise depuis la promulgation a mis en évidence les avantages d'une telle loi.

» Elle a permis de concentrer, sur certaines voies navigables, des efforts dont la dispersion aurait inévitablement retardé la rentabilité des capitaux investis.

» Bien entendu, cela ne signifie nullement qu'un tel programme doive être exécuté *ne varietur*. Les circonstances qui existaient au moment de son établissement peuvent se modifier. Il serait évidemment absurde de ne pas lui faire subir les adaptations que réclame éventuellement l'évolution de la conjoncture.

» Or, personne n'ignore que, depuis quelques mois, de nouveaux problèmes d'ordre économique et social se posent avec une acuité particulière dans le Borinage.

» Le Gouvernement a, dès lors, décidé de faire du Borinage une région-test. Il entend, par conséquent, y concentrer une partie importante de ses efforts, pour lui fournir notamment l'infrastructure susceptible d'y attirer les industries nouvelles, sans négliger pour autant les mesures propres à augmenter les possibilités concurrentielles de ses industries traditionnelles.

» L'amélioration des liaisons par eau du Borinage avec les ports maritimes, s'impose à présent avec une urgence exceptionnelle, qui justifie quelques modifications à la loi du 9 mars 1957.

» Ces modifications consistent, d'une part, à avancer de deux années, la mise en adjudication des travaux d'amélioration du Haut-Escaut et du Canal circulaire autour de Gand, et de trois ans, ceux de la section Nimy-Obourg du Canal du Centre; d'autre part, à adapter les programmes de modernisation de la Meuse, entre Namur et la frontière française et de la Sambre, entre Châtelineau et Namur, en postposant les dernières adjudications respectivement de deux ans et d'un an.

» En ce qui concerne la Sambre, il faut noter que, pour des raisons techniques (affaissements), l'aménagement des écluses de Marcinelle et de Monceau-sur-Sambre sera entamé dès 1959, c'est-à-dire en avance sur le programme initialement prévu, tandis que les travaux d'achèvement de la modernisation entre Monceau-sur-Sambre et Châtelineau, c'est-à-dire là où se trouve concentrée une partie

7. — Wijziging van de wet der 1.350 ton.

De Minister deelt mede dat hij op 4 dezer bij de Kamer een wetsontwerp zal indienen tot wijziging van de wet van 9 maart 1957 die de planning aangeeft van de toe te kennen begrotingskredieten met het oog op het verwezenlijken van een programma van werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 tot en meer.

De Minister licht vervolgens het wetsontwerp toe door voorlezing te doen van de hoofdtrekken van de memorie van toelichting.

« De wet van 9 maart 1957 voorziet de uitvoering, in een tijd van 10 jaar gaande van 1957 tot 1966, van een beperkt moderniseringsprogramma ten einde de vaart met schepen van 1.350 ton mogelijk te maken op bepaalde waterwegen.

» Rekening houdend met de dwingende behoeften van de industrieën in de streek van Charleroi en in de Borinage, is bij de wet voorrang verleend aan de werken tot modernisering van het kanaal van Charleroi naar Brussel en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.

» De sedert de afkondiging van de wet opgedane ervaring heeft de voordelen van een dergelijke planning in het licht gesteld.

» De wet heeft het mogelijk gemaakt de inspanningen op de voornoemde waterwegen te concentreren, terwijl een versnippering van die krachten integendeel tot gevolg zou hebben gehad dat de rentabiliteit der geïnvesteerde kapitalen onvermijdelijk zou zijn vertraagd.

» Wel te weten betekent zulks volstrekt niet dat een dergelijk programma *ne varietur* moet worden uitgevoerd. De omstandigheden die bestonden op het tijdstip van het opmaken er van kunnen veranderen. Het zou natuurlijk dwaas zijn indien men in dat programma niet de wijzigingen zou aanbrengen die ten gevolge van de evolutie der conjunctuur eventueel zijn geboden.

» Iedereen nu weet dat sedert enkele maanden in de Borinage nieuwe problemen van economische en sociale aard op bijzonder scherpe wijze zijn gerezen.

» De Regering heeft dan ook besloten van de Borinage een testgebied te maken. Dienovereenkomstig is zij voornemens een groot deel van de krachten op die streek te concentreren, inzonderheid om haar infrastructuur te verschaffen die nieuwe industrieën kan aantrekken, zonder daarom de maatregelen te verwaarlozen die geschikt zijn om het concurrentievermogen van de aldaar gevestigde traditionele bedrijven op te voeren.

» De verbetering van de scheepvaartverbindingen van de Borinage met de zeehavens krijgt thans een zo uitzonderlijk dringend karakter, dat enkele wijzigingen in de wet van 9 maart 1957 gewettigd zijn.

» Die wijzigingen zijn: eensdeels, vervroeging met twee jaar van de aanbesteding der werken tot verbetering van de Bovenshelde en van de Ringvaart rond Gent, en vervroeging met drie jaar van de werken van het vak Nimy-Obourg van het kanaal van het Centrum; anderdeels, aanpassing van de programma's tot modernisering van de Maas tussen Namen en de Franse grens en van de Samber tussen Châtelineau en Namen, door de laatste aanbestedingen respectievelijk twee jaar en een jaar te verdagen.

» Aangaande de Samber moet worden opgemerkt dat de geschiktmaking der sluizen te Marcinelle en te Monceau-sur-Sambre om technische redenen (verzakkingen) reeds in 1959 zal worden aangevat, d.w.z. met voorsprong op het aanvankelijk vastgestelde programma, terwijl de werken tot voltooiing van de modernisering tussen Monceau-sur-Sambre en Châtelineau, d.w.z. daar waar een

importante de l'industrie carolorégienne, seront entamés en 1959, conformément à la loi du 9 mars 1957.

» Il résulte du nouveau programme que le Borinage bénéficiera plus rapidement de l'outil propre à assurer son relèvement économique et social, sans nuire pour autant aux intérêts légitimes des industries carolorégiennes.

» La modernisation du Haut-Escaut et l'exécution du Canal circulaire autour de Gand, sont, en effet indispensables pour assurer au Canal Nimy-Blaton-Péronnes sa pleine efficacité. Par ailleurs, il est évident que ces travaux sont également de nature à favoriser l'expansion économique du Tournaisis, de la partie sud de la Flandre Orientale, et finalement des ports de Gand et d'Anvers. »

8. — Chauffage urbain.

Le Ministre déclare vouloir entretenir la Commission de la question du chauffage urbain pour deux motifs :

Tout d'abord parce que le président Brunfaut a été dans ce domaine un précurseur et qu'à diverses reprises il est intervenu à la tribune de la Chambre pour que soient activées les études de réalisation d'un chauffage urbain.

La seconde raison est que cette question vient à son heure, si elle n'est déjà pas quelque peu tardive.

En effet, la Belgique ne possède que peu de réalisations en matière de chauffage urbain; la première a été effectuée à Verviers. En ce qui concerne Bruxelles la question est controversée depuis longtemps et c'est bien tout le mérite de l'Office national de la jonction Nord-Midi d'avoir entrepris des études à ce sujet.

C'est en raison de l'intérêt économique manifeste de cette question et aussi eu égard à l'intérêt que le président Brunfaut y porte, qu'il a institué une commission spéciale « Comité technique consultatif pour la distribution de chaleur à distance », comité qui a été placé sous la présidence du secrétaire général de son département.

Ce comité comprenait 13 membres choisis en raison de leur compétence particulière en ce domaine.

Cette commission a examiné le problème du chauffage à distance à plusieurs points de vue : technique, commercial, économique, institutionnel et financier.

Cette commission a déposé son rapport il y a quelques semaines, après un nombre restreint de séances, ce qui a été rendu possible grâce à la maturité des projets et des idées en la matière.

Il signale que dans une certaine mesure son département a déjà réalisé un chauffage à distance. Il s'agit de l'alimentation des bâtiments du Mont des Arts par la centrale de chauffe du Palais de Justice.

Il s'est avéré difficile en effet d'établir une chaufferie au Mont des Arts et c'est pourquoi une canalisation de chaleur a été installée du Palais de Justice jusqu'à l'Albertine.

Par la même occasion, tous les bâtiments de l'Etat se trouvant sur le parcours de cette conduite de chaleur ont été reliés au réseau.

Mais ce qui a été fait à petite échelle peut être fait à grande échelle et l'on peut profiter de l'existence d'importantes centrales électriques dont les pointes de fourniture d'électricité ne correspondent pas heureusement aux besoins en chauffage.

Sans vouloir, à cette occasion, entrer dans tous les détails contenus dans le rapport, le ministre expose que le comité propose en substance de créer à Bruxelles un premier

groot gedeelte van de industrieën der streek van Charleroi zijn geconcentreerd, in 1960 zullen worden aangevat, zoals in de wet van 9 maart 1957 is voorzien.

» Uit het nieuw programma volgt dat de Borinage sneller zal worden voorzien van het werktuig dat het economisch en sociaal herstel van die streek moet verzekeren, zonder daarom de rechtmatige belangen van de industrieën der streek van Charleroi te schaden.

» De modernisering van de Bovenschelde en het graven van de Ringvaart rond Gent zijn inderdaad volstrekt noodzakelijk opdat het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes aan zijn doel volkomen zou kunnen beantwoorden. Anderdeels lijdt het geen twijfel dat die werken eveneens bevorderlijk zullen zijn voor de economische expansie van het Doornikse, van het zuidergedeelte van Oost-Vlaanderen, en ten slotte van de havens van Gent en Antwerpen. »

8. — Stadsverwarming.

De Minister zegt dat hij aan de Commissie een uiteenzetting wenst te geven over het vraagstuk van de stadsverwarming, om twee redenen :

Ten eerste omdat uw voorzitter, de heer Brunfaut, op dat gebied een voorloper was en in de Kamer herhaaldelijk heeft gepleit voor een bespoediging van de studies voor het aanleggen van een stadsverwarming.

Ten tweede, omdat dat vraagstuk op zijn uur, zo niet reeds enigszins te laat komt.

In België is op het gebied van de stadsverwarming immers nog niet veel tot stand gebracht; de eerste installatie werd aangelegd te Verviers. Wat Brussel betreft wordt er reeds lang over gesproken, en de Nationale Dienst voor de Noord-Zuid Verbinding mag het zich zeker tot een verdienste rekenen dienaangaande studies te hebben ondernomen.

Op grond van het klaarblijkelijk economisch belang van die kwestie, en tevens met het oog op de belangstelling die de voorzitter, de heer Brunfaut, er voor toont, heeft hij een bijzondere commissie ingesteld, « Technische commissie van advies ter bevordering van de afstandsverwarming » genaamd en voorgezeten door de secretaris-generaal van zijn departement.

Die commissie telde 13 leden, gekozen op grond van hun bijzondere bekwaamheid op dat gebied.

Deze commissie heeft het probleem van de afstandsverwarming onderzocht uit technisch, commercieel, economisch, institutioneel en financieel oogpunt.

Enkele weken geleden heeft zij haar verslag ingediend, na een beperkt aantal vergaderingen, hetgeen mogelijk was omdat de ontwerpen en ideeën op dat gebied reeds tot rijpheid waren gekomen.

Hij wijst erop dat zijn departement in zekere mate reeds een afstandsverwarming heeft tot stand gebracht. Het betreft de verwarming van de gebouwen van de Kunstberg van uit de verwarmingscentrale van het Justitiepaleis.

Het werd inderdaad moeilijk geacht een stookruimte in de Kunstberg in te richten en dat is reden waarom een verwarmingsleiding van het Justitiepaleis tot de Albertina werd aangelegd.

Bij die gelegenheid werden al de op de loop van die verwarmingsleiding gelegen Rijksgebouwen op het net aangesloten.

Wat op kleine schaal is tot stand gebracht, kan echter ook op grote schaal gebeuren, en men kan profijt trekken van het bestaan van grote elektrische centrales, waarvan de spitsuren inzake levering van electriciteit gelukkig niet met de verwarmingsbehoeften samenvallen.

Zonder hier in al de bijzonderheden van het verslag te willen treden, zegt de Minister dat de commissie in hoofdzaak voorstelt te Brussel een eerste stadsverwarmingsnet

réseau de chauffage urbain couvrant près de la moitié des besoins de l'agglomération.

Ce réseau serait réalisé progressivement et impliquerait un investissement de l'ordre d'un milliard et quart correspondant à la moitié de la puissance prévue pour le premier réseau.

Le comité suggère également que l'organisme chargé de réaliser et de gérer le chauffage urbain de Bruxelles ait la forme d'une société où les pouvoirs publics et le secteur privé seraient associés.

Il approfondira cette question et proposera d'ici peu une solution inspirée des avis qui lui ont été soumis.

9. — Nouvelle loi d'investissement.

Le Ministre rappelle qu'à diverses reprises déjà, il a fait part de ses intentions de proposer au Parlement le vote d'une loi sur les investissements.

Une nouvelle loi d'investissements a deux buts à atteindre : tout d'abord, procurer plus de ressources pour l'équipement de l'infrastructure de notre pays, ensuite, établir des programmes d'exécution logiques avec un timing.

Le Ministre rappelle que les lois-programmes qu'il a fait voter par le Parlement ont déjà aidé puissamment à l'équipement de l'infrastructure de notre pays, mais il estime que cet effort est encore insuffisant.

Il a été impressionné par l'importance des réalisations de nos voisins dans ce domaine; au moment où la Belgique entre dans le Marché commun, il est essentiel, d'être bien équipé pour affronter la concurrence.

Pour démontrer la nécessité de penser à l'avenir, le Ministre va appliquer ses vues à la modernisation du réseau routier.

Prévisions de développement du parc automobile.

La modernisation du réseau routier belge se poursuit actuellement suivant les données d'un programme établi en 1949 et dont la réalisation a pu être accélérée de manière remarquable depuis la création du Fonds des Routes 1955-1969.

L'administration qui avait élaboré ce programme en 1949, en tenant compte de prévisions des développements de parcs automobiles à l'époque a suivi attentivement ce développement et a pu constater que ses prévisions étaient largement dépassées. Il en est résulté la nécessité de prévoir une adaptation de l'ancien programme aux nécessités actuelles et surtout aux besoins futurs. Les conclusions de cet examen sont les suivantes :

L'auteur de cette étude est M. le Directeur Général des Ponts et Chaussées Hondermarcq, dont la compétence en la matière est reconnue tant en Belgique qu'à l'étranger.

Le développement du parc motorisé belge se poursuit à un rythme annuel moyen de 12,5 % et aucun fléchissement ne s'annonce.

Pendant la période de 1946-1957, le parc automobile, non compris les engins motorisés à 2 roues, a plus que triplé. Cette situation n'est pas particulière à la Belgique. Le diagramme indique l'accroissement relatif des parcs des 17 pays membres de la Conférence Européenne des Ministres des

aan te leggen dat nagenoeg de helft van de behoeften der agglomeratie zou dekken.

Het net zou geleidelijk worden gebouwd en de investering van een som van een en een kwart miljard vergen, wat overeenkomt met de helft van het voor het eerste net ontworpen vermogen.

De commissie stelt verder voor dat het lichaam, belast met de bouw en het beheer van de stadsverwarming te Brussel, de vorm van een vennootschap zou hebben waarin de openbare besturen en de private sector aandeel zouden hebben.

Hij zal deze kwestie grondiger bestuderen en binnenkort een praktische oplossing voorstellen gebaseerd op de hem verstrekte adviezen.

9. — Nieuwe investeringswet.

De Minister herinnert er aan dat hij reeds herhaaldelijk gewag heeft gemaakt van zijn plan, aan het Parlement de goedkeuring van een wet op de investeringen voor te stellen.

Een nieuwe wet op de investeringen heeft een dubbel doel : ten eerste, meer middelen verschaffen voor de uitrusting van 's lands infrastructuur, ten tweede, logische uitvoeringsprogramma's met bijbehorend tijdschema vaststellen.

De Minister herinnert er aan dat de programma-wetten die hij door het Parlement heeft doen goedkeuren, krachtig hebben bijgedragen tot de uitrusting van 's lands infrastructuur. Hij is echter van mening dat de tot nog toe geleverde inspanning onvoldoende is.

Hij zegt getroffen te zijn door de omvang van wat onze naburen op dat gebied hebben gepresteerd en op het ogenblik dat België in de Gemeenschappelijke Markt treedt is het meer dan ooit dringend noodzakelijk goed gewapend te zijn om aan de concurrentie het hoofd te bieden.

Om te bewijzen dat het noodzakelijk is aan de toekomst te denken, zal de Minister zijn zienswijze toepassen op de modernisering van het wegennet.

Te verwachten ontwikkeling van het automobielenpark.

De modernisering van het Belgisch wegennet verloopt thans volgens een in 1949 opgemaakt programma, waarvan de verwezenlijking sedert de instelling van het Wegenfonds 1955-1969 aanmerkelijk kon worden bespoedigd.

Het Bestuur, dat bedoeld programma in 1949 opgemaakt had op grond van de toen te verwachten uitbreiding van het automobielenpark, heeft die uitbreiding aandachtig gevolgd en is tot de bevinding gekomen dat de verwachtingen ruimschoots overtroffen werden. Vandaar de noodzakelijkheid het vroegere programma aan te passen aan de huidige en vooral aan de toekomstige behoeften. De conclusies van dat onderzoek zijn de volgende :

De studie is van de hand van de heer Hondermarcq, Directeur-Generaal van Bruggen en Wegen, wiens bevoegdheid terzake zowel in België als in het buitenland erkend is.

De toeneming van het Belgisch motorrijtuigenpark voltrekt zich in een tempo van gemiddeld 12,5 % per jaar en geen enkele inzinking schijnt te moeten worden verwacht.

Tijdens de periode 1946-1957 is het motorrijtuigenpark, de tweewielige motorrijtuigen niet inbegrepen, meer dan verdrievoudigd. Die toestand is niet eigen aan België. Het diagram geeft de relatieve aangroei van het automobielenpark aan in de 17 landen die lid zijn van de Europese Con-

Transports (CEMT) depuis 1951, l'indice conventionnel 100 étant attribué au parc de 1951.

L'accroissement moyen annuel est pratiquement constant et également de l'ordre de 13 % depuis 1951.

L'accroissement des parcs n'est pas de même importance pour toutes les catégories de véhicules. Ainsi, en Belgique, pour la période 1947-1957, les augmentations moyennes annuelles sont de 17 % pour les autos particulières, 4,8 % pour les véhicules utilitaires (charge utile supérieure à 1,5 t), 12,7 % pour les autobus et autocars. Ce phénomène est aussi de caractère général.

La prévision du développement du parc est une donnée fondamentale pour l'élaboration des programmes à long terme tant du point de vue technique que du point de vue financier. Jusqu'à présent et dans la plupart des pays, y compris les États-Unis, les prévisions les plus optimistes ont toujours été dépassées. La limite du degré de motorisation exprimé par le nombre de véhicules par 1.000 habitants a dû être périodiquement revue et augmentée.

Ainsi, en Belgique, il y avait, en 1948, 15 véhicules par 1.000 habitants, soit 29 habitants par véhicule motorisé. Dans l'élaboration d'un programme à réaliser pour la période 1950-1956, les besoins avaient été évalués sur la base de 14 habitants par véhicule motorisé ou 70 véhicules motorisés par 1.000 habitants. Or, en 1957, on atteignit déjà 89 véhicules motorisés par 1.000 habitants, soit 11 habitants par véhicule motorisé.

Le planning d'aménagement du réseau français, établi en 1946, prévoyait un véhicule pour 9 habitants. Il y a actuellement en France 6 millions de véhicules pour 44 millions d'habitants, soit un peu moins de 1 véhicule pour 7 habitants.

Il est intéressant de rapprocher ces chiffres du taux actuel des États-Unis, soit 390 véhicules pour 1000 habitants, ou plus de 1 véhicule pour 3 habitants.

La disparité de ce taux démontre la difficulté des pronostics, l'évolution des parcs dépendant d'un grand nombre de facteurs économiques et sociaux.

Il semble toutefois que, parmi d'autres méthodes, celle qui rattache l'évolution du degré de motorisation au revenu national par habitant, présente une base logique et suffisamment confirmée par les faits pour permettre des prévisions valables. (Le revenu national dont il est question dans la présente note est la somme des revenus des facteurs de production fournis par les personnes qui résident dans le pays considéré, avant déduction des impôts directs).

On constate qu'il existe une corrélation significative entre le degré de motorisation et le revenu national pour un certain nombre de pays présentant des degrés de motorisation très variables, notamment des pays tels la Yougoslavie, la Turquie, la Grèce, à très faible motorisation (Yougoslavie: 1 véhicule pour 500 habitants); les pays de l'Europe Occidentale, à motorisation moyenne, et les États-Unis à supermotorisation. Il s'agit, en fait, des 17 pays de la CEMT auxquels on a ajouté les États-Unis (les valeurs du revenu national ont été calculées en dollars U. S. A. en faisant les conversions nécessaires suivant les taux du change).

Dans les périodes économiquement stables, le nombre de véhicules motorisés par 1.000 habitants est, pour les pays considérés, sensiblement proportionnel à la puissance 1,8 du revenu national par habitant.

Ce phénomène se constate dans chaque pays pris séparément.

ferentie der Ministers van Vervoer (ECMV), en dit sedert 1951, waarbij aan het automobielenpark zoals dat in 1951 bestond, het conventionele cijfer 100 werd toegewezen.

De gemiddelde jaarlijkse aangroei is vrijwel constant en bedraagt eveneens circa 13 % sedert 1951.

De aangroei van de parken is voor alle categorieën van voertuigen niet even groot. Voor België bedraagt over de periode 1947-1957 de gemiddelde jaarlijkse toename 17 % voor de personenwagens, 4,8 % voor de transportvoertuigen (laadvermogen van meer dan 1,5 ton) en 12,7 % voor de autobussen en autocars. Dat verschijnsel is ook van algemene aard.

De prognose van de uitbreiding van het automobielenpark is van fundamenteel belang voor het opmaken van de programma's op lange termijn, zowel uit technisch als uit financieel oogpunt. Tot dusver werden in de meeste landen, ook in de Verenigde Staten, de meest optimistische verwachtingen telkenmale overtroffen. De grens van de motoriseringsgraad, uitgedrukt door het aantal voertuigen per 1.000 inwoners, moest geregeld herzien en opgevoerd worden.

Zo waren er in 1948 in België 15 voertuigen per 1.000 inwoners, of 29 inwoners voor één motorvoertuig. Bij het opmaken van het over de periode 1950-1965 te verwezenlijken programma, werden de behoeften geraamd naar rato van 14 inwoners voor een motorvoertuig of van 70 motorvoertuigen per 1.000 inwoners. In 1957 telde men reeds 89 motorvoertuigen per 1.000 inwoners of 11 inwoners voor één motorvoertuig.

Het in 1946 opgemaakte plan tot modernisering van het Franse wegnnet was gebaseerd op één voertuig voor 9 inwoners. Thans zijn er in Frankrijk 6 miljoen voertuigen voor 44 miljoen inwoners, dus ietwat meer dan één voertuig op 7 inwoners.

Het is wel interessant die cijfers even te vergelijken met de huidige verhouding in de Verenigde Staten, namelijk 390 voertuigen op 1.000 inwoners, d.w.z. één voertuig op 3 inwoners.

Dat verschil bewijst hoe moeilijk het is een prognose te maken. De evolutie van het automobielenpark wordt immers bepaald door een groot aantal economische en sociale factoren.

Het blijkt echter dat, onder alle andere methodes, die welke de evolutie van de motoriseringsgraad in verband brengt met het nationaal inkomen per inwoner, een logische en door de feiten voldoende bevestigde grondslag (voor het maken van een deugdelijke prognose) verschaft. (Het hier bedoelde nationale inkomen is de som van de inkomens uit de productiefactoren, geleverd door de personen die in het beschouwde land verblijven, de directe belastingen niet afgetrokken).

Men stelt vast dat er een treffend verband bestaat tussen de motoriseringsgraad en het nationaal inkomen voor een zeker aantal landen met een zeer verschillende graad van motorisering, namelijk ten eerste Joegoslavië, Turkije, Griekenland, waar er weinig motorvoertuigen zijn (Joegoslavië: 1 voertuig op 500 inwoners), ten tweede de West-Europese landen, met een middelmatig aantal voertuigen, en tenslotte de Verenigde Staten, met een buitengewoon hoge graad van motorisering. Het zijn de 17 landen van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer plus de Verenigde Staten (de waarde van het nationaal inkomen werd berekend in V.S.-dollar, waarbij de nodige omrekening werd gedaan volgens de geldende wisselkoersen).

In economisch stabiele periodes is het aantal motorvoertuigen op 1.000 inwoners voor de beschouwde landen nagenoeg evenredig met het nationaal inkomen per inwoner voorzien van de exponent 1,8.

Dit verschijnsel neemt men waar in elk land afzonderlijk beschouwd.

La régularité et le taux des progressions sont affectés par les caractères propres de l'évolution dans chaque pays, mais, si on groupe les données pour l'ensemble de ces pays, on obtient une évolution dans le temps concordant remarquablement avec la loi indiquée ci-dessus.

L'intérêt des corrélations précédentes est de permettre une prévision valable du développement du parc motorisé et de la circulation dans l'hypothèse d'une évolution économique normale sans perturbation profonde. Les éléments nécessaires à cette prévision sont, indépendamment de la loi de corrélation précitée, l'évolution dans le temps du revenu national et de la population.

La population suit également une loi de progression linéaire qui permet de fixer à quelque 10.035.000 habitants la population de notre pays en 1980.

Le revenu national de 2.000 \$ par habitant correspond, d'après le diagramme, à un degré de motorisation de 370 véhicules par 1.000 habitants, soit un peu moins de 1 véhicule par 3 habitants. Le parc des véhicules motorisés (à 4 roues et plus) atteindrait, dès lors, 3.700.000 unités en 1980, soit 4,6 fois le parc motorisé de 1957.

Rien ne permet, par conséquent, d'éviter le problème posé dans notre pays par la circulation future de 3.700.000 véhicules motorisés (à 4 roues et plus) indépendamment des véhicules motorisés à 2 roues (motos et scooters) qui doivent également circuler sur les chaussées.

La connaissance de l'évolution de la circulation sur les routes du réseau permet, à partir des estimations du parc motorisé futur, d'établir les prévisions de la circulation pour l'année 1980.

Bien que toutes les prévisions faites dans le passé par l'Administration aient toujours été dépassées, si l'on ne croit pas à l'importance précitée du développement de la circulation et que l'on réduit même de 30 % ces prévisions, on en arrive quand même à un nombre de véhicules de l'ordre de 2.700.000 en 1980, ce qui représente le triple du nombre actuel.

Le Ministre termine son exposé en concluant par la nécessité de prévoir, dès maintenant, des lois-programmes consacrant des investissements plus importants au développement de notre infrastructure et suivant des timings bien étudiés.

INTERVENTIONS DES MEMBRES ET REPONSES DE M. LE MINISTRE.

Intervention n° 1.

Un membre demande si la déclaration du Ministre tend à mettre au point la question de l'exécution du plan décennal du Port d'Anvers.

Ce Membre fait part de son accord avec les déclarations ministérielles concernant les investissements en Belgique et la trop large part réservée à la consommation. On est donc très en retard vis-à-vis de nos partenaires.

Ce Membre déclare qu'au cours de ces dernières années Anvers a été dépassé par Rotterdam.

Pour ce qui est du trafic pétrolier un premier crédit de 50 millions de francs a été prévu pour assurer la navigabilité de bateaux de 50.000 tonnes sur l'Escaut. Au rapport du Sénat figurent des détails sur ces travaux.

De regelmaat en het cijfer van de aangroei worden beïnvloed door de eigen kenmerken van de evolutie in elk land. Als men de gegevens evenwel voor al die landen groepeerd, verkrijgt men een evolutie naar de tijd, welke op merkwaardige wijze strookt met de hierboven aangehaalde wet.

Het belang van de hiervoren bedoelde correlaties bestaat hierin, dat ze een deugdelijke voorspelling van de aangroei van het motorrijtuigenpark en van het verkeer mogelijk maken in de onderstelling dat het bedrijfsleven normaal evolueert zonder diepgaande storingen. De gegevens waarover men met het oog op die voorspelling moet beschikken, zijn, afgezien van de voormelde wet, de evolutie, naar de tijd, van het nationaal inkomen en van de bevolking.

De bevolking groeit eveneens aan volgens een lineaire wet, die toelaat te voorspellen dat de bevolking van ons land in 1980 circa 10.035.000 inwoners zal tellen.

Het nationaal inkomen van 2.000 \$ per inwoner komt volgens het diagram overeen met een motoriseringsgraad van 370 voertuigen op 1.000 inwoners, dus iets minder dan één voertuig op 3 inwoners. Het park van de motorvoertuigen (vier- en meerwielige) zou dus in 1980 3.700.000 eenheden bedragen of 4,6 maal het motorvoertuigenpark van 1957.

Men kan dus niet dan rekening houden met het probleem dat het te verwachten verkeer van 3.700.000 motorvoertuigen (vier- en meerwielige) in ons land zal doen rijzen, waarbij dan nog is afgezien van de tweewielige motorrijtuigen (motorrijwielen en scooters) die toch ook hun plaats op de rijbaan hebben.

De kennis van de evolutie van het verkeer op het wegennet biedt de mogelijkheid om, uitgaande van de ramingen betreffende het te verwachten motorvoertuigenpark, de verkeersprognose voor 1980 te maken:

Ofschoon al de ramingen welke het Bestuur in het verleden heeft gedaan, telkens overtroffen werden, en zelfs indien men de hierboven geraamde uitbreiding van het verkeer niet aanneemt en die ramingen 30 % lager stelt dan nog komt men tot ongeveer 2.700.000 voertuigen in 1980, of het drievoudige van thans.

Tot besluit van zijn uiteenzetting onderstreept de Minister de noodzakelijkheid, nu reeds programmatwetten uit te werken waarin ruimere investeringen voor de uitbouw van onze infrastructuur volgens grondig bestudeerde tijdschema's worden voorzien.

TUSSENKOMSTEN VAN DE LEDEN EN ANTWOORDEN VAN DE HEER MINISTER.

Tussenkoms n° 1.

Een lid vraagt of de verklaring van de Minister ertoe strekt het vraagstuk van de uitvoering van het tienjarenplan betreffende de haven van Antwerpen nader te preciseren.

Spreker betuigt zijn instemming met de verklaring van de Minister over de investeringen in België en over het al te ruime aandeel dat is voorbehouden aan de consumptie. Wij zijn dan ook ten opzichte van onze partners zeer ten achter.

Hetzelfde lid verklaart dat Antwerpen in de laatste jaren door Rotterdam is voorbijgestreefd.

Wat de petroleumaanvoer betreft, werd een eerste krediet, van 50 miljoen frank, uitgetrokken om de Schelde toegankelijk te maken voor schepen van 50.000 ton. In het Senaatsverslag worden omtrent die werken nadere bijzonderheden verstrekt.

Il désire connaître l'influence des travaux de dragage sur le tonnage des bateaux qui pourront accéder à Anvers. Il a reçu une demande d'une Société Pétrolière aux fins de savoir si des bateaux pétroliers de 40.000 et 47.000 tonnes respectivement, pourraient entrer à Anvers en 1960 et en 1962. La situation actuelle est déjà améliorée, en effet des bateaux de 35.000 tonnes ont parfaitement accès au Port, mais que réalisera-t-on dans les prochaines années ?

En ce qui concerne l'écluse de Zandvliet, ce Membre marque son accord sur la déclaration du Ministre, mais il demande quel sera le timing de ce travail, tant au point de vue adjudication que réalisation.

Il demande également si le timing prévu pour l'autoroute Anvers-Liège est tel que celle-ci sera terminée pour 1962.

Enfin il s'étonne de ce qu'on n'accorde pas de priorité à la réalisation de l'axe routier Anvers-Gand-Courtrai.

Réponse.

Après avoir souligné que la loi sur le port d'Anvers est rigoureusement observée, un Commissaire a fait un très remarquable exposé de la situation du port d'Anvers, et il a conclu en disant qu'un très gros effort s'impose tant pour l'extension du port que pour l'amélioration de ses accès. Il a notamment mis l'accent sur la nécessité d'accélérer le rythme d'exécution des travaux prévus, afin de ne pas se laisser distancer par les travaux d'extension en cours dans les ports de pays voisins.

Le Ministre exprime sa reconnaissance à l'honorable Membre de son intervention, car elle démontre une fois de plus l'importance de notre premier port et, d'autre part, elle donne l'occasion de passer en revue ce que son Département réalise au port d'Anvers.

a) Le port d'Anvers.

La loi sur les investissements prévoit en vue de l'extension du port : construction de la 5^e et de la 6^e darse; extension de l'installation des ponts transbordeurs; construction d'un pier pour le port pétrolier sud; construction du bassin de virement et du bassin-canal conduisant à la nouvelle écluse maritime à construire à Fort Frederik et construction de cette écluse; l'équipement de tous les bassins.

Il a été conclu entre l'Etat et la ville d'Anvers, une convention par laquelle la ville met son Service technique à la disposition de l'Etat pour l'exécution des travaux d'infrastructure et prévoyant que les terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux seront acquis ou expropriés par la ville.

Il confirme que jusqu'à présent aucun retard n'a été enregistré dans l'exécution normale du programme, et il met l'accent sur l'effort fourni tant par le Service technique de l'administration du Port, que par les Sociétés d'Entreprises qui participent aux travaux.

Il pourra être procédé prochainement à l'adjudication des travaux de construction de la 6^e darse, mais pour en arriver là, le service intéressé doit fournir un très gros effort, du fait qu'il doit assurer, concurrentement avec l'étude et l'établissement de ce projet, l'exécution de travaux pour un montant de plusieurs centaines de millions de francs, tout en s'acquittant de ses activités normales.

L'Administration des Voies Hydrauliques a mis à l'étude le projet de construction d'une nouvelle écluse maritime à Fort Frederik, dont la réalisation sera entamée au début de 1960. On peut raisonnablement escompter que cette écluse sera mise en service quatre ans plus tard.

Welke zal de invloed van de baggerwerken zijn op de tonnemaat van de schepen die Antwerpen zullen kunnen aandoen? Een petroleummaatschappij heeft gevraagd of petroleumtankers van 40.000 en van 47.000 ton respectievelijk in 1960 en in 1962 Antwerpen zouden kunnen bereiken. De toestand is nu reeds verbeterd, vermits de haven volkomen toegankelijk is voor schepen van 35.000 ton. Maar wat zal er in de eerstkomende jaren worden gedaan?

Wat de sluis te Zandvliet betreft, betuigt het lid zijn instemming met de verklaring van de Minister, maar hij vraagt welk tijdschema voor dat werk zal worden gevolgd, zowel uit oogpunt van de aanbesteding als van de uitvoering.

Tevens wordt gevraagd of voor de autosnelweg Antwerpen-Luik een zodanig tijdschema is vastgesteld, dat de voltooiing van die weg tegen 1962 mag worden verwacht.

Tenslotte is spreker er verwonderd over dat geen voorrang voor de uitvoering van de weg Antwerpen-Gent-Kortrijk wordt verleend.

Antwoord.

Door het commissielid werd aangestipt dat de wet op de Haven van Antwerpen stipt nageleefd wordt. In zijn zeer merkwaardige uiteenzetting over de toestand van de haven van Antwerpen, komt hij tot het besluit, dat een zeer belangrijke inspanning nodig is, zowel voor de uitbreiding van de haven, als voor het verbeteren van haar toegangen. Hij legde onder meer de nadruk op de noodzakelijkheid, de voorziene werken te versnellen, ten einde gelijke tred te kunnen houden met de uitbreidingswerken in uitvoering aan de havens van de nabuurlanden.

De Minister is het geachte lid zeer dankbaar voor deze tussenkomst, omdat ze eens te meer het belang van onze eerste haven aantoonst en anderzijds de gelegenheid biedt, een bondig overzicht te geven van wat zijn Departement voor de haven van Antwerpen doet.

a) Haven van Antwerpen.

De investeringswet voorziet voor de uitbreiding van de haven : aanleggen van het 5^e en 6^e havendok; uitbreiding van het laadbruggenbedrijf; aanleggen van een pier voor de zuidelijke petroleumhaven; aanleggen van het zwaardok en het kanaaldok naar de nieuw te bouwen Zeesluis te Fort Frederik, en het bouwen van deze laatste zeesluis; het uitrusten van al deze dokken.

Tussen de Staat en de Stad Antwerpen werd een overeenkomst gesloten waarbij de Stad haar Technische Dienst ter beschikking stelt van de Staat voor het uitvoeren der onderbouwwerken, en de nodige gronden voor het uitvoeren van deze werken zullen door de Stad aangekocht of onteigend worden.

De Minister bevestigt dat tot nog toe geen enkele vertraging werd waargenomen inzake het normaal verloop van het programma en vermeldt in het bijzonder de inspanning geleverd door de Technische Dienst van het Havenbestuur en door de tewerkgestelde aannemersbedrijven.

Eerlang zal het aanleggen van het 6^e havendok in aanbesteding kunnen gelegd worden, doch dat vergt een grote inspanning van de betrokken dienst, omdat hij, samen met het bestuderen en opmaken van dit ontwerp, de uitvoering moet verzekeren van werken tot een bedrag van verschillende honderden miljoenen frank, en daarenboven aan zijn gewone werkzaamheden het hoofd heeft te bieden.

Het Bestuur van Bruggen en Wegen heeft de studie van de nieuw te bouwen zeesluis te Fort Frederik aangevangen, en begin 1960 zal de bouw hiervan worden aangevat. Redelijkerwijs mag verwacht worden dat vier jaar later de sluis zal in dienst kunnen genomen worden.

Cependant, cette mise en service nécessite la mise en service simultanée du bassin de virement et des bassins-canaux afin de rendre le port accessible en passant par la nouvelle écluse.

A ce propos, il insiste sur le fait qu'il sera exigé de tous les services intéressés, un effort sans précédent. Il fait allusion notamment au volume sans cesse croissant des travaux en cours, aux difficultés supplémentaires résultant du détournement du trafic ferroviaire et routier, à l'acquisition en temps utile des terrains nécessaires, le tout sans gêner l'exploitation normale du port.

Il est impossible d'accélérer le rythme d'exécution des travaux prévus sans compromettre la bonne marche de l'entreprise.

En outre l'avancement normal des travaux prévus dans la loi sur la mise au gabarit de 1350 tonnes de certaines voies navigables profitera également au port d'Anvers, d'autant plus que grâce à un projet de loi récent, la modernisation du Haut-Escaut et la construction du canal circulaire de Gand seront accélérées et que de cette façon, les grands bateaux pourront effectuer la liaison entre le Borinage et le Tournais d'une part, et le port d'Anvers d'autre part.

La construction de l'autoroute Anvers-Allemagne ne manquera pas de favoriser l'essor économique du port.

Les travaux de creusement de la liaison entre le complexe d'écluses existant à Duffel et la Nèthe inférieure, travaux qui ont été adjugés récemment, permettront la mise en service du canal de la Nèthe en 1960. Cette réalisation exercera une grande influence sur l'exploitation du port d'Anvers. En effet, tout le trafic du canal Albert qui n'a pas le port pour point de destination, évitera le port en empruntant le canal de la Nèthe et cessera d'encombrer inutilement les bassins et l'Escaut lui-même.

Cependant, l'effort du Département en faveur du port d'Anvers ne se limite pas aux travaux qui viennent d'être énumérés.

Il constate que de 1949 à 1957 inclusivement, il a été liquidé pour plus de 1 milliard 432 millions de francs de nouveaux engagements, notamment pour l'exécution de travaux dont deux étaient de grande envergure : le port pétrolier et l'écluse Baudouin, qui ont coûté respectivement 473 et 852 millions de francs.

En outre, depuis la libération, il a été effectué pour plus de 560 millions de francs de travaux de réparations de dommages de guerre dans la zone portuaire.

b) *Navigabilité de l'Escaut maritime en aval d'Anvers pour les navires de fort tonnage.*

Un problème d'une importance vitale tel que celui de l'amélioration de l'accès au port d'Anvers ne peut s'accommoder de décisions hâtives prises sans une étude préalable des conséquences probablement profondes du régime actuel de l'Escaut maritime en aval d'Anvers.

C'est dans cet esprit et en tenant compte de cette nécessité essentielle que le Laboratoire de Recherches hydrauliques des Ponts et Chaussées a été chargé, dès 1957, de construire un modèle reproduisant l'Escaut maritime entre Hansweert et Fort Frederik. Ce modèle, qui couvre une superficie d'environ 3.500 m², est prêt depuis la fin de l'été 1958.

Deze indienstneming brengt de gelijktijdige indienstneming mee van de zwaikom en de kanaaldokken, om de toegang tot de haven langs de nieuwe sluis mogelijk te maken.

De nadruk moet gelegd op het feit, dat van alle betrokken diensten een inspanning zal geleverd worden zonder voorgaande. Onder meer wat betreft het immer aangroeien van de omvang der in uitvoering zijnde werken, de bijkomende moeilijkheden voor het verleggen van het spoorwegverkeer en wegverkeer, het tijdig ter beschikking zijn der nodige gronden, en dit alles zonder de goede exploitatie van de haven te hinderen.

Men zal trachten dit tijdschema nog te versnellen, zonder de goede gang van zaken ernstig in het gedrang te brengen.

Men moet er aan toevoegen dat de normale vordering der werken, voorzien in de wet op de bevaarbaarmaking van sommige waterwegen voor schepen van 1.350 ton, ook de haven van Antwerpen zal ten goede komen, en dit des te meer dat door het recente wetsontwerp de modernisering der Bovenschelde en de aanleg van de Ringvaart rondom Gent worden bespoedigd en zodoende de Borinage en het Doornikse voor grote schepen in het bereik gebracht zullen worden der Antwerpse haven.

Het aanleggen van de autosnelweg Antwerpen-Duitsland zal de economische bloei van de haven ontegensprekelijk in de hand werken.

Het in uitvoering brengen van het graven van de verbinding tussen het bestaande sluizencomplex te Duffel en de Beneden-Nete, werken welke onlangs werden aanbesteed, zullen het in dienst nemen van het Netekanaal in 1960 mogelijk maken. Dit zal een grote invloed hebben op de exploitatie van de haven van Antwerpen. Inderdaad alle verkeer op het Albertkanaal dat de haven niet als eindbestemming heeft, zal via het Netekanaal deze haven vermijden en dus een nutteloze belasting der dokken en van de Schelde zelf uitschakelen.

De inspanning van het Departement ten bate van de haven van Antwerpen beperkt zich evenwel niet tot het voorgaande.

Sinds 1949 tot en met 1957 werd voor ruim 1.432.000.000 frank aan nieuwe vastleggingen besteed, waaronder twee grootse werken : de petroleumhaven en de Boudewijnslus, respectievelijk voor 473 en 852 miljoen frank.

Bovendien werden, sinds de bevrijding, als herstel van oorlogsschade in het havengebied, voor meer dan 560 miljoen frank werken uitgevoerd.

b) *Bevaarbaarmaking van de Zeeschelde stroomafwaarts Antwerpen voor schepen van grote tonnemaat.*

Een probleem van zulk vitaal belang als dat van de verbetering van de toegang tot de haven van Antwerpen, duldt geen overhaaste beslissingen, zonder voorafgaande studie omtrent de te verwachten gevolgen en de wellicht diep ingrijpende veranderingen in het huidige regime van de Zeeschelde stroomafwaarts Antwerpen.

Het is in die geest en met die essentiële bekommernis voor ogen dat reeds in 1957 aan het Waterbouwkundig Laboratorium van Bruggen en Wegen opdracht werd gegeven een model te bouwen dat de Zeeschelde weergeeft tussen Hansweert en Fort Frederik. Dit model, dat een oppervlakte van ongeveer 3.500 m² beslaat, is sedert het einde van de Zomer 1958 klaar.

On procède actuellement à l'étalonnage du modèle, de sorte qu'on peut espérer que les essais proprement dits pourront être entamés prochainement.

Ces essais, qui prendront un temps assez considérable et dont on ne peut espérer disposer des premiers résultats qu'en 1960 au plus tôt, porteront tant sur l'amélioration du rendement des travaux de dragage que sur l'exécution des travaux de normalisation.

Les résultats de ces essais permettront de mettre au point un programme de travaux complet.

Il y a lieu de souligner que l'Administration des Voies hydrauliques s'occupe également de l'étude théorique du plan dit « Plan Bonnet ». Cette Administration élabore en effet une méthode de calcul de la translation de la marée dans les rivières soumises à marée, en s'appuyant sur les théories les plus récentes. Cette méthode mettra l'Administration en mesure d'étudier, du moins sur le plan théorique, les conséquences de modifications éventuelles du fleuve. En outre, ces études théoriques compléteront utilement les essais de laboratoire dont question ci-dessus.

Indépendamment de ces études, et, en vue d'augmenter le rendement des travaux de dragage d'entretien, la quantité de matières à refouler, qui s'élevait, en 1958, à 1.000.000 de m³, sera portée à 1,8 million de m³ au moins. L'Administration compétente du Département estime que cette décision permettra d'élargir et d'approfondir les chenaux des seuils en territoire belge.

Les travaux de l'autoroute Anvers-Liège seront adjugés de la façon suivante :

1959 — jusque Hasselt, ainsi que le franchissement de la Meuse et du Canal Albert.

1960 — de Liège, rive droite, à Verviers.

1961 — Verviers - Frontière allemande.

1962 — Hasselt - Liège (Rocour).

L'axe routier Anvers-Gand-Courtrai fait l'objet de modernisations effectuées systématiquement à la route n° 14 : redressement de virages, construction de pistes cyclables, modernisation des revêtements, création d'un passage inférieur à Saint-Denis-Westrem, etc.

D'autre part, il existe un projet d'autoroute Anvers-Gand-Courtrai se reliant au réseau français. Le tracé général de cette autoroute a été fixé par arrêté royal de manière que les communes puissent en tenir compte dans leurs projets d'aménagements urbanistiques.

La réalisation de cette autoroute n'est pas prévue dans l'immédiat. En effet, il convient tout d'abord d'achever, par priorité, l'autoroute Roi Baudouin, Anvers-Liège-Allemagne, ainsi que la section Bruxelles-Wavre, de l'autoroute Bruxelles-Namur, en cours de construction.

Il est envisagé, après cela, de réaliser l'autoroute de Wallonie, conformément à la déclaration gouvernementale.

Le moment où l'autoroute visée par le Membre sera commencée n'est donc pas encore fixé, mais si la loi sur les investissements que le Ministre compte proposer au Parlement cette année, est votée, elle permettra d'accélérer le rythme de construction des autoroutes.

Op dit ogenblik wordt het model getest, zodat men terecht mag hopen dat eerlang met de eigenlijke proeven een aanvang kan worden gemaakt.

Deze proeven, welke geruime tijd in beslag zullen nemen en waarvan de eerste uitslagen ten vroegste in 1960 mogen verwacht worden, zullen zowel slaan op het verbeteren van het rendement der baggerwerken, als op het uitvoeren van normalisatiewerken.

Aan de hand van de resultaten der proeven zal een volledig programma van werken kunnen worden opgemaakt.

Voorts weze aangestipt, dat het Bestuur der Waterwegen zich eveneens bezighoudt met de theoretische studie van het zogenaamde « Plan Bonnet ». Dit Bestuur werkt inderdaad een methode uit voor het berekenen van de voortplanting van het getijde in de tijrivieren, daarbij steunend op de jongste theorieën. Deze methode zal het Bestuur in de mogelijkheid stellen de gevolgen te bestuderen, op het theoretisch vlak althans, van eventuele stroomveranderingen. Deze theoretische studies zullen bovendien de vermelde proeven in het Laboratorium nuttig aanvullen.

Onafhankelijk van deze studies en met het oog op de verhoging van het rendement van het onderhoudsbaggerwerk, heeft de minister beslist de hoeveelheid op te spuiten baggerspecie, die in 1958, 1 miljoen m³ bedroeg, in 1959 op te voeren tot minstens 1,8 miljoen m³. Naar het oordeel van het bevoegd Bestuur van het Departement, moet deze beslissing het mogelijk maken, de vaargeulen op de drempels van het Belgisch grondgebied te verbreden en te verdiepen.

De werken van de autosnelweg Antwerpen-Luik zullen als volgt worden aanbesteed.

1959 — tot Hasselt, alsmede de brug over de Maas en over het Albertkanaal.

1960 — Van Luik, rechteroever, tot Verviers.

1961 — Verviers-Duitse grens.

1962 — Hasselt-Luik (Rocour).

Op de wegenas Antwerpen-Gent-Kortrijk worden thans systematisch moderniseringswerken uitgevoerd op de tegenwoordige weg n° 4 : rechtekking van bochten, aanleg van fietspaden, modernisering van de wegbekledingen, bouw van een onderdoorgang te St-Denijs-Westrem, enz.

Anderzijds bestaat er een project voor de aanleg van een autosnelweg Antwerpen-Gent-Kortrijk, aansluitend bij het Franse net. Het algemeen tracé van die autosnelweg werd vastgesteld bij koninklijk besluit, opdat de gemeenten er in hun stedenbouwkundige plannen rekening zouden kunnen mede houden.

De aanleg van die autosnelweg is echter nog niet voor vandaag, omdat de voorrang dient gegeven aan de voltooiing van de autosnelweg Koning-Boudewijn : Antwerpen-Luik-Duitsland, alsmede aan het thans aangelegde vak Brussel-Waver van de autosnelweg Brussel-Namen.

Men is van plan daarna de Waalse autosnelweg aan te leggen, overeenkomstig de regeringsverklaring.

Het ogenblik waarop met de aanleg van de door het lid bedoelde autosnelweg zal worden begonnen staat dus nog niet vast, maar indien de wet op de investeringen die de Minister dit jaar aan het Parlement wil voorleggen wordt goedgekeurd zal het tempo van de bouw van autosnelwegen kunnen opgevoerd worden.

Intervention n° 2.

Tout en félicitant le Ministre pour son activité intense, un membre attire son attention sur certains problèmes particuliers :

a) En ce qui concerne le Canal de Charleroi, il souligne que les travaux à Ronquières sont de nature à présenter un certain danger étant donné leur caractère exceptionnel. Il fait état des vœux du Conseil Economique Wallon et demande quand la navigation sera admise sur toute la longueur du Canal de Charleroi.

b) Il regrette également que les travaux en faveur du Ringvaart vont être accélérés au détriment de la Sambre.

c) En matière d'équipement urbain des cités, il demande que les voiries et les égouts soient réalisés avant ou pendant la construction des maisons quitte à réaliser le revêtement de surface en dernier lieu. Il fait état de ce qui se fait en ce domaine à l'étranger et particulièrement en Scandinavie, où cette méthode de travail n'entraîne pas de pertes substantielles pour les Sociétés d'Habitations.

Il demande à cet égard qu'en collaboration avec le département de la Santé Publique des mesures soient prises en vue de ne plus autoriser la construction de maisons sans être certain que la voirie et leur pavement soient achevés en même temps que la maison.

d) Le Membre intervient en faveur de la construction d'un nouveau Palais de Justice à Charleroi et demande quel est l'import de l'aide financière des Travaux Publics.

e) Finalement le Ministre est interrogé au sujet des projets qu'il compte réaliser en vue de supprimer les grands inconvénients du passage à niveau de Monceau-sur-Sambre sur la route Charleroi-Mons.

Réponse.

Le Ministre répond que les travaux de Ronquières et du Pont-Canal, pour audacieux qu'ils soient, ne présentent pas plus de danger que les autres travaux de génie civil réalisés par son administration.

Les dernières adjudications du Canal de Charleroi auront lieu au plus tard au début de 1960. Quant à préciser l'époque à laquelle le trafic de 1.350 tonnes sera admis sur le canal, il ne pourra le dire que lorsque les études et le cahier des charges seront entièrement achevés.

En ce qui concerne la Sambre, le Ministre confirme que le retard maximum pour l'achèvement des travaux de modernisation de celle-ci dans sa partie aval sera de 1 an, mais que ce délai pourra vraisemblablement encore être raccourci.

En matière d'équipement urbain le Ministre fait part de sa crainte de voir les travaux routiers détruits s'ils sont utilisés pendant la construction des maisons par le charroi des entreprises. En réalité il existe une coordination avec le département de la Santé Publique, mais si des retards sont parfois constatés dans certains travaux, ce fait est dû principalement au fait que le crédit de 300 millions dont dispose ce dernier n'est pas suffisant. Ce crédit sera d'ailleurs vraisemblablement majoré.

Une première tranche de 7 millions de subsides a été accordée pour l'adjudication des premiers travaux de construction du palais de justice de Charleroi.

Tussenkomst n° 2.

Een lid wenst de Minister geluk met de drukke bedrijvigheid die hij aan de dag legt. Hij vestigt evenwel zijn aandacht op sommige bijzondere vraagstukken.

a) In verband met het kanaal op Charleroi wijst hij erop, dat de werken te Ronquières wegens hun buitengewoon karakter een zeker gevaar opleveren. Hij maakt gewag van de door de « Conseil Economique Wallon » voorgelegde desiderata, en vraagt wanneer het Kanaal op Charleroi over gans zijn lengte voor schepen van 1.350 ton zal opengesteld worden.

b) Tevens betreurt hij dat de werken aan de Ringvaart zullen bespoedigd worden ten nadele van die aan de Samber.

c) Wat de openbare nutsvoorzieningen in nieuwe woonwijken betreft, vraagt hij dat de wegen en de riolen vóór of althans tijdens het bouwen van de woningen zouden worden aangelegd, ook al wordt de verharding pas op het laatste ogenblik aangebracht. Hij wijst erop, dat in het buitenland, inzonderheid in Scandinavië, op die manier wordt tewerkgegaan en dat de woningbouwmaatschappijen daardoor geen noemenswaardige verliezen lijden.

In dat verband vraagt hij dat het departement van Openbare Werken met dat van Volksgezondheid zou samenwerken, derwijze dat geen toelating tot het bouwen van woningen meer zou worden verleend zolang men niet zeker is dat de wegen en de verharding tegelijk met de woningen zullen klaarkomen.

d) Het lid komt op voor het bouwen van een nieuw Gerechtsgebouw te Charleroi, en vraagt hoeveel de financiële tegemoetkoming van Openbare Werken bedraagt.

e) Tenslotte vraagt hij welke de plannen van de Minister zijn om de grote bezwaren die de overweg te Monceau-sur-Sambre op de weg Charleroi-Bergen, voor het verkeer oplevert, te verhelpen.

Antwoord.

De Minister antwoordt dat de werken te Ronquières, hoe gedurfd zij ook mogen zijn, niet meer gevaar opleveren dan de andere door het Bestuur uitgevoerde waterbouwkundige werken.

Wat het kanaal op Charleroi betreft zullen de laatste aanbestedingen uiterlijk in het begin van 1960 worden gehouden. Het juiste tijdstip waarop het kanaal voor schepen van 1.350 ton zal worden opengesteld, zal hij slechts kunnen bepalen wanneer het studiewerk en het bestek volledig klaar zijn.

In verband met de Samber, bevestigt de Minister dat de vertraging in het voltooien van de werken tot modernisering van het benedengedeelte ten hoogste één jaar zal bedragen, maar dat die termijn waarschijnlijk zal kunnen ingekort worden.

Ten aanzien van de openbare nutsvoorzieningen in de nieuwe woonwijken vreest de Minister dat de wegen tijdens het bouwen van de woningen door de zware vrachtauto's van de aannemers zouden beschadigd worden. In feite is er wel samenwerking met het departement van Volksgezondheid. De vertraging die bij de uitvoering van bepaalde werken soms vastgesteld wordt, is vooral hieraan te wijten, dat het krediet van 300 miljoen, waarover het genoemd departement beschikt, ontoereikend is. Waarschijnlijk zal dat krediet echter verhoogd worden.

Voor het Gerechtsgebouw te Charleroi is een eerste subsidiegedeelte ten bedrage van 7 miljoen toegekend voor het aanbesteden van de eerste oprichtingswerken van dat gebouw.

Le passage à niveau à Monceau-sur-Sambre est situé sur la route n° 22 Lanklaar-Valenciennes, il livre passage au raccordement ferré depuis la gare de Monceau vers les Aciéries Minières de la Sambre (A. M. S.) et un charbonnage.

La suppression de ce passage à niveau et la construction d'un passage supérieur sont envisagées dans le cadre de la suppression de tous les passages à niveau sur les itinéraires primaires.

La réalisation d'un passage supérieur à cet endroit entraînerait cependant des expropriations nombreuses de taudis, dont la disparition constituerait un assainissement du quartier.

D'autre part d'après des renseignements verbaux que le service provincial des Routes du Hainaut a pu recueillir il ne serait pas impossible d'arriver à la suppression pure et simple du passage à niveau sans construction de passage supérieur.

Le Service Provincial des Routes du Hainaut doit, sous peu, examiner le problème sous cet angle lors de la réunion envisagée avec l'Administration communale de Monceau et les délégués des sociétés intéressées.

Intervention n° 3.

a) Un membre félicite le Ministre pour ses mesures contre le chômage structurel : la politique de travaux publics. Il attire l'attention du Ministre sur la situation particulière de l'agglomération gantoise : la population active de Gand atteint 2,16 % de l'ensemble de celle du pays; 8,1 % de cette population est en chômage. Pour l'arrondissement ce chiffre est de 7,34 %. Le salaire moyen est à Gand de 205 francs (à Liège ils est de 229 francs).

Une solution pourrait intervenir par l'écluse de Terneuzen et l'élargissement du canal.

Est-il exact que les difficultés avec la Hollande ont été aplanies ?

b) La mise au gabarit de 1.350 tonnes est-elle prévue pour le canal circulaire de Gand ?

c) L'élargissement du canal a rendu les bords du canal inutilisables pour l'industrie par suite de l'amoncellement des terres. Les entrepreneurs devraient être obligés de faire certains travaux de nivellement.

Réponse.

a) Le Ministre informe la Commission qu'il est très attentif au problème du canal de Gand-Terneuzen. Les discussions avec la Hollande se poursuivent activement et si elles devaient traîner pour l'une ou l'autre raison, le Ministre n'hésiterait pas à se rendre à La Haye pour discuter avec son Collègue hollandais les derniers points controversés.

b) La réalisation du Ringvaart est prévue dans la loi des 1.350 tonnes. L'adjudication de l'écluse d'Elvergem vient d'avoir lieu.

c) Les terrains industriels bordant le canal doivent être nivelés par l'entrepreneur, mais il ne faut pas oublier que le canal devrait être approfondi plus tard et qu'à ce moment de nouvelles terres devront être mises en dépôt. Le Ministre compte faire adjuger cette année un tronçon du chemin industriel en bordure du canal.

De overweg te Monceau-sur-Sambre ligt op de weg n° 22 Lanklaar-Valenciennes en verleent doorgang aan een spoor-aansluiting tussen het station te Monceau en de « Aciéries Minières de la Sambre (A. M. S.) » en een kolenmijn.

Er wordt overwogen die overweg af te schaffen door het bouwen van een overbrugging, in het raam van een plan tot afschaffing van al de overwegen op het primaire wegennet.

Het bouwen van een overbrugging op die plaats zou echter de onteigening van tal van krotwoningen met zich brengen, waarvan de opruiming voor de bedoelde wijk een sanering zou betekenen.

Anders is het, blijkens de mondelinge inlichtingen die de Provinciale Dienst der Wegen van Henegouwen heeft kunnen inwinnen, niet onmogelijk dat de overweg eenvoudig kan worden afgeschaft zonder een overbrugging te moeten bouwen.

De Provinciale Dienst der Wegen van Henegouwen zal het vraagstuk binnenkort uit dat oogpunt bestuderen op de vergadering die met het Gemeentebestuur van Monceau en de afgevaardigden van de betrokken maatschappijen is belegd.

Tussenkomst n° 3.

a) Een lid wenst de Minister geluk met zijn maatregelen tot bestrijding van de structurele werkloosheid, n.l. het uitvoeren van openbare werken. Hij vestigt de aandacht van de Minister op de speciale toestand van de Gentse agglomeratie : de werkende bevolking van Gent bedraagt 2,16 % van 's Lands totale werkende bevolking; 8,1 % van die bevolking is werkloos. Voor het arrondissement bedraagt het percentage werklozen 7,34. Het gemiddeld loon te Gent beloopt 205 frank (tegen 229 frank te Luik).

Het bouwen van de sluis te Terneuzen en het verbreden van het kanaal zouden een oplossing kunnen brengen.

Is het juist dat de moeilijkheden met Nederland uit de weg zijn geruimd ?

b) Zal de ringvaart om Gent bevaarbaar zijn voor schepen van 1.350 t ?

c) De verbreding van het kanaal heeft de kanaaloevers onbruikbaar gemaakt voor de industrie wegens de opstapeling van graafspecie. De aannemers zouden moeten verplicht worden sommige nivelleringswerken uit te voeren.

Antwoord.

a) De Minister deelt aan de Commissie mede dat hij het probleem van het kanaal Gent-Terneuzen zeer aandachtig volgt. De besprekingen met Nederland worden druk voortgezet, en ingeval ze om de ene of de andere reden mochten aanslepen, zou de Minister niet aarzelen de laatste punten met zijn ambtgenoot in Den Haag te gaan bespreken.

b) De uitvoering van de Ringvaart komt voor op het programma van de wet op de 1.350 t. De bouw van de sluis te Evergem is zo pas aanbesteed.

c) De industriegronden langs het kanaal moeten door de aannemer worden genivelleerd. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat het kanaal later zal moeten verdiept worden en dat alsdan opnieuw gronden zullen moeten worden gestort. De Minister neemt zich voor een vak van de industrieweg langs het kanaal dit jaar te laten aanbesteden.

Intervention n° 4.

Un membre regrette le retard apporté dans bien des cas à l'approbation des dossiers d'adjudication de travaux communaux, d'autant plus que la validité des soumissions n'est que de 3 mois. Il constate que l'arrondissement de Philippeville n'a pas été gâté et regrette que la raison qui lui a été fournie serait qu'il n'y aurait pas assez de chômeurs dans cette région.

A propos des simplifications administratives dans le traitement des dossiers de travaux communaux, il se demande s'il ne serait pas plus rationnel d'introduire directement des projets au lieu d'avant-projets vu que ce sont les services provinciaux qui établissent les avant-projets.

En matière de résorption du chômage le membre constate une anomalie à l'égard de l'arrondissement de Philippeville. Sur les 34 millions alloués à la Province de Namur pour la grande voirie d'Etat, rien ne serait réservé à l'arrondissement précité.

D'autre part au programme du Fonds des Routes pour 1959, rien non plus ne sera accordé à l'arrondissement de Philippeville.

L'attention du Ministre est également attirée sur l'état de la route Philippeville-Couvin et sur le problème de la reprise par l'Etat de la route de l'Eau Blanche : Mariembourg-Chimay.

Réponse.

Les retards relatifs à l'approbation des dossiers des travaux communaux ne se produiront plus lorsque les réformes nécessaires auront été portées à la procédure actuelle.

Le Ministre demande au Membre de lui signaler de toute manière les cas particuliers qui subiraient des retards anormaux.

En matière d'octroi de subsides, il faut favoriser les régions les plus touchées par le chômage.

A propos des travaux communaux le Ministre fait observer que ce ne sont pas nécessairement les services provinciaux qui font ou feront les avant-projets. Par contre, c'est au moment de la confection des avant-projets qu'il faut examiner les problèmes financiers, économiques, etc., et pour ce faire le pouvoir provincial est tout indiqué.

A propos du chômage, certaines régions sont toujours défavorisées. Si le programme publié n'indique pas explicitement des travaux pour l'arrondissement de Philippeville, il n'en est pas moins vrai que des travaux y sont exécutés. Le Ministre signale précisément qu'il a approuvé, il y a peu de temps, un travail de modernisation de la route n° 5 au sud de Couvin, entre le Pont et la bifurcation vers Cul-des-Sarts.

Intervention n° 5.

La formule de l'utilisation de 60 % de main-d'œuvre obligatoire pour les travaux communaux subsidiés à raison de 80 % ne semble pas heureuse. Il est très difficile d'effectuer des travaux de ce genre, particulièrement dans certaines communes et il eût été préférable de substituer une formule uniforme au taux de 50 %.

Le Membre estime que les travaux du Canal de Charleroi auraient dû être terminés pour 1960, suivant une promesse qui aurait été faite au Conseil Economique Wallon. Or

Tussenkomst n° 4.

Een lid betreurt de vertraging waarmee de dossiers betreffende de aanbesteding van gemeentewerken in vele gevallen worden goedgekeurd, te meer dat de geldigheidsduur van de inschrijvingsbiljetten slechts drie maanden bedraagt. Hij constateert dat het arrondissement Philippeville eerder stiefmoederlijk wordt behandeld en betreurt dat daartoe als reden het te gering aantal werklozen in die streek wordt aangevoerd.

Ten aanzien van de administratieve vereenvoudigingen bij het behandelen van de dossiers betreffende de gemeentewerken, vraagt hij zich af of het niet rationeler zou zijn onmiddellijk ontwerpen in plaats van voorontwerpen te laten indienen, aangezien het toch de provinciale diensten zijn die de voorontwerpen opmaken.

Inzake bestrijding van de werkloosheid wijst hetzelfde lid op een anomalie ten aanzien van het arrondissement Philippeville. Op de 34 miljoen die aan de provincie Namen voor het uitvoeren van werken aan de grote Rijkswegen zijn toegekend, gaat niets naar het voornoemd arrondissement.

Anderdeels is op het programma van het Wegenfonds voor 1959 evenmin iets voorzien ten behoeve van het arrondissement Philippeville.

De aandacht van de Minister wordt eveneens gevestigd op de staat van de weg Philippeville-Couvin en op het vraagstuk van de overneming, door de Staat, van de weg genaamd « route de l'Eau-Blanche » : Mariembourg-Chimay.

Antwoord.

Zodra in de thans vigerende procedure de nodige wijzigingen zullen gebracht zijn, zal zich inzake goedkeuring van de dossiers betreffende de gemeentewerken geen vertraging meer voordoen.

De Minister vraagt dat hem alleszins kennis zou gegeven worden van de bijzondere gevallen waar zich een abnormale vertraging voordoet.

Inzake het verlenen van toelagen moeten de streken die het ergst door de werkloosheid zijn getroffen, begunstigd worden.

Wat de gemeentewerken betreft merkt de Minister op dat de voorontwerpen niet noodzakelijkerwijze door de provinciale diensten moeten worden opgemaakt. Anderdeels is het precies bij het opmaken van de voorontwerpen dat de financiële, economische en andere vraagstukken bestudeerd moeten worden. Daartoe is het provinciaal bestuur het aangewezen lichaam.

Inzake de hulp tot bestrijding van de werkloosheid zijn er altijd streken die minder begunstigd worden. Het feit dat het bekendgemaakte programma niet uitdrukkelijk de uitvoering van werken in het arrondissement Philippeville vermeldt, betekent niet dat daar geen werken worden uitgevoerd. De Minister wijst erop, dat hij onlangs precies aan de werken tot modernisering van de weg n° 5 ten zuiden van Couvin, tussen de brug en de afsplitsing van Cul-des-Sarts, zijn goedkeuring heeft gehecht.

Tussenkomst n° 5.

De formule volgens welke bij de ten belope van 80 % gesubsidieerde gemeentewerken verplicht 60 % arbeidskrachten moet worden gebruikt, lijkt niet gelukkig. Vooral in sommige gemeenten is het zeer moeilijk dergelijke werken uit te voeren. Een formule waarin de percentages eenvormig op 50 % zouden bepaald zijn, ware te verkiezen geweest.

Het Lid is van oordeel, dat de werken aan het kanaal naar Charleroi tegen 1960 hadden moeten klaar zijn, zoals aan de « Conseil Economique Wallon » zou beloofd zijn. Het

la chute de Ronquières ne sera pas achevée avant 2 ou 3 ans.

Le Membre plaide en faveur de l'élargissement de la route de l'Etat à Bascoup qui est étroite et ne comporte ni accotement, ni piste cyclable, elle constitue un danger pour tous les piétons.

Le Membre appuie l'intervention du Ministre en faveur de la suppression du passage à niveau à Monceau-sur-Sambre, mais il signale qu'il existe un autre passage à niveau, provoquant des embouteillages, il s'agit de celui de Couillet-Montignies sur la route n° 22. Il rappelle que déjà en 1902, on a fait une enquête à ce sujet et que depuis plusieurs années il essaye en vain d'intéresser les autorités à la suppression de ce bouchon. Il attire l'attention sur le fait que cette suppression attirerait du trafic sur cette route et permettrait de décharger Charleroi. Il cite des délais de fermeture du passage à niveau, celles-ci seraient de 7 h. 57 par jour entre 6 h. du matin et 20 h. et parfois des fermetures de plus de 20 minutes. Depuis 10 ans le Membre est renvoyé des Travaux publics aux Communications et vice-versa.

Réponse.

Le Ministre signale que si la circulaire des 3 et 23 février semble difficile à appliquer, elle n'empêche pas moins de très nombreuses communes à procéder à des adjudications dont les dossiers commencent à entrer de tous les coins du pays au département.

En ce qui concerne le Canal de Charleroi, le Ministre répète ce qu'il a dit : dès qu'il sera en possession du cahier des charges des travaux de Ronquières, il pourra fixer définitivement la date où le trafic sera admis à 1.350 tonnes sur toute la longueur.

En ce qui concerne la route de l'Etat à Bascoup le Ministre va faire examiner cette question par ses services, mais il ne faut pas oublier que les élargissements des routes sont actuellement très coûteux en raison des expropriations nombreuses et parfois difficiles qu'ils nécessitent.

Le Ministre fera examiner le problème du passage à niveau de Couillet-Montignies.

Intervention n° 6.

1) Quand comblera-t-on le bras industriel de la vieille Dendre à Alost ?

S'il existe des concessions à perpétuité, ne peut-on combler la partie libre ?

Ces travaux sont absolument nécessaires si l'on veut poursuivre l'urbanisation de la ville d'Alost.

2) Ne pourrait-on voûter la vieille Dendre, cours d'eau non navigable longeant la voie ferrée, afin :

- a) de sauvegarder la santé publique;
- b) de permettre l'élargissement de la route qui la longe ?

3) Pont sur la Dendre à Erembodegem-village. Ce pont est en mauvais état et est beaucoup trop étroit.

Pour quand prévoit-on la construction du nouveau pont ?

4) Autoroute, Pont 109.

Il n'a été prévu qu'une piste cyclable. Il en résulte que les cyclistes doivent traverser deux fois la chaussée, en deça et au-delà du pont, à des endroits où la visibilité

verval te Ronquières zal echter niet voor 2 a 3 jaar een feit zijn.

Het Lid komt op voor de verbreding van de Rijksweg te Bascoup, die te smal is, geen zijbermen noch fietspaden heeft en voor al de voetgangers gevaar oplevert.

Het Lid sluit zich aan bij hetgeen de Minister gezegd heeft in verband met de afschaffing van de overweg te Monceau-sur-Sambre. Hij wijst er evenwel op, dat er nog een andere overweg is die het verkeer stremt, namelijk de overweg te Couillet-Montignies op de weg n° 22. Hij herinnert eraan, dat men daaromtrent reeds in 1902 een onderzoek heeft ingesteld, en dat hij sedert ettelijke jaren de autoriteiten vruchteloos tracht warm te maken voor de afschaffing van de genoemde overweg. Hij vestigt de aandacht op het feit dat de Rijksweg n° 22 na de afschaffing van die overweg, het verkeer zou aantrekken, zodat Charleroi zou worden ontlast. Hij vermeldt nog de sluitingsduur van de genoemde overweg, die 7,57 uur per dag zou bedragen tussen 6 uur en 20 uur. Soms blijft de overweg meer dan 20 minuten gesloten. Sedert 10 jaar verwijst men het lid van Openbare Werken naar Verkeerswezen en omgekeerd.

Antwoord.

De Minister wijst erop, dat al mocht de omzendbrief van 3 en 23 februari moeilijk zijn toe te passen, vele gemeenten niettemin tot aanbestedingen overgaan, en dat uit alle hoeken van het land dossiers bij het Departement beginnen toe te komen.

Ten aanzien van het kanaal van Charleroi herhaalt de Minister wat hij reeds gezegd heeft : zodra hij in het bezit is van het bestek betreffende de werken te Ronquières, zal hij de datum waarop het kanaal over gans zijn lengte voor schepen van 1.350 ton zal opengesteld worden, definitief kunnen bepalen.

Wat betreft de Rijksweg te Bascoup, zal de Minister de zaak door zijn diensten laten onderzoeken. Men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat wegverbredingen thans hoogoplopende kosten meebrengen doordat ze vele en soms moeilijke onteigeningen met zich brengen.

De Minister zal het vraagstuk van de overweg Couillet-Montignies laten onderzoeken.

Tussenkomst n° 6.

1) Wanneer zal de nijverheidsarm van de Oude Dender te Aalst worden toegelegd ?

Zo er eeuwigdurende concessies zijn, kan het vrije deel dan niet worden toegelegd ?

Deze werken zijn absoluut nodig voor de verdere urbanisatie van de stad Aalst.

2) Kan de Oude Dender, onbevaarbare waterweg gelegen langsheen de spoorweg, niet worden overwelfd ? Ten einde :

- a) de volksgezondheid te beschermen;
- b) de naastgelegen baan te kunnen verbreden.

3) Brug over de Dender te Erembodegem-dorp. Deze brug is in slechte staat, en is veel te smal.

Voor wanneer is de nieuwe brug te voorzien ?

4) Autosnelweg. Brug 109.

Er is één fietspad voorzien, met gevolg dat de fietsers vóór de brug en achter de brug, dus tweemaal de rijweg moeten oversteken, op plaatsen zonder voldoende zichtbaar-

est insuffisante. Cette situation présente de grands dangers, la circulation des cyclistes sur cette route étant très intense aux heures de pointe. Le même problème se pose pour le pont n° 107.

5) Route de l'Etat : Hulst-Douai.

Un crédit avait été prévu au budget pour la traversée de Hofstade.

Pourquoi ce crédit n'a-t-il pas été utilisé et pourquoi n'en est-il pas prévu de nouveau ?

Entre Saint-Nicolas (Waas) et Alost, cette route présente 45 courbes. Des travaux d'amélioration sont prévus à Hamme.

Pourquoi pas à Hofstade ?

6) Route de l'Etat 60 — section Alost-Grammont.

a) La chaussée dite « Geraardbergse steenweg » était pourvue de deux pistes cyclables obligatoires en trottoir. Actuellement, la chaussée en béton de 6 m de large est complétée de part et d'autre par une bande pavée d'environ 30 cm. Des bandes en béton d'une largeur d'un mètre ont été établies à l'extérieur de ces bandes pavées. De ce fait, toutes les bandes en question sont maintenant considérées comme faisant partie de la « chaussée » parce que l'Administration des Ponts et Chaussées a fait délimiter la chaussée au moyen de lignes jaunes discontinues. A l'extérieur de ces lignes discontinues on a établi un pavage servant de soi-disant bande de stationnement que des piétons empruntent également.

Ce membre demande si la bande de béton d'un mètre de largeur doit être considérée comme une piste cyclable obligatoire. Chaque jour, environ 1.500 personnes, pour la plupart des écoliers ou des étudiants l'utilisent, croyant se trouver sur une piste cyclable. L'Administration des Ponts et Chaussées ne considère pas cette bande comme une piste cyclable, mais comme une « bande de contrebutage », dénomination qui ne figure pas dans le code de la route.

Actuellement, les véhicules automobiles suivent la chaussée en béton de 6 m de large alors qu'aux termes du code de la route — article 12 — ils doivent se tenir aussi près que possible du bord droit de la chaussée, en l'occurrence la prétendue piste cyclable en béton (comme l'indique d'ailleurs la ligne jaune discontinue). Si le code de la route était appliqué, chaque automobiliste serait en contravention du chef d'infraction audit article.

b) La chaussée dite « Churchillsteenweg » : la chaussée est en tarmac ou en cutback et est pourvue de part et d'autre d'une bande en béton d'un mètre. A l'origine, cette bande en béton était considérée comme une piste cyclable obligatoire, car elle était signalée comme telle par des panneaux. Depuis quelques mois, les panneaux ont été enlevés, et cette bande devient également une « bande de contrebutage ». La bande en question est une partie de la chaussée aménagée pour la circulation des véhicules. Les véhicules automobiles continuent à circuler sur le tarmac, et les 1.500 et 1.700 cyclistes empruntent chaque jour cette « bande de contrebutage » qui n'est pas une piste cyclable.

c) Sur les ponts il y a une piste cyclable obligatoire signalée par les panneaux requis. Il se fait qu'au début de la Churchillsteenweg, un des côtés de la chaussée, la partie dite « bande de contrebutage », constitue une piste cyclable obligatoire parce qu'un panneau n° 53 a été installé en-delà du pont et que ce panneau régit la circulation jusqu'au carrefour suivant, il n'en est pas de même pour la partie située au-delà du pont parce qu'il existe un carrefour immédiatement après.

La situation actuelle est une source de confusion pour les usagers.

heid. Dit schept een zeer gevaarlijke toestand, vermits het verkeer der fietsen op die baan zeer druk is op de spitsuren. Hetzelfde probleem stelt zich op brug 107.

5) Rijksweg 60 : Hulst-Douai.

Er was vroeger op de begroting een krediet ingeschreven voor de doortocht te Hofstade.

Waarom werd dit krediet niet opgebruikt, en werd er geen nieuw krediet ingeschreven ?

Tussen Sint-Niklaas (Waas) en Aalst heeft deze baan 45 bochten. Verbeteringswerken zijn voorzien te Hamme.

Waarom niet te Hofstade ?

6) Rijksweg 60. Vak Aalst-Geraardsbergen.

a) De steenweg « Geraardbergsesteenweg » was aan beide zijden voorzien van een verhoogd verplicht rijwielpad. Thans wordt de rijbaan van zes meter beton aan weerszijden aangevuld met een bestraat gedeelte van circa 30 cm. De buitenkanten van deze strook werden voorzien van een betonstrook van één meter breed. Hierdoor worden thans al de genoemde stroken « rijbaan », omdat het Bestuur van Bruggen en Wegen de rijbaan laten aanduiden heeft door gele stippellijnen. Buiten deze stippellijnen werd plaveisel gelegd als zogezegde stationeerplaats, ook dienstig voor voetgangers.

De vraag werd gesteld of de strook van 1 meter in beton beschouwd dient te worden als verplicht rijwielpad. Dagelijks gebruiken circa 1.500 mensen, merendeels scholieren en studenten, deze strook in de mening verkerend zich op een fietspad te bevinden. Het Bestuur van Bruggen en Wegen noemt deze strook geen fietspad doch « kantstrook », benaming die in de wegcode niet voorkomt.

Thans blijven de motorvoertuigen de zes meter betonnen rijbaan volgen, dan wanneer zij volgens de wegcode — artikel 12 — zo dicht mogelijk bij de rechterhand van de rijbaan moeten blijven, in casu het zogezegd rijwielpad in beton (zoals trouwens de gele stippellijn aanduidt.) Wanneer de wegcode moet toegepast worden zou elke automobilist in overtreding rijden wegens inbreuk op genoemd artikel.

b) De steenweg « Churchillsteenweg » : de rijbaan werd gelegd in tarmac of cutback met aan beide zijden een betonstrook van één meter. Aanvankelijk werd deze betonstrook beschouwd als verplicht rijwielpad, want het werd als dusdanig aangeduid door borden. Sinds enkele maanden werden de borden weggenomen en wordt deze strook ook « kantstrook ». Deze band is een gedeelte van de weg ingericht voor voertuigenverkeer. De autovoertuigen blijven op de tarmac rijden en de 1.500 à 1.700 wielrijders volgen dagelijks die « kantstrook » die geen rijwielpad is.

c) Op de aangebrachte bruggen bestaat er een verplicht rijwielpad, aangebracht met de vereiste borden. Het geval doet zich voor, vooraan op de Churchillsteenweg, dat de ene zijde van de steenweg, het genoemd deel « kantstrook », een verplicht rijwielpad is omdat vooraan de brug een bord « n° 53 » opgesteld staat, geldig tot aan het volgend kruispunt; aan de overzijde doet zich hetzelfde geval niet voor, omdat er onmiddellijk daarop een kruispunt is.

De huidige toestand veroorzaakt grote verwarring onder de weggebruikers.

7) Route Bruxelles-Ninove.

Cette route a été modernisée entre Bruxelles et Dilbeek. Plus loin, il a été procédé à des expropriations.

Pourquoi cette route de l'Etat n'a-t-elle pas encore été améliorée jusqu'à Ninove ?

Cette route est surtout importante pour le sud des deux Flandres, région pour laquelle l'autoroute ne présente aucune utilité.

Il demande l'exécution d'urgence de ces travaux.

Réponse.

1) Le Ministre signale que l'étude complète du comblement du bras industriel de la Vieille Dendre a été demandée au service.

Il confirme que le département a bien l'intention de combler ce bras, mais il faut attendre que les travaux en cours dans la Dendre soient achevés, de manière à permettre l'évacuation des eaux par cette rivière.

2) Il n'est pas envisagé pour l'instant de voûter la Vieille Dendre, mais, plus tard, lorsque la normalisation de la Dendre sera réalisée, la Vieille Dendre sera désaffectée et pourra servir d'égouts pour la Ville qui devra alors l'aménager.

Afin d'éviter les mauvaises odeurs, deux déversoirs seront aménagés en amont, de manière à créer pendant l'été une chasse d'eau dans la Vieille Dendre et à éviter dans une certaine mesure la stagnation des eaux.

3) Le pont sur la Dendre ne livre pas passage à une route d'Etat. Il s'agit d'une route communale et, par conséquent, il appartient à la commune de faire les travaux, susceptibles d'être subsidiés par le département des Travaux publics.

4) La situation difficile pour les cyclistes provient de ce qu'un tronçon de piste cyclable manque. Les instructions ont été données, il y a quelque temps, pour exécuter ce tronçon de toute urgence.

5) Le Ministre fait savoir qu'une rectification à Hofstade est prévue au programme du Fonds des Routes et qu'il envisage la possibilité de l'inscrire au programme de 1960.

La route St-Nicolas-Waas-Alost est effectivement très sinueuse, c'est pourquoi il n'est pas possible de la rectifier simplement. Un tracé presque entièrement nouveau est prévu. Environ 20 % du tracé actuel sera incorporé dans le nouveau tracé. Les études sont en cours.

6) a) Le Ministre fait remarquer au Membre qu'une partie de chaussée n'est à considérer comme piste cyclable que lorsque le signal *ad hoc* l'indique. Tant les automobilistes que les cyclistes doivent le savoir. En conséquence, la bande de béton de 1 m fait bien partie de la chaussée.

b) et c) La situation signalée par le Membre doit faire l'objet d'un examen par l'Administration en vue d'éviter toute possibilité de confusion pour les usagers de la route.

7) La modernisation de la route Bruxelles-Ninove est compliquée et coûteuse.

En effet, cette route comporte une succession de montées et de descentes et le tramway passe de gauche à droite.

La modernisation ne serait possible qu'en élargissant la route sur toute sa longueur au prix d'expropriations lentes et coûteuses et de terrassements importants.

7) Baan Brussel-Ninove.

De weg werd vernieuwd tussen Brussel en Dilbeek. Verder werden onteigeningen gedaan.

Waarom werd deze rijksweg tot Ninove nog altijd niet vernieuwd ?

Deze weg is vooral van belang voor Zuid-Oost en Zuid-West-Vlaanderen, waarvoor de autosnelweg van geen nut is.

Wij vragen dringend de uitvoering van dit werk.

Antwoord.

1) De Minister antwoordt dat aan de dienst gevraagd is de volledige studie van de demping van de nijverheidsarm van de Oude Dender te maken.

Hij bevestigt dat het departement inderdaad voornemens is die arm te dempen, doch er moet worden gewacht totdat de aan de gang zijnde Denderwerken voltooid zijn, teneinde de watertoevoer door die rivier toe te laten.

2) Er wordt momenteel niet aan gedacht de Oude Dender te overwelden, doch later, wanneer de Dender zal genormaliseerd zijn, zal de Oude Dender buiten gebruik worden gesteld en als riool kunnen dienen voor de Stad, die dan de nodige voorzieningen zal moeten treffen.

Om luchtverontreiniging te voorkomen zullen stroomopwaarts twee overlaten worden gebouwd, ten einde het water in de Oude Dender in de zomermaanden te spuiten en zodoende waterstagnatie zoveel mogelijk tegen te gaan.

3) Deze Denderbrug ligt niet op een Rijksweg. Het betreft hier een gemeenteweg en bijgevolg behoort de gemeente de nodige werken uit te voeren, die door het departement van Openbare werken zouden kunnen worden gesubsidieerd.

4) De moeilijke toestand voor de wielrijders is te wijten aan het ontbreken van een stuk fietspad. Enkele tijd geleden zijn aan de dienst instructies gegeven om dat ontbrekende stuk fietspad zonder verwijl aan te leggen.

5) De Minister deelt mede dat een bochtafsnijding te Hofstade wel degelijk op het programma van het Wegenfonds staat, en dat hij de mogelijkheid overweegt dat werk op het programma voor 1960 in te schrijven.

De weg Sint-Niklaas-Aalst is inderdaad zeer bochtig; daarom kan niet worden volstaan met een eenvoudige recht-trekking. Er is bijna een geheel nieuw tracé ontworpen. Ongeveer 25 % van het huidig tracé zal van het nieuw tracé deel uitmaken. De studie is aan de gang.

6) a) De Minister merkt op dat een strook van de rijbaan als fietspad mag worden beschouwd enkel als het desbetreffende aanwijzingsteken is opgesteld. De automobilisten even goed als de wielrijders moeten zulks weten. De betonstrook van 1 m maakt in het onderhavig geval dus deel uit van de rijbaan.

b) en c). De door het Lid gesignaleerde toestand moet door het Bestuur worden onderzocht ten einde iedere mogelijkheid van verwarring vanwege de weggebruikers te doen ophouden.

7) De modernisering van de weg Brussel-Ninove is een moeilijke en kostbare onderneming.

Deze weg stijgt en daalt immers voortdurend en het tramspoor loopt nu eens links, dan weer rechts van de weg.

De modernisering zou slechts mogelijk zijn door de weg over de gehele lengte te verbreden, waarvoor tijdrovende en kostbare onteigeningen evenals omvangrijke graafwerken nodig zijn.

Le tram devrait être ou supprimé ou reporté en dehors de la chaussée, en site propre.

Il s'agit donc d'études longues, mais il est certain que cette modernisation devra être réalisée un jour.

Dans l'état actuel des choses cependant, la route axiale n° 9 a un trafic moindre que les autres routes axiales, particulièrement entre Schepdael et Ninove.

Intervention n° 7.

Quel est l'état d'avancement des restaurations du Domaine public géré par les Pouvoirs subordonnés ?

Réponse.

Le Ministre signale qu'il reste encore à effectuer pour près de 2 milliards de travaux de restauration du Domaine public des communes et des provinces. Chaque année un crédit est inscrit pour ces réparations. Il se monte à 200 millions en 1959.

Mais actuellement les dossiers introduits comportent non seulement des restaurations du Domaine public mais aussi des modernisations subsidiables à 30 ou 60 %. Il en résulte que le rythme d'introduction des dossiers de dommages de guerre proprement dits est relativement lent.

Intervention n° 8.

a) Port d'Anvers.

Un membre souligne l'effort formidable qui a été fait pour le Plan décennal.

Sans compter la nouvelle écluse, cet effort représente une intervention de l'Etat de 4.400 millions de francs.

C'est ainsi qu'au budget 1959 figurent les montants suivants :

700 millions de crédits d'engagement;
140 millions de crédits de paiement.

Ce membre demande si le port d'Anvers est également compris dans les travaux d'amélioration des ports prévus à l'article 59 473, soit 191 millions de crédits d'engagement et 88,5 millions de crédits de paiement, et dans quelle mesure ?

Il pose une même question au sujet de l'amélioration de la navigation sur l'Escaut, pour laquelle le montant des engagements est de 50 millions et le montant des crédits de paiement de 10 millions.

Lorsque le Plan décennal aura été exécuté — si possible avant la fin de la période de 10 ans — chacun reconnaîtra qu'on a fait un gros effort. Il attire toutefois l'attention de M. le Ministre sur un slogan qu'on ne peut pas invoquer à tort et à travers à propos d'Anvers. Anvers et son port ont obtenu le plan décennal. Il ne faut pas perdre de vue que notre port national est en concurrence avec Rotterdam où, on va résolument de l'avant. La Nederlandse Bank der Gemeenten a lancé récemment un emprunt de 100 millions de florins qui a été couvert cinq fois. Il est certain qu'une grande partie de ces ressources est destinée à Rotterdam.

C'est pourquoi l'attention toute spéciale du Ministre est attirée sur le fait qu'anciennement on a exclu du Plan décennal, pour des raisons financières et techniques, beaucoup de travaux d'extrême urgence.

Or, le montant de ces travaux s'élève à 4 milliards.

Het tramspoor zou ofwel moeten verdwijnen, ofwel buiten de rijbaan, op eigen bedding, moeten worden verlegd.

Er zijn dus lange studies nodig, doch het is zeker dat de modernisering eens zal moeten gebeuren.

In de huidige stand van zaken heerst op hoofdverkeersweg n° 9 een minder druk verkeer dan op de overige hoofdverkeerswegen, vooral tussen Schepdaal en Ninove.

Tussenkost n° 7.

Welk is de huidige stand van zaken op het gebied van herstellingen van het openbaar Domein beheerd door de ondergeschikte besturen.

Antwoord.

De Minister deelt mede dat er aan het openbaar domein van de gemeenten en de provincies nog voor circa 2 miljard herstellingswerken moeten worden uitgevoerd. Elk jaar wordt daartoe op de begroting een krediet uitgetrokken. Voor het jaar 1959 bedraagt dat krediet 200 miljoen.

De thans ingediende dossiers betreffen evenwel niet alleen herstellingswerken aan het openbaar domein, maar ook moderniseringswerken die tegen 30 of 60 % kunnen worden gesubsidieerd. Dat brengt mee dat de dossiers betreffende de eigenlijke oorlogsschade in een betrekkelijk traag tempo worden ingediend.

Tussenkost n° 8.

a) Haven van Antwerpen.

Een lid wijst op de aanzienlijke inspanning die werd gedaan voor het 10 jarenplan.

Zonder de nieuwe sluis, betekent dit een staats-tussenkost van 4.400.000.000 frank.

In de begroting 1959 werden volgende bedragen opgenomen :

700 miljoen vastleggingskredieten;
140 miljoen betalingskredieten.

Het lid vraagt of de haven van Antwerpen ook nog begrepen is in de werken tot verbetering van de havens ingeschreven onder artikel 59.473, hetzij 191 miljoen vastleggingskredieten en 88,5 miljoen betalingskredieten, en in welke mate.

Hij stelt een zelfde vraag in verband met de verbetering van de scheepvaart op de Schelde, waarvoor 50 miljoen werd vastgelegd en 10 miljoen betalingskredieten uitgetrokken.

Als het 10 jarenplan zal uitgevoerd zijn — zo mogelijk vóór het einde der 10 jaar — zal iedereen erkennen dat een grote inspanning werd gedaan. Hij vestigt evenwel de aandacht van de heer Minister op een slogan die men niet te pas en te onpas tegenover Antwerpen mag uitspelen. Antwerpen en zijn haven kreeg toch het tienjarenplan. Maar men mag niet uit het oog verliezen dat onze nationale haven heeft af te rekenen met concurrentie van Rotterdam, en daar gaat men ongestoord verder. De Nederlandse Bank der Gemeenten heeft onlangs een lening uitgeschreven van 100 miljoen gulden en deze was 5 maal overtekend. Een groot gedeelte daarvan gaat voorzeker naar Rotterdam.

Daarom wordt de bijzondere aandacht van de Minister gevestigd op het feit dat er destijds uit het 10 jarenplan vele hoogstdringende werken werden geweerd om financiële en technische redenen.

De kosten van deze werken belopen 4 miljard.

Est-il équitable qu'Anvers doive attendre 10 ans avant que ces travaux ne soient entamés. Si l'on attend encore 10 ans, ce retard sera plus considérable qu'actuellement.

Des ouvriers et employés, des commerçants et des industriels de plus de 150 communes viennent travailler à Anvers.

En matière de politique d'investissements, il ne faut pas penser uniquement aux travaux à exécuter par l'Etat mais aussi à une politique d'investissements à mettre en œuvre par les communes, en accord avec l'Etat.

b) Autoroutes et routes.

On constate avec plaisir que la construction de la partie Anvers-Wilrijk, ainsi que de la section Wommelgem-Borgerhout est prévue pour 1959. Ces travaux sont prévus en tenant compte des travaux à entamer cette année à la gare de l'Est.

Pourquoi n'achève-t-on pas tout de suite la partie reliant Wommelgem au Port d'Anvers? Cela constituerait déjà une grande amélioration. La distance n'est que de 9 km.

Le *Moniteur* du 28 janvier 1959 a publié l'arrêté royal relatif à la grande ceinture.

Quel est le sens de cet arrêté royal?

Où en est la petite ceinture? Pourra-t-on entamer les travaux très rapidement? La petite ceinture est indispensable pour le raccordement circulaire des communes limitrophes et pour les routes conduisant à Gand, La Haye, Rotterdam, Turnhout, Malines, Bruxelles et la région du Rupel.

Ce membre suggère que l'Etat cède les routes traversant le territoire des communes.

Il cite l'exemple de la Carnotstraat. On parle d'expropriations depuis 1910.

Dans une réponse à une question parlementaire, le Ministre a parlé d'un crédit de 30 millions.

Cette somme était-elle destinée à l'acquisition des habitations restantes? Mais, alors, à quand les expropriations?

De ce fait, la situation des propriétaires et des locataires est très pénible.

c) Travaux communaux.

L'attention du Ministre est également attirée sur le problème des 2.600 villes et communes. De l'analyse des chiffres des subsides attribués par le Département des Travaux Publics depuis la libération — sans porter en compte les dommages de guerre au port, l'écluse Baudouin et le port pétrolier — il ressort que, pour les bâtiments communaux, les routes et les travaux d'égouts, les travaux de plantations autour des nouveaux complexes d'habitation, les bâtiments scolaires, les travaux effectués à l'aide des chômeurs, un montant de 250 millions a été attribué à Anvers depuis la libération jusqu'à présent. Réparti sur 14 ans, ce chiffre n'est pas exagéré.

Il n'y a pas de concordance entre les instructions du Ministre de l'Intérieur en matière de travaux publics et la politique de subsides menée par le département des Travaux publics.

Selon les instructions du Ministre de l'Intérieur, les communes ne peuvent prévoir que les travaux qu'elles sont en mesure d'exécuter, mais d'autre part les dossiers doivent être complètement introduits au département des Travaux publics pour obtenir un subside dans le courant de l'année dès que la promesse ferme a été signée. Ne pourrait-on concevoir un système — peut-être uniquement pour les grandes villes — qui permettrait aux communes de savoir d'avance, dès le début de l'année, quels subsides leur seront accordés dans le courant de l'année?

Is het billijk dat Antwerpen nu 10 jaar zou moeten wachten alvorens deze werken aan te vangen? Dan zou men over 10 jaar nog meer ten achter zijn dan nu.

Arbeiders en bedienden, handelaars en nijveraars uit meer dan 150 gemeenten zijn te Antwerpen werkzaam.

Inzake investeringspolitiek moet niet alleen gedacht worden aan de werken die door de Staat dienen uitgevoerd, maar ook aan een investeringspolitiek, te voeren door de gemeenten, in overeenstemming met de Staat.

b) Autosnelwegen en wegen.

Met genoegens stelt men vast dat voor 1959 het gedeelte Antwerpen-Wilrijk en het vak Wommelgem-Borgerhout voorzien zijn. Deze werken zijn voorzien met inachtneming van de werken die dit jaar moeten worden aangevat in het Ooststation.

Waarom voltooit men niet ineens het gedeelte Wommelgem naar de haven van Antwerpen? Dit zou reeds een grote verbetering zijn. Die afstand bedraagt slechts 9 km.

In het *Staatsblad* van 28 januari 1959 verscheen het koninklijk besluit in verband met de grote ring.

Welke betekenis mag men aan dit koninklijk besluit hechten?

En wat met de kleine ring? Zullen de werken snel kunnen worden aangevat? De kleine ring is onmisbaar voor de ringverbinding van de randgemeenten en de toegangswegen naar Gent, Den Haag, Rotterdam, Turnhout, Mechelen, Brussel en de Rupelstreek.

Het lid stelt voor dat de Staat de banen zou afstaan welke door het grondgebied der gemeenten lopen.

Hij haalt het geval aan van de Carnotstraat. Sinds 1910 spreekt men over onteigeningen.

Als antwoord op een parlementaire vraag maakte de Minister gewag van een krediet van 30 miljoen.

Was dit bedrag bestemd voor de aankoop van de overblijvende woningen? Maar tegen wanneer dan de onteigeningen?

De positie van de eigenaars en van de huurders is daardoor zeer pijnlijk.

c) Gemeentewerken.

De aandacht van de Minister wordt ook gevestigd op het probleem van de 2.600 steden en gemeenten. Door de ontleiding van wat door het Departement van Openbare werken sinds de bevrijding aan subsidies werd verleend — en zonder rekening te houden met de oorlogsschade aan de haven, noch met de Boudewijnsluis en de petroleumhaven — komt men voor de gemeentegebouwen, wegen en rioleringswerken, beplantingswerken rond de nieuwe wooncomplexen, schoolgebouwen, werken uitgevoerd met behulp van werklozen, tot een bedrag van 250 miljoen dat sinds de bevrijding tot nu aan Antwerpen werd verleend. Verspreid over 14 jaar is dit toch geen overdreven cijfer.

Er is geen overeenstemming tussen de onderrichtingen van de Minister van Binnenlandse zaken inzake openbare werken en de subsidiepolitiek, door het departement van Openbare Werken gevoerd.

Volgens de onderrichtingen van de Minister van Binnenlandse Zaken mogen de gemeenten enkel die werken voorzien die zij kunnen uitvoeren, maar, anderzijds, moeten de dossiers bij het departement van Openbare Werken volledig ingediend zijn om in de loop van het jaar een toelage te bekomen indien de vaste belofte ondertekend werd. Kan er geen systeem worden bedacht — misschien alleen voor de grote steden — waardoor zij van in het begin van het jaar, op voorhand dus, weten over welke toelagen zij zullen beschikken in de loop van het jaar?

Cette formule faciliterait grandement les choses.

La part de la ville d'Anvers dans le montant total n'est pas tellement exagéré par rapport à l'ensemble des travaux subsidés. D'ailleurs, le montant total pour la province d'Anvers n'est pas exagéré par rapport aux autres provinces.

Ce membre demande également que la ville d'Anvers bénéficie du plan vert.

d) *Les bâtiments publics.*

1) Le budget prévoit l'achèvement de la Caserne de gendarmerie de Wilrijk.

L'urgence est demandée afin de pouvoir assainir ce vieux quartier populaire et lui donner un peu de verdure et d'air, ainsi que de nouvelles habitations saines, en échange des nombreux taudis.

2) Le Conservatoire : Anvers a consenti de lourds sacrifices pour l'Académie et l'Institut National. En échange, l'Etat devait construire un nouveau Conservatoire.

3) La Caserne des pompiers et le Bureau de Police d'Anvers, rive gauche.

Le membre fait observer que, s'il se produisait un incendie grave sur la rive gauche à Anvers et s'il y avait en même temps un embouteillage du tunnel pour véhicules — comme cela se produit chaque semaine — ce serait une catastrophe.

e) *Imalso.*

Les travaux concernant la nouvelle liaison entre les deux sites ne pourront être réalisés cette année, mais le Ministre devrait décider dès maintenant ce qu'on fera et il devrait choisir l'emplacement du tunnel ou du pont, afin de pouvoir entamer les études. Il en est de même pour le plan Bonnet.

Le budget de 1959 prévoit 35 millions pour assurer la gratuité de passage. De ce fait, la Société Imalso se trouve dans une situation telle qu'elle élude pour ainsi dire toutes les nouvelles dépenses telles que le paiement du nouvel éclairage et la construction de W.C. publics, de sorte que pendant l'été — en présence d'enfants — il se déroule des scènes inadmissibles, l'acquisition de camions de dépannage modernes pour dégager le tunnel des gros camions, de sorte qu'on doit constamment faire appel aux pompiers de la ville, etc., etc.

Le problème IMALSO doit être résolu.

f) *Mise au travail des chômeurs.*

Dans l'arrondissement d'Anvers, le plus grand nombre de jours de chômage a été enregistré en 1958 : 2.791.445 unités pour l'ensemble des chômeurs partiels et complets. Dockers : une moyenne journalière de 4.400 sur 15.300 et les ouvriers de l'industrie des réparations navales : de 715 sur 4.300.

Il insiste tout spécialement pour que l'entreprise des 30 nouvelles grues, pour un montant de 120 millions, soit confiée à une firme belge et plus particulièrement à une firme de la région du Rupel.

Réponse.

a) Le crédit de 191 millions prévu à l'article 59.473, ne concerne pas le port d'Anvers pour lequel il y a un article spécial, à savoir l'article 591, en exécution des lois des 5 juillet 1956 et 15 avril 1958.

Deze formule zou heel veel kunnen vergemakkelijken.

Het aandeel van de Stad Antwerpen in het totale bedrag is niet zo overdreven, in vergelijking met de gezamenlijke uitgevoerde werken. Trouwens het totale bedrag der Provincie Antwerpen ten opzichte van de andere Provincies is niet overdreven.

Het lid vraagt ook dat Antwerpen voor het groene plan in aanmerking zou komen.

d) *Openbare gebouwen.*

1) In de begroting komt de voltooiing voor van de Rijks-wachtkazerne te Wilrijk.

Dit werk is dringend gewenst om die oude, volkrijke buurt te kunnen saneren en haar wat groen en lucht te geven, alsook nieuwe gezonde woningen ter vervanging van de krotwoningen.

2) Het Conservatorium : Antwerpen heeft zich zeer zware offers getroost voor de Academie en het Nationaal Instituut. In ruil moest de Staat een nieuw conservatorium bouwen.

3) De brandwacht en het politiebureau te Antwerpen Linker-Oever.

Het lid merkte op dat indien het ooit eens ernstig gaat branden op de Antwerpse Linker-Oever en dit samenvalt met een verkeersstremming in de tunnel — wat elke week het geval is — het een ramp wordt.

e) *Imalso.*

De werken in verband met de nieuwe verbinding tussen de twee oevers kunnen dit jaar niet uitgevoerd worden, doch de Minister zou nu reeds moeten beslissen wat zal worden gedaan en hij zou moeten bepalen waar de tunnel of de brug zal komen, ten einde de studie te kunnen beginnen. Hetzelfde wat betreft het plan Bonnet.

Op de begroting 1959 zijn 35 miljoen uitgetrokken om de kosteloze doorgang te verzekeren. Imalso is daardoor in een toestand komen te staan, waardoor zij zich nu omzeggens aan alle nieuwe uitgaven onttrekt, zoals betaling voor de nieuwe verlichting; het bouwen van een openbare W.C., zodat er zich tijdens de zomer — in aanwezigheid van kinderen — ontorende tonelen afspelen; het aanschaffen van moderne wagens om grote vrachtwagens uit de tunnel te slepen, zodat men steeds een beroep moet doen op de brandweer van de stad, enz.

Het probleem IMALSO moet worden opgelost.

f) *Tewerkstelling der werklozen.*

In het arrondissement Antwerpen werd in het jaar 1958 het grootste aantal dagen werkloosheid geboekt : 2.791.445 eenheden voor volledig en gedeeltelijk werklozen samen. Dokwerkers met een daggemiddelde van 4.400 op 15.300 en scheepsherstellers 714 op 4.300.

Hij dringt vooral aan opdat de aanneming der 30 nieuwe kranen, voor een bedrag van 120 miljoen, aan een Belgische firma zou worden toevertrouwd, en liefst aan een firma uit de Rupelstreek.

Antwoord.

a) Het krediet van 191 miljoen, uitgetrokken op artikel 59.473, betreft niet de haven van Antwerpen. Hiervoor is een afzonderlijk artikel ingeschreven, namelijk artikel 591, ter voldoening aan de wetten van 5 juli 1956 en 15 april 1958.

L'article 473 concerne des travaux aux ports d'Etat ou des travaux pour l'Etat dans des ports appartenant à des pouvoirs subordonnés.

Quant au crédit de 50 millions prévu à l'article 476, il intéresse uniquement le port d'Anvers.

Enfin, le plan décennal relatif au port d'Anvers ne comprend que les travaux d'investissement les plus urgents et concerne les travaux d'extension bien déterminés, tels la 5^e et la 6^e darses, le bassin-canal, une écluse maritime nouvelle, etc.

Il est donc logique qu'en plus des extensions projetées, le rééquipement et l'amélioration du port d'Anvers soient prévus à l'article 601.

b) L'arrêté royal relatif à la grande ceinture a été pris en vertu de la loi portant statut des autoroutes. Il a pour but d'informer les communes des intentions de l'Administration de telle manière que leurs plans d'aménagement tiennent compte des projets de création d'autoroute.

En ce qui concerne la petite ceinture, le Ministre renvoie à sa réponse à l'intervention n° 10 - d/.

Les expropriations de la rue Carnot coûteront encore environ 120 millions. Une première tranche de 30 millions sera accordée en 1959 et le reste des expropriations se poursuivra aussi rapidement, de manière à pouvoir adapter cette rue à son rôle d'importante artère de pénétration vers le centre de la ville.

L'Administration des travaux publics tend à remettre aux villes et communes les artères situées à l'intérieur de celles-ci et qui ne constituent ni des radiales importantes ni des artères circulaires assurant une bonne distribution du trafic dans les villes.

c) Le Ministre rappelle qu'il faut simplifier les procédures administratives en matière de travaux communaux.

Le montant d'un quart de milliard pour travaux communaux attribué à Anvers constitue un montant élevé, si on l'ajoute aux crédits accordés pour le port, pour la voirie d'Etat, pour les bâtiments, etc.

d) L'architecte a été désigné et a déjà présenté à l'Administration un avant-projet pour le nouveau conservatoire. La construction de ce bâtiment pourra vraisemblablement être prévue au budget de 1960.

L'Administration examinera le problème de la caserne de gendarmerie de Wilrijk, la caserne des pompiers et du bureau de police d'Anvers, rive gauche.

e) Le Ministre déclare que dès qu'il sera en possession des rapports de la commission spéciale placée sous la présidence du Gouverneur, il étudiera le dossier et prendra une décision sur le problème de la livraison des deux rives de l'Escaut.

Intervention n° 9.

a) Un Membre demande quelques éclaircissements quant à l'article 560.01 du Fonds des Routes qui prévoit l'amortissement des deux premiers emprunts, à concurrence de 151.472.000 francs. Il fait remarquer que cette somme ne correspond pas à un amortissement total sur une période de 10 années et demande comment s'explique la différence ?

Artikel 473 betreft werken in de Rijkshavens of wel werken die door het Rijk worden uitgevoerd in havens die aan ondergeschikte besturen toebehoren.

Het op artikel 476 uitgetrokken krediet van 50 miljoen is uitsluitend voor de haven van Antwerpen bestemd.

Het tienjarenplan voor de haven van Antwerpen omvat slechts de dringende investeringswerken en betreft welbepaalde uitbreidingswerken, zoals het graven van het 5^e en het 6^e havendok, van het kanaaldok, de bouw van een nieuwe zeesluis, enz.

Het is dus logisch dat, benevens de ontworpen uitbreidingen, op artikel 601 kredieten zouden worden uitgetrokken voor de wederuitrusting en de verbetering van de haven van Antwerpen.

b) Het koninklijk besluit betreffende de grote ring rond Antwerpen werd genomen krachtens de wet houdende het statuut van de autosnelwegen. Het heeft tot doel de gemeenten op de hoogte te brengen van de voornemens van het Bestuur, opdat bij het opmaken van hun bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met de ontworpen autosnelwegen.

Wat de kleine ring betreft, verwijst de Minister naar zijn antwoord op de tussenkomst n° 10, d/.

De onteigeningen in de Carnotstraat zullen nog ongeveer 120 miljoen kosten. Een eerste tranche van 30 miljoen zal in 1959 worden toegestaan, terwijl de daarna nog resterende onteigeningen even snel zullen worden uitgevoerd, zodat genoemde straat kan worden geschiktgemaakt om haar rol van grote toegangsweg naar het centrum van de stad te vervullen.

Het Bestuur van Openbare Werken streeft ernaar, de binnen de steden en gemeenten gelegen verkeersaders, die geen belangrijke toegangswegen noch ringwegen zijn voor een behoorlijke distributie van het verkeer, opnieuw aan de steden en gemeenten over te dragen.

c) Wat de gemeentewerken betreft, herinnert de Minister eraan dat de administratieve procedure moet worden vereenvoudigd.

Het bedrag van een kwart miljard voor gemeentewerken, dat aan Antwerpen is toegekend, is een hoog bedrag, dat zeer hoog stijgt wanneer men er de kredieten voor de haven, de Rijkswegen, de gebouwen, enz. aan toevoegt.

d) Wat het nieuw Conservatorium betreft is de architect aangewezen, en deze heeft reeds een voorontwerp aan het Bestuur voorgelegd. De oprichting van dat gebouw zal waarschijnlijk kunnen worden ingeschreven op de begroting voor 1960.

De kwestie van de rijkswachtkazerne te Wilrijk en de brandweerkazerne en het politiekantoor te Antwerpen zullen door het Bestuur worden ingestudeerd.

e) Inzake de nieuwe verbinding tussen beide Schelde-oeveren verklaart de Minister dat hij dadelijk na de ontvangst van de verslagen van de door de Gouverneur voorgezeten bijzondere commissie het dossier zal onderzoeken en een beslissing zal nemen.

Tussenkomst n° 9.

a) Een Lid vraagt nadere inlichtingen in verband met artikel 560.01 van de begroting van het Wegenfonds, waarin voor de aflossing van de eerste twee leningen een bedrag van 151.472.000 frank wordt ingeschreven. Hij merkt op dat dit bedrag niet overeenstemt met een over een periode van tien jaar gespreide, totale aflossing, en vraagt waaraan dat verschil is te wijten.

b) Il estime que le budget du Fonds des Routes est mal présenté et qu'il est peu compréhensible.

c) En ce qui concerne l'établissement de parcs industriels le Membre désirerait savoir quelles seront les voies d'accès terrestres et maritimes. Il voudrait également savoir qui est consulté à ce sujet, quelles sont les prévisions et quelles sont les industries.

d) L'article 9-2 prévoit un crédit de 10.775.000 francs. Ce crédit sert-il également aux dépenses de fonctionnement de bâtiments en province ?

e) En ce qui concerne l'article 6-3 le Membre demande quels furent, au cours de l'année budgétaire écoulée, les experts, les bureaux d'études et les architectes rémunérés par le département ? Sur quelle base se calculent les rémunérations ?

Réponse.

a) Les modalités d'amortissement des emprunts :

1^o) 4,25 % 1955/1965 sont fixées par l'article 3 de l'arrêté royal du 7 octobre 1955 qui prévoit :

« Une dotation annuelle de 3,30 % du capital nominal émis sera consacrée à l'amortissement des obligations; elle prendra cours le 25 octobre 1955 et sera affectée au rachat d'obligations à des cours ne dépassant pas le pair.

» La dotation d'amortissement s'accroîtra chaque année des intérêts des capitaux amortis.

» Les obligations non amorties avant le 25 octobre 1965 seront remboursables à cette date, au pair de la valeur nominale ».

2^o) 5 % 1957/1967 sont fixées par l'article 3 de l'arrêté royal du 18 juin 1957 qui prévoit :

« Une dotation annuelle de 2,50 % du capital nominal émis sera affectée à l'amortissement. Elle prendra cours le 1^{er} juillet 1957 et s'accroîtra chaque année des intérêts des capitaux amortis.

» Les obligations non amorties avant le 1^{er} juillet 1967 seront remboursables, à cette date, au pair de la valeur nominale ».

b) Le Ministre fait remarquer que le Fonds des Routes est un parastatal-Classe A soumis à la loi du 16 mars 1954, qui détermine les modalités de présentations des budgets. Cette loi est appliquée au Fonds des Routes.

c) Un groupe de travail instauré auprès du Premier Ministre étudie le problème des parcs industriels et décide de leur emplacement. L'intervention des Travaux Publics se fait par l'octroi de crédits aux pouvoirs communaux pour l'exécution des travaux nécessaires à l'implantation des parcs industriels. Des représentants du département des Travaux publics siègent à la Commission précitée.

d) Le Ministre répond affirmativement à la question posée.

e) Le Ministre répond que les crédits figurent à l'article 6, littéra 1 et 2, 3^o concernent pour le littéra 1, les architectes chargés d'études de bâtiments autres que ceux

b) Hij is van oordeel dat de begroting van het Wegenfonds op een weinig bevattelijke manier is ingericht.

c) Wat het aanleggen van industrieparken betreft, zou dit Lid willen weten welke verbindingen over land en over zee mogen worden verwacht. Hij zou eveneens willen weten wiens advies daaromtrent wordt ingewonnen, welke de vooruitzichten zijn en op welke industrieën men rekent;

d) In artikel 9-2 is een krediet van 10.775.000 frank uitgetrokken. Dient dat krediet ook tot het bestrijden van de werkingsuitgaven van in de provincie gelegen gebouwen ?

e) In verband met artikel 6-3 vraagt het Lid welke deskundigen, studiebureaus en architecten tijdens het afgelopen begrotingsjaar door het departement werden bezoldigd. Op welke voet werd die bezoldiging berekend ?

Antwoord.

a) De wijze van aflossing :

1^o) van de 4,25 % lening 1955/1965 is bepaald in artikel 3 van het koninklijk besluit van 7 oktober 1955, luidens welk :

« Een jaarlijkse dotatie van 3,30 % van het geëmitteerd nominaal kapitaal besteed wordt aan de aflossing van de obligaties; zij gaat in per 25 oktober 1955 en wordt aangewend tot de wederinkoop van obligatiën tegen koersen die het pari niet overschrijden.

» De aflossingsdotatie zal ieder jaar verhogen met de interesten van de afgeloste kapitalen.

» De vóór 25 oktober 1965 niet afgeloste obligatiën zijn op deze datum terugbetaalbaar a pari van de nominale waarde ».

2^o) van de 5 % lening 1957/1967 is bepaald in artikel 3 van het koninklijk besluit van 18 juni 1957, luidens welk :

« Een jaarlijkse dotatie van 2,50 % van het geëmitteerd nominaal kapitaal besteed wordt aan de aflossing. Zij gaat in per 1 juli 1957 en zal ieder jaar verhogen met de interesten van de afgeloste kapitalen.

» De vóór 1 juli 1957 niet afgeloste obligaties zijn op deze datum terugbetaalbaar a pari van de nominale waarde ».

b) De Minister merkt op dat het Wegenfonds een parastatale instelling van de klasse A is, onderworpen aan de wet van 16 maart 1954, waarin de wijze van opmaken der begrotingen is bepaald. Die wet geldt voor het Wegenfonds.

c) Een bij de Eerste-Minister ingestelde werkgroep bestudeert het vraagstuk van de industrieparken en beslist waar ze zullen worden aangelegd. De tussenkomst van Openbare Werken bestaat in het verlenen van kredieten aan de gemeenten voor het uitvoeren van de werken die nodig zijn voor het aanleggen van de industrieparken. Vertegenwoordigers van het Departement van Openbare Werken hebben zitting in de voornoemde Commissie.

d) De Minister antwoordt bevestigend op de gestelde vraag.

e) De Minister antwoordt dat de kredieten uitgetrokken op artikel 6, wat het 1^{ste} lid betreft, betrekking hebben op de architecten belast met het studiewerk voor gebouwen,

dépendant du Fonds des Constructions Scolaires ainsi que des experts qui ont effectués des travaux spéciaux pour l'Administration des Voies Hydrauliques dans le cadre du plan Delta. En ce qui concerne le littéra 2 il s'agit d'honoraires payés aux assesseurs techniciens des Commissions d'Appel des dommages de guerre ainsi que les experts agricoles, industriels et bateliers.

En ce qui concerne les architectes les honoraires se montent à 3 %.

La liste des membres et bureaux d'études sera envoyée directement à l'honorable membre.

Intervention n° 10.

a) Un Membre demande d'accélérer l'exécution du plan décennal d'Anvers, parce qu'il estime qu'on est 10 ans en retard.

b) Ce Membre entretient la Commission de la navigabilité de l'Escaut.

c) Il demande que l'on accélère l'exécution du programme des 1.350 tonnes dont la réalisation intéresse au plus haut point le Port d'Anvers.

d) Il demande enfin qu'une liaison soit rapidement établie entre l'autoroute Anvers-Liège-Allemagne et le Port par le petit ring et qu'en même temps une pénétration vers le centre de la ville d'Anvers soit réalisée.

Réponse.

a) Le Ministre fait remarquer que le plan décennal d'Anvers, voté à l'unanimité par le Parlement, constitue un progrès considérable par rapport au passé.

Il faut remarquer que la loi sur les investissements qu'il se propose de soumettre au Parlement cette année permettra d'accélérer les investissements de l'infrastructure du pays.

Il espère que cette loi aura le même accueil au Parlement que celle du plan décennal.

b) Au sujet de la navigabilité de l'Escaut, le Ministre renvoie à la réponse qu'il a faite à la suite de la première intervention.

c) La loi des 1.350 tonnes sur la mise au gabarit pourra être réalisée par la loi sur les investissements.

d) En ce qui concerne le raccordement de l'autoroute à Anvers, le Ministre se propose de faire une visite à Anvers, afin de décider du programme des liaisons à réaliser et de leur timing d'exécution.

La Ville d'Anvers sera évidemment avertie de cette visite.

Intervention n° 11.

Un membre parle de la radio-activité de l'eau du canal Gand-Terneuzen et fait remarquer que ce problème est également applicable pour d'autres rivières qui coulent vers la Hollande.

En ce qui concerne Terneuzen, il demande que l'écluse puisse recevoir de grands bateaux modernes.

niet ressorterend onder het Fonds voor Schoolgebouwen, alsook op de deskundigen die in het raam van het Delta-plan, ten behoeve van het Bestuur der Waterwegen speciale studies hebben gemaakt; wat betreft het 2° lid, geldt het honoraria betaald aan de bijzitters-technici van de Commissiën van Beroep voor Oorlogsschade alsmede aan de landbouw-, industrie- en scheepvaartexperten.

Het ereloon van de architecten bedraagt 3 %.

De lijst van de leden en de studiebureaus zal rechtstreeks aan het geacht Lid worden bezorgd.

Tussenkomst n° 10.

a) Een lid vraagt dat de uitvoering van het tienjarenplan voor Antwerpen bespoedigd zou worden, want hij is van oordeel dat men 10 jaar ten achter is.

b) Bedoeld Lid onderhoudt de Commissie over de bevaarbaarheid van de Schelde.

c) Hij vraagt dat de uitvoering van het programma der 1.350 ton, dat voor de haven van Antwerpen van zeer groot belang is, eveneens zou worden bespoedigd.

d) Tenslotte vraagt hij dat ten spoedigste een verbinding tussen de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland en de Haven via de Kleine Ring tot stand zou worden gebracht en dat tevens een toegangsweg naar het centrum van Antwerpen zou worden aangelegd.

Antwoord.

a) De Minister merkt op dat het tienjarenplan voor Antwerpen, dat eenparig door het Parlement werd goedgekeurd een grote vooruitgang is tegenover vroeger.

Hij wijst erop dat de investeringswet die hij dit jaar aan het Parlement denkt voor te leggen, de mogelijkheid zal bieden de investeringen voor 's Lands infrastructuur te bespoedigen.

Hij hoopt dat die wet door het Parlement even gunstig als het tienjarenplan zal worden onthaald.

b) In verband met de bevaarbaarheid van de Schelde verwijst de Minister naar zijn antwoord op de tussenkomst n° 1.

c) De uitvoering van de wet op de 1.350 ton kunnen geschieden door middel van de investeringswet.

d) Wat de verbinding van de autosnelweg met Antwerpen betreft, neemt de Minister zich voor een bezoek aan Antwerpen te brengen ten einde een beslissing te kunnen nemen aangaande het programma en het tijdschema van de te verwezenlijken verbindingen.

De stad Antwerpen zal over dat bezoek natuurlijk vooraf ingelicht worden.

Tussenkomst n° 11.

Een lid heeft het over de radioactiviteit van het water van het kanaal Gent-Terneuzen en merkt op dat zich hetzelfde vraagstuk voordoet voor andere naar Nederland stromende rivieren.

Hij vraagt dat de sluis van Terneuzen grote moderne schepen zou kunnen schutten.

Réponse.

Le problème de la radio-activité des eaux est un des points en discussion entre la Hollande et la Belgique. Les services compétents s'en occupent.

L'écluse à construire à Terneuzen sera accessible aux bateaux de 50.000 t.

Intervention n° 12.

a) Un Membre demande au Ministre que la Commission des Travaux Publics de la Chambre soit mise en possession des renseignements relatifs au plan Delta avant d'être envoyés aux techniciens hollandais.

b) Il demande au Ministre si l'on a fait l'estimation de ce que coûteraient tous les travaux d'extension et d'équipement de nos ports : d'Anvers, Gand, Bruxelles, Liège, et des autoroutes et grandes voies de communication qui y conduisent.

Il propose qu'une fois ce travail terminé, l'on passe à l'exécution par un programme quinquennal.

Réponse.

a) Le Ministre fait remarquer que les renseignements relatifs au plan Delta sont essentiellement d'ordre technique, mais qu'il ne s'oppose pas à en donner connaissance aux Membres de la Commission.

b) Le Ministre fait remarquer que la proposition du Commissaire rencontre ses intentions relatives à la nouvelle loi sur les investissements qu'il se propose de présenter au Parlement cette année.

Toutefois le délai de 5 ans lui paraît quelque peu court. Selon le Ministre, il faut au minimum 10 ans.

Intervention n° 13.

a) Un membre désire savoir si en matière de travaux communaux subsidiés à 80 %, les 60 % minimum de salaires directs peuvent comporter les charges sociales.

b) Le membre interroge le Ministre à propos des travaux de l'Espierres et demande quelques précisions.

c) Il attire l'attention du Ministre sur la situation du pont qui enjambe l'écluse d'Estaimpuis qui doit être relevé chaque fois qu'un bateau passe dans le sas.

d) En vue du calibrage de l'Escaut dans la traversée de Tournai des maisons devront être démolies. Il demande au Ministre de faire connaître aux propriétaires la date à laquelle les occupants devront quitter leur maison.

e) Quand sera supprimé le passage à niveau de Tournai-Campagne sur la route n° 8.

f) Le même membre interroge le Ministre à propos de la reprise par l'Etat de la route provinciale Tournai-Frasnes-Lessines.

Antwoord.

Het vraagstuk van de radioactiviteit van het rivierwater is een van de punten waaromtrent met Nederland besprekingen worden gevoerd. De bevoegde diensten houden er zich mee bezig.

De te Terneuzen te bouwen sluis zal toegankelijk zijn voor schepen van 50.000 t.

Tussenkoms t n° 12.

a) Een Lid vraagt aan de Minister dat de Kamercommissie voor de Openbare Werken van de inlichtingen betreffende het Deltaplan kennis zou krijgen alvorens deze aan de Nederlandse technici worden overgemaakt.

b) Hij vraagt aan de Minister of men een kostenraming heeft gemaakt van al de werken tot uitbreiding en uitrusting van onze havens Antwerpen, Gent, Brussel en Luik evenals van de erheen leidende autosnelwegen en grote verkeerswegen.

Hij stelt voor dat, zodra dat werk zal af zijn, tot de uitvoering zou worden overgegaan door een vijfjarenplan.

Antwoord.

a) De Minister merkt op dat de inlichtingen over het Deltaplan hoofdzakelijk van technische aard zijn. Hij is er echter niet tegen gekant dat er kennis wordt van gegeven aan de Leden van de Commissie.

b) De Minister merkt op dat het voorstel van het Commissielid strookt met zijn plannen aangaande de nieuwe wet op de investeringen, die hij voornemens is dit jaar bij het Parlement in te dienen.

De termijn van 5 jaar lijkt hem echter ietwat te kort. Volgens de Minister is 10 jaar een minimum.

Tussenkoms t n° 13.

a) Een lid verlangt te weten of inzake de tegen 80 % gesubsidieerde gemeentewerken het voorgeschreven minimum van 60 % aan directe lonen, de sociale lasten mag omvatten.

b) Het lid stelt de Minister enkele vragen in verband met de werken aan de Spiere en verzoekt om nadere inlichtingen.

c) Hij vestigt de aandacht van de Minister op de brug over de sluis te Estaimpuis, welke brug opgehaald moet worden telkens als een boot moet worden geschut.

d) Voor het profileren van de traverse van de Schelde in Doornik zullen sommige huizen moeten worden gesloopt. Hij vraagt aan de Minister dat aan de eigenaars kennis zou gegeven worden van de datum waarop de bedoelde huizen moeten worden ontruimd.

e) Wanneer zal de overweg Doornik-Campagne op de weg n° 8 worden afgeschaft?

f) Hetzelfde lid vraagt wanneer de provinciale weg Doornik-Frasnes-Lessen door het Rijk zal worden overgenomen.

Réponse.

Le Ministre répond :

a) Que le chiffre de 60 % comprend les salaires directs et les charges sociales. En d'autres termes, il faut au minimum 40 % de matériaux. Toutefois si des résultats d'adjudication donnent des montants légèrement supérieurs à 40 % chaque cas fera l'objet d'un examen particulier, pourvu que la condition essentielle soit respectée, à savoir que 80 % de chômeurs soient remis au travail. Le Ministre souligne que depuis la mise en vigueur de ce système de nombreux dossiers parviennent au département et il sera bientôt obligé de demander des crédits supplémentaires.

b) Pour ce qui est de l'Espierres, une adjudication a eu lieu le 19 mars et les travaux dont le montant est estimé à plus de 10 millions, commenceront bientôt. Il s'agit de tous les travaux en territoire belge, ceux en territoire français sont achevés.

Les inondations qui désolaient cette région ne se reproduiront plus et les terrains marécageux pourront être récupérés;

c) L'Administration envisage de reconstruire le pont en dehors du sas. Mais afin d'éviter que le nouveau pont soit encore un pont mobile, elle étudiera une solution avec pont fixe situé un peu plus loin.

d) Le Ministre compte faire connaître bientôt aux propriétaires des maisons de Tournai, la date exacte à laquelle ils devront quitter leur maison en vue de l'expropriation;

e) L'adjudication pour la suppression du passage à niveau Tournai-campagne est inscrite au Fonds des Routes de 1959. Les travaux commenceront donc encore cette année.

f) Il n'est pas prévu dans l'immédiat de reprendre la route provinciale, mais le Ministre signale que dans la loi des investissements qu'il compte déposer à la fin de cette année, il sera prévu un programme de reprise des routes provinciales par l'Etat et à ce moment on pourra fixer l'année à laquelle la route en question sera reprise.

Intervention n° 14.

a) Un Membre demande au Ministre que les routes du Viroin n° 52 et Charleroi-Couvin n° 5 soient modernisées au plus tôt.

b) Il demande des précisions au Ministre au sujet des lignes blanches à tracer sur les chaussées.

c) Il croit que les autobus destinés à remplacer certaines lignes de chemins de fer détérioreront rapidement les voies communales et il demande qu'en conséquence l'Etat reprenne ces routes dans son réseau.

d) Ce même Membre exprime l'opinion que les constructions scolaires devraient dépendre de l'Instruction publique plutôt que des Travaux publics et il estime que c'est la seule manière d'éviter qu'un nombre important d'écoles soit

Antwoord.

De Minister antwoordt :

a) De bedoelde 60 % omvatten de directe lonen en de sociale lasten. Met andere woorden, er moet ten hoogste voor 40 % materialen worden gebruikt. Ingeval sommige aanbestedingsuitslagen evenwel bedragen opleveren die ietwat boven 40 % liggen, zal ieder geval aan een afzonderlijk onderzoek worden onderworpen, met dien verstande dat aan de hoofdvoorwaarde, d.i. de tewerkstelling van 80 % werklozen steeds moet worden voldaan. De Minister onderstreept dat sedert de toepassing van dat systeem heel wat dossiers op het departement toekomen en dat hij weldra zal genoopt zijn bijkredieten te vragen.

b) Wat de Spiere betreft, heeft op 19 maart een aanbesteding plaats gehad en de werken, die op meer dan 10 miljoen worden geraamd, zullen weldra worden aangevat. Het betreft hier al de werken op Belgisch grondgebied; de werken op Frans grondgebied zijn reeds klaar.

De overstromingen waardoor die streek steeds geteisterd werd zullen zich alsdan niet meer voordoen, en de waterzieke gronden zullen kunnen worden teruggewonnen.

c) Het Bestuur is van zins de brug te herbouwen buiten het sas. Om te vermijden dat de nieuwe brug opnieuw een beweegbare brug zou zijn, bestudeert het Bestuur een ontwerp voor een vaste brug, die wat verder zou liggen.

d) De Minister neemt zich voor, de eigenaars van de te Doornik te onteigenen huizen weldra kennis te geven van de juiste datum waarop zij hun huis zullen moeten ontruimen.

e) De aanbesteding van de werken tot het afschaffen van de overweg Doornik-Campagne staat op het programma van het Wegenfonds voor 1959. De werken zullen dus nog dit jaar worden aangevat.

f) De overneming van de genoemde provinciale weg ligt niet in een onmiddellijk verschieft. De Minister wijst er evenwel op dat in de investeringswet die hij op het einde van dit jaar denkt te kunnen indienen, een programma inzake het overnemen van provinciale wegen door de Staat zal worden opgemaakt; alsdan zal kunnen worden bepaald in welk jaar de genoemde weg zal worden overgenomen.

Tussenkomst n° 14.

a) Een lid vraagt dat de weg van de Viroin (n° 52) en de weg Charleroi-Couvin (n° 5) zo spoedig mogelijk zouden gemoderniseerd worden.

b) Hij vraagt nadere inlichtingen over de witte strepen die op de wegen worden getrokken.

c) Zijns inziens worden de gemeentewegen snel beschadigd door de autobussen die ter vervanging van sommige spoorlijnen worden ingelegd. Derhalve zou de Staat die wegen in zijn net moeten opnemen.

d) Spreker geeft als zijn mening te kennen dat de schoolgebouwen niet onder Openbare Werken, maar onder Openbaar Onderwijs zouden moeten ressorteren, omdat dit de enige manier is om te voorkomen dat tal van scholen

dans un état déplorable. Il cite le cas des écoles de Couvin et de Walcourt.

Réponse.

a) Le Ministre répond qu'il connaît l'importance de la route du Viroin pour le tourisme de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Il sait que malgré les améliorations importantes déjà réalisées, une modernisation complémentaire est encore souhaitable.

Il compte faire étudier cette question par son administration et prévoir un crédit à cet effet au programme du Fonds des routes de 1960.

Quant à la route n° 5, le contournement de Fraire sera prévu au budget de 1960 et l'adjudication pourra encore avoir lieu à la fin de 1959 car toutes les études sont terminées.

b) La réalisation du marquage des voies de communication au moyen d'une ligne médiane discontinue est limitée par les prescriptions de l'article 34-2-12° du Règlement général sur la police de la circulation routière qui interdit le stationnement sur les chemins aux endroits comportant des bandes de circulation. Ces dispositions rendent pratiquement impossible la délimitation des voies de circulation à l'aide de marquages sur les routes le long desquelles les possibilités de stationnement en dehors de la chaussée sont nulles.

L'Administration des Routes réalise le marquage systématique uniquement sur les routes de l'Etat ayant les caractéristiques suivantes :

1) Routes comportant 3 voies de circulation ou plus, sauf dans la traversée des agglomérations ou sur les tronçons de route ne pouvant être pourvus de marquages longitudinaux en raison du refus des communes qui doivent donner préalablement leur accord et prendre un règlement de police.

2) Routes comportant deux voies de circulation avec revêtement continu de 7 m de largeur et zones latérales de 0,50 m si ces chaussées s'étendent sur 5 km au moins. L'accord préalable des communes doit également être obtenu dans ce cas.

c) Il ne faut pas perdre de vue que les autobus de la Société nationale des chemins de fer belges ne constituent qu'une partie peu importante du trafic total des routes communales.

Le Ministre ne croit pas qu'il soit indiqué que l'Etat reprenne dans son réseau les routes communales en question.

Cependant, si des détériorations anormales, dues à ces autobus, étaient constatées, son département pourrait subsidier — éventuellement à un taux supérieur — les travaux communaux de réfection générale ou de modernisation de ces routes.

d) Quoique le problème sera résolu par le Pacte scolaire, il faut cependant admettre que si le département des Travaux publics n'a pas pu résoudre ce problème, c'est dû au fait qu'il n'a pas disposé pendant les années antérieures de crédits suffisants surtout si l'on tient compte du grand nombre de nouvelles écoles à créer. Il est certain qu'une somme de 800 millions par an était manifestement insuffisante.

in een bedenkelijke toestand geraken. Als voorbeelden citeert spreker de scholen te Couvin en Walcourt.

Antwoord.

a) De Minister antwoordt dat hij weet hoe belangrijk de weg van de Viroin is voor het tourisme in de streek tussen Sambre en Maas.

Hoewel er reeds belangrijke verbeteringen werden aangebracht, dient men nog verder te moderniseren.

Hij is van plan deze kwestie te laten bestuderen door zijn bestuur en daartoe een krediet uit te trekken op het programma van het Wegenfonds voor 1960.

Ten aanzien van weg n° 5 zal de omleiding te Fraire op de begroting van 1960 worden uitgetrokken. De aanbesteding zal einde 1959 kunnen plaatsvinden, aangezien alle studies voltooid zijn.

b) Het aanbrengen van onderbroken strepen op de verkeerswegen wordt beperkt door de voorschriften van artikel 34-2-12° van het Algemeen Reglement op de politie van het wegverkeer, waarbij het stationeren verboden is op plaatsen waar er rijstroken zijn. Wegens deze bepalingen is het praktisch onmogelijk de rijstroken met strepen af te bakenen wanneer buiten de weg geen mogelijkheid tot stationeren bestaat.

Het Bestuur van de Wegen laat alleen systematisch strepen aanbrengen op de Rijkswegen die de volgende kenmerken vertonen :

1) Wegen met drie of meer rijstroken, behalve waar de weg door een agglomeratie loopt of op de wegvakken waar geen overlangse strepen kunnen worden aangebracht ingevolge verzet van de gemeenten, die vooraf hun instemming moeten geven en een politiereglement moeten uitvaardigen.

2) Wegen die twee rijstroken met doorlopend wegdek omvatten van 7 m breedte en met zijstroken van 0,50 m, indien deze wegen minimum 5 km lang zijn. Ook in dit geval is de voorafgaande instemming van de gemeenten vereist.

c) Men mag niet uit het oog verliezen dat de autobussen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen slechts een klein deel zijn van het globale verkeer op de gemeentewegen.

De Minister is bijgevolg van oordeel dat er voor de Staat geen aanleiding is om de gemeentewegen in kwestie in zijn wegennet op te nemen.

Mocht evenwel worden vastgesteld dat deze autobussen de wegen abnormaal beschadigen, dan kan zijn Departement overwegen de gemeentelijke werken voor algemene verbetering en modernisering van bedoelde wegen eventueel op een verhoogde basis te subsidieëren.

d) Ofschoon deze kwestie door het Schoolpact in de gewenste zin zal worden geregeld, valt nochtans op te merken dat, indien het departement van Openbare Werken dit vraagstuk niet heeft kunnen oplossen, dit alleen hieraan te wijten is, dat het tijdens de voorgaande jaren niet over voldoende kredieten beschikte, vooral gezien het grote aantal nieuwe scholen die moesten worden opgericht. Een bedrag van 800 miljoen per jaar was hiervoor beslist ontoereikend.

Grâce au Pacte scolaire, ce problème sera résolu par la mise à la disposition du département de crédits plus importants.

En ce qui concerne les écoles de Couvin et de Walcourt, le Ministre déclare :

Couvin : L'aménagement de la section familiale pour l'Ecole Moyenne et la construction d'un pavillon pour cette section sont actuellement à l'étude au Fonds des Constructions scolaires; la réalisation peut donc être attendue pour cette année encore.

Walcourt : L'acquisition d'un terrain pour l'Ecole Moyenne est pratiquement terminée, le crédit ayant été réservé à cette fin. L'implantation de 6 classes provisoires et de la section pré-industrielle vient d'être décidée; les travaux commenceront bientôt.

Intervention n° 15.

- a) Quand réalisera-t-on la route Zwartberg-Waterschei ?
- b) Quand réalisera-t-on le dédoublement des voies minières à Genk ?
- c) Ce membre demande au Ministre de réaliser une route d'accès au centre de Genk à l'emplacement d'une voie vicinale abandonnée.
- d) L'attention du Ministre est attirée sur le problème des casernes de gendarmerie de Genk construites en 1913. Elles sont disséminées et insuffisantes pour les besoins actuels.
- e) L'attention du Ministre est attirée sur les suites réservées aux procès-verbaux dressés par les communes en matière d'infraction aux prescriptions urbanistiques.

Réponse.

- a) Le Ministre promet de faire réaliser la route Zwartberg-Waterschei dans le cadre d'un très prochain programme du Fonds des Routes.
- b) Le dédoublement des voies minières figure au programme du Fonds des Routes de 1959 et l'adjudication aura lieu cette année.
- c) Le Ministre demandera à son administration de lui faire des propositions à propos du problème d'accès au centre de Genk.
- d) Le problème du logement de la gendarmerie sera examiné par l'Administration et le Ministre demandera également que des propositions précises lui soient adressées.
- e) Le Ministre félicite l'administration communale qui applique les principes sains de pénalisation d'une manière systématique. Il comprend les regrets de la commune lorsque l'autorité judiciaire n'y donne pas suite. Il fait remarquer que cette question ne dépend pas du département des Travaux Publics mais il promet son concours dans la mesure du possible.

Dank zij het Schoolpact zullen ruimere middelen ter beschikking van het Departement worden gesteld.

Met betrekking tot de scholen te Couvin en te Walcourt zegt de Minister :

Couvin : De inrichting van een familiale afdeling in de middelbare school en de bouw van een vleugel voor deze afdeling zijn momenteel in studie bij het Fonds voor de Schoolgebouwen; de verwezenlijking van deze projecten mag dus nog dit jaar worden verwacht.

Walcourt : De aankoop van de bouwgrond voor de middelbare school is praktisch een gedane zaak, aangezien hiervoor een krediet is uitgetrokken. Er werd zo pas besloten tot de installatie van 6 voorlopige klassen en van een pre-industriële afdeling; met de werken zal binnenkort een aanvang worden gemaakt.

Tussenkoms t n° 15.

- a) Wanneer zal de weg Zwartberg-Waterschei worden aangelegd ?
- b) Wanneer zullen de mijnwegen te Genk worden verdubbeld ?
- c) Het lid vraagt aan de Minister dat een toegangsweg naar het centrum van Genk zou worden aangelegd op de aardebaan van een niet meer in gebruik zijnde buurtspoorweg.
- d) De aandacht van de Minister wordt gevestigd op het vraagstuk van de Rijkswachtkazernes te Genk, die in 1913 gebouwd zijn. Zij liggen te zeer verspreid en kunnen aan de huidige behoeften niet meer voldoen.
- e) De aandacht van de Minister wordt gevestigd op het gevolg dat gegeven wordt aan de processen-verbaal die door de gemeenten worden opgemaakt bij overtreding van de stedenbouwkundige voorschriften.

Antwoord.

- a) De Minister belooft dat het aanleggen van de weg Zwartberg-Waterschei op een der eerstvolgende programma's van het Wegenfonds zal voorkomen.
- b) De verdubbeling van de mijnwegen komt voor op het programma van het Wegenfonds voor 1959 en zal dit jaar worden aanbesteed.
- c) De Minister zal zijn Bestuur verzoeken voorstellen te doen inzake het probleem van de toegang tot het centrum van Genk.
- d) Het vraagstuk van de huisvesting der Rijkswacht zal door het Bestuur worden onderzocht en de Minister zal ook hier om nauwkeurige voorstellen verzoeken.
- e) De Minister looft de gemeentebesturen die de op gezonde principes steunende strafbepalingen stelselmatig toepassen. Hij begrijpt de ontgoocheling van het gemeentebestuur wanneer het gerecht aan de opgemaakte processen-verbaal geen gevolg geeft. Hij wijst erop dat die kwestie niet onder het Departement van Openbare Werken ressorteert, maar belooft niettemin dat hij daarbij, zo mogelijk, zijn medewerking zal verlenen.

Intervention n° 16.

a) Un amendement déposé au Sénat proposait l'inscription à l'article 604 d'un crédit de 60 millions pour les travaux à exécuter par l'Intercommunale pour le démergement de la Vallée de la Haine.

Cette somme, acceptée finalement par le gouvernement, a été inscrite à l'article 611 qui concerne l'ensemble des subventions pour les travaux communaux.

Le membre demande au Ministre, la promesse d'affecter effectivement le crédit de 60 millions à sa destination propre et de prévoir, pour les exercices ultérieurs, un article spécial où serait inscrit le crédit annuel que les travaux prévus exigeront pendant au moins 10 ans.

b) Pendant les grèves du Borinage le gouvernement a laissé circuler le bruit qu'un fonds spécial de 25 milliards destinés à des travaux extraordinaires serait employé sans délai.

En réalité, il s'agit du total des dépenses extraordinaires affectées à des travaux ressortissant aux divers départements ministériels ainsi que cela se pratique chaque année.

Les sommes prévues au budget de 1958 pour les mêmes objets dépassaient de quelques centaines de millions les crédits inscrits en 1959 par l'actuel gouvernement.

C'est donc une erreur de laisser croire que ce gouvernement ferait dans ce domaine un effort plus grand que ses prédécesseurs.

De toute manière, il y a lieu d'être sceptique en ce qui concerne le financement des travaux extraordinaires, alors que le budget précédent accuse un déficit important auquel s'ajoute le déficit prévu pour 1959. Quels sont les moyens envisagés par le gouvernement? Trouvera-t-on les ressources par le recours à l'épargne uniquement au moyen de l'emprunt?

c) Le Ministre a annoncé qu'il était autorisé à ajouter 750 millions aux 1.400 millions initialement prévus pour les projets communaux à approuver avant le 31 mars 1959.

Cette somme de 2.150 millions suffira-t-elle pour subventionner tous les projets communaux en instance auprès du département?

Il demande en outre s'il n'y a pas lieu de liquider les subsides dus aux communes pour les travaux dont certains sont terminés depuis près de deux ans et pour lesquels les communes supportent des charges d'intérêts onéreuses?

d) Quand seront entamés les travaux d'amélioration du tronçon de route de l'Etat reliant les boulevards de Mons à la route provinciale Mons-Eugies, sur les territoire de Cuesmes?

e) Les dossiers relatifs aux expropriations prévues à Ghlin et Baudour sont à l'Administration Centrale de l'Urbanisme depuis plusieurs mois. Ces expropriations sont prévues dans le cadre de l'aménagement du Zoning industriel. Quand sortira l'arrêté royal approuvant ces dossiers?

f) Où en est le problème de la cession de terrains par l'Etat, en bordure du canal Nimy-Escaut, à des industriels disposés de s'y installer? Une entreprise attend depuis plusieurs mois la décision du gouvernement pour entreprendre la construction d'une usine importante. Tout nouveau retard risque de décourager l'intéressé.

Tussenkomst n° 16.

a) Een bij de Senaat ingediend amendement stelde voor een krediet van 60 miljoen op artikel 604 uit te trekken, ter financiering van de door de Intercommunale voor de ontwatering van de Hainevallée uit te voeren werken.

Dit bedrag, dat tenslotte door de Regering werd goedgekeurd, is uitgetrokken op artikel 611; betreffende het geheel der toelagen voor de gemeentewerken.

Het commissielid vraagt dat Minister zou beloven het krediet van 60 miljoen voor zijn werkelijke bestemming te gebruiken en voor de volgende dienstjaren een bijzonder artikel in de begroting zou inlassen, waarop gedurende ten minste 10 jaar het krediet zal worden uitgetrokken ter uitvoering van de in het vooruitzicht gestelde werken.

b) Tijdens de stakingen in de Borinage heeft de Regering het gerucht de ronde laten doen, dat onverwijld gelden tot een beloop van 25 miljard zouden worden ter beschikking gesteld voor het uitvoeren van buitengewone werken.

In werkelijkheid betreft dit het geheel der buitengewone uitgaven voor werken, die onder de verschillende departementen ressorteren, zoals zulks ieder jaar gebruikelijk is.

De op de begroting van 1958 voor dezelfde posten ingeschreven bedragen waren enkele honderden miljoen hoger dan de door de huidige Regering in 1959 uitgetrokken kredieten.

Het is dan ook verkeerd, de indruk te willen wekken, dat deze Regering ter zake meer doet dan haar voorgangers.

Alleszins staan wij sceptisch tegenover de financiering van de buitengewone werken, aangezien de vorige begroting reeds een belangrijk tekort boekte, waarbij het voor 1959 voorziene tekort dient te worden gevoegd. Welke maatregelen denkt de Regering te treffen? zullen de nodige middelen worden verschaft door de geldbeleggers, uitsluitend bij wijze van lening?

c) De Minister heeft aangekondigd dat hij ertoe gemachtigd werd 750 miljoen toe te voegen aan de oorspronkelijke 1.400 miljoen voor de vóór 31 maart 1959 goed te keuren gemeentelijke ontwerpen.

Zal dit bedrag van 2.150 miljoen volstaan om alle bij het Departement hangende gemeentelijke ontwerpen te subsidieren?

Hij vraagt daarenboven of het niet mogelijk is, de aan de gemeenten verschuldigde toelagen uit te betalen voor de werken, waarvan sommige bijna sedert twee jaar voltooid zijn en zware financiële lasten aan de gemeenten opleggen.

d) Wanneer zal het wegvak van de rijksweg, die de lanen van Bergen verbindt met de provinciale weg Bergen-Eugies, worden verbeterd op het grondgebied van Cuesmes?

e) De dossiers betreffende de te Ghlin en te Baudour ontworpen onteigeningen bevinden zich sinds enkele maanden op het Hoofdbestuur van de Stedebouw. Deze onteigeningen zijn noodzakelijk voor de inrichting van de industriële zoning. Wanneer zal het koninklijk besluit tot goedkeuring van deze dossiers verschijnen?

f) Hoeveel staan wij inzake het probleem van het afstaan door de Staat van gronden langs het kanaal Nimy-Schelde aan nijveraars, die bereid gevonden werden er hun bedrijf te vestigen? Een onderneming wacht reeds enkele maanden op de goedkeuring van de Regering, om de bouw van een belangrijke fabriek aan te vatten. Om belanghebbende niet te ontmoedigen moet een spoedige beslissing worden genomen.

g) Le Ministre aurait déclaré récemment à un journaliste que la création d'autoroutes est au premier plan de ses préoccupations.

Le Ministre n'estime-t-il pas que des crédits plus importants devraient être mis à la disposition du Fonds des Routes pour lui permettre de remplir sa mission et d'accélérer le rythme des travaux ?

D'après le Ministre, l'autoroute Anvers-Frontière allemande ne sera terminée qu'au début de 1964. Son intention étant d'achever tout travail en cours avant d'en entreprendre un autre, les travaux pour l'autoroute de Wallonie ne commenceraient donc que dans cinq ans et leur achèvement ne pourrait être prévu avant 1970 au plus tôt.

C'est trop tard, car le Marché Commun sera pratiquement réalisé, et toutes les positions seront prises. Le Nord du pays serait raccordé au réseau allemand d'autoroutes, tandis que la Wallonie devrait encore attendre, comme elle risque d'attendre encore pour les autoroutes de pénétration vers la France et notamment les bassins industriels parisiens et du Nord Français.

Cette discrimination ne peut être acceptée et le gouvernement devrait se procurer les moyens financiers pour entamer sans délai la construction des autoroutes nécessaires à la stabilité et à l'expansion de l'économie wallonne.

h) A propos d'autoroutes, le Ministre devrait faire étudier la question de la création éventuelle de gares de transbordement à proximité des agglomérations importantes pour éviter l'embouteillage des voiries urbaines par les charrois lourds et encombrants.

Réponse.

Le Ministre répond que :

a) s'il n'a pas accepté l'amendement déposé par M. le sénateur Lemal, c'est parce qu'il tendait à créer au budget un article spécial pour ces travaux.

Or, il estime que c'est une politique indéfendable que de prévoir pour chaque travail même important, à réaliser par une commune ou par une intercommunale, un article spécial au budget.

En effet, il vaut mieux imputer sur l'article 611 qui englobe tous les travaux communaux et intercommunaux et qui sont subsidiés par le département. Le fait d'avoir un article unique donne en effet plus de souplesse et de possibilités.

C'est ainsi que si les travaux pour le démergement de la Haine étaient supérieurs à 60 millions, il pourrait encore, grâce au fait que ces travaux se trouvent à un article portant sur 760 millions, permettre d'aller au delà de la somme initialement prévue.

Le Ministre affirme que les adjudications qui auront lieu cette année seront toutes honorées et il se rend compte que ce sont des travaux qui doivent être continués pendant plusieurs années encore.

En ce qui concerne la Commission spéciale créée par son honorable prédécesseur, il a suggéré aux administrateurs de l'Intercommunale du démergement de la Haine, de créer une Commission qui dépendrait uniquement de l'Intercommunale, mais dans laquelle pourraient siéger tous les fonctionnaires de son département dont la collaboration serait souhaitée.

Selon lui dès qu'il s'agit d'une entreprise d'une Intercommunale, une commission éventuelle doit dépendre de celle-ci.

g) De Minister zou onlangs aan een dagbladschrijver hebben verklaard dat de aanleg van autosnelwegen zijn hoofdbekommernis is.

Is de Minister niet van oordeel, dat meer kredieten ter beschikking moeten worden gesteld van het Wegenfonds ter vervulling van zijn opdracht en om het tempo der werken te versnellen ?

Volgens de Minister, zou de autosnelweg Antwerpen-Duitse grens slechts begin 1964 voltooid zijn. Daar het in de bedoeling ligt van de Minister, ieder begonnen werk eerst te voltooien vooraleer een ander werk aan te vatten, zouden de werken aan de autosnelweg van Wallonië slechts over vijf jaar beginnen en op zijn vroegst in 1970 voltooid zijn.

Dit is te laat, daar de Gemeenschappelijke Markt praktisch zal zijn tot stand gekomen en alle posities zullen zijn ingenomen. Het Noorden van het land zou met het Duitse net van autosnelwegen zijn verbonden, terwijl Wallonië nog zal moeten wachten gelijk het waarschijnlijk ook nog zal moeten wachten op de autosnelwegen naar Frankrijk, onder meer naar de industriële bekkens van Parijs en van Noord-Frankrijk.

Wij kunnen deze discriminatie niet aanvaarden. De Regering zou de nodige financiële middelen moeten zoeken, om onverwijld de aanleg van de voor de stabiliteit en de expansie van de Waalse economie onmisbare autosnelwegen te beginnen.

h) In verband met de autosnelwegen zou de Minister het vraagstuk moeten in studie nemen betreffende de eventuele oprichting van de overladingsstations in de nabijheid van de belangrijke agglomeraties, ten einde de verkeersopstoppen van de stadswegen door het zwaar en hinderend vrachtverkeer te vermijden.

Antwoord.

De Minister antwoordt dat :

a) hij het door de heer Senator Lemal ingediend amendement heeft verworpen omdat het tot doel had, voor deze werken een bijzonder artikel in de begroting te lassen.

Nu is hij van mening, dat de stelling volgens welke voor ieder door een gemeente of een intercommunale uit te voeren werk, zelfs indien dit belangrijk is, een bijzonder artikel in de begroting moet worden ingelast, niet te verdedigen is.

De aanrekeningen geschieden liefst op artikel 611, dat alle door het departement gesubsidieerde gemeentelijke en intercommunale werken groepeert. Een enig artikel biedt immers meer soepelheid en mogelijkheden.

Dit zou toelaten het oorspronkelijk voorziene bedrag te overschrijden, zo bijvoorbeeld, de uitgaven voor de ontwateringswerken van de Hainevallei meer mochten belopen dan 60 miljoen; en dit omdat deze werken op een artikel ingeschreven zijn, dat 760 miljoen frank kredieten omvat.

De Minister verklaart dat alle aanbestedingen voor 1959 ten uitvoer worden gelegd en hij is er zich wel van bewust, dat deze werken nog verscheidene jaren zullen in beslag nemen.

Wat betreft de Bijzondere Commissie, door zijn voorganger opgericht, heeft hij aan de beheerders van de Intercommunale voor de ontwatering van de Hainevallei voorgesteld, een Commissie op te richten die uitsluitend van de Intercommunale zou afhangen, maar waarin bevoegde ambtenaren van zijn departement zouden kunnen zetelen.

Zodra het een onderneming van een Intercommunale betreft, moet, naar zijn mening, een eventuele commissie alleen van deze laatste afhangen.

b) Travaux communaux.

Les communes du Borinage ont eu un tour de faveur au point de vue travaux communaux.

Depuis le 1^{er} décembre dernier jusqu'à ce jour, il a donné des promesses fermes pour un total de 110 millions de francs de travaux environ.

Les retards de liquidation de subsides sont souvent dus au fait que des pièces qui sont nécessaires d'après la législation actuelle, manquent encore au dossier.

Il rappelle qu'il espère réaliser d'ici quelques mois la simplification administrative, laquelle aura entre autres avantages une liquidation plus rapide des subsides.

c) La somme prévue est insuffisante pour satisfaire toutes les demandes. La question de liquidation des subsides dus aux communes est à l'étude et sera réglée le plus tôt possible.

d) Ces travaux sont prévus dans l'entreprise relative aux boulevards circulaires.

L'adjudication des travaux est approuvée et l'ordre de commencer ces travaux sera donné incessamment.

e) Les plans particuliers d'aménagement de Ghlin et Baudour pour le zoning industriel *Sud* sont approuvés par arrêté royal du 5 février 1959.

Les plans particuliers pour le zoning *Nord* sont élaborés par l'A. S. B. L. pour l'aménagement du Borinage et sont sur le point d'être introduits.

f) Il a communiqué son accord à l'administration des Domaines, pour céder les terrains; des mesurages précis sont en cours pour dresser les plans à joindre aux actes de cession.

g) Les dernières adjudications pour l'autoroute Roi Baudouin auront lieu en 1961 et par conséquent, la même année ou au plus tard au début 1962, les premières adjudications pour l'autoroute de Wallonie commenceront. Elles pourront être ainsi complètement mises en adjudication en 1964 et cette autoroute sera terminée fin 1965.

Il s'agit de dates extrêmes basées sur les crédits dont il dispose depuis que le Fonds des Routes existe. Si cependant le Parlement était d'accord pour voter la nouvelle loi des investissements, qui prévoira pour le Fonds des Routes des crédits plus importants, ceux-ci seront en tout premier lieu réservés aux autoroutes; on pourrait dès lors espérer que les dates précitées seraient rapprochées d'une ou plusieurs années.

h) Il a pris bonne note de la suggestion de créer des gares de transbordement entre les autoroutes et les grandes villes pour éviter l'embouteillage dans celles-ci par le charroi lourd.

Il demande à l'administration son avis à ce sujet et fera parvenir le résultat des études à l'honorable membre.

Intervention n° 17.

a) Pistes cyclables :

Combien de kilomètres ont été construits par province et par an depuis 1954

Existe-t-il un planning à cet égard ? Quel est son contenu ?

b) Gemeentelijke werken.

Inzake gemeentelijke werken hebben de gemeenten van de Borinage niet te klagen.

Sinds 1 december j.l., heeft hij vaste beloften gedaan inzake uitvoering van werken voor een totaal bedrag van 110 miljoen.

De vertraging in de uitkering van de toelagen is dikwijls te wijten aan het ontbreken van de door de huidige wetgeving vereiste stukken in het dossier.

Hij herinnert eraan, dat hij over enkele maanden de administratieve vereenvoudiging hoopt te kunnen doorvoeren. Deze zal onder meer een snellere uitkering van de toelagen mogelijk maken.

c) De uitgetrokken som volstaat niet om alle aanvragen te voldoen. Het probleem van de uitkering van de aan de gemeenten verschuldigde toelagen is in studie en zal zo spoedig mogelijk worden geregeld.

d) Deze werken behoren tot de onderneming betreffende de ringlanen.

De aanbesteding der werken werd goedgekeurd. Ze zullen binnenkort aangevat worden.

e) De bijzondere plannen van aanleg voor Ghlin en Baudour inzake de *zuidelijke* industriële zoning werden bij koninklijk besluit van 5 februari goedgekeurd.

De bijzondere plannen voor de *noordelijke* zoning worden door de V. Z. W. O. voor de inrichtingen van de Borinage opgemaakt en zullen weldra worden ingediend.

f) Hij heeft zijn instemming betuigd aan het Bestuur der Domeinen, voor het afstaan der gronden; nauwkeurige opmetingen hebben plaats voor het opmaken van de bij de akte van de afstand te voegen plannen.

g) De laatste aanbestedingen voor de autosnelweg Koning Boudewijn zullen plaats hebben in 1961, en bijgevolg zullen hetzelfde jaar of ten laatste begin 1962 de eerste aanbestedingen voor de autosnelweg van Wallonië beginnen. Deze laatste zal aldus volledig zijn aanbesteed in 1964, en voltooid einde 1965.

Dit zijn uiterste data, rekening gehouden met de kredieten waarover hij beschikt sinds de oprichting van het Wegenfonds. Indien het Parlement echter de nieuwe wet op de investeringen goedkeurt, waardoor aan het Wegenfonds meer kredieten worden toegekend, zullen deze hoofdzakelijk de autosnelwegen ten goede komen; voormelde data zouden misschien in die omstandigheden een of verscheidene jaren kunnen worden vervroegd.

h) Van het voorstel om tussen de autosnelwegen en de grootsteden overladingsstations op te richten, ten einde de verkeersopstoppen door het zwaar vrachtverkeer te vermijden, heeft de Minister nota genomen.

Hij zal het Bestuur om advies ter zake verzoeken en de uitslag van het onderzoek aan het achtbaar lid mededelen.

Tussenkomst n° 17.

a) Fietspaden :

Hoeveel kilometer per provincie en per jaar vanaf 1954 werden gelegd

Bestaat er dienaangaande een planning. — Welk is de inhoud ervan ?

b) *Reconstruction des ponts sur le canal Albert :*

5 chantiers sont prévus cette année. Il restera alors 16 ponts à reconstruire. Quel est le planning à cet égard ?

c) *Routes de l'Etat :*

La route Herselt-Averbode est en très mauvais état; sa largeur est de 3 m à 3,50 m. Ne pourrait-on construire des pistes cyclables derrière les arbres et établir un revêtement moderne entre ceux-ci ?

Herentals-Herselt et Diest-Geel : les pistes cyclables sont très étroites. Cyclistes et piétons se trouvent constamment en danger. Quels travaux sont prévus ?

Nouvelles routes de l'Etat : Diest-Geel; détournement de Westerlo et Herselt-Diest (ancienne route romaine jusqu'à Averbode). La construction de ces routes peut-elle être escomptée ?

Tous ces travaux sont à exécuter dans la région-test « Zuiderkempen-Hageland ». C'est une raison de plus en faveur de leur exécution rapide.

d) *Casernes de Gendarmerie :*

Quelles sont les prévisions aux budgets ordinaire et extraordinaire ?

Où ces travaux seront-ils exécutés ?

Quelles casernes, propriétés des communes, seront reprises ?

Envisage-t-on la reconstruction des bâtiments de district à Geel ?

e) *Régions-test :*

1) Quelles sommes ont été affectées jusqu'à présent aux régions « Zuiderkempen-Hageland » et « Borinage » et dans quel but ? Quel est le caractère de ces dépenses ?

2) Comment se fait-il, que dans le Borinage, par exemple, les Services techniques Provinciaux ou les Services d'Urbanisme élaborent des plans pour des personnes privées (industriels); que les communes mettent gratuitement des terrains à la disposition de ceux-ci. Comment cela se justifie-t-il ? Dans la région « Zuiderkempen-Hageland », on n'admettrait pas que les autorités communales fassent des cessions de terrains sur cette base.

3) Il saute aux yeux qu'en matière de subsideation de travaux, le Hageland est mieux loti que le Zuiderkempen, où de nombreux travaux communaux (routes, divers) restent à exécuter. Comment le Ministre envisage-t-il de remédier à cette situation ?

f) *Simplification de la procédure :*

Y aura-t-il une simplification et une accélération en matière de : mise en service de rues; reconnaissance de chemins vicinaux à grand trafic; plan d'alignement ? Quelle est la situation actuelle et la durée ? Envisage-t-on une simplification dans un proche avenir ?

g) *Subsides :*

Quel est le montant, par année et par province, des subsides accordés depuis 1954 sous la rubrique urbanisme, respectivement à 30, 60 % ou davantage ? Nature des travaux à donner par rubrique : petits chemins vicinaux, égouts, entretien, bâtiments scolaires et autres, etc.

b) *Heropbouw van bruggen op het Albertkanaal :*

Er zijn 5 werken voorzien voor dit jaar, zodat er nog 16 bruggen moeten heropgebouwd worden. Welk is de planning terzake ?

c) *Rijkswegen :*

De weg Herselt-Averbode is in een ellendige toestand; zijn breedte bedraagt 3 à 3,50 m. Bestaat er geen mogelijkheid de fietspaden achter de bomen te leggen en tussen de bomen moderne verhardingen te brengen ?

Herentals-Herselt en Diest-Geel : de fietspaden zijn smal en de fietsers en voetgangers gedurig bedreigd. Welke werken zijn voorzien ?

Nieuwe rijkswegen : Diest-Geel; omleiding van Westerlo, en Herselt-Diest (oude heirbaan tot Averbode). Mag op het aanleggen van deze wegen worden gerekend ?

Al deze werken liggen in het testgebied Zuiderkempen-Hageland, wat een reden te meer is voor de vlugge verwezenlijking ervan.

d) *Rijkswachtkazernen :*

Wat werd voorzien op de gewone en buitenwone begroting ?

Waar zullen deze werken uitgevoerd worden ?

Welke kazernen, eigendom der gemeenten, zullen worden overgenomen ?

Is de herbouw voorzien voor de distriktgebouwen te Geel ?

e) *Testgebieden :*

1) Hoeveel werd tot heden toegezegd of (en) vastgelegd respectievelijk voor Zuiderkempen-Hageland en voor de Borinage ? Welk is de aard van die uitgaven ?

2) Hoe is het mogelijk, dat bv. in de Borinage de Provinciale Technische diensten of bouwdiensten, plannen maken voor particulieren-industriëlen; dat aldaar gronden door de gemeenten gratis ter beschikking worden gesteld. Hoe is zulks te rechtvaardigen ? In Zuiderkempen-Hageland zou men niet aanvaarden dat de gemeentebesturen gronden weg schenken op deze basis.

3) Het is opvallend, dat inzake toelagen aan werken, het Hageland ruimer bedeed wordt dan de Zuiderkempen, niettegenstaande in laatstgenoemd gebied nog tal van gemeentewerken (wegen, enz.) uit te voeren zijn. Hoe ziet de Minister de mogelijkheid dit te verhelpen ?

f) *Vereenvoudiging van de procedure :*

Zal er ook vereenvoudiging en bespoeding komen inzake : opening van straten; erkenning als buurtweg van groot verkeer, rooilijnplan ? Welk is de huidige toestand en de duur ? Is er een verandering voorzien in de nabije toekomst ?

g) *Toelagen :*

Welk is van 1954 tot en met 1958, per jaar en per provincie, het bedrag van de toelagen onder stedenbouw verleend, onderscheidenlijk 30, 60 % of meer; aard, van de werken insgelijk onderscheidenlijk op te geven, bv. B. S. G. V.; kleine buurtwegen; riolen, onderhoud; school- en andere gebouwen, enz.

Quel est le montant exact dont disposera le Ministre après le vote de ce budget, en vue de l'octroi de subsides aux provinces et communes (travaux d'urbanisme, subsides à concurrence de 35 ou de 65 %) ? A distinguer : nature des travaux et séparément les subsides accordés en principe et ceux accordés définitivement ?

Le Ministre admettra-t-il l'existence du chômage dans la région envisagée comme un élément pouvant entraîner une dérogation à l'introduction des dossiers, à l'octroi de subsides de principe ou fermes ? Dans quelle mesure cela se produira-t-il à l'avenir, vu que, au point de vue subsides de principe et fermes fournis ou à fournir, la partie wallonne, où le chômage est peu développé, a reçu pendant le 1^{er} trimestre 1959 relativement plus de subsides que les régions flamandes ?

h) *Travaux communaux en vue de la résorption du chômage* (Arrêté-royal 2 février 1959) :

Le Ministre peut-il citer, par province, le nombre de dossiers introduits jusqu'à ce jour auprès de son département ? Montant de chaque devis ? Montant total des salaires ? Prix total des matériaux ? Nombre total de travailleurs employés ; nombre de chômeurs employés et montant des salaires payés ? L'offre la plus basse acceptée de l'ensemble ? Combien ont reçu des subsides, ceci par province ?

Quel est le genre de travaux qui ont été le plus élaborés et introduits avec pourcentage ?

Combien de dossiers signalent un montant supérieur à 40 % pour les matériaux ?

Compte tenu des travaux adjugés, non introduits à cause du montant trop élevé des matériaux, le rapport 40/60 % se justifie-t-il ? Ne risque-t-on pas ainsi de voir supprimer des travaux importants en faveur d'autres de moindres utilité, à des prix plus élevés que d'après l'ancien système ?

Est-il exact, que les prix offerts par les entrepreneurs, sont sensiblement supérieurs à ceux des derniers mois ? Quelle en est, d'après le Ministre, la raison ? Ne ressort-il pas des adjudications qu'une certaine entente existerait entre les entrepreneurs ? Y a-t-il eu à cela une raison spéciale ? Le Ministre a-t-il dû rejeter des dossiers à cause de cette « combine » ? Combien par province ?

Ne constate-t-on pas, sous la pression de ce genre d'adjudications, des augmentations anormales de prix pour d'autres travaux : entretien, revêtement dur, égouts, etc ?

i) *Autoroute* :

On peut constater qu'au cours des travaux actuels dans la province d'Anvers, du sable de qualité inférieure est employé pour les remblayages. Cela n'entraînera-t-il pas des affaissements ultérieurs ?

j) *Personnel* :

Il existe un manque de personnel dans les services extérieurs. Comment y remédiera-t-on ? Est-ce un bon système ?

k) *E. M. E. Westerloo* :

Dans quels bâtiments l'école a-t-elle été provisoirement installée depuis le 1 septembre 1958 ? rue et n° ; nombre de locaux ; superficie et volume de ces locaux ; pour chaque classe, le volume par élève ; nombre d'élèves par local. Ces bâtiments ont-ils été loués et le loyer a-t-il été payé ? Quel

Welk is het juiste bedrag waarover de Minister na de goedkeuring van deze begroting zal beschikken voor het verlenen van toelagen aan de provincie- en gemeentebesturen voor werken die vallen onder « stedenbouw », en gesubsidieerd worden met 35 % of 65 % ? Te onderscheiden : de aard der werken en afzonderlijk de principes- en vaste toelagen ?

Zal inzake afwijkingen voor het indienen van dossiers het verlenen van principes- of vaste toelagen, het feit van werkloosheid in de streek in kwestie, een element zijn waarmede de Minister rekening zal houden. In welke mate zal dat gebeuren in de toekomst, aangezien aangaande de verleende of te verlenen principes of vaste toelagen over het 1^{er} trimester 1959 het waalse landsgedeelte met zijn geringe werkloosheid betrekkelijk meer toelagen bekwaam dan de Vlaamse gewesten ?

h) *Gemeentewerken tot opslorping der werkloosheid* (koninklijk besluit van 2 februari 1959) :

Kan de Minister het aantal dossiers opgeven dat thans op zijn departement is ingediend, onderverdeeld per provincie ? Bedrag van ieder bestek ? Bedrag aan lonen in totaal ; aan materialen in totaal ? Totaal gebezigde arbeiders ; gebezigde werklozen en voor deze laatste de uitgekeerde lonen. Laagst goedgekeurde bod van het geheel. Hoeveel bedragen de ontvangen toelagen en dit per provincie ?

Welke soort werken werden percentsgewijze het meest gepland en ingediend ?

Hoeveel dossiers vermelden een hoger bedrag dan 40 % voor de materialen ?

Rekening houdend met de aanbestede werken die niet werden ingediend omdat het bedrag der materialen te hoog was, is de verhouding 40/60 % verantwoord ? Zullen daardoor geen belangrijke werken wegvallen en minder nuttige werken tegen hogere uitgaven dan in het oude stelsel uitgevoerd worden ?

Is het waar dat de prijzen die de aannemers bieden merklijk hoger zijn dan deze der laatste maanden. Wat is naar het oordeel van de Minister de reden hiervan ? Blijkt uit de aanbestedingen niet een zekere afspraak tussen de aannemers ? Is daar een speciale aanleiding toe geweest ? Heeft de Minister om die « combine », dossiers moeten verwerpen ? Hoeveel per provincie ?

Worden onder de druk van deze soort aanbestedingen, ook voor de andere werken : onderhoud, moderne verharding, riolen, enz. geen abnormale prijsverhogingen vastgesteld ?

i) *Autostrade* :

Er kan vastgesteld worden, tijdens de aan gang zijnde werken in de provincie Antwerpen, dat voor de aanvullingen zand van minder waarde gebruikt wordt. Bestaat er geen vrees voor verzakkingen naderhand ?

j) *Personeel* :

Er is op de buitendiensten tekort aan personeel. Hoe zal dit ondervangen worden ? Is dit een goed systeem ?

k) *R. M. S. Westerloo* :

In welke gebouwen is deze school voorlopig sinds 1 september 1958 ingericht, straat en n° ; aantal plaatsen ; oppervlakte en kubieke inhoud dier plaatsen ; per klas, kubieke inhoud per leerling, aantal leerlingen per plaats. Werden deze gebouwen door de Staat gehuurd en betaald ; hoeveel

est le montant annuel du loyer par bâtiment, à désigner nominativement ? Ce loyer est-il justifié et sur quelle base ? Ces locations ont-elles été approuvées ? Par quel Ministre des Finances ? A quelle date ? Le visa des Finances fut-il demandé préalablement ? A quelle date ? Quand fut-il accordé ? Fut-il favorable ou défavorable ? Quelles dates figurent sur les contrats de location pour chacun des bâtiments loués ?

1) *Urbanisme :*

Le même membre demande qu'un tableau soit fourni, reprenant, par arrondissement et par province, le nombre de communes, ainsi que celles qui sont soumises au régime de l'urbanisme. Ces dernières nominativement. Combien de communes ont été placées depuis 1954 jusqu'à ce jour sous le régime de l'urbanisme; qui s'occupera de la rédaction des plans généraux et spéciaux ? Les directions provinciales et centrales peuvent-elles rédiger ces plans moyennant indemnisation ? Le Ministre peut-il dire quelles communes ont bénéficié de cet avantage depuis 1946.

A quoi servent les plans spéciaux d'aménagement ?

Pourquoi les services d'urbanisme exigent-ils toujours pareil plan, quand, par exemple dans une zone déterminée, un édifice public doit être construit ?

Pourquoi n'exige-t-on pas un plan spécial quand l'Etat lui-même construit un édifice public dans une zone pour laquelle il n'existe pas de plan ?

L'administration communale possède-t-elle quelque compétence en matière d'urbanisme ou sont-ce uniquement les services du département qui sont compétents en la matière ?

Est-il raisonnable, que ces services négligent systématiquement les avis d'une administration communale, quand l'urbanisme accorde dans une région touristique et dans une zone n'ayant pas été mise en plan, l'autorisation de bâtir un complexe qui ne convient pas dans le cadre précité ?

Combien de dérogations aux plans généraux et spéciaux ont été consenties depuis 1954 dans chaque province ?

Combien de procès-verbaux ont été dressés dans chaque province depuis 1954 en matière d'urbanisme ?

Des régions-test ayant été créées dans le pays, le Gouvernement s'emploie tout spécialement à favoriser l'installation de nouvelles industries dans ces régions. L'urbanisme se montrera-t-il assez souple, quand certaines de ces industries voudraient s'installer dans des zones qui ne figurent pas comme zones industrielles sur les plans généraux d'aménagement ? En quoi consistera éventuellement cette souplesse ?

Devra-t-on modifier ces plans généraux, ce qui prendra beaucoup de temps; accordera-t-on des dérogations, simplifiera ou raccourcira-t-on la procédure ?

Une coordination ne serait-elle pas nécessaire dans ce domaine entre les services d'urbanisme et ceux qui répartissent les crédits d'industrialisation, afin d'éviter que des industriels, désireux de construire, obtiennent les crédits mais voient se refuser l'autorisation de bâtir ?

m) *Cours d'eau :*

En quoi consistera le calibrage de la Grande Nèthe ? Personne n'ignore que les bords de la Nèthe présentent en certains endroits un évident intérêt touristique; en sera-t-il tenu compte ?

bedraagt de jaarlijkse huurprijs per nominatief op te geven gebouw. Op welke basis is die huurprijs verantwoord ? Werden deze verhuringen goedgekeurd ? Door welke Minister ? Welke datum ? Werd ja dan neen, het visum van Financiën vooraf gevraagd ? Welke datum ? Wanneer werd het verleend ? Was het gunstig of ongunstig ? Welke data dragen voor ieder afzonderlijk op te geven gehuurd gebouw, deze huurcontracten ?

1) *Stedebouw :*

Het lid vraagt onder vorm van tabel, onderverdeeld per provincie en arrondissement, het aantal gemeenten op te geven, alsmede deze welke onder het stedebouwkundig regiem vallen. Deze laatste insgelijks nominatief. Hoeveel gemeenten werden vanaf 1954 tot heden onder dit regiem gebracht ? Zodra een gemeente onder de stedebouw valt, wie dient te zorgen dat de algemene of bijzondere plannen opgemaakt worden ? Hebben de provinciale of centrale directies bevoegdheid of gelegenheid om tegen vergoeding, deze plannen op te maken ? Kan de Minister zeggen in welke gemeenten van 1946 tot heden, dit reeds gebeurd is ?

Waarom dienen de bijzondere bestemmingsplannen ?

Waarom eisen de diensten van Stedebouw steeds het opmaken van zulkdanig plan, o.a. wanneer in zekere zone een openbaar gebouw moet worden opgetrokken ?

Waarom wordt het opmaken van een bijzonder plan niet geëist wanneer de staat zelf in een ongeplande zone een openbaar gebouw opricht ?

Heeft een gemeentebestuur inzake stedebouwkundige kwesties wel of geen enkele bevoegdheid, of zijn deze diensten van uw departement alleen terzake bevoegd ?

Is het redelijk, dat genoemde diensten, geen rekening houden met de bezwaren van een gemeentebestuur, omdat stedebouw in een toeristisch schone streek, in een ongeplande zone, toch een bouwvergunning verleent voor een in het kader niet passend complex ?

Hoeveel afwijkingen aan algemene of bijzondere plannen afzonderlijk werden sinds 1954 per provincie verleend ?

Hoeveel processen-verbaal werden per provincie vanaf 1954 opgemaakt inzake de stedebouw ?

Gezien in het land testgebieden erkend werden en de Regering een speciale inspanning doet voor de vestiging van nieuwe nijverheden in deze streken, zal de stedebouw de nodige soepelheid aan de dag leggen, wanneer de bouw van die nijverheden zou gepland worden in zones, die, niet als nijverheidszones voorkomen op de algemene stemmingsplannen ? In wat zal die soepelheid eventueel bestaan ?

Zullen die algemene plannen moeten gewijzigd worden, wat maanden in beslag kan nemen; gaat men ook daarvoor afwijkingen toestaan, of de procedure vereenvoudigen, verkorten ?

Is in dit verband ook geen coördinatie nodig tussen de diensten voor stedebouw en deze die over de kredieten voor industrialisatie beslissen, opdat de industriëlen die wensen te bouwen wel kredieten, maar geen bouwvergunning zouden bekomen ?

m) *Waterwegen :*

Waarin zal de kalibrering van de Grote Nete bestaan ? Het is voorzeker bekend, dat de Neteboorden op sommige plaatsen toeristisch aantrekkelijk zijn; zal daarmee rekening gehouden worden ?

Réponse.

a) Le Ministre ne partage pas l'opinion qu'en matière de pistes cyclables rien n'aurait été fait. Il cite quelques chiffres concernant les réalisations en matières de pistes cyclables le long des routes de l'Etat :

1954	...	57 km
1955	...	108 km
1956	...	111 km
1957	...	86 km
1958	...	89 km

b) Le Ministre signale que le dernier pont sur le canal Albert sera reconstruit en 1961.

c) Au sujet des routes de l'Etat, M. le Ministre répondra directement à l'honorable Membre.

d) *Casernes de la gendarmerie.*

Le budget ordinaire des Travaux Publics ne prévoit pas de crédits spécifiques pour la gendarmerie.

Une partie des crédits globaux a été affectée à divers travaux de réparation aux casernes de gendarmerie, selon les vœux et les besoins de la gendarmerie.

Jusqu'à présent, les travaux suivants ont été définitivement engagés :

Ath : Gendarmerie — Remise en état des couvertures et ouvrages en zinc : 66.610 francs.

Haacht : Gendarmerie — Assèchement et réparations : 66.792 francs.

Namur : Gendarmerie — Installations sanitaires : 357.700 francs.

Seraing : Gendarmerie — Installations sanitaires : 555.657 francs.

En revanche, il est prévu un crédit de 67.250.000 francs sur le budget extraordinaire.

Les travaux imputés sur le budget extraordinaire seront exécutés à :

Wilrijk : Nouvelle caserne — Continuation : 20.000.000 francs.

Braine-l'Alleud : Nouvelle caserne : 5.000.000 francs.

Arlon : Nouvelle construction, 1^{re} tranche : 18.500.000 francs.

Charleroi : Caserne Mayenne — 3^{me} groupe mobile et garde territoriale — Salle de gymnastique, bureaux, etc : 5.000.000 francs.

Poppel : Achèvement : 400.000 francs.

Tamines : Nouvelle caserne — Nouvelle construction : 7.350.000 francs.

Antwoord.

a) De Minister is het er niet over eens dat op gebied van fietspaden niets werd gedaan. Hij citeert enkele cijfers over hetgeen inzake fietspaden langs de Rijkswegen in de laatste jaren werd gepresteerd :

1954	...	57 km
1955	...	108 km
1956	...	111 km
1957	...	86 km
1958	...	89 km

b) De Minister deelt mede dat de laatste brug over het Albertkanaal zal worden heropgebouwd in 1961.

c) Betreffende de Rijkswegen waarvan melding in punt c, zal rechtstreeks aan het achtbaar Lid geantwoord worden.

d) *Rijkswachtkazernen.*

Op de gewone begroting van Openbare Werken werden er geen specifieke kredieten voor de rijkswacht inge-
Een gedeelte van de globale kredieten wordt volgens de wens en de behoefte van de rijkswacht voor allerhande herstellingswerken aan de rijkswachtkazernen gebruikt. schreven.

Tot op heden werden volgende werken definitief vastgelegd :

Aat : Rijkswacht — Herstel van de bedekkingen : 66.610 frank.

Haacht : Rijkswacht — Droogmaken en herstellen : 66.792 frank.

Namur : Rijkswacht — Sanitaire installaties : 357.700 frank.

Seraing : Rijkswacht — Sanitaire installaties : 555.657 frank.

Op de buitengewone begroting daarentegen werd er een bedrag van 67.250.000 frank uitgetrokken.

De werken aangerekend op deze buitengewone begroting zullen uitgevoerd worden te :

Wilrijk : Nieuwe kazerne — Voortzetting : 20.000.000 frank.

Eigenbrakel : Nieuwe kazerne : 5.000.000 frank.

Aarlen : Nieuwbouw, 1^{ste} schijf : 18.500.000 frank.

Charleroi : Kazerne Mayenne — 3^{de} mobiele groep en territoriale wacht — Turnzaal, kantoren, enz. : 5.000.000 frank.

Poppel : Afwerking : 400.000 frank.

Tamines : Nieuwe kazerne — Nieuwbouw : 7.350.000 frank.

Travaux de tout genre à effectuer dans diverses casernes de gendarmerie du pays, travaux, garages, etc. : 10.000.000 francs.

Seule la gendarmerie d'Houtem-lez-Furnes est casernée dans des bâtiments communaux. En 1956 déjà, le Comité des Acquisitions avait été invité à acquérir ce complexe. Jusqu'à présent, rien n'a été fait dans ce sens.

e) *Régions-test.*

1) *Hageland-Sud de la Campine.*

Promesses fermes et engagements à cette date :

A. — *Voies d'eau.*

a) *Promesses fermes :*

1) Calibrage de la Petite Nèthe — évaluation 15 millions — Adjudication le 23 avril 1959.

2) Calibrage de la Grand Nèthe — achèvement — évaluation 5.363.500 francs. Les travaux seront terminés fin 1959.

3) Bassin de Tessenderloo — décision du C. M. C. E. du 21 janvier 1959 — Evaluation 53 millions — Les travaux débiteront en septembre 1959.

4) Achat de terrains industriels par l'Etat à Tessenderloo pour un montant de 5 à 10 millions — Décision C. M. C. E. du 20 avril 1959.

b) *Engagements :*

Néant.

Total : 83 millions.

B. — *Routes.*

a) *Promesses fermes :*

Aarschot - St. Joris-Winge - nouvelle route.

Les plans d'expropriation ont été réclamés pour le 1^{er} septembre 1959 et les documents d'adjudication pour le 1^{er} janvier 1960. Les travaux de métrage sont déjà en cours.

Le coût de l'entreprise est évalué à 50 millions.

Détournement Halen.

A la date du 1 février 1959, il restait quelques parcelles à exproprier. Les documents relatifs à l'adjudication ont été réclamés pour le 15 mai 1959. Un crédit de 20 millions de francs est prévu au budget du Fonds des Routes sous la désignation : route n° 2, Diest-Hasselt (2^{me} partie).

Les travaux pourront donc être entamés bientôt.

Aarschot-Scherpenheuvel.

Le coût des travaux est évalué à 30 millions. Les documents concernant l'adjudication sont en cours d'établissement et l'adjudication aura lieu le 15 juillet 1959.

Allerlei werken in verschillende rijkswachtkazernen van het land, werken, garages, enz. : 10.000.000 frank.

Alleen de rijksmacht te Houtem-bij-Veurne is ondergebracht in gemeentelijke gebouwen. Reeds in 1956 werd het Comité van Aankoop verzocht dit complex aan te kopen. Dit werd echter tot op heden nog niet gedaan.

e) *Testgebieden.*

1) *Hageland-Zuidkempen.*

Er werd tot heden toegezegd en vastgesteld :

A. — *Waterwegen.*

a) *Toegezegd :*

1) Kalibreringswerken aan de Kleine-Nete — raming 15 miljoen — Aanbesteding op 23 april 1959.

2) Kalibreringswerken aan de Grote-Nete — afwerking — raming 5.363.000 frank. Het werk zal beëindigd zijn tegen einde 1959.

3) Havenkom te Tessenderlo — beslissing van de C. M. C. E. van 21 januari 1959 — Raming 53 miljoen — de werken zullen aanvangen in september 1959.

4) Aankoop van industriegronden te Tessenderlo door de Staat voor 5 tot 10 miljoen — Beslissing C. M. C. E. van 20 april 1959.

b) *Vastgelegd :*

Nihil.

Totaal : 83 miljoen.

B. — *Wegen.*

a) *Toegezegd :*

Aarschot - St-Joris-Winge - nieuwe weg.

Er werd gevraagd de onteigeningsplannen in te zenden tegen 1 september 1959 en de aanbestedingsstukken tegen 1 januari 1960. De opmetingen zijn reeds aan de gang.

De werken zijn geraamd op 50 miljoen.

Omleiding Halen.

Er waren nog op 1 februari 1959 enkele percelen te onteigenen. De aanbestedingsstukken worden gevraagd tegen 15 mei 1959 — een krediet van 20.000.000 frank is voorzien op de begroting van het Wegenfonds onder de benaming — weg n° 2 — Diest-Hasselt (2^{de} deel).

De werken zullen dus binnenkort een aanvang kunnen nemen.

Aarschot-Scherpenheuvel.

De werken worden op 30 miljoen geraamd. De aanbestedingsstukken worden opgemaakt en de aanbesteding zal plaats grijpen op 15 juli 1959.

Assent-Louvain.

Il s'agit de la construction d'une route en béton de 10,50 m de largeur entre Assent et Tielt. Le coût des travaux est évalué à 25 millions. L'adjudication pourra avoir lieu le 15 juillet 1959.

Herentals-Lierre (route de l'Etat n° 12).

L'entreprise a pour but de couler un revêtement noir sur les pavés qui seront utilisés comme fondation et d'adapter le profil en travers.

Estimation : 9.000.000 de francs.

Les documents d'adjudication étaient prêts au début du mois de mars 1959, mais il a fallu procéder à une légère modification.

Heist-op-den-Berg - Lierre.

Il s'agit de la poursuite des travaux de modernisation urgents du trajet n° 13. Le tronçon Heist-op-den-Berg-Aarschot est déjà achevé.

Evaluation : 10.000.000 de francs.

Les pièces d'adjudication sont prêtes.

On trouvera ci-dessous une liste des *travaux d'entretien* des routes de l'Etat, qui nécessiteront une dépense globale de 10 millions et qui seront adjugés le 15 juillet 1959 :

- route Louvain-Diest : enduisage du revêtement défectueux;
- route Diest-Hasselt : amélioration d'un virage mal situé;
- route Diest-Tessenderloo : amélioration de l'écoulement des eaux et réparation du pavage;
- route Scherpenheuvel-Averbode : élargissement entre Sichem et Averbode et construction d'une piste cyclable;
- route Lierre-Aarschot : amélioration du pavage entre la route modernisée et le passage à niveau d'Aarchot;
- route Diest-Turnhout : entretien du revêtement bétonné, coulée d'un « tapis » entre gare et béton;
- route Aarschot-Zammel : entretien du pavage;
- route Scherpenheuvel-Aarschot : entretien du revêtement en béton et du pavage.

b) *Engagements :**Herselt-Olen.*

L'entreprise a pour but d'étendre une nouvelle couche de protection et d'adapter le profil en travers — évaluation : 2.500.000 francs. Les travaux ont été adjugés le 12 février 1959 et approuvés.

Herk-la-Ville-Stevoort.

Les travaux comportent principalement l'aménagement d'un « tapis » noir sur les fondations existantes et nouvelles, ainsi que sur le lit du tramway vicinal supprimé. Le revêtement aura 6 m de large sur un nouveau tronçon d'environ 6 km.

L'adjudication a eu lieu le 12 février 1959 et a été approuvée pour un montant de 5.667.000 francs.

Assent-Leuven.

Het betreft het aanleggen van een rijweg in beton van 10,50 m breedte tussen Assent en Tielt — De werken zijn geraamd op 25 miljoen. De aanbesteding zal kunnen plaats grijpen rond 15 juli 1959.

Herentals-Lier (rijksweg n° 12).

De aanneming heeft tot doel het aanbrengen van een zwart wegdek op de keibestrating als fundering gebruikt, met aanpassing van het dwarsprofiel.

Raming : 9.000.000 frank.

De aanbestedingsstukken waren klaar begin maart 1959 maar moesten lichtjes gewijzigd worden.

Heist-op-den-Berg - Lier.

Het betreft de verdere dringende modernisering van het traject n° 13. — Het vak Heist-op-den-Berg - Aarschot is reeds voltooid.

Raming : 10.000.000 frank.

De aanbestedingsstukken zijn gereed.

Hieronder volgen *onderhoudswerken* op rijkswegen voor een globale uitgave van 10 miljoen, waarvan de aanbesteding zal geschieden op 15 juli 1959 :

- rijksweg Leuven-Diest : bestrijking der defekte bekleding;
- rijksweg Diest-Hasselt : verbetering van een slecht gelegen bocht;
- rijksweg Diest-Tessenderloo : verbetering van de waterafvoer en herstelling der bestrating;
- rijksweg Scherpenheuvel-Averbode : verbreding van de weg tussen Sichem en Averbode en aanleggen van een rijwielpad;
- rijksweg Lier-Aarschot : verbeteren van de keibestrating tussen de gemoderniseerde weg en de spooroverweg te Aarschot;
- rijksweg Diest-Turnhout : onderhoud der betonverharding, aanleggen van een tapijt tussen station en beton;
- rijksweg Aarschot-Zammel : onderhoud der keibestrating;
- rijksweg Scherpenheuvel-Aarschot : onderhoud der betonverharding en keibestrating.

b) *Vastgelegd :**Herselt-Olen.*

De aanneming heeft tot doel het aanbrengen van een nieuwe sleetlaag en het aanpassen van het dwarsprofiel — raming 2.500.000 frank. Het werk werd op 12 februari 1959 aanbesteed en de aanbesteding goedgekeurd.

Herk-de-Stad-Stevoort.

De werken bevatten in hoofdzaak het aanleggen van een zwart tapijt op de bestaande funderingen en op de nieuwe funderingen en op de bedding van de afgeschafte buurtspoorweg. De verharding zal 6 m breedte hebben op een nieuw wegvak van circa 6 km.

De aanbesteding greep plaats op 12 februari 1959 en is goedgekeurd voor de som van 5.667.000 frank.

Traversée de Veerle + Herselt-Snepkens.

Une nouvelle couche de protection sera étendue sur le revêtement et le profil en travers adapté. L'entreprise a été adjugée le 12 février 1959 et approuvée.

Evaluation : 2.000.000 de francs.

Total : 164.167.000 francs.

Il n'a pas été tenu compte des travaux de l'autostrade.

C. — Travaux subventionnés.

Travaux engagés du 1^{er} janvier 1959 au 14 avril 1959 :

a) à l'art. 611/1 (routes-égouts-bâtiments communaux) : 72.015.494 francs;

b) à l'art. 611/2 (écoles) : 3.138.436 francs;

c) à titre de dommages de guerre (bâtiments publics) : 1.000.000 de francs.

*2) Borinage.**A. — Voies hydrauliques.*

Pour l'exercice 1959, le budget prévoit 330 millions, qui doivent permettre l'achèvement de la modernisation du canal Nimy-Blaton entre Nimy et Péronnes. Ces travaux ne sont pas particuliers à la région-test, puisqu'ils s'inscrivent dans le programme général de modernisation de nos voies hydrauliques nationales, mais elle en sera la principale bénéficiaire.

*B. — Routes.**a) Engagements (Fonds des Routes) :*

— Givry — évaluation 700.000 francs — les travaux devront commencer le 15 mai 1959.

— Boulevard de Mons — 15 millions — ordre de commencer les travaux le 11 mai 1959;

— travaux d'aménagement dans le zoning Ghlin-Baudour — 15 millions — Les travaux commenceront le 1^{er} juin 1959.

b) Promesses fermes (Fonds des Routes).

— Mons-Baumont — 15 millions — adjudication 9 avril 1959;

— Quaregnon-Boussu — 25 millions — adjudication 15 novembre 1959;

— Boulevard du Borinage — 31 millions — adjudication 15 juin 1959;

— Traverse de Baudour — 33 millions — adjudication 15 juin 1959;

— Traverse de Baudour-Pâturages — 2 millions — adjudication 15 juin 1959.

— Travaux divers — 2 millions — adjudication 30 avril 1959.

Il est prévu un total de 138,7 millions.

C. — Travaux subsidiés.

Ces travaux ont été retenus de la période allant de novembre 1958 au 15 février 1959 :

a) Travaux communaux engagés — 71.910.928 francs.

b) Travaux promis — 58.228.354 francs.

Doortocht van Veerle + Herselt-Snepkens.

De aanneming heeft doel het aanbrengen van een nieuwe sleetlaag en het aanpassen van het dwarsprofiel. Het werk werd aanbesteed op 12 februari 1959 en goedgekeurd.

Raming : 2.000.000 frank.

Totaal : 164.167.000 frank.

De werken aan de autosnelweg werden niet in aanmerking genomen.

C. — Gesubsidieerde werken.

Hieronder de werken die werden vastgelegd van 1 januari 1959 tot 15 april 1959 :

a) op art. 611/1 (wegen-riolen-gemeentegebouwen) : 72.015.494 frank;

b) op art 611/2 (scholen) : 3.138.436 frank;

c) op oorlogsschade (openbare gebouwen) : 1.000.000 frank.

*2) Borinage.**A. — Waterwegen.*

Voor 1959 zijn er voor 330 miljoen werken voorzien voor het voleindigen van de modernisatie van het kanaal Nimy-Blaton tussen Nimy en Péronnes. Deze werken zijn niet-eigen aan het testgebied, maar zijn in te schrijven in het algemeen programma tot modernisering van de nationale waterwegen en zullen vooral ten goede komen aan het testgebied.

*B. — Wegen.**a) Vastgelegd (Wegenfondsen) :*

— Givry — raming 700.000 frank — bevel der werken werd gegeven op 15 mei 1959;

— Boulevard de Mons — 15 miljoen — bevel tot aanvang op 11 mei 1959;

— aanpassingswerken in de zoning Ghlin-Baudour — 15 miljoen — De werken zullen aanvangen op 1 juni 1959.

b) Toegezegd (Wegenfondsen) :

— Bergen-Baumont — 15 miljoen — aanbesteding 9 april 1959;

— Quaregnon-Boussu — 25 miljoen — aanbesteding — 15 november 1959;

— Boulevard du Borinage — 31 miljoen — aanbesteding 15 november 1959;

— Traverse de Baudour — 33 miljoen — aanbesteding 15 juni 1959;

— Traverse de Baudour-Pâturages — 2 miljoen — aanbesteding 15 juni 1959;

— Verscheidene werken — 2 miljoen — aanbesteding 30 april 1959.

Voorzien voor een totaal van 138,7 miljoen.

C. — Gesubsidieerde werken.

Deze werken zijn genomen uit de periode van november 1958 tot 15 februari 1959.

a) Vastgelegde gemeentewerken — 71.910.928 frank.

b) Toegezegde werken — 58.228.354 frank.

D. — Bâtiments publics.

Un montant de 40 millions de francs a été engagé en 1959 pour des travaux à Mons, Pâturages et Frameries.

En réponse à une question quant au point de savoir si les services provinciaux ou les services des constructions établissaient des plans pour des personnes privées, notamment des industriels, le Ministre a déclaré tout ignorer à ce sujet. Pareille activité ne relève d'ailleurs pas de la compétence du département des Travaux Publics. Il existe toutefois un organisme dénommé « A. S. B. L. de l'Aménagement du Territoire », qui s'occupe de l'établissement du plan régional du Borinage et, à ce titre, est financé par le département.

La question de la cession à titre gratuit par les communes de terrains affectés à la création d'industries nouvelles, échappe à la compétence du Ministre des Travaux Publics.

Enfin, en ce qui concerne la politique de subsides à l'intérieur d'une même région-test, le Ministre déclare qu'il ne peut évidemment pas être fait de distinction entre la partie Nord (Campine du Sud) et la partie sud (Hageland). C'est d'ailleurs le cas partout dans le pays. Personne n'ignore qu'en matière de subsides il est impossible de procéder à des dosages stricts entre les provinces, voire entre les régions. A cet égard, d'ailleurs, le département dépend des demandes formulées par les administrations communales, demandes dont l'importance et le volume sont variables. D'autre part, le département tient compte de la situation sociale existant dans certaines régions et de l'importance plus ou moins grande du chômage qui y existe.

Il se peut que le Hageland reçoive pour le moment des subsides plus importants que la « Zuiderkempen », mais il faut bien admettre que le Hageland compte plus de centres importants que la partie nord et que, dans l'immédiat ses besoins sont donc plus impérieux. Le Ministre est toutefois convaincu que l'équilibre s'établira finalement du fait qu'il faudra réorganiser l'infrastructure de toute la région-test. En tout cas, il n'existe, à cet égard, aucun esprit de discrimination.

La liste complète des promesses de principe et des promesses formelles allouées concernant ces deux régions, du 6 novembre 1958 au 23 avril 1959, est reproduite ci-après.

3) En ce qui concerne l'établissement par les services techniques provinciaux de plans destinés à des personnes privées et la cession gratuite de terrains par les communes, ces questions sont du ressort de la Députation permanente du conseil provincial et du Ministre de l'Intérieur.

4) La répartition des subsides entre les communes du Hageland et celles de la « Zuiderkempen » est détaillée dans les listes ci-jointes. Il faudrait fournir des précisions complémentaires au sujet des communes qui seraient lésées et concernant les projets de travaux qui auraient été abandonnés.

* * *

D. — Voor de openbare gebouwen.

Er zijn voor 40 miljoen werken vastgelegd in 1959 te Bergen, Pâturages en Frameries.

Wat betreft de vraag nopens het feit dat de provinciale diensten of bouwdiensten plans opmaken voor particuliere — industriële, is zulks mij niet bekend en valt trouwens niet binnen de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken. Wat er bestaat is een organisme genaamd « A. S. B. L. de l'Aménagement du Territoire », dat zich bezig houdt met het opmaken van het streekplan van de Borinage en door het departement wordt gefinancierd uit dien hoofde.

De kwestie van het gratis afstaan door gemeentebesturen van gronden ten dienste van nieuwe nijverheden valt buiten de bevoegdheid van mijn departement.

Ten slotte, voor de politiek van subsidiëring in een zelfde testgebied, verklaart de Minister dat hier van zelfsprekend geen onderscheid kan en wordt gemaakt tussen het Noord-deel (Zuidkempen) en het Zuid-deel (Hageland), zoals trouwens in gans het land. Het is bekend dat voor wat betreft gesubsidieerde werken het niet mogelijk is een strikte dosering te doen tussen de provincies en zelf tussen de streken. Er wordt nog opgemerkt dat het departement ook afhangt, te dien opzichte, van de vragen van de gemeentebesturen die niet overal van hetzelfde belang of omvang zijn. Het departement houdt ook rekening met de sociale toestand van zekere gebieden uit het oogpunt van de min of meer grote werkloosheid.

Indien dus blijkbaar voor het ogenblik meer subsidiëring zou bestaan voor Hageland dan voor Zuidkempen, dient er opgemerkt dat in Hageland ook meer belangrijke centra bestaan dan in het Noorddeel en dat de behoefte onmiddellijk groter is dan voor het Noorddeel. Evenwel, ben ik overtuigd dat er onvermijdelijk een evenwicht komt door het feit zelf dat de infrastructuur van gans het testgebied in orde zal moeten gebracht worden. Hoe 't ook zij, in dit opzicht bestaat er geen discriminatie.

Hierna de omstandige lijst van de principiële en van de vaste beloften die vanaf 6 november 1958 tot en met 23 april 1959 voor de twee bedoelde streken werden verleend.

3) Wat betreft het opmaken van plans door de provinciale technische diensten voor particuliere en het gratis afstaan van gronden door gemeenten, deze kwesties vallen binnen de bevoegdheid van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad en van de Minister van Binnenlandse Zaken.

4) Inzake verdeling der toelagen tussen gemeenten van het Hageland en deze van de Zuiderkempen, wordt verwezen naar de bijliggende lijsten. Nadere aanduidingen zouden moeten verstrekt worden over de gemeenten die z.i. benadeeld zouden zijn en over de ontwerpen van werken die achterwege zouden gelaten zijn.

* * *

Région-test Zuiderkempen - Hageland.

Liste des promesses formelles allouées du 6 novembre 1958 au 23 avril 1959.

Maître de l'ouvrage	Nature des travaux	Montant promis
<i>Art. 661 — D. G.</i>		
O. L. Vr. Tielt	Réparation biens mobiliers et travaux de peinture maison communale	213.000
Geel	Fourniture de 400 chaises — église ten-Aard	72.100
Begijnendijk	Réparation maison communale et école communale ...	54.385
Binderveld	Remplacement d'une cloche	48.960

Art. 611/1 — Travaux Publics.

Attenrode	Amélioration chemin vicinal n° 35	7.176.000
Bekkevoort	Amélioration chemins vicinaux n° 8, 9 et 10	524.464
Helenbos	Amélioration chemin vicinal n° 18	3.499.800
Montaigu	Amélioration chemins vicinaux n° 13, 43, 3 et 5 ...	463.200
O. L. Vr. Tielt	Amélioration chemins vicinaux n° 6 et 3	2.413.500
Montaigu	Pavage boulevards extérieurs Nord et Sud	1.397.300
Meldert	Amélioration chemin vicinal G. C. n° 3	1.344.000
Herselt	Egouts centre village	666.900
Noorderwijk	Amélioration chemin vicinal G. C. n° 258/7 et chemin vicinal ordinaire n° 7	5.475.900
Westerlo	Amélioration chemins vicinaux G. C. n° 259/8 et 315/11 ...	3.329.400
Kapellen	Amélioration chemins vicinaux G. C. n° 35 et 236 — chemin vicinal n° 9	909.506
Kaggevinne	Maison communale — chauffage central	46.800
Langdorp	Amélioration chemin vicinal G. C. n° 39 et chemin piétons n° 124	10.767.100
Linkhout	Amélioration chemins vicinaux n° 2 et 32 sous Linkhout et 5, 29, 30 sous Zelem ...	943.200
Tessenderlo	Amélioration chemin vicinal n° 35	171.221
Kaggevinne	Amélioration chemins vicinaux n° 11 et 12	748.200
Geetbets	Amélioration chemins vicinaux n° 47 et 120	4.422.000
Tessenderlo	Amélioration chemin vicinal n° 1	2.656.200

Art. 611/2 — Instruction publique.

Zelem	Grosse réparation école communale	1.486.800
Zelem	Grosse réparation — chauffage central	178.800
Zelem	Grosse réparation — jeux d'enfant	27.600

Testgebied Zuiderkempen - Hageland.

Lijst van de verleende vaste beloften van 6 november 1958 tot 23 april 1959.

Opdrachtgevend bestuur	Aard der werken	Beloofd bedrag
<i>Art. 661 — O. S.</i>		
O. L. Vr. Tielt	Herstel roerende goederen en schilderwerken gemeentehuis... ..	213.000
Geel	Leveren van 400 stoelen — kerk ten-Aard... ..	72.100
Begijnendijk	Herstel gemeentehuis en gemeentjongensschool	54.385
Binderveld	Vervangen van een klok ...	48.960

Art. 611/1 — Openbare Werken.

Attenrode	Verbetering buurtweg n° 35	7.176.000
Bekkevoort	Verbetering buurtwegen n° 8, 9 en 10	524.464
Helenbos	Verbetering buurtweg n° 18	3.499.800
Scherpenheuvel	Verbetering buurtwegen n° 13, 43, 3 en 5	463.200
O. L. Vr. Tielt	Verbetering buurtwegen n° 6 en 3	2.413.500
Scherpenheuvel	Bestrating van de vesten Noord en Zuid	1.397.300
Meldert	Verbetering buurtweg G. V. n° 3	1.344.000
Herselt	Riolering dorpskom	666.900
Noorderwijk	Verbetering buurtwegen G. V. n° 258/7 en gew. buurtweg n° 7	5.475.900
Westerlo	Verbetering buurtwegen G. V. n° 259/8 en 315/11	3.329.400
Kapellen	Verbetering buurtwegen G. V. n° 35 en 236 — buurtweg n° 9	909.506
Kaggevinne	Gemeentehuis — centrale verwarming	46.800
Langdorp	Verbetering buurtweg G. V. n° 39 en voetweg n° 124 ...	10.767.100
Linkhout	Verbetering buurtwegen n° 2 en 32 onder Linkhout en 5, 29, 30 onder Zelem	943.200
Tessenderlo	Verbetering buurtwegen G. V. n° 35	171.221
Kaggevinne	Verbetering buurtwegen G. V. n° 11 en 12	748.200
Geetbets	Verbetering buurtwegen G. V. n° 47 en 120	4.422.000
Tessenderlo	Verbetering buurtweg n° 1 ...	2.656.200

Art. 611/2 — Openbaar Onderwijs.

Zelem	Grof herstel gemeenteschool	1.486.800
Zelem	Grof herstel — centrale verwarming	178.800
Zelem	Grof herstel — kinderspelen	27.600

Maitre de l'ouvrage	Nature des travaux	Montant promis	Oprichtgevend bestuur	Aard der werken	Beloofd bedrag
Werchter	Grosse réparation école communale « Wakkerzeel » (611/1) (	134.572 24.157	Werchter	Grof herstel gemeenteschool « Wakkerzeel » (	134.572 24.157
Werchter	Ecole communale « Wakkerzeel » — meubles	43.727	Werchter	Gemeenteschool « Wakkerzeel » — meubelen	43.727
Zichem	Ecole communale des garçons	241.200	Zichem	Gemeentejongensschool... ..	241.200
Art. 611/3 — Justice.			Art. 611/3 — Justitie.		
Diest	Grosse réparation tour St-Sulpice... ..	15.702	Diest	Grof herstel toren St-Sulpi-tiuskerk	15.702
Borinage.			Borinage.		
Liste des promesses fermes allouées du 6 novembre 1958 au 23 avril 1959.			Lijst van de verleende vaste beloften van 6 november 1958 tot 23 april 1959.		
Art. 661 — D. G.			Art. 661 — O. S.		
Jemappes	Réfection de la rue de la Gobeleterie	84.700	Jemappes	Herstelling rue de la Gobe- leterie	84.700
Mons	Entrepôt des douanes — D.G. Peintures	48.200	Bergen	Douane-entrepot — O. S. Schilderwerk	48.200
Quévy-le-Grand	Réfection chemin n° 7 — D.G.	538.100	Quévy-le-Grand	Herstelling weg n° 7 — O. S.	538.100
Eugies	Réparation église St-Remi : (100) (30)	197.300 173.400	Eugies	Herstelling kerk St-Remi : (100) (30)	197.300 173.400
Pâturages	Remplacement 2 cloches ...	93.900	Pâturages	Vervanging 2 klokken	93.900
Quiévrain	Réparation église St-Martin : (100) (30)	9.183 154.229	Quiévrain	Herstelling kerk St-Martin : (100) (30)	9.183 154.229
Art. 661/1 — Travaux Publics.			Art. 661/1 — Openbare werken.		
Frameries	Amélioration chemin n° 15 et extension des égouts	438.000	Frameries	Verbetering weg n° 10 en uit- breiding riolering	438.000
Hautrage	Amélioration chemin ordinaire n° 2	606.300	Hautrage	Verbetering gewone weg n° 2	606.300
Nimy	Aménagement de la voirie dans les terrains de la faïencerie	1.133.100	Nimy	Aanleg van de wegen op de gronden van de plateel- fabriek	1.133.100
Obourg	Amélioration du chemin ordi- naire n° 19	1.464.900	Obourg	Verbetering gewone weg n° 19	1.464.900
Saint-Ghislain	Construction des venelles ...	535.800	Saint-Ghislain	Bouwen van de steegjes ...	535.800
Wasmes	Amélioration de la chaussée de la Cour	1.704.600	Wasmes	Verbetering van de chaussée de la Cour	1.704.600
Wasmuel	Amélioration de la voirie et construction d'égouts au chemin n° 1	1.482.900	Wasmuel	Verbetering van de wegen en bouwen van riolering bij weg n° 1	1.482.900
Audregnies	Amélioration du chemin ordi- naire n° 12	307.500	Audregnies	Verbetering van de gewone weg n° 12	307.500
Dour	Travaux d'égouttage des rues de l'Alouette et Ste-Cathe- rine... ..	529.200	Dour	Afwateringswerken rue de l'Alouette en rue Ste-Ca- therine	529.200
Ghlin	Amélioration rues Caty, des Déportés et chemin de Nimy	1.614.000	Ghlin	Verbetering rue Carty, rue des Déportés en chemin de Nimy	1.614.000
La Bouverie	Construction d'égouts et amé- lioration chemins n°s 16, 22 et 46	1.380.600	La Bouverie	Riolering en verbetering we- gen n°s 16, 22 en 46	1.380.600
Mons	Aménagement du quartier de la Place du Parc	164.397	Bergen	Aanleg van de wijk Place du Parc	164.397
Obourg	Amélioration chemin n° 19 ...	1.464.900	Obourg	Verbetering weg n° 19	1.464.900
Villerot	Construction des rampes du port du canal Nimy-Blaton	1.383.600	Villerot	Bouw van de opritten van de haven van de vaart Nimy- Blaton	1.383.600

Maître de l'ouvrage	Nature des travaux	Montant promis	Opdrachtgevend bestuur	Aard der werken	Beloofd bedrag
Warquignies	Amélioration rue « Baille Carriotte » — Emprises	137.915	Warquignies	Verbetering rue « Baille Carriotte » — Grondinnemingen	137.915
<i>Art. 611/2 — Instruction Publique.</i>			<i>Art. 611/2 — Openbaar Onderwijs.</i>		
Aulnois	Acquisition mobilier scolaire — Lot I	15.900	Aulnois	Aankoop schoolmeubelen — Lot I	15.900
Aulnois	Acquisition mobilier scolaire — Lot II	9.600	Aulnois	Aankoop schoolmeubelen — Lot II	9.600
Aulnois	Acquisition mobilier scolaire — Lot III	64.500	Aulnois	Aankoop schoolmeubelen — Lot III	64.500
Cuesmes	Ecole rue Commandant Lemaire — Peinture... ..	29.400	Cuesmes	School, rue Commandant Lemaire — Schilderwerk ...	29.400
Dour	Fourniture mobilier scolaire...	5.800	Dour	Levering schoolmeubelen ...	5.800
Jemappes	Ecole communale « D ^r Pool » — Lot I — Gros-œuvre	1.180.800	Jemappes	Gemeenteschool « D ^r Pool » — Lot I — Ruwbouw ...	1.180.000
Jemappes	Ecole communale « D ^r Pool » — Lot II — Electricité ...	65.400	Jemappes	Gemeenteschool « D ^r Pool » — Lot II — Electriciteit ...	65.400
Jemappes	Ecole communale « D ^r Pool » — Lot III — Chauffage ...	356.400	Jemappes	Gemeenteschool « D ^r Pool » — Lot III — Verwarming	356.400
Mons	Ecole primaire communale, r. Arbalestriers — Mobilier	197.400	Bergen	Lagere gemeenteschool, rue Arbalestriers — Meubelen	197.400
Mons	Ecole communale, Faubourg du Parc — Lot II — Electricité	37.200	Bergen	Gemeenteschool, faubourg du Parc — Lot II — Electriciteit	37.200
Mons	Ecole communale, Faubourg du Parc — Lot III — Chauffage	180.600	Bergen	Gemeenteschool, faubourg du Parc — Lot III — Verwarming	180.600
Mons	Ecole communale, Faubourg du Parc — Lot IV — Mobilier	145.800	Bergen	Gemeenteschool, faubourg du Parc IV — Meubelen ...	145.800
Pâturages	Groupe scolaire A. Dieu — Renouvellement du parquet de la salle de gymnastique	75.900	Pâturages	Schoolgroep A. Dieu — Verandering van het parket van de turnzaal	75.900
Pâturages	Construction école des filles, rue A. Delattre	3.387.000	Pâturages	Bouw meisjesschool, r. A. Delattre	3.387.000
Pâturages	Construction école des filles, rue A. Delattre — Lot III — Mobilier	248.400	Pâturages	Bouw meisjesschool, r. A. Delattre — Lot III — Meubelen	248.400
Pâturages	Construction école des filles, rue A. Delattre — Lot IVc — Matériel didactique ...	70.800	Pâturages	Bouw meisjesschool, r. A. Delattre — Lot IV — Didactisch materieel	70.800
Quiévrain	Construction de locaux scolaires	1.485.000	Quiévrain	Bouw van schoollokalen ...	1.485.000
Quiévrain	Construction de locaux scolaires	61.800	Quiévrain	Bouw van schoollokalen ...	61.800
Quiévrain	Construction de locaux scolaires	46.500	Quiévrain	Bouw van schoollokalen ...	46.500
Quiévrain	Construction de locaux scolaires	318.000	Quiévrain	Bouw van schoollokalen ...	318.000
Wasmes	Ecole intercommunale pour retardés pédagogiques ...	802.800	Wasmes	Intercommunale school voor achtergebleven kinderen ...	802.800
Wasmes	Ecole intercommunale pour retardés pédagogiques — Lot II — Mobilier	116.400	Wasmes	Intercommunale school voor achtergebleven kinderen — Lot II — Meubelen	116.400
Wasmes	Ecole intercommunale pour retardés pédagogiques — Lot III — Chauffage... ..	109.800	Wasmes	Intercommunale school voor achtergebleven kinderen — Lot III — Verwarming ...	109.800
Casteau	Groupe scolaire — Chauffage	106.800	Casteau	Schoolgroep — Verwarming	106.800
Croix-les-Rouveroy	Grosses réparations — Ecole primaire communale	705.000	Croix-les-Rouveroy	Zware herstellingen — Lagere gemeenteschool	705.000
Frameries	Locaux scolaires, rue de la Victoire — Electricité ...	75.300	Frameries	Schoollokalen, rue de la Victoire — Electriciteit	75.300
Mons	Ecole maternelle, faubourg du Parc — Matériel de cuisine	34.500	Bergen	Bewaarschool, faubourg du Parc — Keukenmaterieel...	34.500

Maître de l'ouvrage	Nature des travaux	Montant promis	Opdrachtgevend bestuur	Aard der werken	Beloofd bedrag
Mons	Restauration du beffroi — Lot II — Ascenseurs	559.200	Bergen	Herstelling van het belfort — Lot II — Liften	559.200
Mons	Restauration du beffroi — Lot III — Réparation de la tour... ..	214.800	Bergen	Herstelling van het belfort — Lot III — Herstelling van de toren	214.800
Obourg	Ecole du Centre — Lot I — Peintures	84.600	Obourg	Ecole du Centre — Lot I — Schilderwerk	84.600
Obourg	Ecole du Centre — Lot II — Stores métalliques... ..	71.400	Obourg	Ecole du Centre — Lot II — Metallieke rolluiken	71.400
Obourg	Ecole du Centre — Lot III — Chauffage central... ..	176.400	Obourg	Ecole du Centre — Lot III — Centrale verwarming... ..	176.400
Obourg	Ecole du Centre — Lot IV — Chauffage air chaud	61.200	Obourg	Ecole du Centre — Lot IV — Verwarming warme lucht	61.200
Pâturages	Décoration murale — Ecole communale, r. de la Vallée	6.400	Pâturages	Muurversiering — Gemeente- school, rue de la Vallée ...	6.400
Pâturages	Ecole pour filles, rue A. De- lattre — Lot II — Chauf- fage	219.000	Pâturages	Meisjesschool, rue A. Delaitre — Lot II — Verwarming	219.000
Quévy-le-Grand	Groupe scolaire communal — Lot I — Gros œuvre	3.251.400	Quévy-le-Grand	Gemeentelijke schoolgroep — Lot I — Ruwbouw	3.251.400
Quévy-le-Grand	Groupe scolaire communal — Lot IV — Equipement salle de gymnastique	72.600	Quévy-le-Grand	Gemeentelijke schoolgroep — Lot IV — Uitrusting turn- zaal... ..	72.600
Quévy-le-Grand	Groupe scolaire communal — Lot V — Mobilier scolaire	94.200	Quévy-le-Grand	Gemeentelijke schoolgroep — Lot V — Schoolmeubelen	94.200
Quévy-le-Grand	Groupe scolaire communal — Lot VI — Matériel didac- tique	7.700	Quévy-le-Grand	Gemeentelijke schoolgroep — Lot VI — Didactisch mate- rieel... ..	7.700
Wasmès	Ecole industrielle et commer- ciale	267.600	Wasmès	Nijverheids- en handelsschool	267.600
Art. 611/3 — Justice.			Art. 611/3 — Justitie.		
Province de Hainaut	Remplacement des corniches en pierre du Palais de Jus- tice à Mons	912.412	Provincie Henegouwen	Vervanging van de stenen kroonlijsten van het ge- rechtshof te Bergen	912.412
Audregnies	Restauration de l'église	34.000	Audregnies	Herstelling van de kerk... ..	34.400
Borinage.			Borinage.		
Liste des promesses de principe allouées du 6 novembre 1958 au 25 avril 1959.			Lijst van de principiële beloften verleend van 6 november 1958 tot 25 april 1959.		
Art. 661 — D. G.			Art. 661 — O. S.		
Saint-Ghislain	Travaux de parachèvement à l'église St-Martin	2.052.000	Saint-Ghislain	Afwerking Eglise St-Martin	2.052.000
Saint-Ghislain	Travaux de parachèvement à l'église St-Martin — chauf- fage central (100) (30)	386.000 107.100	Saint-Ghislain	Afwerking Eglise St-Martin — Centrale verwarming (100) (30)	386.000 107.100
Art. 611/1 — Travaux Publics.			Art. 611/1 — Openbare Werken.		
Casteau	Amélioration chemins ordi- naires n ^{os} 2 et 3	499.500	Casteau	Verbetering gewone wegen n ^{os} 2 en 3	499.500
Elouges	Construction d'aqueducs sous les rues J. Wauters, d'Au- dregnies et des Canadiens	438.000	Elouges	Bouw van duikers onder de rue J. Wauters, de rue d'Audregnies en de rue des Canadiens	438.000
Roisin	Revoûtement du ruisseau avec construction d'égouts sous chemins n ^{os} 6 et 7	1.383.900	Roisin	Overwelving van de beek met bouw van riolering onder de wegen n ^{os} 6 en 7	1.383.900

Maître de l'ouvrage	Nature des travaux	Montant promis	Opdrachtgevend bestuur	Aard der werken	Beloofd bedrag
-uy uonitapossy tercommunale pour démerge- ment et assai- nisement de la vallée de la Haine infé- rieure et com- mune de Wasmes	Redressement et voûtement de l'Elwasmes et du Col- fontaine avec aménagement de la voirie	14.868.000	Association In- tercommunale pour démerge- ment et assai- nisement de la vallée de la Haine infé- rieure et com- mune de Wasmes	Rechttrekking en overwelving van de Elwasmes en de Colfontaine met aanleg van de riolering	14.868.000

Art. 611/2 — Instruction Publique.

Nimy	Acquisitions de mobilier sco- laire pour écoles communa- les	225.000
Pâturages	Restauration de la salle de douches à l'école commu- nale pour garçons	252.000
Quaregnon	Construction école commu- nale rue J. Destrée	9.732.000
Quaregnon	Construction école commu- nale, r. J. Destrée — Lot II — Chauffage	1.680.000
Quaregnon	Construction école commu- nale, r. J. Destrée — Lot III — Electricité	972.000
Quaregnon	Construction école commu- nale, r. J. Destrée — Lot IV — Paratonnerres	46.200
Quaregnon	Construction école commu- nale, r. J. Destrée — Lot V — Cabine de transformation	153.000
Saint-Ghislain	Ecoles communales — Stores	54.000

Art. 611/3 — Justice.

Nimy	Grosses réparations église pa- roissiale	150.000
------	--	---------

Crédits inscrits au budget extraordinaire à la date du
22 avril 1959, classés par article et par région linguistique.

Article	Partie flamande du pays	Partie wallonne du pays	Bruxelles + agglomération
661 : Promesses formelles	46.260.832	36.038.739	843.635
Promesses de principe	77.386.350	14.960.173	—
611/1 : Promesses formelles	333.669.488	220.538.242	1.337.798
Promesses de principe	150.241.500	116.700.700	6.136.800
611/2 : Promesses formelles	33.119.157	70.578.594	17.856.104
Promesses de principe	90.974.800	101.137.500	29.328.600
611/3 : Promesses formelles	24.807.649	19.053.257	453.548
Promesses de principe	5.903.400	3.644.700	135.000
611/4 : Promesses formelles	4.510.800	2.106.300	—
Promesses de principe	289.200	—	—

f) En ce qui concerne l'ouverture de rues, la reconnais-
sance de chemins vicinaux de Grande Communication,
l'approbation de plans d'alignement, il convient de se référer

Art. 611/2 — Openbaar Onderwijs.

Nimy	Aankoop van schoolmeubilair voor gemeentescholen ...	225.000
Pâturages	Herstellingswerken in de stortbadenzaal in de ge- meentelijke jongensschool	252.000
Quaregnon	Bouw gemeenteschool, rue Jules Destrée	9.732.000
Quaregnon	Bouw gemeenteschool, rue Jules Destrée — Lot II — Verwarming	1.680.000
Quaregnon	Bouw gemeenteschool, rue Jules Destrée — Lot III — Electriciteit	972.000
Quaregnon	Bouw gemeenteschool, rue Jules Destrée — Lot IV — Bliksemafleiders	46.200
Quaregnon	Bouw gemeenteschool, rue Jules Destrée — Lot V — Transformatiecabine	153.000
Saint-Ghislain	Gemeentescholen — Rolluiken	54.000

Art. 611/3 — Justitie.

Nimy	Zware herstellingen parochie- kerk	150.000
------	--	---------

Toestand der kredieten van de buitengewone begroting,
op 22 april 1959, per artikel en per taalstreek.

Artikel	Vlaams gedeelte van het land	Waals gedeelte van het land	Brussel + agglomeratie
611 : Vaste beloften	44.260.832	36.038.739	843.635
Principesbeloften	77.386.350	14.960.713	—
611/1 : Vaste beloften	333.669.488	220.538.242	1.337.798
Principesbeloften	150.241.500	116.700.700	6.136.800
611/2 : Vaste beloften	33.119.157	70.578.594	17.856.104
Principesbeloften	90.974.800	101.137.500	29.328.600
611/3 : Vaste beloften	24.807.649	19.053.257	453.548
Principesbeloften	5.903.400	3.644.700	135.000
611/4 : Vaste beloften	4.510.800	2.106.300	—
Principesbeloften	289.200	—	—

f) Inzake openen van straten, erkennen als buurtwegen
van Groot Verkeer, goedkeuren van rooilijnplannen, wordt
verwezen naar de wet op de Politie der Wegen en in het

rer à la législation sur la police de la voirie, et plus spécialement à la loi du 1^{er} avril 1841, sur les chemins vicinaux.

La procédure à suivre peut se résumer comme suit : approbation par le conseil communal, approbation par la Députation permanente et enfin approbation par arrêté royal.

La procédure en la matière ne pourrait être simplifiée ou accélérée que moyennant une modification de la législation.

Le système de la voirie devant être étudié dans son ensemble, il ne saurait être question de modifier une des lois en question.

Le Département examine la question du reclassement des routes, mais comme il s'agit là d'un travail très considérable et extrêmement difficile, il s'avère impossible de fixer dès à présent un délai pour le dépôt du projet de loi.

g) Subventions :

1^o Le tableau ci-après donne le montant, par province, des subventions accordées de 1954 à 1958 aux pouvoirs subordonnés, par l'intermédiaire de l'Administration de l'Urbanisme.

Les montants sont ventilés d'après les articles du budget extraordinaire. Le Département ne dispose pas d'une répartition complète des subventions d'après le pourcentage d'intervention (30 %, 60 % ou plus).

Un calcul raisonné permet toutefois de fournir les précisions suivantes (moyennes) :

Pour la restauration des dommages de guerre et pour la Loi Brunfaut, l'intervention de l'Etat est de 100 %.

Pour les Communications et l'Intérieur, de 60 %.

Pour la Justice, une moitié des subventions concernent des interventions à 60 % (églises monumentales), et pour l'autre moitié des interventions à 30 %.

En ce qui concerne les Travaux Publics, les subventions portent pour $\pm$ 25 % sur des travaux subsidiés à 30 %, et pour $\pm$ 75 % sur des travaux subsidiés à concurrence de 60 %.

2^o Pour l'exercice 1959, les crédits suivants sont prévus au Budget Extraordinaire :

a) Réparation des dommages de guerre : 200 millions de francs.

b) Subventions :

1^o Travaux publics : 700 millions de francs.

2^o Instruction Publique : 600 millions de francs.

3^o Justice : 70 millions de francs.

4^o Intérieur : 12 millions de francs.

5^o Communications : 3 millions de francs.

c) Loi Brunfaut : 300 millions de francs.

Les taux de 65 % et 35 % cités dans l'intervention ne seront d'application (en remplacement des taux actuels de 60 % et 30 %) qu'après la mise en vigueur de la procédure nouvelle, qui est actuellement mise au point.

Dans le cadre de la nouvelle procédure, aucune « dérogation » ne sera plus prévue : pour l'octroi des subventions, il sera toujours tenu compte, tant de l'intérêt et de l'urgence des travaux que de l'importance du chômage existant dans la région.

D'autre part, le relevé ci-après des promesses de principe et des promesses fermes de subventions accordées depuis le 1^{er} janvier 1959 permet de constater que la partie flamande du pays n'a pas été désavantagée.

bijzonder naar de wet van 10 april 1841, betreffende de buurtwegen.

De procedure kan als volgt samengevat worden : goedkeuring door de gemeenteraad, goedkeuring door de Bestendige Deputatie en ten slotte goedkeuring bij koninklijk besluit.

Terzake kan de procedure maar vereenvoudigd of bespoedigd worden mits het wijzigen van de wetten.

Daar het stelsel van de wegen in zijn geheel dient ingestudeerd kan er geen sprake zijn een der betrokken wetten te wijzigen.

Het departement onderzoekt de nieuwe indeling van de wegen, doch dit is een zeer omvangrijk en moeilijk werk, waarvan tot op heden niet kan gezegd worden binnen welke termijn het wetsontwerp zal kunnen ingediend worden.

g) Toelagen :

1^o Hierna volgt een tabel van de toelagen die, per provincie, vanaf 1954 tot en met 1958 aan de ondergeschikte besturen, door tussenkomst van het Bestuur van de Stedebouw werden verleend.

De bedragen zijn onderverdeeld volgens de artikelen der buitengewone begroting. Het Departement beschikt niet over een volledige statistiek volgens het procent der toelage (30 %, 60 % of meer).

Evenwel kan op grond van een beredeneerde berekening het volgende gepreciseerd worden (als gemiddelde) :

Voor herstel van oorlogsschade en voor de Wet Brunfaut is de Staatstussenkomst : 100 %.

Voor Verkeerswezen en Binnenlandse Zaken : 60 %.

Voor Justitie betreft de helft der toelagen tussenkomsten tegen 60 % (monumentale kerken), de andere helft tussenkomsten aan 30 %.

Voor Openbare werken, betreffen de toelagen voor ongeveer 25 % werken gesubsidieerd tegen 30 % en voor $\pm$ 75 % werken gesubsidieerd tegen 60 %.

2^o Voor het dienstjaar 1959 zijn volgende kredieten voorzien (op de Buitengewone Begroting) :

a) Herstel van oorlogsschade : 200 miljoen frank.

b) Toelagen :

1^o Openbare Werken : 700 miljoen frank.

2^o Openbaar Onderwijs : 600 miljoen frank.

3^o Justitie : 70 miljoen frank.

4^o Binnenlandse Zaken : 12 miljoen frank.

5^o Verkeerswezen : 3 miljoen frank.

c) Wet Brunfaut : 300 miljoen frank.

De in de tussenkomst geciteerde percentages van 65 en 35 zullen slechts van toepassing zijn (ter vervanging van de huidige : 60 en 30) na het van kracht worden van de nieuwe procedure, welke thans wordt bijgewerkt.

Volgens de nieuwe procedure zullen er geen « afwijkingen » meer voorzien zijn; inzake het verlenen der toelagen wordt én het belang en de dringendheid van de werken, én de omvang van de werkloosheid in de streek steeds in aanmerking genomen.

Uit bijliggende opgave van de sedert 1 januari 1959 verleende principiële en vaste beloften van toelagen (blijkt trouwens dat het Vlaams landsgedeelte niet benadeeld werd.

Crédits engagées, par exercice et par province, en vue de l'exécution de travaux par les pouvoirs publics subordonnés.

Vastgelegde kredieten, per dienstjaar en per provincie, voor de uitvoering van werken door de ondergeschikte openbare besturen.

Exercice — Dienstjaar		Anvers — Antwerpen	Brabant — Brabant	Flandre occidentale — West- Vlaanderen	Flandre orientale — Oost- Vlaanderen	Hainaut — Henegouwen	Liège — Luik	Limbourg — Limburg	Luxembourg — Luxemburg	Namur — Namen	Total — Totaal
1954	Dommages de guerre — Oorlogsschade	96.113.266	165.360.179	151.729.319	27.326.225	25.024.927	72.070.108	15.384.200	57.817.886	12.558.045	623.384.155
	Travaux publics — Openbare Werken	25.959.980	159.007.648	246.668.632	63.395.812	178.706.800	63.853.396	54.225.158	34.021.883	24.152.825	849.992.134
	Instruction publique — Openbaar Onderwijs ...	37.275.792	12.940.065	114.090.941	20.301.300	25.777.751	16.518.093	7.050.400	10.603.867	5.441.791	250.000.000
	Justice — Justitie	20.033.647	10.395.261	11.059.449	8.179.386	32.215.220	1.948.018	952.586	4.046.233	1.170.200	90.000.000
	Loi Brunfaut — Wet Brunfaut	17.103.271	46.269.915	17.452.400	23.704.253	63.097.125	109.111.946	13.559.097	3.530.209	5.671.784	299.500.000
1955	Dommages de guerre — Oorlogsschade	19.212.199	26.028.764	42.855.251	6.395.526	35.173.378	28.471.215	920.821	24.774.803	8.073.572	191.905.529
	Travaux publics — Openbare Werken	77.718.415	284.654.105	100.173.317	79.666.088	187.510.317	67.028.065	37.034.096	47.111.478	46.099.626	926.995.507
	Instruction publique — Openbaar Onderwijs ...	31.666.080	38.636.095	17.862.816	31.270.357	72.203.290	49.379.379	11.448.405	7.861.183	9.651.163	269.978.768
	Justice — Justitie	4.131.551	8.210.871	9.832.224	11.573.459	7.631.166	6.085.899	3.754.657	2.260.315	917.248	54.397.390
	Intérieur — Binnenlandse Zaken	—	—	1.061.700	—	—	—	—	—	—	1.061.700
1956	Loi Brunfaut — Wet Brunfaut	54.867.970	83.871.301	41.981.899	36.419.149	38.582.422	61.787.079	13.793.155	1.617.559	16.763.378	349.498.912
	Dommages de guerre — Oorlogsschade	22.276.525	25.329.804	9.124.325	8.340.789	28.428.002	16.645.381	6.250.758	13.419.963	3.725.787	133.541.334
	Travaux publics — Openbare Werken	27.497.946	209.497.567	37.815.937	57.683.792	181.110.613	66.153.585	33.422.447	33.766.414	42.626.898	689.575.199
	Instruction publique — Openbaar Onderwijs ...	12.080.599	68.869.634	8.677.317	29.702.785	30.041.522	48.353.571	6.511.140	5.903.687	16.432.244	226.572.499
	Justice — Justitie	5.892.471	8.003.708	12.993.183	13.989.767	1.069.804	801.556	1.311.146	857.438	411.758	45.330.831
1957	Intérieur — Binnenlandse Zaken	1.269.000	1.724.640	2.140.440	—	—	—	—	21.300	—	5.155.380
	Loi Brunfaut — Wet Brunfaut	22.403.000	57.191.000	29.221.000	26.871.000	48.144.000	74.922.000	23.038.000	1.324.000	16.632.000	299.746.000
	Dommages de guerre — Oorlogsschade	3.380.338	13.110.205	6.277.501	1.778.186	5.115.268	13.401.224	1.346.383	13.077.640	964.693	58.451.438
	Travaux publics — Openbare Werken	22.743.046	140.928.305	52.283.381	35.762.348	80.500.514	65.731.831	24.664.156	31.510.457	10.755.364	464.879.402
	Instruction publique — Openbaar Onderwijs ...	20.547.709	27.278.877	10.175.540	10.137.128	41.585.699	46.787.111	369.838	3.025.425	7.139.196	167.046.523
1958	Justice — Justitie	549.247	2.525.853	2.015.452	10.768.162	4.717.444	1.546.486	5.413.157	1.084.064	515.959	29.135.824
	Intérieur — Binnenlandse Zaken	24.844	3.060.000	149.100	—	2.319.790	—	—	1.054.200	—	6.607.934
	Communications — Verkeerswezen	—	—	—	—	—	—	—	81.325	149.880	231.205
	Loi Brunfaut — Wet Brunfaut	27.697.187	51.113.932	25.155.211	27.131.264	114.173.403	51.712.427	5.509.364	4.517.416	1.067.340	308.077.544
	Dommages de guerre — Oorlogsschade	32.038.259	112.788.468	28.798.511	6.817.407	10.268.686	26.682.096	12.857.437	31.080.728	21.773.810	283.105.402
1958	Travaux publics — Openbare Werken	67.575.331	303.975.399	89.222.736	52.731.883	182.298.784	92.493.735	44.912.251	28.328.620	36.020.932	897.559.671
	Instruction publique — Openbaar Onderwijs ...	21.771.008	61.662.904	6.244.621	10.212.926	55.343.128	59.756.715	15.359.966	7.313.753	20.698.161	258.363.182
	Justice — Justitie	12.991.108	21.792.904	14.016.241	5.384.668	5.419.093	2.093.303	3.635.387	4.414.246	643.446	69.998.396
	Intérieur — Binnenlandse Zaken	1.059.300	420.743	—	4.194.600	—	—	5.511.000	—	—	11.185.643
	Communications — Verkeerswezen	—	—	—	—	—	—	—	776.385	470.100	1.246.485
1958	Loi Brunfaut — Wet Brunfaut	30.724.582	41.311.146	15.902.304	18.368.323	86.510.086	68.112.745	19.437.753	8.878.926	11.158.678	300.404.543

h) Travaux prévus par l'arrêté royal du 2 février 1959.

Jusqu'à présent, 1.200 dossiers ont été introduits auprès du Département.

Ce nombre se décompose comme suit :

Anvers	100
Brabant	140
Flandre occidentale	100
Flandre orientale	100
Hainaut	200
Liège	200
Limbourg	60
Luxembourg	30
Namur	270

Le montant moyen par entreprise se situe aux environs de 600.000 francs.

Parmi les dossiers traités jusqu'ici par les Services du Département, un sur deux en moyenne ne réunit pas les conditions requises (nature du travail, importance du travail, montant des salaires, prix exagérés).

Il ne serait pas possible de fournir des renseignements détaillés à ce sujet; l'élaboration de ceux-ci absorberait totalement l'activité de l'Administration durant plusieurs jours, ce qui est absolument inadmissible, étant donné le volume et l'urgence des missions normales qui lui incombent.

A présent, plus de 400 dossiers ont été retenus par l'Administration et communiqués au Département du Travail pour avis quant à la possibilité de recruter le nombre des chômeurs prévu par l'entrepreneur.

De ces 400 dossiers, 109 ont été jugés susceptibles d'approbation définitive. Le montant total subsidiable correspondant atteint 65.752.000 francs; le nombre total de chômeurs à mettre au travail dans ces 109 entreprises pendant une moyenne de 75 jours ouvrables est de 1.490.

La ventilation par province figure au tableau ci-après.

Celui-ci indique la nature des travaux.

Des dossiers qui ont été examinés jusqu'à présent, plus de 400 n'ont pas été retenus en raison du fait que le nombre de chômeurs prévu par les soumissionnaires est insuffisant, de telle sorte que le minimum requis pour les salaires directs est loin d'être atteint. En outre, dans de nombreux cas, notamment en ce qui concerne la région anversoise, les prix présentés par les entrepreneurs sont exagérés.

Il apparaît que lorsque, d'une part, les administrations communales ont poursuivi les buts fixés dans l'arrêté royal du 2 février 1959 et que, d'autre part, les entrepreneurs ont présenté des prix raisonnables, la proportion 60/40 fixée pour le rapport salaires/matériaux a été atteint sans difficulté.

Quant aux prix, il convient de reconnaître que l'obligation imposée aux entrepreneurs d'occuper des chômeurs à concurrence de 80 % du personnel requis, doit nécessairement entraîner un certain gonflement du coût de l'entreprise.

Il ne pourrait être toléré toutefois qu'il s'en suive une augmentation exagérée des prix; en cas d'excès dans ce domaine, le Département rejette le dossier, même si les conditions relatives à la mise au travail et à la nature des travaux se trouvent remplies.

En vue de prévenir des ententes entre entrepreneurs, il serait possible d'interdire la remise des soumissions à la séance d'adjudication. Si cette mesure devait s'avérer nécessaire, des instructions seront données dans ce sens.

h) Werken voorzien door het koninklijk besluit van 2 februari 1959.

Er werden tot op heden ongeveer 1.200 bundels bij het Departement aanhangig gemaakt.

Dit aantal wordt als volgt onderverdeeld :

Antwerpen	100
Brabant	140
West-Vlaanderen	100
Oost-Vlaanderen	100
Henegouwen	200
Luik	200
Limburg	60
Luxemburg	30
Namen	270

Het gemiddeld bedrag der ondernemingen schommelt rond 600.000 frank.

Van de tot nog toe door de Diensten onderzochte bundels is er gemiddeld één op twee, die niet beantwoordt aan de gestelde voorwaarden (aard van het werk, omvang van het werk, bedrag der lonen, overdreven prijzen).

Het is niet mogelijk gedetailleerde inlichtingen desaan gaande te verstrekken; dit zou de Diensten gedurende verscheidene dagen volledig in beslag nemen, wat absoluut onmogelijk is, gelet op de omvang en de dringendheid van hun normale opdrachten.

Tot op heden werden meer dan 400 dossiers door het Bestuur aangehouden en, voor advies wat betreft de mogelijkheid de door de aannemer voorziene werklozen aan te werven, aan het Departement van Arbeid medegedeeld.

Hiervan zijn er tot nog toe 109 voor definitieve goedkeuring vatbaar bevonden. Het overeenstemmend totaal subsidieerbaar bedrag beloopt : 65.752.000 frank; het totaal in deze 109 ondernemingen gedurende gemiddeld 75 werkdagen te werk te stellen werklozen is : 1.490.

De onderverdeling per provincie wordt in onderstaande tabel opgegeven.

In deze tabel wordt de aard der werken vermeld.

Van de tot op heden onderzochte bundels, werden er meer dan 400 niet aangehouden; omdat het door de inschrijvers voorzien aantal werklozen ontoereikend is, zodat men ver onder het minimum vereist voor de directe lonen blijft. Ook zijn er vele gevallen, nl. in het Antwerpse, waar de prijzen die de aannemers aanbieden, overdreven zijn.

Het blijkt dat waar enerzijds de gemeentebesturen zelf de bedoeling van het koninklijk besluit van 2 februari 1959 hebben betracht en de aannemers redelijke prijzen hebben voorgesteld, de verhouding 60/40 voor lonen/materialen, zonder moeite bereikt wordt.

Inzake prijzen, is wel aan te nemen dat wanneer de aannemers verplicht zijn 80 % van het vereiste personeel onder de werklozen aan te werven, dit een zekere stijging van de prijzen voor gevolg heeft.

Het kan echter niet geduld worden dat zulks gepaard zou gaan met buitensporige prijsverhogingen; deze laatste worden door het Departement geweerd, zelfs wanneer de voorwaarden inzake werkverschaffing en aard der werken vervuld zijn.

Om afspraken tussen aannemers te keer te gaan zou het overhandigen van de inschrijvingen ter zitting van de aanbesteding kunnen verboden worden. Moest het nodig blijken, dan zullen onderrichtingen in die zin uitgevaardigd worden.

En général, les soumissions présentées pour les travaux communaux ordinaires (arrêté du Régent du 2 juillet 1949) sont restées dans la normale jusqu'à présent.

Arrêté royal du 2 février 1959.

Situation au 24 avril 1959.

Dossiers approuvés (avec avis favorable du Ministère du Travail).

Over het algemeen zijn de voor gewone gemeentewerken ingediende inschrijvingen (koninklijk besluit van 2 juli 1949) tot nog toe normaal gebleven.

Koninklijk besluit van 2 februari 1959.

Toestand op 24 april 1959.

Goedgekeurde dossiers (met gunstig advies van het Ministerie van Arbeid).

Commune Gemeente	N° dossier N° dossier	Nature des Travaux Aard der werken	Montant subsidiable Subsidieerbaar bedrag	Montant du subsidie Bedrag der toelage	Nombre de chômeurs occupés Aantal tewerkgestelde werklozen
<i>Province d'Anvers — Provincie Antwerpen :</i>					
Kalmthout — Kalmthout	M. 1056/3	Voirie — Wegen	325.125	260.100	10
<i>Province de Brabant — Provincie Brabant :</i>					
Lot — Lot	M. 2173/1	Chemin G. C. n° 240 — Weg G. V. n° 240	566.274	453.019	8
Pamel — Pamel	M. 2236/2	Amél. des rues Pamel-, Molenveld- en Steenbergstraat — Verb. Pamel-, Molenveld- en Steenbergstraat	856.292	685.034	13
Pamel — Pamel	M. 2236/1	Raccord des rues Woestijn- et Keerstraat — Verb. Woestijn- en Keerstraat	554.006	443.205	13
Alsemberg — Alsemberg	M. 2002/1	Voûtement du ruisseau dit Molenbeek — Overwerven Molenbeek	226.610	181.288	8
Strombeek-Bever — Strombeek-Bever	M. 2293/1	Amél. des rues Ringlaan et Hellebeekstraat — Verb. Ringlaan-Hellebeekstraat	392.910	314.328	8
Hal — Halle	M. 2103/1	Amél. chemins vicinaux — Verb. buurtwegen	885.370	708.296	15
Meise — Meise	M. 2186/1	Travaux d'assainissement de la Bosstraat — Saneeringswerken Bosstraat	869.600	695.680	15
Waterloo — Waterloo	M. 2327/4	Voirie — Wegen	680.800	544.640	10
Waterloo — Waterloo	M. 2327/2	Voirie — Wegen	761.900	609.520	10
Buken — Buken	M. 2046/1	Voirie — Wegen	481.500	385.200	25
Tremelo — Tremelo	M. 2309/1	Voirie — Wegen	696.761	557.409	15
Strombeek-Bever — Strombeek-Bever	M. 2293/2	Voirie — Wegen	540.458	432.362	8
Asse — Asse	M. 2055/3	Voirie — Wegen	576.980	461.584	16
Asse — Asse	M. 2005/2	Voirie — Wegen	444.915	355.932	16
Melkwezer — Melkwezer	M. 2189/1	Voirie — Wegen	453.025	362.420	16
Hal — Halle	M. 2103/2	Voirie — Wegen	994.673	795.738	24
Asse — Asse	M. 2005/1	Voirie — Wegen	607.840	486.272	16
<i>Province de Flandre Occidentale — Provincie West-Vlaanderen :</i>					
Vive-St-Eloi — St-Eloois-Vijve	M. 3183/1-A	Routes n° 2 et 7 — Wegen n° 2 en 7	290.685	232.548	16
Vive-St-Eloi — St-Eloois-Vijve	M. 3183/1-C	Route n° 5 — Weg n° 5	626.479	501.183	16
Vive-St-Eloi — St-Eloois-Vijve	M. 3183/1-D	Route n° 8 — Weg n° 8	443.856	355.085	16
Vive-St-Eloi — St-Eloois-Vijve	M. 3183/1-E	Route n° 7 (Ouest) — Weg n° 7 (West)	396.920	317.536	16
Vive-St-Eloi — St-Eloois-Vijve	M. 3183/1-B	Routes n° 10 et 13 — Wegen n° 10 en 13	341.068	272.854	16
St-Andries — St-Andries	M. 3180/1	Voirie au lieu dit Hoge Weg — Wegwerken in de Hoge Weg	390.400	312.320	10
Torhout — Torhout	M. 3204/1	Entretien des voies d'eau non navigables — Onderhoud niet bevaarbare waterwegen	605.000	484.000	12
Wielsbeke — Wielsbeke	M. 3231/1-C	Amélioration chemins de culture. Lot 3 — Verbetering landbouwwegen. Lot 3	960.261	768.209	20
Wielsbeke — Wielsbeke	M. 3231/1-B	Amélioration chemins de culture. Lot 2 — Verbetering landbouwwegen. Lot 2	947.100	757.680	20
Tiegem — Tiegem	M. 3202/1	Travaux de voirie — Wegwerken	224.900	179.920	5
Ruiselede — Ruiselede	M. 3175/1	Entretien des cours d'eau, trottoirs et fossés — Onderhoud waterlopen, voetpaden en grachten	895.718	716.574	16
Hertsberge — Hertsberge	M. 3065/1	Entretien des cours d'eau — Onderhoud waterlopen	326.625	261.300	8
Dottignies — Dottenijs	M. 3041/2	Construction d'un mur de clôture autour du cimetière — Bouwen omheiningmuur rond kerkhof	384.773	307.818	10
Bruges — Brugge	M. 3030/1-B	Travaux de peinture aux bâtiments de la ville. Lot II — Schilderen van stadsgebouwen. Lot II	299.203	239.362	6
Wulveringen — Wulveringen	M. 3239/3	Voirie — Wegen	486.830	389.464	12
Pollinkhove — Pollinkhove	M. 3169/2	Voirie — Wegen	294.500	235.600	10
Oostkerke — Oostkerke	M. 3147/1	Voirie — Wegen	629.018	503.215	35
Klerken — Klerken	M. 3091/2	Voirie — Wegen	416.855	333.484	15
Stavele — Stavele	M. 3193/2	Bâtiments. Lot IV — Gebouwen. Lot IV	180.338	144.270	4
Wijtschate — Wijtschate	M. 3232/1	Voirie — Wegen	967.717	774.174	12
Aalbeke — Aalbeke	M. 3001/2	Voirie — Wegen	555.428	444.342	16

Commune Gemeente	N° dossier N° dossier	Nature des Travaux Aard der werken	Montant subsidiable Subsidieer- baar bedrag	Montant du subside Bedrag der toelage	Nombre de chômeurs occupés Aantal te- werkgestelde werklozen
Bruges — Brugge	M. 3030/2-B	Bâtiments — Gebouwen	308.880	247.104	4
Oostnieuwkerke — Oostnieuwkerke	M. 3149/3	Voirie — Wegen	979.850	783.880	24
Oekene — Oekene	M. 3140/2	Voirie — Wegen	722.121	577.697	12
Oekene — Oekene	M. 3140/1	Voirie — Wegen	766.550	613.240	12
Oostnieuwkerke — Oostnieuwkerke	M. 3149/1	Voirie — Wegen	989.972	791.978	24
Oostnieuwkerke — Oostnieuwkerke	M. 3149/2	Voirie — Wegen	977.030	781.624	24
Bruges — Brugge	M. 3030/1-A	Bâtiments — Gebouwen	283.052	226.442	4
Bruges — Brugge	M. 3030/2-A	Travaux de peinture aux bâtiments — Schilderwerken gebouwen	268.515	214.812	4
Hoogdele — Hoogdele	M. 3069/4	Voirie — Wegen	873.540	698.832	15
Hoogdele — Hoogdele	M. 3069/2	Voirie — Wegen	723.516	578.813	12
Hoogdele — Hoogdele	M. 3069/3	Voirie — Wegen	980.005	784.004	20
Varsenare — Varsenare	M. 3206/1	Voirie — Wegen	447.420	357.936	20
Hoogdele — Hoogdele	M. 3069/1	Voirie — Wegen	884.000	707.200	20
<i>Province de Flandre Orientale — Provincie Oost-Vlaanderen :</i>					
St-Nicolas — St-Niklaas	M. 4239/1	Amél. des Wegvoerings- et Passtraat — Verb. Wegvoerings- en Passtraat	447.660	358.128	16
St-Nicolas — St-Niklaas	M. 4239/2	Amél. des Kiemen et Meulestraat — Verb. Kiemen- en Meulestraat	272.960	218.368	11
St-Nicolas — St-Niklaas	M. 4239/3	Amél. des Dam-, Kauwer- et Molenstraat — Verb. Dam-, Kauwer- en Molenstraat	203.000	162.400	11
St-Gillis-Termonde — St-Gillis-Termonde	M. 4222/1	Amél. des Bree- et Moerstraat — Verb. der Bree- en Moerstraat	340.000	272.000	10
Sinaai — Sinaai	M. 4216/1	Amél. divers travaux — Verb. verschillende werken	865.880	692.704	16
Zomergem — Zomergem	M. 4292/1	Amél. route n° 26 — Verb. weg n° 26	479.736	383.789	8
Munkzwalm — Munkzwalm	M. 4156/1	Amél. routes n° 2, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 21 et 33 — Verb. wegen n° 2, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 21 en 33	841.025	672.820	16
Grembergen — Grembergen	M. 4080/1	Amél. des routes n° 8, 16, 17 et 18 — Verb. wegen n° 8, 16, 17 en 18	653.940	523.152	24
St-Laureins — St-Laureins	M. 4228/1	Amél. des routes n° 29, 39, 34, 26 en 27 — Verb. wegen n° 29, 39, 34, 26 en 27	885.820	708.656	18
St-Martens-Lierde — St-Martens-Lierde	M. 4238/1	Voirie — Wegen	995.400	796.320	20
St-Nicolas — St-Niklaas	M. 4239/7	Amél. de la Lepelhoekstraat — Verb. Lepelhoek- straat	222.513	178.010	8
St-Nicolas — St-Niklaas	M. 4239/10	Amél. de la Bekelstraat — Verb. van de Bekelstraat	219.570	175.656	8
Zaffelare — Zaffelare	M. 4282/1	Amél. de la Ouderveldstraat — Verb. van de Ouder- veldstraat	405.000	324.000	10
Hamme — Hamme	M. 4085/2	Amél. de la route n° 42 — Verb. weg n° 42	188.760	151.008	10
Steenhuize-Wijnhuizen — Steenhuize-Wijnhuizen	M. 4245/1	Voirie. Lot II — Wegen. Lot II	497.468	397.974	12
Steenhuize-Wijnhuizen — Steenhuize-Wijnhuizen	M. 4245/1	Route n° 8. Lot I — Weg n° 8. Lot I	534.578	427.662	12
Polder de Doel — Polder van Doel	M. 4050/1	Cours d'eau — Waterlopen	334.125	267.300	8
Lokeren — Lokeren	M. 4123/3	Voirie — Wegen	830.000	664.000	20
Lokeren — Lokeren	M. 4123/4	Voirie — Wegen	850.000	680.000	20
St-Nicolas — St-Niklaas	M. 4239/4	Voirie — Wegen	471.605	377.284	8
<i>Province de Hainaut — Provincie Henegouwen :</i>					
Thieusies — Thieusies	M. 5391/2	Voirie — Wegen	905.110	724.088	15
Leers-Nord — Leers-Nord	M. 5229/1	Voirie — Wegen	670.165	536.132	16
St-Léger — St-Léger	M. 5361/1	Voirie — Wegen	632.721	506.177	20
Erbisœul — Erbisœul	M. 5107/1	Voirie — Wegen	767.385	613.908	14
Herchies — Herchies	M. 5192/1	Voirie — Wegen	713.610	570.888	16
Mons — Bergen	M. 5277/1	Voirie — Wegen	719.020	575.216	12
Courcelles — Courcelles	M. 5091/2	Voirie — Wegen	271.359	217.087	10
Monceau s/Sambre — Monceau s/Sambre	M. 5276/1	Voirie — Wegen	841.600	673.280	8
Gosselies — Gosselies	M. 5160/1	Voirie — Wegen	722.036	577.629	15
Havré — Havré	M. 5186/1	Voirie — Wegen	999.500	799.600	15
Herchies — Herchies	M. 5192/2	Voirie — Wegen	999.765	799.812	18
Fayt-lez-Manage — Fayt-lez-Manage	M. 5126/1	Voirie — Wegen	266.118	212.895	8
Fayt-lez-Manage — Fayt-lez-Manage	M. 5126/4	Voirie — Wegen	271.369	217.095	8
Fayt-lez-Manage — Fayt-lez-Manage	M. 5126/3	Voirie — Wegen	250.000	200.000	8
Jurbise — Jurbise	M. 5213/1	Voirie — Wegen	852.732	682.186	18

Commune Gemeente	N° dossier N° dossier	Nature des Travaux Aard der werken	Montant Subsidieer- baar bedrag	Montant du subsidie Bedrag der toelage	Nombre de chômeurs occupés. Aantal te- werkgestelde werklozen
<i>Province de Liège ~ Provincie Luik :</i>					
Ans — Ans	M. 6012/1	Voirie — Wegen	886.980	709.584	12
Tihange — Tihange	M. 6319/1	Voirie — Wegen	528.810	423.048	12
Queue-de-Bois — Queue-de-Bois	M. 6261/1	Voirie — Wegen	754.690	603.752	15
Beyne-Hensay — Beyne-Hensay	M. 6040/1	Voirie — Wegen	949.910	759.928	12
Chénée — Chénée	M. 6065/1	Voirie — Wegen	736.865	589.492	10
Chénée — Chénée	M. 6065/4	Voirie — Wegen	419.365	335.492	10
Chénée — Chénée	M. 6065/2	Reboisement — Herbebossing	834.275	667.420	25
Saint-Nicolas — Saint-Nicolas	M. 6284/1	Voirie — Wegen	340.000	272.000	10
Saint-Nicolas — Saint-Nicolas	M. 6284/2	Voirie — Wegen	582.966	466.373	8
Verviers — Verviers	M. 6329/2	Murs-Quai — Kaaimuren	522.203	417.762	8
Ougrée — Ougrée	M. 6245/1	Voirie — Wegen	620.000	496.000	10
Seraing s/Meuse — Seraing Meuse	M. 6294/1	Voirie — Wegen	800.000	640.000	12
Saint-Nicolas — Saint-Nicolas	M. 6284/3	Renouvellement de peintures aux écoles et bâtiments communaux — Herverven scholen en gemeente-gebouwen	290.290	232.232	5
<i>Province de Limbourg ~ Provincie Limburg :</i>					
Koersel — Koersel	M. 7089/2	Voirie — Wegen	582.185	465.748	18
Koersel — Koersel	M. 7089/3	Voirie — Wegen	349.210	279.368	11
Koersel — Koersel	M. 7089/1	Voirie — Wegen	858.310	694.648	25
Providce — Provincie	M. 7000/1	Aménagement d'un terrain de parking à Bokrijk — Aanleg parkeerterrein te Bokrijk	980.000	784.000	20
Elen — Elen	M. 7033/1	Voirie — Wegen	740.064	592.051	15
Hamont — Hamont	M. 7057/1	Voirie — Wegen	887.500	710.000	17
Paal — Paal	M. 7143/1	Voirie — Wegen	861.152	688.922	20
<i>Province de Namur ~ Provincie Namen :</i>					
St-Servais — St-Servais	M. 9287/3	Voirie — Wegen	507.760	406.208	8
St-Servais — St-Servais	M. 9287/2	Voirie — Wegen	504.500	403.600	8
			65.751.729	52.601.379	1.490

i) Autoroutes.

Toutes les précautions ont été prises pour éviter que des affaissements ne se produisent ultérieurement.

j) Personnel.

Le personnel des services extérieurs sera complété grâce aux examens d'admission qui seront organisés par le Secrétariat permanent au Recrutement, et ce dans les limites que le Premier Ministre a fixées pour le recrutement d'agents de l'Etat.

k) Ecole moyenne de l'Etat à Westerlo.

Depuis 1958, l'Ecole moyenne de l'Etat à Westerlo se trouve installée provisoirement dans les bâtiments ci-après :

- 1) Boerenkrijglaan, 285;
- 2) Boerenkrijglaan, 286;
- 3) Boerenkrijglaan, 287.

i) Autosnelwegen.

Alle voorzorgsmaatregelen zijn getroffen opdat geen verzakkingen zich naderhand voordoen.

j) Personeel.

Het personeel in de buitendiensten zal worden aangevuld mits het organiseren door het Vast Wervingssecretariaat van toelatingsexamens, zulks, binnen de perken aan de aanwerving van rijkspersoneel gesteld door de Eerste-Minister.

k) Rijksmiddelbare school te Westerlo.

De Rijksmiddelbare school te Westerlo is sinds 1958, voorlopig ondergebracht in de hiernavolgende gebouwen:

- 1) Boerenkrijglaan, 285;
- 2) Boerenkrijglaan, 286;
- 3) Boerenkrijglaan, 287.

1) *Boerenkrijglaan, 285.*

Ce bâtiment comprend le parloir et le Secrétariat de l'école. Le loyer annuel est de 72.000 francs.

Le bail a été conclu le 7 octobre 1958 et approuvé le 13 octobre 1958 par M. le Ministre Meyers.

2) *Boerenkrijglaan, 286.*

Ce bâtiment comprend deux locaux de classe, une annexe, une cour, un accès au préau et des lavatory's.

Le loyer annuel est de 24.000 francs.

Le bail a été conclu le 10 octobre 1958 et approuvé le 16 octobre 1958 par M. le Ministre Meyers.

3) *Boerenkrijglaan, 287.*

Des classes ont été organisées au 1^{er} et au 2^{me} étage.

Le loyer annuel est de 24.000 francs.

Le bail a été conclu le 2 décembre 1958 et approuvé le 12 décembre 1958.

Un bâtiment supplémentaire, situé Boerenkrijglaan, 400/4, vient d'être pris en location.

L'école occupe le bâtiment dès à présent, mais le bail n'a pas encore été approuvé. Cette approbation interviendra toutefois incessamment.

Il n'est pas possible de déterminer le cubage des locaux occupés en fonction du nombre d'élèves; en effet, le Département ne connaît pas ce nombre et les renseignements ne peuvent être fournis que par M. le Ministre de l'Instruction publique.

L'avis de l'Inspection des Finances n'était pas requis pour la conclusion des baux en question. En effet, l'Inspection des Finances n'intervient que pour les dépenses dépassant 50.000 francs.

Le loyer admis a été calculé, compte tenu de l'urgence, sur la base des instructions en vigueur et des usages.

1) *Urbanisme.*

1^o Une liste des communes tombant sous l'application de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 sera communiquée directement à l'honorable membre.

De 1954 jusqu'à ce jour, 312 communes ont été soumises à l'application de l'arrêté-loi de 1946.

2^o En vertu de l'article 4 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946, les administrations communales sont chargées de dresser les plans d'aménagement. En vertu de l'article 5, le Ministre peut fixer un délai dans lequel ce travail doit être fait.

L'Administration de l'Urbanisme n'a pas qualité pour dresser, moyennant rétribution, des plans communaux d'urbanisme. Lorsqu'une commune reste en défaut et qu'il existe des motifs impérieux d'intérêt national, l'administration aide les communes dans l'élaboration de leurs plans. Souvent également, des contre-propositions sont élaborées sous forme de plans.

En aucun cas, il n'a été demandé aux communes des rétributions pour ces services.

1) *Boerenkrijglaan, 285.*

In dit gebouw is de ontvangstkamer en het Secretariaat der school ondergebracht. De jaarlijkse huurprijs bedraagt 72.000 frank.

Het huurkontraat werd afgesloten op 7 oktober 1958 en goedgekeurd door de heer Minister Meyers op 13 oktober 1958.

2) *Boerenkrijglaan, 286.*

Bestaat uit twee klaslokalen, een achterplaats, een koer, een toegang naar speelplaats en lavatories.

De jaarlijkse huurprijs bedraagt 24.000 frank.

Het huurkontraat werd afgesloten op 10 oktober 1958 en goedgekeurd door de heer Minister Meyers op 16 oktober 1958.

3) *Boerenkrijglaan, 287.*

Hierin werden klassen ingericht op de 1^e en 2^e verdieping.

De jaarlijkse huurprijs bedraagt 24.000 frank.

Het huurkontraat werd afgesloten op 2 december 1958 en goedgekeurd op 12 december 1958.

Onlangs werd er nog een gebouw gehuurd gelegen Boerenkrijglaan, 400/4.

Dit gebouw is reeds bezet door de school maar de huurakte werd nog niet goedgekeurd. Dit zal nochtans in de eerstvolgende dagen geschieden.

Het is onmogelijk de kubieke inhoud der bezette lokalen weer te geven in functie van het aantal leerlingen, daar het Departement het aantal leerlingen niet kent is en deze inlichtingen kunnen alleen worden verstrekt door de heer Minister van Openbaar Onderwijs.

Het advies van de Inspectie der Financiën voor het sluiten van deze huurovereenkomsten was niet vereist. Inderdaad komt de Inspectie van Financiën slechts tussen voor iedere uitgave boven de 50.000 frank.

De toegestane huurprijs werd berekend, rekening houdend met de dringendheid, op basis van de geldende onderrichtingen en gebruiken.

1) *Stedebouw.*

1^o Een lijst van de gemeenten die onder toepassing van de besluitwet van 2 december 1946 zijn gesteld, zal rechtstreeks aan het achtbaar lid worden toegezonden.

Van 1954 tot nu werden 312 gemeenten onder de toepassing van de besluitwet 1946 gesteld.

2^o Luidens artikel 4 van de besluitwet 2 december 1946 moeten de gemeentebesturen zorgen voor het opmaken van de bestemmingsplannen. Luidens artikel 5 kan de minister een termijn bepalen binnen welke dit moet worden gedaan.

Het Bestuur van de Stedebouw heeft geen bevoegdheid om, mits vergoeding, gemeentelijke bestemmingsplannen op te maken. Wanneer een gemeente in gebreke blijft en er dringende redenen van nationaal belang zijn helpt dit bestuur de gemeenten bij het ontwerpen van hun plannen. Ook worden zeer dikwijls tegenvoorstellen in de vorm van plannen uitgewerkt.

In geen enkel geval werden hiervoor door de diensten vergoedingen gevraagd aan de gemeenten.

3° La destination des plans particuliers d'aménagement ressort du texte de l'article 3 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 ainsi que du commentaire accompagnant l'arrêté du 12 septembre 1940.

La construction d'un édifice public implique que la nécessité de son implantation se justifie au point de vue urbanistique, c'est-à-dire qu'il convient de vérifier si l'emplacement est favorablement situé en tenant compte de l'aménagement futur de la commune ou du quartier. Il convient d'examiner à cette occasion les problèmes de la circulation, des constructions avoisinantes, des espaces verts, etc.

Il n'est pas exact que l'administration fasse *toujours* établir un plan particulier d'aménagement avant de marquer son accord pour la construction d'édifices publics. En de nombreux cas, il n'est pas possible d'attendre le plan d'aménagement avant le début des travaux.

4° Conformément à l'article 18 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946, c'est le Ministre ou son délégué qui décide des autorisations de construire. Il est néanmoins tenu compte de l'avis de l'administration communale et de son urbaniste. C'est pourquoi les directives du 10 décembre 1946 prescrivent aux administrations communales de joindre leur avis à la demande d'autorisation de construire. Ces avis ne lient cependant pas le département.

5° Les statistiques tenues à jour par l'administration ne contiennent pas d'éléments au sujet de dérogations aux plans généraux ou particuliers d'aménagement. Il est impossible de retrouver ces éléments dans les dossiers administratifs.

6° Les éléments nécessaires sont rassemblés par le département. Dès qu'ils seront un tant soit peu complets, ils seront adressés directement à l'honorable membre.

7° Jusqu'à présent, l'Administration de l'Urbanisme a pu s'adapter avec toute la souplesse désirable aux besoins nouveaux en matière d'industrialisation, même si celle-ci n'avait pas été envisagée lors de l'élaboration des plans d'aménagement. La revision du plan d'aménagement adopté ne requiert d'ailleurs pas autant de mois, étant donnée la procédure très simplifiée des articles 6 et suivants de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946. D'autre part, le projet de loi déposé par le Gouvernement contient des dispositions au sujet des plans concernant les zones industrielles, d'où la possibilité d'établir des plans plus sommaires. Il n'y a donc pas lieu de craindre que les plans d'aménagement constituent un frein à l'industrialisation; le passé a montré déjà que le contraire était vrai, c'est-à-dire que, grâce aux plans en question, la réalisation d'un projet d'industrialisation pouvait intervenir rapidement.

Lors de la coordination entre les départements des Travaux publics et celui des Affaires Economiques, il sera tenu compte de l'aspect mis en lumière par l'honorable membre.

m) *Le calibrage de la Grande Nèthe* — section Itegem-Oosterlo — a été adjugé en février 1959. Le commencement des travaux est fixé au 1^{er} avril. On prévoit qu'il s'écoulera 1 1/2 an avant que ceux-ci ne soient achevés.

Il a été insisté pour que ce délai soit écourté en vue de rendre possible l'exécution d'autres travaux d'assainissement à effectuer par le Ministère de l'Agriculture.

Il va sans dire qu'il sera tenu compte, dans la mesure du possible, de la nécessité de préserver les sites touristiques.

3° De functie van de bijzondere bestemmingsplannen blijkt uit de tekst van artikel 3 van de besluitwet van 2 december 1946 en uit de commentaar die het besluit van 12 september vergezelt.

Het optrekken van een openbaar gebouw maakt het nodig dat de inplanting daarvan stedenbouwkundig gerechtvaardigd is, d.w.z. dat moet worden nagegaan of de plaats ervan gunstig gelegen is wanneer rekening wordt gehouden met de toekomstige ordening van de gemeente en van de wijk. Problemen van verkeer, van bebouwing in de nabijheid ervan, van groene ruimten e.a. moeten daarbij worden onderzocht.

Het is niet juist dat het bestuur *steeds* een bijzonder bestemmingsplan doet opmaken alvorens zijn akkoord te geven voor het bouwen van openbare gebouwen. In talrijke gevallen is het niet mogelijk op het bestemmingsplan te wachten om met de bouwwerken te beginnen.

4° Luidens artikel 18 van de besluitwet van 2 december 1946 beslist de minister of zijn gedelegeerde over de bouwvergunningen. Niettemin wordt er prijs gesteld op het advies van het gemeentebestuur en van haar stedenbouwkundige ontwerper. Daarom schrijven de richtlijnen van 10 december 1946 voor dat de gemeentebesturen hun advies bij de bouw aanvraag moeten voegen. Die adviezen binden evenwel het departement niet.

5° De door het bestuur bijgehouden statistiek bevat geen gegevens omtrent de afwijkingen aan de algemene of bijzondere bestemmingsplannen. Het is niet mogelijk deze gegevens op te sporen in de administratieve dossiers.

6° De nodige gegevens worden door het departement verzameld. Zodra zij enigszins volledig zijn, zullen zij aan het achtbaar lid rechtstreeks worden toegezonden.

7° Tot hiertoe heeft het Bestuur van de Stedebouw zich met alle gewenste soepelheid kunnen aanpassen aan nieuwe behoeften inzake industrialisatie, ook als daaraan niet werd gedacht bij het opmaken van bestemmingsplannen. De herziening van een goedgekeurd bestemmingsplan trouwens niet zoveel maanden gelet op de zeer eenvoudige procedure van de artikelen 6 en volgende van de besluitwet van 2 december 1946. Anderzijds bevat het door de regering neergelegd wetsontwerp bepalingen in verband met plannen voor industriële zones, waarbij het mogelijk wordt gemaakt meer summiere plannen op te maken. Er behoeft dus geen vrees voor te zijn dat de bestemmingsplannen een rem voor de industrialisatie zouden zijn; het verleden heeft reeds uitgewezen dat het tegendeel waar is, nl. dat dank zij die plannen een spoedige verwezenlijking van een industrialisatieproject kan tot stand komen.

Bij de coördinatie tussen de departementen van Openbare Werken en Economische Zaken zal worden gelet op het aspect waarop door het achtbaar lid wordt gewezen.

m) *De kalibrering van de Grote Nete* — vak Itegem-Oosterlo — werd aanbesteed februari 1959. Men voorziet 1 1/2 jaar voor de beëindiging, met begin op 1 april 1959.

Er wordt aangedrongen om die termijn te verkorten, ten einde de verdere saneringswerken uit te voeren door het Ministerie van Landbouw, mogelijk te maken.

Er zal vanzelfsprekend rekening gehouden worden met de noodzakelijkheid de toeristische plaatsen zoveel mogelijk te beschermen.

Intervention n° 18.

Il y a actuellement en Flandre Occidentale, 30.000 chômeurs, 40.000 ouvriers frontaliers, 8.000 saisonniers et 15.000 mobiles.

Ce sont les habitants de la Flandre Occidentale qui touchent les salaires et traitements les plus bas du pays.

Cette situation dure depuis la fin de la guerre 1914-1918.

L'économie de la Flandre Occidentale est pratiquement inexistante.

Jusqu'à présent, la lutte contre le chômage se borne à l'exécution par les administrations publiques (communes, provinces et Etat), de travaux publics peu importants.

Economie. — Le Gouvernement a annoncé à maintes reprises (promesses écrites de M. le Premier Ministre) son intention d'accorder une attention spéciale à l'économie de la Flandre Occidentale, d'établir dans cette région, de nouvelles industries ou d'en encourager la création, en vue de résorber le chômage existant, lequel est en augmentation constante. La Flandre Occidentale fonde ses espoirs sur la réalisation concrète de ces promesses.

La création de nouvelles industries et l'encouragement de l'industrie en Flandre Occidentale exigent :

a) l'aménagement de parcs industriels, p.ex. à Wervik, à Ypres, à Poperinge et à Dixmude.

b) l'amélioration, l'extension et la construction de voies de communication modernes.

c) la construction de voies navigables ou la canalisation de cours d'eau existants :

1) Canal Ypres-Comines. Le coût du creusement de ce canal est estimé à 1 milliard par les experts. La grève des ouvriers frontaliers coûte au Trésor 35 millions par semaine, ce qui représente déjà actuellement 280 millions.

2) M. le Ministre a-t-il conçu un plan en vue de l'exécution de travaux publics indispensables au canal Ostende-Bruges-Roulers, à défaut desquels l'objectif du Gouvernement « Industrialiser la Flandre » devient inaccessible ?

Réponse.

Le Ministre fait tout d'abord remarquer que la création de parcs industriels est entrée dans une phase active; le Département des Travaux Publics joue un rôle important dans ce domaine, puisqu'il crée ou améliore les voies de communication par terre et par eau qui les desservent ou accorde les subsides nécessaires.

Le creusement des canaux Ypres-Comines et Bruges-Roulers constituent d'importants travaux dont l'exécution ne peut être envisagée que dans le cadre d'un programme d'investissements plus important que les programmes actuels; c'est le but de la nouvelle loi sur les investissements.

Intervention n° 19.

a) Certains services des Conducteurs des Ponts et Chaussées déficients en personnel qualifié, sont actuellement, dans l'impossibilité de pouvoir préparer des projets à soumettre aux Directions provinciales. Si des projets ne peuvent être présentés dans certains secteurs et spécialement dans le district de Neufchâteau-Wellin, il en résultera un retard dans la réalisation continue d'amélioration des rou-

Tussenkomst n° 18.

In West-Vlaanderen zijn thans 30.000 werklozen, 40.000 grensarbeiders, 8.000 seizoenarbeiders en 15.000 mobiele.

De laagste lonen en wedden van het land worden aan de Westvlamingen uitbetaald.

Dergelijke toestanden duren nu al sedert het einde van de oorlog van 1914-1918.

De West-Vlaamse economie is praktisch onbestaande.

De strijd tegen de werkloosheid beperkt zich vooralsnog tot het uitschrijven van kleine openbare werken door de Openbare Besturen (gemeenten, provincies en Staat).

Economie. — De regering heeft herhaaldelijk (schriftelijke beloften van de Heer Eerste-Minister) haar inzicht te kennen gegeven een bijzondere aandacht te schenken aan de West-Vlaamse economie en er industrie te vestigen of aan te moedigen met het oog op het opslorpen van de bestaande en steeds groeiende werkloosheid. West-Vlaanderen wacht hoopvol op de concrete verwezenlijking hiervan.

Het stichten en aanmoedigen van industrie in West-Vlaanderen eist.

a) Het aanleggen van industrieparken, bv. te Wervik, Ieper, Poperinge en Diksmuide;

b) Het verbeteren, het uitbreiden of het aanleggen van moderne verbindingswegen;

c) Het graven van waterwegen of het bevaarbaar maken van de bestaande waterwegen :

1) Kanaal Ieper-Komen. Het graven van dat kanaal wordt door deskundigen op 1 miljard geraamd; de grensarbeidersstaking kost aan onze schatkist 35 miljoen per week, hetzij nu reeds 280 miljoen.

2) Wat het kanaal Oostende-Brugge-Roeselare betreft, heeft de Heer Minister een plan opgevat met het oog op het uitvoeren van die onontbeerlijke openbare werken zonder welke het doel van de regering « Vlaanderen te industrialiseren » onuitvoerbaar wordt.

Antwoord.

De Minister merkt in de eerste plaats op dat het aanleggen van industrieparken in een actief stadium is getreden; het departement van Openbare Werken speelt op dat gebied een belangrijke rol, vermits het de verbindingswegen te land en te water bouwt of verbetert of wel de nodige toelagen verleent.

Het graven van de kanalen Ieper-Komen en Brugge-Roeselare zijn belangrijke werken, waarvan de uitvoering slechts in overweging kan worden genomen in het raam van een investeringsprogramma dat uitgebreider is dan de huidige programma's; dat is het doel van de nieuwe wet op de investeringen.

Tussenkomst n° 19.

a) Sommige diensten van de Conducteurs van Bruggen en Wegen verkeren, wegens gebrek aan geschoold personeel, op dit ogenblik in de onmogelijkheid de aan de Provinciale Directies voor te leggen ontwerpen uit te werken. Zo in sommige gebieden — o.a. het district Neufchâteau-Wellin — geen ontwerpen kunnen worden ingediend, zullen zich vertragingen in de gestadige verbeteringen van de wegen

tes et ouvrages. Quels sont les mesures envisagées par le Ministre pour combler l'insuffisance en personnel des services des conducteurs ?

b) Barrage Aisne et Ourthe. — art. 474. — Rubrique Barrages 2, 3, 4.

Monsieur le Ministre pourrait-il dire si le timing prévu est respecté, et si l'achèvement est prévu pour juin 1960. Les crédits de paiement prévus en autorisations nouvelles 1959 à savoir : Réservoir Ortho : 1 million, Station d'épuration : 3 millions, Conduite de refoulement : 1.600 millions, sont-ils suffisants pour que le travail accompli actuellement ne reste pas improductif pendant longtemps ?

c) Constructions scolaires de l'Etat : Il a déjà eu l'occasion d'attirer l'attention sur les constructions nouvelles dites « préfabriquées ». Ces préfabriquées sont de deux à trois genres différents.

Certaines écoles sont des chantiers permanents depuis 10 ans et plus.

Certaines de ces constructions peuvent apporter des solutions heureuses, d'autres sont d'un modèle rébarbatif (voir Ottignies).

1) Virton : Ecole Normale et Pensionnat. Terrain en acquisition. Les plans sont-ils en voie d'élaboration ?

2) Quand pense-t-on pouvoir entamer les travaux, la situation y est aussi dramatique qu'à Couvin. Le Comité d'acquisition est d'une lenteur désespérante...

Le pacte scolaire prévoit le rattachement du Fonds des Constructions scolaires au département de l'Instruction Publique. Mais ce transfert est prévu dans une période de 2 ans. Ne serait-il pas possible pendant cette année au moins, de réaliser un plan d'ensemble coordonné avec l'Instruction Publique pour les constructions scolaires. L'évolution est rapide, mais il y a un retard très conséquent en matière de renouvellement des locaux.

Réponse.

a) Le Ministre répond qu'il est conscient de la difficulté de recruter des techniciens pour l'Administration.

Les Universités de l'Etat forment encore des conducteurs civils, mais en très petit nombre. Les postes de conducteurs sont occupés actuellement généralement par des ingénieurs techniciens dont le nombre est heureusement plus élevé.

Le Gouvernement étudie en ce moment le moyen d'attirer davantage de techniciens vers les carrières qu'offre l'Administration.

b) Le Ministre donne les explications ci-après.

Le problème de la conduite de refoulement est terminé.

Le Département des Travaux publics a payé sa quote-part à la Société Intercommunale de distribution d'eau de l'Aisne et l'Ourthe.

Il est envisagé de créer tout d'abord une station pilote d'épuration tenant compte de la qualité de l'eau de l'Ourthe, ainsi que des enseignements recueillis par l'exploitation du Barrage d'Eupen. Mais les essais ne pourront avoir lieu qu'au cours de l'hiver 1959-1960, après l'organisation d'un concours pour la création de la station d'épuration définitive.

En ce qui concerne le réservoir d'Ortho, le délai d'exécution est plus court que celui nécessaire pour créer la station pilote puis la station définitive.

en kunstwerken voordoen. Welke maatregelen worden door de Minister overwogen om het gebrek aan personeel in de diensten van de conducteurs te verhelpen ?

b) Stuwdam in de Aisne en Ourthe. — art. 474. — Rubriek Stuwdammen 2, 3 en 4.

Kan de heer Minister zeggen of het vastgestelde tijdschema wordt nageleefd en of men het werk tegen juni 1960 denkt te voltooien. Zijn de betalingskredieten, uitgetrokken in de vorm van nieuwe machtigingen voor 1959, namelijk 1 miljoen voor het reservoir te Ortho, 3 miljoen voor het zuiveringsstation en 1,6 miljoen voor de persleiding, toereikend opdat de totnogtoe uitgevoerde werken niet voor lange tijd onproductief zouden blijven ?

c) Bouw van Rijksscholen. Het lid heeft reeds gelegenheid gehad de aandacht van de Minister te vestigen op de nieuwe constructies, de zogenaamde « prefabs ». Er zijn twee à drie verschillende soorten van « prefabs ».

Sommige scholen zijn reeds 10 jaar en meer permanente bouwplaatsen.

De aard van die constructies kan meevallen, andere zijn afstotelijk (zie Ottignies).

1) Virton : Normaalschool en kostschool. De aankoop van de grond is aan de gang. Is men bezig met het opmaken van de bouwplannen ?

2) Wanneer denkt men met de werken te kunnen beginnen ? De toestand is er even kritiek als te Couvin. Het aankoopcomité geeft blijk van hopeloze traagheid.

Het schoolpact bepaalt dat het Fonds der Schoolgebouwen aan het departement van Openbaar Onderwijs zal worden verbonden. Voor die overdracht is echter een periode van 2 jaar voorzien. Ware het niet mogelijk, ten minste tijdens dit jaar, met Openbaar Onderwijs een samenhangend plan voor de constructie van schoolgebouwen uit te werken ? De ontwikkeling gaat snel, maar er is een zeer aanzienlijke vertraging wat de vernieuwing van de lokalen betreft.

Antwoord.

a) De Minister antwoordt dat hij zich bewust is van de moeilijkheden bij de aanwerving van technici voor het Bestuur.

De Rijksuniversiteiten vormen ook nu nog conducteurs, maar dan in zeer klein aantal. De posten van conducteur worden thans meestal bekleed door technische ingenieurs wier aantal gelukkig hoger is.

De Regering zoekt op dit ogenblik naar een middel om meer technici aan te trekken tot de loopbanen in Rijksdienst.

b) De Minister verstrekt de volgende inlichtingen.

Wat de persleiding betreft, is de zaak afgedaan.

Het departement van Openbare Werken heeft zijn bijdrage aan de « Société Intercommunale de distribution d'eau de l'Aisne et l'Ourthe » betaald.

Overwogen wordt eerst een proefstation te bouwen, dat rekening zal houden met de hoedanigheid van het Ourthewater alsmede de ervaring opgedaan bij de exploitatie van de stuwdam te Eupen. De proeven zullen echter pas in de loop van de winter 1959-1960 kunnen plaats hebben, na inrichting van een wedstrijd voor de bouw van het definitief zuiveringsstation.

Wat het reservoir te Ortho betreft, is de uitvoeringstermijn korter dan die welke nodig is voor de bouw van het proefstation en vervolgens van het definitief station.

En d'autres termes, la construction du réservoir ne retardera pas la mise en exploitation du barrage.

Les crédits de paiement prévus en 1959 sont suffisants et, s'il y a lieu, ils seraient reportés à l'exercice suivant.

c) En ce qui concerne le pensionnat de Virton, le terrain est en cours d'acquisition et les architectes ont été désignés. Ils seront chargés de l'élaboration des projets dès que le terrain aura été acquis.

Pour ce qui est de Couvin, le Ministre renvoie à sa réponse à l'intervention n° 14.

Le Ministre signale qu'en plein accord avec son Collègue de l'Instruction publique, un programme de constructions scolaires réparti sur plusieurs années, sera réalisé.

Les crédits nécessaires sont prévus et le retard dont le membre fait état sera résorbé.

Intervention n° 20.

a) Un membre attire l'attention sur l'importance de la répartition des crédits pour la construction ou l'amélioration des écoles primaires communales ainsi que pour l'acquisition de mobilier scolaire :

1) Pour les enfants :

Beaucoup de classes sont installées dans des locaux provisoires qui ne répondent absolument pas aux nécessités.

2) Pour les membres du personnel enseignant :

Lorsqu'une école n'est pas parfaitement en ordre, l'inspection refuse de faire procéder à des nominations définitives par voie de mutation ou d'extension du cadre du personnel.

Il en résulte que la liquidation des traitements des membres du personnel enseignant affectés en dernier lieu est suspendue au début de chaque année scolaire — et ce généralement de septembre à décembre-janvier — parce que le Département de l'Instruction Publique attend le rapport de l'Inspection.

b) Route de l'Etat de Maestricht entre la frontière belge et Tongres.

Il est de la plus haute importance qu'il soit procédé à l'amélioration des sections frontière-Herderen et Berg-Tongres.

c) Pour quand peut-on espérer le début des travaux de construction du Palais de Justice de Tongres ?

d) Routes - Sint Huibrechts - Hern.

Des travaux de réfection s'imposent d'urgence, car la circulation des autobus de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et le trafic ordinaire sont extrêmement difficiles.

e) Ponts.

Des crédits étaient prévus pour le pont de Smeermaas (village) sur le Zuid-Willemsvaart. Ne serait-il pas préférable de s'occuper d'abord du pont du Carideng sur le canal Albert, route Lanaken - Maestricht, le trafic étant beaucoup plus intense sur cette route ?

Met andere woorden, de bouw van het reservoir zal de datum van het in bedrijf stellen van de stuwdam niet vertragen.

De voor 1959 uitgetrokken betalingskredieten zijn toereikend en zullen desnoods op het volgende dienstjaar worden overgedragen.

c) Inzake de kostschool te Virton is men bezig met de aankoop van de grond en zijn de architecten aangewezen. Zij zullen met het maken van de ontwerpen worden belast zodra het terrein in eigendom zal zijn verkregen.

Wat Couvin betreft, verwijst de Minister naar zijn antwoord op de vraag n° 14.

De Minister deelt mede dat in overeenstemming met zijn ambtgenoot van Openbaar Onderwijs een over verscheidene jaren gespreid programma van scholenbouw zal worden uitgevoerd.

De nodige kredieten zijn uitgetrokken en de door het lid aangeklaagde vertraging zal worden ingehaald.

Tussenkomen n° 20.

a) Een lid vestigt de aandacht op het belang van de verdeling van de kredieten voor de nieuwbouw of voor de verbetering van de gemeentelijke lagere scholen, alsmede voor de aankoop van schoolmeubelen, zulks in het belang.

1) Van de kinderen :

Vele klassen zijn ondergebracht in noodlokalen, die volstrekt niet voldoen aan de eisen.

2) Omwille van de leerkrachten :

Als een school niet volledig in orde is weigert de inspectie, bij mutatie of uitbreiding van het personeelskader, te laten overgaan tot definitieve benoeming.

Het gevolg hiervan is dat de uitbetaling van de wedde voor de laatst aangestelde leerkrachten geschorst wordt bij het begin van elk schooljaar — en dit gewoonlijk vanaf september tot december-januari — omdat het verslag van de inspectie ingewacht wordt op het departement van openbaar onderwijs.

b) Rijksweg Maastricht vanaf Belgische grens tot Tongeren.

Het is van het hoogste belang dat de vakken grens-Herderen, Berg-Tongeren zouden verbeterd worden.

c) Wanneer mag verwacht worden dat met het bouwen van het gerechtshof te Tongeren zou aangevangen worden ?

d) Wegen - Sint-Huibrechts - Hern.

Dringende herstellingen zijn nodig daar het verkeer van de lijnbussen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen alsóok het gewoon verkeer uiterst moeilijk is.

e) Bruggen.

Er waren kredieten uitgetrokken voor de brug te Smeermaas (dorp) over de Zuid-Willemsvaart. Ware het niet beter de brug over het Albertkanaal aan de Carideng op de weg Lanaken-Maastricht, eerst aan de beurt te laten komen, daar het verkeer over deze weg veel drukker is ?

Réponse.

a) Le Ministre marque son accord sur la nécessité de construire ou d'améliorer les locaux scolaires communaux; c'est la raison pour laquelle, conformément au Pacte Scolaire, le crédit prévu pour subsidier ces constructions a été porté de 270 millions (montant généralement prévu à cet article) à 600 millions.

Toute diligence est faite pour hâter l'octroi des subsides aux communes.

b) La modernisation de la route Tongres-Maastricht fait partie du programme général du Fonds des Routes; le Ministre fera examiner plus particulièrement les sections citées, en vue d'une modernisation rapide.

c) Il a approuvé le dossier relatif au Palais de Justice de Tongres et a accordé une promesse de principe le 6 février dernier; par conséquent, les travaux pourront être mis en adjudication et aussitôt que celle-ci aura été approuvée, la promesse ferme sera accordée.

Le commencement des travaux dépend donc du maître de l'ouvrage.

d) Le dossier relatif aux travaux à effectuer aux chemins n^{os} 1 et 2 ainsi qu'au chemin de grande communication n^o 55 est susceptible d'approbation. Il espère pouvoir accorder prochainement la promesse de principe.

e) Le pont de « Smeermaas » est en très mauvais état (pont Bailey avec plancher en bois) et n'a que 3,30 m. de largeur utile. Son renouvellement s'impose donc. Ce renouvellement sera prochainement adjugé. Le projet est à l'examen à l'Administration Centrale.

Le pont sur le canal Albert livrant passage à la route de l'Etat Lanaken-Maastricht est par contre du type semi-permanent, avec 6 m. de largeur de chaussée et 2 trottoirs de 1,25 m sur palées en béton, de telle sorte que son renouvellement n'est pas à considérer comme aussi urgent.

Intervention n^o 21.

a) Quels sont les plans prévus pour l'extension du port de Zeebrugge?

Evaluation totale du coût de ces travaux?

Quels travaux seront adjugés cette année-ci?

b) Il y a plusieurs personnes qui, à défaut de certificat de civisme, n'ont pas introduit une demande en vue de l'obtention de la réparation de dommages de guerre et qui n'ont recouvré leurs droits civils *ab initio* qu'après l'expiration du délai d'introduction des demandes.

Comme il résulte de l'ouvrage du Conseiller d'Etat A. W. Vranckx : « La Réparation des dommages de guerre aux biens », un arrêté royal suffit pour rouvrir ce délai et pour supprimer ainsi un effet injuste de la répression.

En effet, nous y lisons, p. 267, n^o 349 : « Un nouvel arrêté du Régent pourrait néanmoins, par mesure générale, ouvrir de nouveaux délais pour tous les sinistrés ou pour certaines catégories de ceux-ci ».

De telles mesures ont-elles déjà été prises, et sinon, quand le seront-elles?

c) 1) Quels sont les crédits engagés en vue de l'exécution de missions d'études (y compris les publications) relatives aux plans régionaux, et notamment pour :

Antwoord.

a) De Minister is het er volkomen over eens dat nieuwe gemeentelijke schoolgebouwen moeten worden opgericht en de bestaande moeten worden verbeterd; om die reden is, overeenkomstig het Schoolpact, het voor de subsidiëring van die constructies bestemde krediet van 270 miljoen (het op die post gewoonlijk uitgetrokken bedrag) op 600 miljoen gebracht.

Alles wordt in het werk gesteld om de toekenning van de subsidies aan de gemeenten te bespoedigen.

b) De modernisering van de weg Tongeren-Maastricht maakt deel uit van het algemeen programma van het Wegenfonds; de Minister zal meer in het bijzonder voor de door het Lid genoemde vakken de mogelijkheid van een spoedige modernisering doen onderzoeken.

c) Hij heeft het dossier betreffende het gerechtshof te Tongeren goedgekeurd en op 6 februari j.l. een principiële subsidiebelofte gedaan; de werken kunnen dus worden aanbesteed en onmiddellijk na de goedkeuring van die aanbesteding zal een vaste subsidiebelofte worden gedaan.

Het hangt derhalve van de opdrachtgever af of de werken spoedig zullen worden aangevat.

d) Het dossier met betrekking tot de werken aan de buurtwegen n^{os} 1 en 2 en aan de buurtweg van groot verkeer n^o 55 komt in aanmerking voor goedkeuring. Hij hoopt eerlang de principiële subsidiebelofte te kunnen verlenen.

e) De brug te Smeermaas is in zeer slechte staat (Bailey-brug met houten dek) en heeft een nuttige breedte van slechts 3,30 m. Ze moet dus dringend worden vernieuwd. Die werken zullen eerlang worden aanbesteed. Het ontwerp wordt thans door het Hoofdbestuur onderzocht.

De brug over het Albertkanaal op de Rijksweg Lanaken-Maastricht daarentegen behoort tot het semi-permanente type en heeft een rijweg van 6 m. en twee trottoirs van 1,25 m. rustend op betonnen jukken. De vernieuwing van die brug heeft dus niet hetzelfde spoedeisend karakter.

Tussenkoms t n^o 21.

a) Welke zijn de plannen voor de uitbreiding van de haven van Zeebrugge.

Totale geraamde kosten van die werken?

Welke werken zullen daarvan dit jaar aanbesteed worden?

b) Er zijn verscheidene personen die wegens gemis aan bewijs van civisme, geen aanvraag ingediend hebben tot het bekomen van oorlogsschadevergoeding, en die hun burgerrechten *ab initio*, slechts teruggekregen hebben, nadat de termijn om een aanvraag in te dienen verstreken was.

Uit het boek van Raadsheer van State A. W. Vranckx : « Het herstel der stoffelijke oorlogsschade » blijkt, dat een koninklijk besluit volstaat om die termijn te heropenen en aldus een onrechtvaardig gevolg van de repressie teniet te doen.

Men leest daarin inderdaad op blz. 284, n^o 352 : « Een nieuw besluit van de Regent, kan echter bij algemene maatregel voor alle gesinistreerden of voor een bepaalde categorie gesinistreerden nieuwe termijnen openen ».

Werden zulke maatregelen reeds genomen, en zoniet, wanneer kan dit gebeuren?

c) 1) Welke kredieten werden vastgelegd voor het uitvoeren van studieopdrachten (publicaties inbegrepen) in verband met streekplannen, en namelijk voor :

1. le survey préparatoire,
2. l'avant-projet de plan régional et
3. le plan régional même.

2) La répartition de ces crédits par plan régional.

3) Quels sont les institutions, bureaux ou personnes auxquels ces diverses missions ont été confiées et ces divers crédits accordés ?

4) Quels montants ont déjà été payés et à qui ?

d) Subsidies du Ministère des Travaux Publics aux administrations subordonnées.

Le rapport de la Commission du Sénat des Travaux sur le budget de ce département pour 1959 fournit à la page 16 un tableau des crédits engagés pour 1958 en ce qui concerne les subsides aux administrations subordonnées. Quelle est la répartition de ces subsides par province, ainsi que pour les années 1954, 1955, 1956 et 1957 ?

Réponse.

a) Port de Zeebrugge.

Le projet de budget pour 1959 mentionne sous l'article 473 un montant total de 1.045.000.000 francs pour le programme d'aménagement du port de Zeebrugge. Compte tenu du montant de 70.000.000 francs déjà consacré aux travaux d'endiguement de la presqu'île ouest, il reste encore à réaliser à partir de 1959 un programme d'un montant de 975.000.000 francs.

Ce programme prévoit notamment des travaux en vue de rendre le port accessible aux navires à grand tirant d'eau. Ce problème est à l'étude et des essais en laboratoire sont fait dans le but d'étudier les possibilités et de mettre au point les travaux à exécuter.

Compte tenu du solde de l'année précédente, le crédit disponible pour 1959 s'élève à 133 millions de francs; ce crédit sera affecté aux travaux d'endiguement à adjuger cette année et dont les essais en laboratoire ont démontré l'utilité. Ces essais sont actuellement avancés au point que l'élaboration des cahiers des charges relatifs aux travaux à adjuger en 1959 pourra être achevée et que l'adjudication peut être attendue pour fin juillet.

b) Délai d'introduction des demandes de réparation des dommages de guerre.

En vertu de l'article 4 de l'arrêté du Régent du 7 novembre 1947, pris en exécution de l'article 16 de la loi du 1^{er} octobre 1947, relative à la réparation des dommages de guerre, les demandes d'intervention en matière de dommages de guerre doivent, sous peine de forclusion, être introduites avant le 10 février 1948.

Ce délai a été rouvert par l'arrêté du Régent du 14 juin 1949 (*Moniteur belge* du 16 juin 1949) en faveur des personnes qui ont été empêchées par un cas de force majeure d'introduire leur demande en temps utile ou qui peuvent exciper de leur bonne foi pour justifier l'introduction tardive.

Le Directeur provincial des dommages de guerre apprécie, par décision motivée, l'existence de ces conditions, et un recours est ouvert contre sa décision auprès du Ministre de la Reconstruction.

Quant aux sinistrés qui n'ont recouvré leurs droits civils *ab initio* qu'après l'expiration du délai légal d'introduction des demandes, il est fait preuve d'une large compréhension dans l'application de cet arrêté en ce qui concerne l'appré-

1. de voorafgaande survey;
2. het voorontwerp van streekplan en
3. het streekplan zelf.

2) De verdeling van deze kredieten per streekplan.

3) Aan werke instellingen, bureaux of personen werden deze onderscheiden opdrachten gegeven en de onderscheiden kredieten toegekend.

4) Welke bedragen werden reeds uitgekeerd en aan wie ?

d) Toelagen van het Ministerie van Openbare Werken aan ondergeschikte besturen.

In het verslag van de Senaatcommissie van Openbare Werken betreffende de begroting van een departement voor 1959 wordt op blz. 16 een overzicht gegeven van de voor 1958 vastgelegde kredieten wat betreft de toelagen aan de ondergeschikte besturen. Welke is de verdeling van deze toelagen per provincie, alsook voor de jaren 1954, 1955, 1956 en 1957.

Antwoord.

a) Haven van Zeebrugge.

In het ontwerp van begroting voor 1959 staat onder artikel 473 voor het programma tot inrichting van de haven te Zeebrugge een totaal bedrag vermeld van 1.045.000.000 frank. Rekening houdend met het bedrag van 70.000.000 frank reeds besteed aan de indijkingswerken van het westelijk schiereiland, blijft er vanaf 1959 nog een programma te verwezenlijken ten bedrage van 975.000.000 frank.

Dit programma voorziet het toegankelijk maken der haven voor schepen van grote diepgang. De studie van dit vraagstuk is aan de gang en laboratoriumproeven worden gedaan om de mogelijkheden na te gaan en de uit te voeren werken nader te bepalen.

Rekening houdend met de overdracht van vorig jaar is er voor 1959 een krediet beschikbaar van 133 miljoen frank dat zal aangewend worden voor de dit jaar aan te besteden indijkingswerken, waarvan de laboratoriumproeven het nut hebben aangetoond. Die proeven zijn thans zo ver gevorderd dat de aanbestedingsbescheiden voor de in 1959 aan te besteden werken verder kunnen worden afgewerkt en dat de aanbesteding tegen einde juli mag worden verwacht.

b) Termijn van indiening der aanvragen voor oorlogsschade.

Krachtens artikel 4 van het Besluit van de Regent van 7 november 1947 — genomen ter voldoening aan artikel 16 der oorlogsschadewet van 1 oktober 1947 — moeten de aanvragen tot tussenkomst inzake oorlogsschade, op straffe van uitsluiting, ingediend zijn vóór 10 februari 1948.

Deze termijn werd heropend bij Besluit van de Regent van 14 juni 1949 (*Belgisch Staatsblad* van 16 juni 1949) ten behoeve van de personen die, ofwel door overmacht verhinderd werden hun aanvraag te gepasten tijde in te dienen, ofwel redenen van goede trouw kunnen laten gelden om de laattijdige indiening te rechtvaardigen.

De Provinciale Directeur voor oorlogsschade oordeelt, bij een met redenen omklede beslissing, over het voorhanden zijn van deze voorwaarden, en tegen zijn beslissing is beroep mogelijk bij de Minister van Wederopbouw.

Voor wat betreft de gesinistreerden die hun burgerlijke rechten *ab initio* slechts teruggekregen hebben nadat de wettelijke gestelde termijn om een aanvraag in te dienen verstreken was, wordt bij de toepassing van dit besluit

ciation de la bonne foi et le relèvement de la forclusion encourue pour introduction tardive.

c) *Plans d'aménagement régional.*

A. — *Crédits d'engagement et sommes payées à propos de l'élaboration des plans régionaux* (situation au 3 mars 1959).

een zeer ruim begrip betoond voor wat aangaat de beoordeling van de goede trouw en de ontheffing van het opgelopen verval wegens laattijdige indiening.

c) *Streekplannen.*

A. — *Vastgestelde kredieten en uitgekeerde bedragen in verband met het opmaken der streekplannen* (toestand op 3 maart 1959).

Plans régionaux Streekplannen	Crédits d'engagement Vastgestelde kredieten			Organismes ou personnes chargés de mission Organismen of personen met de opdracht belast	Montants payés Uitbetaalde bedragen
	Survey Survey	Plan Plan	Total Totaal		
Bruxelles — Brussel...	6.785.000	6.000.000	12.785.000	Groepes Alpha — Groep Alpha ...	12.725.000
Liège — Luik ...	5.426.000	4.500.000	9.926.000	Groupe L'Equerre — Groep l'Equerre ...	9.881.000
Hainaut — Henegouwen ...	2.000.000	—	2.000.000	Administration provinciale (O.R.E.H.) — Provinciaal Bestuur (O.R.E.H.) ...	2.000.000
Bas-Luxembourg — Neder-Luxemburg ...	3.000.000	—	3.000.000	Centre d'Etudes du Bas-Luxembourg (Uni- versités de Liège, de Louvain et de Bruxelles) — Centre d'Etudes du Bas- Luxembourg (Universiteiten van Luik, Leuven en Brussel) ...	2.000.000
Andenne-Condroz-Famenne — Andenne- Condroz-Famenne ...	4.000.000	—	4.000.000	Groupe l'Equerre — Groep l'Equerre ...	500.000
Entre Sambre et Meuse — Tussen Samber en Maas...	4.000.000	—	4.000.000	Groupe Alpha — Groep Alpha ...	—
Verviers-Eupen — Verviers-Eupen ...	500.000	—	500.000	Groupe l'Equerre — Groep l'Equerre ...	—
Brabant wallon — Waals-Brabant ...	250.000	—	250.000	Groupe Alpha — Groep Alpha ...	—
Borinage — Borinage ...	— (1)	2.500.000	2.500.000	A.S.B.L. pour l'aménagement économique et social du Borinage — V.Z.W. « pour l'aménagement économique et social du Borinage » ...	1.500.000
Bassin charbonnier de la Campine — Kem- pisch Kolenbekken...	2.000.000	—	2.000.000	Soeteway — Soeteway...	1.000.000
Bruges — Brugge ...	750.000	—	750.000	Demeyere — Demeyere ...	—
Hageland-Sud de la Campine — Hageland- Zuiderkempen ...	1.000.000	—	1.000.000	Soeteway — Soeteway...	—
Courtrai — Kortrijk...	500.000	1.000.000	1.500.000	Ville de Courtrai — Stad Kortrijk ...	1.000.000
	30.211.000	14.000.000	44.211.000		30.606.000

B. — *Publications.*

Seul pour le survey du plan régional d'aménagement « Liège », une décision est intervenue jusqu'à présent.

Ce travail a été confié à la S. A. Weissenbruch, à Bruxelles, par une adjudication limitée.

Montant des crédits d'engagement : 5.126.000 francs.

Total des montants payés jusqu'à présent : 3.586.249 francs.

d) Les renseignements demandés nécessitent des recherches; ils seront transmis directement à l'honorable membre.

B. — *Publicaties.*

Alleen voor de survey van het streekplan « Luik » werd tot nog toe een beslissing getroffen.

Dit werk werd, ingevolge een beperkte aanbesteding, toevertrouwd aan de S. A. Weissenbruch, te Brussel.

Som der vastgelegde kredieten : 5.126.000 frank.

Totaal der tot nog toe uitbetaalde bedragen : 3.586.249 frank.

d) De gevraagde inlichtingen vereisen opzoekingen; zij zullen rechtstreeks aan het geacht lid worden toegezonden.

(1) Le survey du plan régional d'aménagement pour le Hainaut sert de base au plan d'aménagement du Borinage.

(1) De survey van het streekplan voor Henegouwen dient als basis voor het opmaken van het streekplan voor de Borinage.

Intervention n° 22.

La route de l'Etat n° 321 Poperinge-Oostvleteren a une longueur de 10 km. Le tronçon Westvleteren-Oostvleteren a été renouvelé récemment et est donc en bon état. L'entrepreneur Amery effectue actuellement les travaux de renouvellement de la traverse de Westvleteren. La section comprise entre Poperinge et Westvleteren est en très mauvais état. La chaussée pavée a été élargie par adjonction de bandes pourvues d'un revêtement en tarmacadam.

Ce membre demande de faire renouveler la liaison Poperinge-Westvleteren et de prévoir au budget de 1959, les crédits nécessaires.

Réponse.

Le Ministre répond qu'il s'efforcera d'adjuger le travail demandé au plus tôt, mais que de toutes manières il pourrait figurer au programme de 1960 du Fonds des Routes.

Intervention n° 23.

Lors de la cérémonie d'ouverture de la foire commerciale d'Ypres, M. Gruwez, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, a soumis à M. le Ministre une étude sur l'adaptation nécessaire du réseau routier du sud de la Flandre occidentale. Il lui a suggéré de créer un centre d'étude, en vue de le guider par des conseils. Afin de pouvoir orienter les activités de ce centre d'études, un membre demande de faire calculer par les services du département le coût prévu des travaux suivants et de faire connaître les travaux dont le budget permettra l'exécution cette année, l'année prochaine et au cours des années suivantes :

a) L'autoroute Lille-Mouscron-Courtrai-Gand-Anvers-Hollande.

b) Embranchements vers l'autoroute Dunkerque-Lille :

- 1) dans la direction de Furnes;
- 2) à hauteur de Steenvoorde vers Poperinge-Ypres-Courtrai;
- 3) au sud d'Armentières vers Ypres-Dixmude-Ostende-Bruges.

c) Ypres-Roulers-Tielt vers l'autostrade Ostende-Bruxelles.

d) Dunkerque-Poperinge-Ypres-Courtrai.

e) Wervik-Beselare-Passendale-Westrozebeke.

f) Poperinge-Cassel-St-Omer avec raccordement vers Calais, Rouen, Le Havre et surtout avec l'autoroute Dunkerque-Lille.

g) Ypres-Warneton-Lille. Ainsi Ypres viendrait à se trouver à une distance de 30 km de Lille.

h) Ypres-Dixmude-Ostende avec possibilité de raccordement vers Armentières pour pouvoir atteindre l'autostrade de Paris.

Réponse.

Aussitôt après les cérémonies auxquelles le Ministre a pris part à Ypres le 26 mars 1959, le nécessaire a été fait pour reformer la commission s'occupant du développement économique et industriel de la région yproise.

Tussenkomst n° 22.

Rijksweg n° 321 Poperinge-Oostvleteren is 10 kilometer lang. Het vak Westvleteren-Oostvleteren werd onlangs vernieuwd en is dus in goede staat. Aannemer Amery voert momenteel vernieuwingswerken uit waar de weg door Westvleteren loopt. Het vak tussen Poperinge en Westvleteren is in zeer slechte staat van onderhoud. De straatweg werd verbreed door toevoeging van met tarmacadam bedekte stroken.

Een lid vraagt dat het vak Poperinge-Westvleteren zal worden vernieuwd en dat daartoe de nodige kredieten op de begroting voor 1959 worden uitgetrokken.

Antwoord.

De Minister antwoordt dat hij zal trachten het gevraagde werk zo spoedig mogelijk aan te besteden, maar dat het alleszins zal kunnen worden opgenomen in het programma van het Wegenfonds voor 1960.

Tussenkomst n° 23.

Tijdens de openingsplechtigheid van de Handelsfoor te Ieper werd door de Heer Gruwez, Voorzitter van de Kamer van Handel en Nijverheid, een studie over de nodige aanpassing van het wegennet in Zuid-West Vlaanderen aan de Minister voorgelegd. Hij heeft de raad gegeven een studiecentrum in het leven te roepen ten einde zich door raad te laten leiden. Teneinde de werking van dit studiecentrum te oriënteren vraagt een lid door de diensten van het departement te laten berekenen hoeveel hiernavolgende werken zullen kosten en welke werken budgetair uitvoerbaar zijn dit jaar, toekomend jaar en de volgende jaren :

a) Autosnelweg Rijsel - Moeskroen - Kortrijk - Gent Antwerpen naar Nederland.

b) Vertakkingen naar de autosnelweg Duinkerke-Rijsel :

- 1) richting Veurne;
- 2) ter hoogte van Steenvoorde naar Poperinge-Ieper-Kortrijk;
- 3) ten Zuiden van Armentières naar Ieper-Diksmuide-Oostende-Brugge.

c) Ieper-Roeselare-Tielt naar autosnelweg Oostende-Brussel.

d) Duinkerke-Poperinge-Ieper-Kortrijk.

e) Wervik-Beselare-Passendale-Westrozebeke.

f) Poperinge-Kassel-St. Omer met verbinding naar Calais, Rouen, Le Havre en vooral met de autobaan Duinkerke-Rijsel.

g) Ieper-Waasten-Rijsel. Zo zou Ieper op 30 km van Rijsel komen te liggen.

h) Ieper-Diksmuide-Oostende met mogelijke verbinding met Armentières om de autosnelweg naar Parijs te kunnen bereiken.

Antwoord.

Onmiddellijk na de plechtigheden waaraan de Minister te Ieper op 26 maart 1959 deelnam, werden de nodige maatregelen getroffen om de commissie weder samen te stellen die zich bezighield met de economische en industriële ontwikkeling van het gewest Ieper.

Le Ministre a placé cette commission sous la présidence du Secrétaire général de son département.

L'étude relative à l'adaptation du réseau routier de la Flandre Occidentale a été remise au président de la commission en vue d'en faire l'analyse et d'établir les estimations dont il est question dans l'intervention.

Des contacts complémentaires ont été pris entre M. Gruwez et le Cabinet du Ministre pour faire accélérer cette étude.

Tout fait prévoir que des propositions pratiques pourront être soumises au Ministre d'ici peu de mois en vue de prévoir dans le programme ultérieur du Fonds des Routes les modernisations et créations demandées.

Intervention n° 24.

La production de l'industrie des carrières de porphyre du Bassin de Lessines a subi, depuis une vingtaine d'années, une modification fondamentale de par son adaptation à l'évolution de la construction routière et à l'usage croissant des bétons.

Alors que, anciennement, cette industrie était axée sur le façonnage de pavés, elle est actuellement presque uniquement consacrée à la production de concassés (grenaille, poussier, produits enrobés de bitume).

Les anciens produits, destinés pour une bonne part à l'exportation, étaient acheminés par fer et par eau et toutes les entreprises disposaient d'un raccordement aux chemins de fer et d'un quai de chargement sur la Dendre.

Actuellement, les produits, destinés à notre pays, sont généralement transportés en camions lourds, par les entrepreneurs de travaux publics. L'hinterland normal du Bassin de Lessines comprend les deux Flandres, le Hainaut, le Brabant et une partie de la province d'Anvers.

Il s'ensuit que les voies d'accès immédiates par route aux carrières, sont absolument inadéquates. En effet on ne pouvait prévoir pareil trafic à l'origine.

Les chiffres ci-dessous donnent une idée de la concentration extraordinaire du trafic routier propre aux carrières :

Chargement, en Tonnes, sur Camions, de concassés et d'enrobés

	1955	1956	1957	1958
Concassés ...	466.427	542.667	573.570	652.065
Enrobés ...	77.023	82.428	56.000	52.600
Totaux ...	543.450	625.095	629.570	704.665

Le trafic est en progression continue. A raison d'une moyenne de 8 tonnes par camion et de 300 jours de 8 heures de travail par an, une concentration extraordinaire s'est fait jour aux abords des lieux de chargement, c'est-à-dire dans les rues étroites de Lessines et de Deux-Acres.

Il résulte de ces chiffres la charge de 36 camions à l'heure, soit un trafic aller et retour de plus de 70 véhicules lourds par heure.

Le problème des voies d'accès aux deux sièges de chargement est donc d'une extrême gravité pour ces communes. Il présente en outre un incontestable intérêt national.

De Minister heeft die commissie onder het voorzitterschap gesteld van de Secretaris-generaal van zijn departement.

De studie betreffende de aanpassing van het wegennet van West-Vlaanderen werd aan de voorzitter van de commissie overhandigd, om te worden onderzocht en op dat de ramingen, waarvan in de tussenkomst sprake was, zouden worden opgemaakt.

Verder overleg had plaats tussen de heer Gruwez en het Kabinet van de Minister om die studie te bespoedigen.

Alles laat voorzien dat over weinige maanden praktische voorstellen aan de Minister ter goedkeuring zullen kunnen worden voorgelegd om in het later programma van het Wegenfonds de gevraagde modernisaties en nieuwe wegen op te nemen.

Tussenkomst n° 24.

Sinds een twintigtal jaren is de produktie van de porfier-groevenindustrie in het bekken van Lessen grondig gewijzigd doordat zij werd aangepast aan de evolutie van de wegenbouw en aan het steeds toenemende gebruik van beton.

Terwijl die industrie vroeger op het bewerken van straatstenen was gericht, bestaat zij thans bijna uitsluitend in de produktie van porfierslag (grint, gruis, met teer omhulde produkten).

De vroegere produkten, die grotendeels voor de uitvoer waren bestemd, werden per spoor en te water verzonden, en alle bedrijven beschikten over een verbinding met de spoorwegen en over een laadkaai aan de Dender.

Thans worden de voor eigen land bestemde produkten doorgaans met zware vrachtwagens vervoerd door de aannemers van openbare werken. Het normale hinterland van het bekken van Lessen omvat de beide Vlaanderen, Henegouwen, Brabant en een deel van de provincie Antwerpen.

Dit heeft tot gevolg dat de onmiddellijke toegangswegen tot de groeven voor het wegverkeer volstrekt ontoereikend zijn. Aanvankelijk kon immers niet worden voorzien dat dit verkeer zulke uitbreiding zou nemen.

Wij laten hier enkele cijfers volgen, die een beeld geven van de buitengewone concentratie van het wegverkeer in verband met de groeven :

Ladingen steenslag en met teer bewerkte produkten op vrachtwagens, in ton

	1955	1956	1957	1958
Steenslag ...	466.427	542.667	573.570	652.065
Met teer bewerkte produkten...	77.023	82.428	56.000	52.600
Totalen ...	543.450	625.095	629.570	704.665

Het verkeer neemt voortdurend toe. Met een gemiddelde van 8 ton per vrachtwagen en bij 300 dagen van 8 uren werk per jaar doet zich een ongehoorde concentratie voor bij de laadplaatsen, d.w.z. in de te enge straten van Lessen en Twee-Akren.

Uit die cijfers blijkt dat er per uur 36 vrachtwagens worden geladen, zegge meer dan 70 zware vrachtwagens die per uur heen- en terugrijden.

Het vraagstuk van de toegangswegen tot de twee laadplaatsen is bijgevolg van het grootste belang voor deze gemeenten. Het is trouwens ook belangrijk op nationaal niveau.

La solution réside dans l'aménagement urgent de quelques tronçons de routes donnant accès aux grandes voies voisines.

a) Parmi les mesures à envisager, il faut retenir notamment un projet de l'Administration communale de Lessines relatif au tronçon du chemin G. C. n° 189 dénommé *Chemin d'Enghien*.

Ce chemin est dans un état déplorable et, pourtant, il draine la moitié du trafic, au grand dam des riverains. Cette voie est empruntée par les camions rejoignant la route de Ghislenghien vers Enghien, Soignies, Ath et ceux rejoignant la route de contournement de Lessines, pour éviter les ponts-levis et les barrières, et rejoindre ainsi les routes de Frasnes, de Renaix et de Grammont.

Le projet d'amélioration de ce chemin a été approuvé par le Ministre le 15 février 1958.

L'adjudication des travaux a eu lieu le 13 mai 1958, pour un montant de 2.715.734,86 francs, en faveur de la Firme De Rijcke, d'Ypres.

Or, dans la liste des travaux subsidiés remise à la Commission des Travaux Publics de la Chambre, ce projet n'est pas repris, ni dans les promesses fermes, ni même dans les promesses de principe.

Cette réalisation ne souffre aucun retard.

Le membre demande s'il n'est pas possible de prévoir les subsides pour ces travaux au budget 1959.

* * *

L'autre phase de travaux à réaliser le plus rapidement possible et qui réglerait définitivement le problème est la construction d'un pont-route surplombant la *Dendre* à Deux-Acren, avec voie d'accès contournant la commune.

b) Actuellement, le charroi destiné aux deux Flandres et dont le tonnage permet le passage sur le pont-levis de Deux-Acren emprunte la partie de la route G. C. 186 traversant de part en part le centre de la commune pour rejoindre la route de Grammont. Ce pont supporte en effet une charge maximum de 15 tonnes. Il a été construit en remplacement du pont détruit par faits de guerre et son exigüité ne permet pas le passage simultané d'un gros camion et de piétons. Il ne répond nullement à l'importance de la route n° 186.

Le revêtement de cette route vient d'être renouvelé. Il en résultera une diminution du bruit et des vibrations dans les habitations.

Mais ce travail n'a rien résolu en ce qui concerne la largeur utile de la rue, notamment au débouché du pont-levis où, sur deux cents mètres; elle constitue la Grand'Rue bordé de magasins. Le trafic y est particulièrement dangereux. Les véhicules des fournisseurs en stationnement et le passage de camions des carrières ne permettent même pas le croisement des cyclistes qui sont obligés d'emprunter les trottoirs dont la largeur a été réduite au maximum.

Le problème du contournement des anciennes communes se pose partout. A Deux-Acren, il est particulièrement aigu.

De oplossing ligt in het onverwijld aanleggen van enkele wegvakken die uitkomen op de naburige grote wegen.

a) Onder de voorgenomen maatregelen vermelden wij met name een project van het Gemeentebestuur van Lessen met betrekking tot een vak van de grote verkeersweg n° 189, vak genaamd « *Chemin d'Enghien* ».

Deze weg is in een bedenkelijke staat en moet nochtans de helft van het hierboven vermelde verkeer verwerken; zulks tot groot ongemak van hen die langs bedoelde weg wonen. De weg wordt gebruikt door de vrachtwagens die de weg op Gellingen willen bereiken, naar Edingen, Zinnik of Aat, en door die welke de omleidingsweg rond Lessen willen nemen om de ophaalbruggen en de slagbomen te vermijden en de wegen naar Frasnes, Ronse en Geraardsbergen te bereiken.

Het plan tot verbetering van deze weg n° 189 werd door de Minister op 15 februari 1958 goedgekeurd.

De werken werden op 13 mei 1958 aanbesteed en voor een bedrag van 2.715.734,86 frank aan de Firma De Rijcke te Ieper toegewezen.

Nu is op de lijst van gesubsidieerde werken, die aan de Kamercommissie voor de Openbare Werken werd overgemaakt, geen spoor terug te vinden van dit project, noch bij de vaste verbintenissen, noch bij de principiële verbintenissen.

Dit probleem kan niet langer op een oplossing wachten.

Het lid vraagt of het niet mogelijk is de toelagen voor deze werken in de begroting voor 1959 op te nemen.

* * *

Een verdere fase van de werken die zo vlug mogelijk moeten worden uitgevoerd en die het vraagstuk definitief zullen oplossen, is de bouw van een *wegbrug* over de *Dender* te Twee-Akren, met een toegangsweg die om de gemeente loopt.

b) Momenteel nemen de voertuigen met bestemming Oost- en West-Vlaanderen, die niet te zwaar zijn om over de ophaalbrug te Twee-Akren te rijden, het gedeelte van de grote verkeersweg n° 186, dat dwars door het centrum van de gemeente loopt en uitkomt op de weg naar Geraardsbergen. Bedoelde brug kan maximum 15 ton dragen. Zij werd gebouwd ter vervanging van de tijdens de oorlog vernielde brug en is zo smal dat een zware vrachtwagen en een voetganger er niet naast elkaar kunnen staan, wat stellig niet in overeenstemming is met het belang van weg n° 186.

De bekleding van dit vak werd zopas vernieuwd. Daardoor zijn het lawaai en de trillingen in de huizen verminderd.

Dit werk heeft echter geen oplossing gebracht ten aanzien van de bruikbare breedte van de weg, o. m. waar hij uitloopt op de ophaalbrug. Het verkeer is er bijzonder gevaarlijk over een afstand van 200 m, namelijk in de « Grand'Rue », een drukke winkelstraat. Wegens de stationerende voertuigen van leveranciers en het drukke verkeer van de vrachtwagens van de steengroeven kunnen zelfs de fietsers elkaar niet kruisen. Zij zijn verplicht een veilig heenkomen te zoeken op de voetpaden, die zoveel mogelijk werden versmald.

Overal is het vraagstuk van de omleiding van het verkeer rond de oude gemeente aan de orde. Te Twee-Akren is het bijzonder netelig.

Il existe une étude dont les éléments principaux sont les suivants :

Le tronçon de détournement envisagé mesurerait 2.210 mètres et relierait la route Deux-Acres-Viane à la route Lessines-Grammont, au lieu dit « Bastringue », à la limite du Hainaut et de la Flandre Orientale.

Les 2.210 mètres se décomposent ainsi :

825 m de route existante et en bon état;
1.125 m de route existante et à élargir (dans les champs);
260 m de route à créer (prairie à exproprier);
un pont-route à construire sur la Dendre — force 40 t.

Outre l'élimination des dangers de la circulation et des risques de dommages aux habitations privées qui préoccupent l'Administration de Deux-Acres, il y a lieu de retenir un argument relatif à l'économie qui en résulterait pour la communauté.

En effet, le tonnage destiné aux Flandres, débouchant par Grammont des directions de Gand, Melle, Wetteren, Termonde, Alost, Zottegem, Ninove, Nederbrakel, s'est monté, en 1958, à environ 400.000 tonnes.

Les poids lourds sont obligés, pour passer le canal (Dendre), d'emprunter le contournement de Lessines vers Bruxelles jusqu'à Ollignies, pour revenir charger aux carrières à Deux-Acres. Ce trajet est, à partir de la « Bastringue », de 13,125 km. Par le détournement à créer à Deux-Acres, le trajet ne serait plus que de 4,160 km, soit un raccourcissement de 8,965 km.

L'économie annuelle se monterait donc à $8.965 \text{ km} \times 400.000 \text{ tonnes} \times 1,50 \text{ franc/t. kilométrique} = 5.379.000 \text{ francs}$.

Cette route serait donc payée par l'économie réalisée en moins de deux ans. En 20 ans, elle dépasserait 100 millions de francs.

Le membre demande au Ministre, de s'intéresser à ce projet de grande importance.

* * *

Le tonnage des produits carriers du Bassin de Lessines expédié par voie d'eau se chiffre comme suit :

1955	1956	1957	1958
—	—	—	—
382.200 T.	319.487 T.	417.825 T.	375.479 T.

Ceci concerne surtout l'exportation.

Mais celle-ci est freinée par le gabarit insuffisant de la Dendre.

c) La région de Lessines a subi une régression économique impressionnante, peut-être moins spectaculaire qu'auparavant parce que plus étalée. Mais il y avait, en 1914, à peu près 6.000 ouvriers carriers, le travail étant uniquement manuel. La mécanisation, permise par la transformation de la production de concassés, fait qu'il en reste actuellement environ 500 !

Le développement de l'industrie du porphyre concassé est souhaitable pour la lutte contre le chômage dans la région.

Er bestaat een studie waarvan de voornaamste gegevens luiden als volgt :

Het beoogde omleidingsvak zou 2.210 m lang zijn en de weg Twee-Akren-Viane verbinden met de weg Lessen-Geraardsbergen, op een plaats genoemd « Bastringue », op de grens van Henegouwen en Oost-Vlaanderen.

De bedoelde 2.210 meter zijn verdeeld als volgt :

825 m bestaande weg in goede staat;
1.125 m bestaande weg verbreden (in het veld);
260 m weg aanleggen (een weide onteigenen);
een wegbrug bouwen over de Dender — draagkracht 40 ton.

Behalve de gevaren van het verkeer en de risico's van beschadiging van particuliere woningen waarover het gemeentebestuur van Twee-Akren zich bezorgd maakt, valt nog een argument te vermelden betreffende de besparing die daaruit voor de gemeenschap zou voortvloeien.

De tonnemaat bestemd voor Oost- en West-Vlaanderen die over Geraardsbergen met de bestemming naar Gent, Welle, Wetteren, Dendermonde, Aalst, Zottegem, Ninove en Nederbrakel wordt aangevoerd bedroeg in 1958 ongeveer 400.000 ton.

Om het kanaal (Dender) over te steken zijn de zware vrachtwagens verplicht de omleiding van Lessen naar Brussel te volgen tot Ollignies en dan terug te keren om te Twee-Akren in de groeven te laden. Van « La Bastingue » af bedraagt die afstand 13,125 km. Over de omleiding die de Twee-Akren zou worden aangelegd zou het traject slechts 4,160 km bedragen, zegge een verkorting met 8.965 km.

De jaarlijkse besparing zou dus neerkomen op $8.965 \text{ km} \times 400.000 \text{ t} \times 1,50 \text{ F/kilometer-ton} = 5.379.000 \text{ frank}$.

Die weg kan dus betaald worden met de op twee jaar tijds geboekte besparing. Op 20 jaar zou zij meer dan 100 miljoen frank bedragen.

Het lid vraagt dat de Minister belang zou stellen in dit ontwerp van grote betekenis.

* * *

De tonnemaat van de steengroeveproducten uit het Bekken van Lessen die per boot verzonden worden, bereikt volgende cijfers :

1955	1956	1957	1958
—	—	—	—
382.200 T	319.487 T	417.825 T	375.479 T

Deze cijfers betreffen vooral de uitvoer.

Doch deze uitvoer wordt geremd door de ontoereikende kalibrering van de Dender.

c) De streek van Lessen heeft een indrukwekkende economische achteruitgang gekend, die wellicht minder opvallend is dan elders als zijnde meer gespreid. Maar er waren in 1914 nagenoeg 6.000 steengroevenarbeiders, terwijl het werk uitsluitend in handenarbeid bestond. De mechanisatie, die mogelijk gemaakt werd door de omvorming van de produktie aan vergruisd gesteente, heeft tot gevolg, dat er thans slechts ongeveer 500 arbeiders overblijven.

De ontwikkeling van het bedrijf van vergruisd porfier is wenselijk ter bestrijding van de werkloosheid in het gewest.

Ce développement n'est possible que par l'exportation, subordonnée, elle, à la possibilité de pouvoir charger sur bateaux de 600 tonnes.

C'est pourquoi le projet d'élargissement de la Dendre à ce gabarit devrait être réalisé.

d) Il demande, encore, quand sera donnée l'autorisation de commencer les travaux du Chemin G. C. n° 190, intéressant les communes de Lessines et Papignies.

e) Il demande enfin d'autoriser la construction d'un petit bloc scolaire comprenant deux classes gardiennes à Maurage.

Les enfants d'une cité ouvrière de cette commune sont hébergés actuellement dans une classe pré-fabriquée et dans une vieille maison, c'est-à-dire dans de très mauvaises conditions.

La modicité de la dépense et l'urgence des travaux permettent d'insister pour une réalisation rapide de ces travaux.

Réponse :

a) Chemin de grande communication n° 189, dénommé « Chemin d'Enghien » à Lessines.

Les travaux sont susceptibles d'être subsidiés; le Ministre examinera la possibilité d'octroyer une promesse ferme.

b) Commune de Deux-Acres.

Il y a 2 dossiers :

1) amélioration du chemin de grande communication n° 186.

Il s'agit de la traversée de l'agglomération par la route Lessines-Grammont.

Avant d'accorder la dérogation, l'estimation devrait être connue.

2) amélioration chemin de grande communication n° 186 (2^e tranche).

Des documents complémentaires ont été réclamés à M. le Gouverneur en date du 30 décembre 1958.

Le 13 février 1959, un rappel a été adressé à M. le Gouverneur. Toutefois, en ce moment, le Gouverneur n'a pas encore donné suite à la demande de son administration.

c) L'élargissement de la Dendre et sa mise à un gabarit supérieur sont envisagés dans le nouveau programme qui sera annexé au projet de loi sur les investissements que le Ministre compte proposer au Parlement cette année.

d) Chemin de grande communication n° 190 à Lessines et Papignies.

La promesse ferme de subsides pour ces travaux, dont le montant se chiffre à fr. 5.592.942,92, a été donnée le 21 février 1959.

e) Construction d'un petit bloc scolaire à Maurage.

Il y a 2 dossiers, notamment F. 5264/2 A pour lequel des renseignements ont été demandés au Gouverneur le 17 janvier 1959. En ce moment, ces renseignements ne sont pas parvenus au département.

Le second dossier est le F. 5264/2 B, classe gardienne : 1.705.093 francs.

Deze ontwikkeling is slechts mogelijk door de uitvoer, die op zijn beurt afhankelijk is van de mogelijkheid, boten van 600 t te kunnen laden.

Daarom zou het ontwerp tot verbreding van de Dender om geschikt te zijn voor die tonnemaat moeten worden uitgevoerd.

d) Hij vraagt, ook, wanneer de toelating zal worden verleend om de werken aan Weg G.C. n° 190, die van belang zijn voor de gemeenten Lessen en Papignies, aan te vangen.

e) Ten slotte vraagt hij dat men toelating zou verlenen tot het bouwen van een klein schoolcomplex met twee bewaarschoolklassen te Maurage.

De kinderen uit een arbeiderswijk van deze gemeenten zijn thans ondergebracht in een geprefabriceerde klas en in een oud huis, 't is te zeggen onder zeer slechte voorwaarden.

Het gering bedrag van de uitgave en de hoogdringende van bedoelde werken laten toe, aan te dringen op een snelle uitvoering ervan.

Antwoord.

a) Grote verkeersweg n° 189, genaamd « Chemin d'Enghien » te Lessen.

De werken komen voor subsidie in aanmerking; de Minister zal onderzoeken of het mogelijk is een vaste toezegging te verlenen.

b) Gemeente Twee-Akren.

Er zijn twee dossiers :

1) Verbetering van de grote verkeersweg n° 186.

Het gaat hier over het gedeelte van de weg Lessen-Geraardsbergen, dat door de kom van de gemeente loopt.

Alvorens een afwijking wordt toegestaan, moet het bedrag van de raming gekend zijn.

2) Verbetering van de grote verkeersweg n° 186 (tweede gedeelte).

Op 30 december 1958 werd aan de Gouverneur mededeling van bijkomende stukken gevraagd.

Op 13 februari 1959 werd hem een rappelbrief gestuurd. De Gouverneur heeft evenwel tot dusver geen gevolg gegeven aan het verzoek van het Bestuur.

c) De verbreding van de Dender en het bevaarbaar maken van deze rivier voor grotere schepen, zijn opgenomen in het nieuwe programma, gevoegd bij het wetsontwerp op de investeringen dat de Minister voornemens is nog dit jaar bij het Parlement aanhangig te maken.

d) Grote verkeersweg n° 190 te Lessen en Papignies.

De vaste verbintenis tot subsidiëring van deze werken tot een bedrag van 5.592.942,92 frank werd op 21 februari 1959 aangegaan.

e) Bouw van een klein schoolcomplex te Maurage.

Er zijn twee dossiers : voor een daarvan, dat het nummer F. 5264/2 A draagt, werden aan de Gouverneur op 17 januari 1959 nadere inlichtingen gevraagd. Momenteel zijn deze inlichtingen nog niet op het Departement toegekomen.

Het tweede dossier, F. 5264/2 B, bewaarschoolklasse : 1.705.093 frank.

Le 20 février 1959, le projet de travaux a été envoyé pour avis à la Direction provinciale.

Un rappel sera adressé sans aucun retard.

Intervention n° 25.

a) Quel a été le motif exact de la construction du nouveau pont sur le canal Albert à côté du pont ferroviaire ? Quelles sont les dates de la décision, de l'adjudication, de l'ordre de commencer les travaux ?

b) Le nouveau tracé de la route allant de Genebos vers la route n° 5 avait-il été établi auparavant ? Quand l'a-t-il été et par qui ?

c) Ce tracé traverse-t-il les propriétés bâties de la firme Coenen, négociants en bois. Par où passe-t-il dans la négative ?

A quelle époque et à l'intervention de qui ce tracé a-t-il été déclaré ouvert ou réouvert ?

Sur quels éléments l'enquête commodo et incommodo porte-t-elle ?

d) Est-il justifié de scinder une entreprise en deux parties, la chose étant parfaitement possible autrement ?

e) Quel a été le coût du tunnel sous le chemin de fer, de l'autre côté du canal Albert ? Qui a pris cette dépense à sa charge ? Pour quels motifs ?

Réponse.

a) L'extension des quartiers d'habitations de Kwaadmechelen aux deux côtés du canal Albert a nécessité l'aménagement d'un moyen de communication entre les deux berges. La présence de piles du pont ferroviaire, inutilisées par suite de la suppression du dédoublement de la voie, a permis de trouver une solution peu onéreuse.

Date de la décision : 26 novembre 1957.

Date de l'adjudication : 22 mai 1958;

Ordre de commencer les travaux : 16 juin 1958.

b) Les documents relatifs à l'adjudication prévoyaient le raccordement normal du pont au chemin communal n° 5.

c) Le chemin communal n° 5 traverse les propriétés bâties de la firme Coenen, négociants en bois; il en est de même, par conséquent, pour le tracé d'accès au pont, appelé à être raccordé à ce chemin communal. Lorsque le pont aura le raccordement normal du pont au chemin communal n° 5, ce ne sera plus une voie sans issue.

d) Deux autres tracés ont été étudiés après l'adjudication nécessitant des expropriations et davantage de remblayages, mais ne suivant pas le chemin communal n° 5 et ne coupant donc pas en deux parties les établissements Coenen. Le maintien du tracé initial a été décidé. Des travaux de terrassement, conformes au tracé initial, sont actuellement en cours d'exécution.

e) Le tunnel sous la voie ferrée coûte fr. 1.424.795,30 auxquels s'ajoutent les frais d'étude de la S. N. C. B. évalués à 128.000 francs.

Ces frais sont entièrement pris en charge par l'Etat, ce qui se justifie du fait que l'aménagement de ce tunnel constitue le complément indispensable de la nouvelle traversée du canal comprenant un pont, des voies d'accès ainsi que le chargement de la route.

Discussion des amendements.

Un membre défend un amendement, tendant à augmenter de 300 millions les crédits prévus pour le canal Gand-Terneuzen.

Op 20 februari 1959 werd het project der werken om advies naar de Provinciale Directie gezonden.

Een rappelbrief zal onverwijld worden nagestuurd.

Tussenkoms n° 25.

a) Welk is juist de zin geweest van de aanleg der nieuwe brug over het Albertkanaal naast de spoorwegbrug. Datums van beslissing — aanbesteding —, bevel aanvang werken.

b) Werde vooraf en wanneer en door wie een nieuw wegtracé gepland van Genebos naar weg n° 5 ?

c) Loopt dat tracé door de gebouwde eigendommen der firma Coenen, houthandel, of waardoor anders ?

Wanneer en door wie werd dit tracé open verklaard, of heropend verklaard ?

Wat behelst het onderzoek de commodo en incommodo ?

d) Is het verantwoord met een openbare weg een bedrijf in twee te snijden hier, wanneer het ook anders gaat ?

e) Wat heeft, aan de overzijde van het Albertkanaal de tunnel onder de spoorweg gekost ? Wie heeft deze uitgave te laste genomen ? Om welke redenen ?

Antwoord.

a) De uitbreiding der woonwijken van Kwaadmechelen aan weerszijden van het Albertkanaal noopte tot het tot stand brengen van een verbinding tussen beide oevers. De aanwezigheid van de niet benuttede pijlers der spoorbrug, wegens het vervallen van de verdubbeling der spoorlijn bood de gelegenheid een goedkope oplossing te vinden.

Datum der beslissing : 26 november 1957.

Datum der aanbesteding : 22 mei 1958.

Bevel tot aanvangen der werken : 16 juni 1958.

b) De aanbestedingsbescheiden voorzagen de normale aansluiting van de brug op de gemeenteweg n° 5.

c) De gemeenteweg n° 5 loopt door de gebouwde eigendommen der firma Coenen, houthandel, en dus ook het daarop aansluitend tracé van de toegang naar de brug. Eens de brug met de toegangen voltooid zal de gemeenteweg n° 5 geen doodlopende weg meer zijn.

d) Er werden na de aanbesteding twee andere tracés bestudeerd die onteigeningen en meer ophogingen vergden, doch niet de gemeenteweg n° 5 volgden en dus de instellingen Coenen niet in twee sneden. Er is beslist geworden het oorspronkelijk tracé te behouden. Op dit ogenblik zijn de grondwerken volgens het oorspronkelijk tracé in uitvoering.

e) De tunnel onder de spoorweg kost fr. 1.424.795,30 + de studiekosten van de N. M. B. S. die op 128.000 frank geraamd zijn.

Die kosten worden geheel ten laste van de Staat genomen, wat verantwoord is door het feit dat de onderbrugging een noodzakelijke aanvulling vormt van de nieuwe kanaalkruising : brug, opritten en wegverhardingen.

Bespreking der amendementen.

Een lid verdedigt een amendement dat ertoe strekt de kredieten voorzien voor het kanaal Gent-Terneuzen met 300 miljoen frank te verhogen.

Le Ministre estime superflue cette augmentation, les crédits existants devant largement suffire pour les travaux prévus cette année.

La situation est telle, que les travaux d'élargissement jusqu'à Rieme sont adjugés et commenceront incessamment.

Depuis ce point, il existe un autre tracé, passant à l'ouest de Zelzate et devant rejoindre, près de la frontière néerlandaise, un point, à fixer définitivement de commun accord entre les services techniques compétents de Belgique et des Pays-Bas. Le tracé néerlandais étant déjà établi, une décision définitive est en vue.

Avant de pouvoir continuer la réalisation du tracé à l'ouest de Zelzate, il faudra entamer dans cette commune une série d'expropriations très importantes et délicates. C'est à cette fin, que le crédit de 100 millions fut inscrit au budget.

Tout le programme d'amélioration du canal Gand-Terneuzen est échelonné sur 5 années. La réalisation de l'écluse maritime de Terneuzen en constitue le fait le plus important.

La durée de construction de l'écluse est évaluée à 4 ans. L'unanimité la plus complète fut atteinte entre les services techniques belges et néerlandais en ce qui concerne les caractéristiques techniques du nouveau canal et de la nouvelle écluse.

La nouvelle écluse maritime aura les dimensions suivantes, permettant l'éclusage de navires de haute mer jaugeant 50.000 t : 290 m × 40 m × (11,82 — N. A. P.).

Un premier projet de traité, contenant toutes ces données techniques, fut déjà élaboré par les services techniques. Un accord complet fut réalisé concernant tous ces points.

Le projet de construction de l'écluse de Terneuzen est élaboré par les services néerlandais. L'étude progresse très rapidement, de telle sorte qu'il espère que l'écluse sera mise en adjudication en 1960. Le coût de construction de cette écluse est évalué à environ 40 millions de florins. Les obligations de la Belgique en la matière consistant à liquider progressivement sa part au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les crédits nécessaires à cette fin sont vraisemblablement à prévoir à partir de 1960. Ces sommes seront donc probablement inscrites au budget de 1960.

La route industrielle longeant le canal sera encore mise en adjudication cette année-ci entre Gand et Terdonk. Ceci permettra de favoriser le planning industriel de la ville de Gand et de résoudre les difficultés de la circulation existantes entre Gand et Terdonk.

De ce qui précède, il résulte que les travaux d'élargissement du canal Gand-Terneuzen et de la construction de la nouvelle écluse sont beaucoup plus avancés que prévu. En effet, si la construction de l'écluse sera mise en adjudication en 1960, on prévoit la fin des travaux pour 1963 au plus tard; pendant ce temps, on aura largement l'occasion d'exécuter les autres travaux de modernisation. Ainsi on pourra parler véritablement d'un plan quinquennal, alors qu'antérieurement on avait demandé pour Gand l'application d'un plan décennal.

De tout ceci il résulte que l'augmentation du crédit prévu à concurrence de 300 millions serait pratiquement sans effet.

L'amendement est repoussé par 11 voix contre 8 et 1 abstention.

L'ensemble du budget est adopté par 11 voix contre 9.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

C. CORNET.

Le Président

F. BRUNFAUT.

De Minister is van oordeel dat deze verhoging overbodig is, daar de voorzienene kredieten ruimschoots volstaan om het voor dit jaar geplande programma af te werken.

De toestand is nu zo dat de verruimingswerken tot Rieme zijn aanbesteed en eerstdaags worden aangevangen.

Vanaf dit punt is er een afwijkend tracé voor de doortocht ten westen van Zelzate dat een punt aan de Nederlandse grens moet vervoegen, dat in gemeenzaam overleg tussen de bevoegde Nederlandse en Belgische technische diensten definitief dient vastgelegd. Daar het Nederlandse tracé reeds werd bepaald mag hier eerlang een definitieve beslissing worden verwacht.

Alvorens verder te kunnen gaan met de verwezenlijking van het tracé ten Westen van Zelzate dienen eerst en vooral de zeer belangrijke en delicate oenteigeningen in deze gemeente te worden aangevat. Het is daarvoor dat het op de begroting voorzienene krediet van 100 miljoen frank zal moeten dienen.

Gans het programma voor de verdere verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen is vervat in een timing die zich over 5 jaren uitstrekt en waar de nieuwe zeesluis te Terneuzen in feite het belangrijkste deel van uitmaakt.

De duur voor het bouwen van de sluis is op 4 jaar geraamd. Tussen de Nederlandse en Belgische technische diensten werd een volledige overeenstemming bereikt voor al de technische kenmerken van het nieuwe kanaal en de nieuwe sluis.

De nieuwe zeesluis zal also de volgende afmetingen bezitten voldoende om een zeebodem van 50.000 t te kunnen schutten : 290 m × 40 m × (11,82 — N. A. P.).

Een eerste ontwerp van traktaat waarin al deze technische gegevens werden verwerkt werd reeds door de technische diensten besproken en er werd een volledig akkoord bereikt over al deze punten.

Het ontwerp voor de sluis te Terneuzen wordt opge maakt door de Nederlandse diensten. De studie vordert zeer snel, zodanig dat de sluis in 1960 zal kunnen worden aanbesteed. De bouw van die sluis zal ongeveer 40 miljoen gulden kosten. Gezien de verplichtingen van België terzake bestaan in het geleidelijk betalen der tussenkomst naarmate de vooruitgang der werken, zullen de nodige kredieten hiervoor waarschijnlijk vanaf 1960 moeten worden uitgetrokken. Waarschijnlijk zullen die bedragen op de begroting van 1960 worden uitgetrokken.

De industriële weg langs het kanaal zal nog dit jaar aanbesteed worden tussen Gent en Terdonk. Dit zal toelaten de industriële planning van de stad Gent in de hand te werken en de bestaande verkeersmoeilijkheden tussen Gent en Terdonk op te lossen.

Hetgeen voorafgaat toont aan dat de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen en het maken van de nieuwe sluis veel verder gevorderd is dan men in een nabij verleden had kunnen verhopen. Inderdaad indien in 1960 de sluis in aanbesteding wordt gegeven, kan voorzien worden dat de werken voor einde 1963 beëindigd zullen zijn; gedurende deze periode zal men ruimschoots tijd hebben om de andere moderniseringswerken uit te voeren zodat men hier werkelijk zal kunnen spreken van een vijfjarenplan daar waar men vroeger voor Gent eveneens een tienjarenplan vroeg.

Uit het bovenstaande blijkt ten volle dat het verhogen van het voorzienene krediet met 300 miljoen frank zonder praktisch gevolg zou zijn.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 8 stemmen en 1 onthouding.

Het ontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 11 tegen 9 stemmen.

Het verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

C. CORNET.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

BIJLAGE.

Advies door de Commissie voor de Wederopbouw aan de Commissie voor de Openbare Werken verstrekt betreffende de kredieten schade aan goederen die voorkomen in de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1959.

ADVIES OPGESTELD DOOR
DE HEER MARTENS.

De bespreking van de artikelen betreffende de wederopbouw opgenomen in de begroting van het Departement van Openbare Werken en Wederopbouw voor het dienstjaar 1959, werd gewijd aan de algemene politiek welke door de verantwoordelijke Minister gevoerd werd.

Het is niet van belang ontbloot de aandacht te vestigen op het feit dat zowel uit de verklaring van de Minister, als uit de verschillende tussenkomsten der leden van de Commissie, mag afgeleid worden dat de Regeringsopdracht in haar eindstadium is getreden en er met alle middelen naar gestreefd wordt opdat het grootst mogelijk aantal Provinciale Directies voor Oorlogsschade, het doel zouden bereiken dat de Minister zich begin 1955 gesteld had, namelijk de verwezenlijking van het vijfjarenplan, ten laatste tegen 31 december 1959.

Opdat de Kamer in alle klaarheid door het verslag zou voorgelicht worden, heeft Uw verslaggever getracht zo duidelijk mogelijk een samenvatting te geven der uiteenzetting door de Minister gedaan, alsmede der besprekingen die erop volgden.

UITEENZETTING DOOR DE HEER MINISTER.

De Minister betuigt dat zijn taak erin bestaat de Commissie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers reenschap te geven van de werking van het Bestuur van Wederopbouw tijdens het jaar 1958 en haar mede te delen welke de vooruitzichten voor 1959 zijn inzake de afhandeling, in eerste aanleg van de dossiers betreffende de oorlogsschade aan private goederen.

Activiteit tijdens het afgelopen jaar.

De Minister herinnert er aan dat hij verleden jaar, ongeveer op hetzelfde tijdstip, uiting heeft gegeven van zijn grote voldoening over het werk, dat door de diensten van het Bestuur van Wederopbouw was volbracht; van 1 januari tot 31 december 1957 werden immers 102.131 beslissingen betekend wat overeenkwam met het normaal rendement voorzien in het sedert 1 januari 1955 tenuitvoergelegde vijfjarenplan.

Van 1 januari tot 31 december 1958 zijn 81.750 gewone en 7.915 als definitief en contradictoir beschouwde beslissingen (afwijzende beslissingen wegens de toepassing van de vrijstelling van 2.000 frank, waarde 1939) getroffen.

Hieraan dienen nog 660 verzakingen te worden toegevoegd zodat het totaal aantal werkelijk genomen beslissingen 90.340 beloopt (zie onderverdeling per provinciale directie in bijlage I).

ANNEXE.

Avis donné par la Commission de la Reconstruction à la Commission des Travaux Publics au sujet des crédits afférents aux dommages aux biens, figurant au budget des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1959.

AVIS RÉDIGÉ
PAR M. MARTENS.

L'examen des crédits afférents à la Reconstruction figurant au budget du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1959 a porté sur la politique générale du ministre responsable.

Il ressort, tant de la déclaration du Ministre que des interventions des membres de la commission que la mission gouvernementale touche à sa fin et que tout est mis en œuvre pour que la plupart des directions provinciales des dommages de guerre puissent atteindre l'objectif que le Ministre s'était assigné au début de 1955, à savoir la réalisation du plan quinquennal pour le 31 décembre 1959 au plus tard.

Afin d'informer complètement la Chambre, votre rapporteur s'est efforcé de résumer, aussi clairement que possible, l'exposé du Ministre ainsi que les débats.

EXPOSE DU MINISTRE.

Le Ministre souligne que sa tâche consiste à rendre compte à la Commission de la Chambre des Représentants de l'activité déployée par l'Administration de la Reconstruction au cours de l'année 1958 et à lui communiquer quelles sont, pour 1959, les perspectives quant à la liquidation, au premier degré, des dossiers concernant les dommages de guerre aux biens privés.

Activité au cours de l'année écoulée.

Le Ministre rappelle que l'an dernier vers la même époque, il avait exprimé sa vive satisfaction au sujet du travail accompli par les services de l'Administration de la Reconstruction; en effet, entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1957, 102.131 décisions avaient pu être notifiées, ce qui correspondait au rendement normal prévu dans le cadre du plan quinquennal mis à exécution depuis le 1^{er} janvier 1955.

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1958 furent rendues 81.750 décisions ordinaires et 7.915 décisions réputées définitives et contradictoires (décisions de rejet par application de la franchise de 2.000 francs, valeur 1939), auxquelles il convient d'ajouter 660 désistements, soit au total 90.340 décisions réellement intervenues (voir détail par direction provinciale à l'annexe I).

Opdat niemand zich zou kunnen verwonderen over het feit dat dit rendement wijst op een achteruitgang van circa 10 % ten opzichte van dit van 1957, haalt de Minister onmiddellijk de redenen hiervan aan, zodat met moet toegeven dat het rendement in 1958 niettemin als normaal en bevredigend kan worden beschouwd.

Beschouwingen in verband met het tijdens het jaar 1958 volbrachte werk.

Toen de Minister verleden jaar zei dat voor 1958 en 1959 een zelfde aantal beslissingen kon worden verwacht, dwz. ten minste 100.000, heeft hij U niet verborgen dat zich bepaalde moeilijkheden konden voordoen, wat in de laatste fase van de uitvoering van een bepaald programma trouwens normaal is.

De Minister heeft toen vooral de nadruk gelegd op het feit dat de personeelseffectieven van het Bestuur van Wederopbouw van jaar tot jaar teruglopen.

In 1957 zijn 6 % van de in dienst zijnde personeelsleden weggegaan wegens niet te vermijden omstandigheden.

In 1958 hebben ditmaal 125 personeelsleden, dwz. 8 % van de totale personeelsbezitting van de buitendiensten, de provinciale directies verlaten.

Om precies te zijn: sedert 1955 dwz. sedert tot de tenuitvoerlegging van het vijfjarenplan besloten werd, zijn de personeelseffectieven van de provinciale directies over het geheel met 310 personeelsleden verminderd.

Op een kader van 1.612 personeelsleden zijn er thans nog slechts 1.275 werkelijk in dienst, zodat het totaal effectief aan personeel ten opzichte van dat kader met 1/5 is verminderd. (Zie tabel in bijlage 2).

Bovendien zijn sommige directies door die aanzienlijke terugloop bijzonder erg getroffen. Zo heeft de directie van Henegouwen 64 personeelsleden d.i. 36 % van haar personeelsbezitting verloren; die van Oost-Vlaanderen verloor er 62 d.i. 34 %, die van Luxemburg 25, d.i. 24 %.

Het meest betreurenswaardige van die toestand is wel dat onder de personeelsleden die weggaan er zoveel zijn van de eerste en vooral van de tweede categorie (opstellers). Nu zijn het in een provinciale directie precies deze ambtenaren en beambten wier werk rechtstreeks renderend is.

Het is verheugend te kunnen vaststellen dat het rendement nooit gedaald is in dezelfde verhouding als deze van de personeelsvermindering.

In elk geval is die daling van het rendement hoegenaamd niet te wijten aan een vermindering van het individueel rendement van elk personeelslid.

Dit individueel rendement wordt sedert twee jaar van nabij gevolgd in alle diensten van de provinciale directies.

Als men het gemiddeld persoonlijk rendement voor 1957 vergelijkt met dat voor 1958, komt men tot de bevinding dat het over het algemeen op hetzelfde peil is gebleven en het in de provinciale directies Brabant, Oost-Vlaanderen, Limburg en Luxemburg er zelfs op vooruit is gegaan. (Zie tabel bijlage 3).

De meest voor de hand liggende oorzaak van het feit dat het rendement van de provinciale directies, in absolute cijfers uitgedrukt, is gedaald, schuilt wel hierin dat de geleidelijke uitputting van de definitief en contradictoir beschouwde beslissingen in 1958 nagenoeg totaal is geworden. De Minister bedoelt hiermede de beslissingen, die betrekking hebben op dossiers die in waarde 1939, minder dan 2.000 frank schade aangeven en aldus bijna geen administratief werk vergen.

Deze dossiers komen trouwens niet in aanmerking voor de vaststelling van het individueel rendement.

A ceux qui pourraient s'étonner que ce rendement marque une régression de 10 % par rapport aux chiffres de 1957, le Ministre expose quelles en sont les raisons. Il en résulte que le rendement de 1958 peut être considéré comme normal et satisfaisant.

Considérations relatives au travail accompli au cours de l'année 1958.

Lorsque, l'année dernière, le Ministre a déclaré que le nombre de décisions en 1958 et en 1959, serait égal pour atteindre 100.000 au moins, il ne vous a pas dissimulé que certaines difficultés pouvaient encore surgir, ce qui est normal dans la phase finale de l'exécution d'un programme déterminé.

A ce moment, le Ministre a surtout souligné que les effectifs du personnel de l'administration de la Reconstruction étaient en régression constante.

En 1957, les départs inévitables d'agents avaient atteint 6 % du personnel en activité.

En 1958, 125 agents ont quitté les directions provinciales, soit 8 % de l'effectif total des services extérieurs.

Pour être plus précis, depuis 1955, c'est-à-dire depuis le moment où fut décidé la mise en application du plan quinquennal, les effectifs des directions provinciales ont, dans l'ensemble, diminué de 310 agents.

Des 1.612 agents prévus au cadre, il n'en reste plus que 1.275 en service; de sorte que l'effectif total du personnel se trouve réduit d'un cinquième par rapport au cadre (voir tableau à l'annexe 2).

Au surplus, ces réductions importantes affectent plus particulièrement certaines directions. C'est ainsi que celle du Hainaut a perdu 64 agents ou 36 % de son effectif; celle de la Flandre orientale 63 agents ou 34 % de son effectif; celle du Luxembourg 25 agents ou 24 % de son effectif.

Ce qui est particulièrement à déplorer, c'est la proportion de départs constatée parmi les agents de première et surtout de seconde catégorie (rédacteurs), qui sont les éléments directement productifs d'une direction provinciale.

Il est heureux, toutefois, que la production n'ait jamais baissé dans une proportion comparable à celle des réductions de personnel.

En tout cas, cette diminution de la production n'est aucunement imputable à une baisse du rendement individuel de chaque agent.

Depuis deux ans ce rendement individuel est suivi de près dans tous les services des directions provinciales.

Lorsqu'on compare les rendements individuels moyens enregistrés en 1957 et en 1958, on constate qu'ils se sont en général, maintenus au même niveau et qu'ils ont même progressé dans les directions provinciales du Brabant, de la Flandre orientale, du Limbourg et du Luxembourg (voir tableau à l'annexe 3).

La raison la plus évidente du recul, en chiffres absolus, de la production des directions provinciales réside dans l'épuisement progressif et quasi total, en 1958, des décisions réputées définitives et contradictoires. Le Ministre entend par là celles qui se rapportent à des dossiers dont la valeur 1939 est inférieure à 2.000 francs et qui, de ce fait, n'exigent qu'un travail administratif peu important.

Ces dossiers n'interviennent d'ailleurs pas dans l'établissement du rendement individuel.

Nu stelt men inderdaad vast dat het rendement van 1957 (102.000 dossiers) bereikt werd dank zij het betrekkelijk groot aantal afwijzende beslissingen (15.584) en dat voor 1958 het aantal dergelijke beslissingen slechts 7.842 bedraagt; hetzij bijna de helft minder.

Om deze redenen, aarzelt de Minister dan ook niet te beweren dat het rendement voor 1958 bijzondere voldoening heeft geschonken, en hij er dan ook van overtuigd is, dat iedereen in dat opzicht zijn mening zal delen.

Zoals telken jare, houdt de Minister er aan de Commissie de cijfers te verstrekken omtrent de stand van vordering op het gebied van de vergoeding *over het geheel genomen*, zowel naar het aantal beslissingen als naar de waarde.

Op 31 december 1958 waren er 718.006 definitieve beslissingen genomen.

De financiële staatstussenkomst met betrekking tot die beslissingen beliep 32.142.214.567 frank aan vergoedingen en 21.147.740.969 frank aan aanvullende kredietmogelijkheden.

Voor 1958 alleen bedraagt die financiële staatstussenkomst 2.503.031.474 frank aan vergoedingen en 2.322.732.039 frank aan kredietmogelijkheden.

Het is zeer interessant de schifting te kennen dezer bedragen in speciën enerzijds en in obligaties anderzijds.

In dat verband wordt verwezen naar de bijlage 4 van onderhavige uiteenzetting.

Hoe zag de algemene toestand er uit op 1 januari 1959 ?

De hiernavolgende tabel geeft, per provinciale directie, het aantal reeds afgehandelde dossiers en het aantal bundels nog te behandelen op 1 januari 1959.

Provincies	Aantal afgehandelde dossiers op 31-12-1958	Aantal dossiers (in arbeidsvolume) nog te behandelen op 1-1-1959
Antwerpen	107.713	9.790
Brabant	120.893	9.521
West-Vlaanderen	102.058	11.778
Oost-Vlaanderen	91.012	3.586
Henegouwen	80.765	11.621
Limburg	44.621	3.182
Luxemburg	39.727	18.856
Luik	87.093	34.472
Namen	44.124	10.822
Rijk	718.006	113.728

Het is wel te verstaan dat de cijfers van de kolom 3 het juiste aantal beslissingen niet weergeven die op 1 januari 1959 nog moeten betekend worden.

Inderdaad, deze cijfers stemmen overeen met de *hoeveelheid werk*, die op voormelde datum nog te verrichten valt.

Hierbij werd rekening gehouden naar rato van 2/5 met het werk dat reeds verricht werd in de onderzoeksketting en naar rato 3/5 met het nog te verrichten werk voor de 80.284 dossiers, die zich op 1 januari in een onderzoekstadium bevonden.

Dit betekent dus dat er *feitelijk veel minder* dossiers zijn waarvan het onderzoek nog niet is begonnen en een gevee-

On constate, en effet, que le rendement de 102.000 dossiers en 1957, a été obtenu grâce à l'appoint relativement élevé de 15.584 décisions de rejet, alors que le total de celles-ci n'est que de 7.842 en 1958, soit la moitié environ en moins.

Aussi, le Ministre n'hésite-t-il pas à dire que le rendement a été particulièrement satisfaisant en 1958. Il est dès lors persuadé que les membres de la Commission partageront son opinion à ce sujet.

Ainsi qu'il le fait chaque année, le Ministre tient à fournir à la commission les chiffres relatifs à l'état d'avancement de l'indemnisation prise *dans son ensemble*, tant en ce qui concerne le nombre de décisions que la valeur.

Au 31 décembre 1958, 718.006 décisions définitives avaient été rendues.

L'intervention financière de l'Etat relative à ces décisions s'élevait à 32.142.214.567 francs en indemnités, et à 21.147.740.969 francs en crédits complémentaires.

Pour la seule année 1958, cette intervention financière est de 2.503.031.474 francs en indemnités et à 2.322.732.039 francs en crédits.

La ventilation de ces montants en espèces et en obligations est très intéressante.

A ce propos, il est renvoyé à l'annexe 4 du présent avis.

Situation générale au 1^{er} janvier 1959.

Le tableau ci-après indique, par direction provinciale, le nombre de dossiers déjà traités et le nombre de dossiers restant à traiter au 1^{er} janvier 1959.

Provinces	Nombre de dossiers traités au 31-12-1958	Nombre de dossiers (en volume de travail) restant à traiter au 1-1-1959
Anvers	107.713	9.790
Brabant	120.893	9.521
Flandre Occidentale	102.058	11.778
Flandre Orientale	91.012	3.586
Hainaut	80.765	11.621
Limbourg	44.621	3.182
Luxembourg	39.727	18.856
Liège	87.093	34.472
Namur	44.124	10.822
Royaume	718.006	113.728

Notons que les chiffres de la colonne 3 ne représentent pas le nombre exact des décisions restant à notifier au 1^{er} janvier 1959.

En effet, ces chiffres correspondent au *volume de travail* encore à effectuer à la date en question.

Il a été établi compte tenu pour les 2/5 du travail déjà accompli dans la chaîne d'examen et pour les 3/5 du travail restant à faire pour liquider les 80.284 dossiers en cours d'instruction au 1^{er} janvier 1959.

Cela signifie donc qu'en fait il reste *beaucoup moins* de dossiers dont l'examen n'a pas encore été entamé, et,

lig hoger aantal dossiers waarvoor de beslissing nog te betekenen blijft.

De uitvoering van het programma 1959 kondigt zich trouwens gunstig aan bij het begin van dit jaar; inderdaad tijdens de 8 verlopen weken werden reeds 13.300 beslissingen getroffen.

Het resultaat toont duidelijk aan, dat op nationaal vlak het vijfjarenplan op weinig na, tot een goed einde kan worden gebracht binnen de oorspronkelijk vastgestelde termijn.

Daar de moeilijkheid, zich op regionaal vlak voordoet, is de Minister tot een nieuw en nauwkeurig onderzoek overgegaan van de toestand, en heeft hij aan zijn administratie gevraagd hem de nodige maatregelen voor te stellen opdat het grootst mogelijk aantal provinciale directies het doel, dat hij zich had gesteld, in het begin van het jaar 1955, te weten, de verwezenlijking van het plan ten laatste tegen 31 december 1959, zouden bereiken.

Om deze redenen werden zojuist een reeks maatregelen inzake vereenvoudiging en normalisatie van het administratief en technisch werk der provinciale directies genomen.

Maatregelen met het oog op de vereenvoudiging en de normalisatie van het administratief en technisch werk der Provinciale Directies.

A. — Omzendbrief houdende regeling van de werkzaamheden der Provinciale Directies in de sectoren die met het Administratief en Rechtskundig onderzoek der dossiers belast zijn.

Deze onderrichting beoogt vooral volgende punten te regelen :

1° het opstellen der administratieve rapporten wordt vereenvoudigd; deze laatste worden voortaan slechts op een enkel niet getypt exemplaar opgemaakt;

2° ten einde het productietempo van de bestuurs- en rechtskundige diensten niet te doen vertragen, naarmate de personeelsleden uit andere diensten (dienst van het vermogen, expertisediensten, verschillende andere diensten) beschikbaar zouden komen, ingevolge de voltooiing van de hun eigen taak, zullen bedoelde personeelsleden in de dienst behouden blijven en te werk gesteld worden om de laatste hand te leggen aan de dossiers en aan het opstellen van de ontwerpen van beslissing.

De zoëven bedoelde taak zal in hoofdzaak aan personeelsleden met de rang van opsteller toevertrouwd worden.

3° zoals de Minister reeds vorig jaar verklaarde, kan, naarmate de vergoedingswerkzaamheden vorderen, een steeds groter worden aantal dossiers niet onmiddellijk in behandeling genomen worden, hetzij omdat ze tot waarlijk lang aanslepende betwistingen aanleiding geven, hetzij, en dit vooral, ten gevolge van de traagheid welke de getroffen zelf aan de dag leggen om de voor de behandeling van hun dossiers onmisbare gegevens te verstrekken.

Dienvolgens verliezen alle diensten veel kostbare tijd doordat ze zich met moeizame opzoekingen moeten bezig houden dit mede door het feit dat de geteisterde zich niet benaarstigt om de gevraagde inlichtingen te verstrekken.

De Minister meent dat het logisch zou zijn deze dossiers in een bijzondere categorie onder te brengen, waarvan het onderzoek zal verschoven worden naar het stadium der eigenlijke likwidatie.

Niets abnormaals ligt in het feit dat in de eerste plaats en in ieder geval vóór het einde van 1959 de dossiers behandeld worden waarvoor de getroffen werkelijk belangstelling vertonen, en dat de gevallen, die aan de hand van de gegevens in het bezit van de Administratie momenteel onbehandelbaar zijn, later zouden worden geregeld.

en revanche, un nombre sensiblement supérieur de décisions restant à notifier.

L'exécution du programme 1959 s'annonce d'ailleurs favorablement au début de cette année; au cours des huit semaines écoulées, 13.300 décisions ont déjà été rendues.

Ce résultat montre qu'à l'échelle nationale le plan quinquennal pourra, à très peu de chose près, être mené à bonne fin dans le délai initialement prévu.

Comme les difficultés se présentent sur le plan régional, le Ministre a procédé de nouveau à un examen approfondi de la situation et a chargé son administration de lui proposer les mesures qui permettraient au plus grand nombre possible de directions provinciales d'atteindre l'objectif qu'il s'était assigné au début de l'année 1955, à savoir, la réalisation du plan pour le 31 décembre 1959 au plus tard.

Pour ces motifs, il vient de prendre une série de mesures tendant à la simplification et la normalisation du travail administratif et technique des directions provinciales.

Mesures en vue de simplifier et normaliser le travail administratif et technique des directions provinciales.

A. — Circulaire réglant l'organisation du travail des directions provinciales dans les secteurs chargés de l'examen administratif et juridique des dossiers.

Cette instruction vise surtout à régler les points suivants :

1° la rédaction des rapports administratifs est simplifiée; ils ne seront plus établis qu'en un seul exemplaire, non dactylographié;

2° afin de ne pas ralentir le rythme du rendement des services administratifs et juridiques, les agents d'autres services (patrimoine, services d'expertise, services divers) qui deviendraient disponibles après avoir terminé leur propre tâche, seront maintenus en service et affectés à la mise au point finale des dossiers et à la rédaction des projets de décision.

Cette tâche sera confiée essentiellement à des agents ayant le grade de rédacteur.

3° comme le Ministre l'a déjà déclaré l'année dernière, au fur et à mesure de l'avancement des travaux un nombre croissant de dossiers ne peuvent être instruits immédiatement, soit qu'ils donnent lieu à des contestations prolongées, soit, surtout, par suite de la lenteur des sinistrés eux-mêmes à fournir les éléments indispensables à l'instruction de leurs dossiers.

Tous les services perdent de ce fait un temps précieux en recherches laborieuses, étant donné, en outre, que l'intéressé n'est pas pressé de communiquer les renseignements demandés.

Le Ministre estime qu'il serait logique de classer ces dossiers dans une catégorie spéciale, dont l'examen serait reporté à la phase de la liquidation proprement dite.

Il n'y a rien d'anormal à examiner d'abord, et en tout cas avant la fin de 1959, les dossiers auxquels les sinistrés s'intéressaient réellement, et à reporter à une date plus éloignée le règlement des affaires ne pouvant actuellement être examinées d'après les éléments que possède l'administration.

De omzendbrief, waarover zoëven sprake, regelt de voorlopige terugwijzing van de dossiers uit deze categorie.

Wel te verstaan, de provinciale directies, die praktisch in de likvidatiefase zijn getreden door het feit dat al hun dossiers zich reeds in de onderzoeksketting bevinden, mogen nu reeds alle middelen uitputten, die de wet toelaat, om op definitieve wijze de meest opvallende gevallen te regelen, waarvan duidelijk is aangetoond dat de gesinistreerde zich aan zijn aanvraag tot staatstussenkomst niet meer interesseert.

Wanneer men staat tegenover een gesinistreerde, die men kent en waarvan men ook het adres kent en tot dewelke men zich vruchteloos en meerdere malen par aangetekend schrijven met ontvangst melding heeft gericht, waarna hij nog in gebreke blijft de onontbeerlijke bescheiden of inlichtingen te bezorgen, is het vanzelfsprekend dat de aanvraag van die gesinistreerde, zonder dat hieraan aanstoot kan genomen worden, hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk mag afgewezen worden.

De Minister meent te weten dat er daarenboven zekere dossiers zijn, die onvermijdelijk onbehandelbaar zullen blijven, omdat men de persoon zelf van de begunstigde niet kent en dat men er ook niet slaagt deze te ontdekken.

Voor deze dossiers dan, zal het passen, op het juridisch plan, de beste wijze in te studeren om dergelijke gevallen eens en voor goed af te handelen.

In dat verband is het evenwel geenszins verboden het neerleggen van een wetsontwerp in overweging te nemen, teneinde voor deze gevallen de toepassing van een vervalt termijn in het leven te roepen, die zou toelaten aan de toepassing van de verjaring van 30 jaar te ontsnappen.

B. — Omzendbrief houdende vereenvoudiging der werkzaamheden in de sektor « expertises » van de Provinciale directies.

Zonder in bijzonderheden te willen treden, deelt de Minister mede dat hij besloten heeft :

1° een veel ruimer gebruik dan tot dusver te maken van de vereenvoudigde formulieren van het technisch rapport, welke tot nogtoe enkel voor de zeer kleine dossiers gebruikt werden;

2° de procedure inzake het summier technisch onderzoek op een veel ruimere schaal toe te passen en te vermijden dat in ieder afzonderlijk geval de ramingen ter plaatse aan de werkelijkheid zouden getoetst worden, ten minste wanneer het geen belangrijke schadegevallen betreft.

Deze vereenvoudigingen zullen zodanig doorgevoerd worden dat ze praktisch geen ernstige weerslag op de hoe danigheid der tegenexpertises zullen hebben. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat iedere verslapping van de controle der ramingen het gevaar oplevert aan de Schatkist duur te staan te komen.

C. — Eenvormig maken van de duur van het onderzoek in eerste aanleg bij de Provinciale Directies van Luxemburg en Luik.

De Minister wijst erop dat hij tijdens zijn vorige uiteenzettingen voor de Commissie herhaaldelijk verzekerd heeft en er nogmaals de nadruk wil op leggen, dat op nationaal vlak de vergoedingen in eerste aanleg van alle dossiers, die van administratief standpunt uit vatbaar zijn voor behandeling, tegen 31 december 1959 zouden kunnen afgehandeld zijn, maar dat in werkelijkheid de werkzaamheden in de verschillende provinciale directies zo ongelijk gevorderd waren dat op gewestelijk vlak drie provinciën zeer gehandicapt waren en er aldaar een bijzondere inspanning en krachtadige maatregelen waren vereist. Het betreft hier in de allereerste plaats Luxemburg en Luik, alsmede, in mindere mate, Namen.

La circulaire en question règle le renvoi provisoire des dossiers de cette catégorie.

Il est bien entendu que les directions provinciales, arrivées à la phase de liquidation du fait que tous leurs dossiers sont engagés dans la chaîne d'examen, peuvent, dès à présent, épuiser tous les moyens autorisés par la loi pour régler de façon définitive les cas les plus frappants, où il est manifeste que le sinistré ne s'intéresse plus à sa demande d'intervention de l'Etat.

Lorsqu'on se trouve en présence d'un sinistré dont l'identité et l'adresse sont connues, mais auquel on a vainement envoyé plusieurs lettres recommandées avec accusé de réception, et qui s'est abstenu de fournir à l'administration les documents ou renseignements indispensables, il est évident que la demande de ce sinistré pourra, sans qu'on s'en formalise, être rejetée en tout ou en partie.

Au surplus, le Ministre estime que certains dossiers ne pourront être examinés, le bénéficiaire lui-même ne pouvant être identifié ou étant impossible à retrouver.

Il convient, pour ces dossiers, d'étudier, sur le plan juridique, la meilleure méthode permettant de liquider définitivement des cas de cette espèce.

Toutefois, on pourrait envisager le dépôt d'un projet de loi instaurant pour ces cas un délai de forclusion permettant de déroger à la règle de la prescription trentenaire.

B. — Circulaire tendant à la simplification du travail dans le secteur « Expertises » des directions provinciales.

Sans vouloir entrer dans les détails, le Ministre signale qu'il a décidé :

1° d'utiliser davantage les formulaires simplifiés du rapport technique, qui n'étaient employés jusqu'ici que pour les dossiers de peu d'importance;

2° d'appliquer sur une échelle plus grande la procédure de l'examen technique sommaire, sans procéder sur place au contrôle des estimations dans chaque cas d'espèce, du moins lorsqu'il ne s'agit pas de sinistres importants.

Ces simplifications seront appliquées de manière à n'avoir aucune répercussion sérieuse sur la qualité des contre-expertises. Il ne faut pas perdre de vue que tout relâchement du contrôle des estimations risque en effet de léser gravement le Trésor.

C. — Uniformisation de la durée de l'examen en première instance dans les directions du Luxembourg et de Liège.

Le Ministre rappelle les déclarations qu'il a faites précédemment à la Commission : sur le plan national, tous les dossiers susceptibles d'être traités du point de vue administratif pourraient être liquidés en première instance pour le 31 décembre 1959, mais en réalité les travaux ne sont pas également avancés dans les diverses directions provinciales. Sur le plan régional, trois provinces sont fort handicapées et réclament un effort particulier et des mesures énergiques. Il s'agit des provinces de Luxembourg et de Liège, et, dans une moindre mesure, de la province de Namur.

De meest benadeelde provincie is Luxemburg die in de huidige stand van zaken de laatste zou zijn om haar taak te voltooien.

Men vraagt zich over het algemeen af welke de diepere oorzaken zijn van de achterstand der Waalse provincies en vooral van Luxemburg.

Men heeft het steeds betreurd dat de provinciale directie van Luxemburg niet over het nodige personeel beschikte om haar dossiers in eenzelfde ritme af te handelen dan dit in de andere directies het geval is.

De ondervinding heeft aangetoond dat het niet mogelijk is de personeelsbezetting van Luxemburg te versterken door er van ambtswege personeelsleden te detacheren van andere provinciale directies. Maar de essentiële oorzaak van de onvoldoende bezetting van het kader van deze provincie dient in de aanvankelijke samenstelling ervan gezocht te worden.

Indedaad, de personeelseffectieven van Luxemburg werden oorspronkelijk vastgesteld op grond van het aantal ingediende dossiers, zoals dit trouwens voor de kaders van de andere provinciale directies ook het geval was.

Maar wat men destijds niet kon voorzien was dat het werkvolume van Luxemburg in werkelijkheid met 50 % zou vermeerderen ingevolge de noodzakelijkheid van een groot aantal dossiers te splitsen, dossiers waarvan de titularissen op het ogenblik van het schadegeval in onverdeeldheid waren.

Wij stellen daarnaast vast dat in de provincie Luxemburg er een veel groter aantal voorranghebbenden bestaan en in de eerste plaats een groot aantal ouderdomsprioritair.

Wat er ook van zij heeft de Minister geoordeeld dat op het stuk der termijnen Luxemburg op zijn minst Luik moest evenaren.

Derhalve heeft de Minister eens te meer besloten het beginsel inzake overdracht van dossiers toe te passen en aan de provinciale directie van Luik de territoriale bevoegdheid toe te vertrouwen over de kantons Houffalize en Vielsalm.

Deze maatregel kan in geen enkel opzicht nadelig uitvallen voor de oorlogsgetroffenen, vermits in geografisch opzicht bedoelde kantons niet verder van Luik verwijderd zijn dan bv. de Oostkantons.

Wegens dit feit zal het werkvolume der provinciale directie van Luxemburg met zowat 3.300 dossiers, welke nu ten laste komen van de directie van Luik, verminderen.

Deze overdracht zal tot gevolg hebben dat de achterstand van Luxemburg met 8 maanden verminderd en dat deze van Luik slechts met 3 maanden verlengd wordt.

Wat Luik betreft werd reeds, afgezien van wat zoeven gezegd werd, tijdens het jaar 1958, de personeelssterkte van de diensten die belast zijn met het onderzoeken van de dossiers betreffende de Oostkantons, t.z. de dossiers in de Duitse taal opgesteld, in aanzienlijke mate opgevoerd.

Met weet dat de ingewikkeldheid van deze dossiers voortvloeit uit het speciaal juridisch regime dat in deze streken in voege is.

Verscheidene personeelsleden werden bij de sectie van de provinciale directie van Luik gedetacheerd, die de dossiers van de Oostkantons behandelt; het aantal rechtskundige adviseurs werd verdubbeld en van nu af aan kan men er zeker van zijn dat de dossiers uit de Oostkantons in hetzelfde tijdsbestek zullen afgehandeld worden als de Franstalige dossiers, die onderzocht worden door de overige afdelingen van deze directie.

Wat Namen betreft, werden eveneens de werkzaamheden bij deze directie genormaliseerd, maatregelen die uiterst spoedeisend bleken te zijn ingevolge een betreurenswaardig tekort inzake productie, vastgesteld tijdens de laatste maanden. Dank zij deze maatregelen is de toestand voor het huidig ogenblik praktisch weer gezond gemaakt.

La province la plus défavorisée est le Luxembourg, dont la direction provinciale serait, dans l'état actuel des choses, la dernière à terminer sa tâche.

On se demande généralement quelles sont les causes profondes du retard constaté dans les provinces wallonnes et surtout dans celle de Luxembourg.

On a toujours regretté que la direction provinciale de Luxembourg ne disposait pas du personnel nécessaire qui lui aurait permis de traiter ses dossiers au même rythme que les autres directions.

L'expérience a montré qu'il n'était pas possible de renforcer les effectifs du personnel dont dispose cette direction en y détachant d'office des fonctionnaires relevant d'autres directions provinciales. La cause essentielle de l'insuffisance des cadres de la direction luxembourgeoise réside dans la composition initiale de celle-ci.

En effet, les effectifs du personnel attribué à la direction du Luxembourg étaient établis à l'origine en tenant compte du nombre de dossiers introduits, tout comme ce fut le cas d'ailleurs dans les autres directions provinciales.

Malheureusement, on ne pouvait prévoir à l'époque que le volume de travail incombant au Luxembourg augmenterait de 50 % par suite de la nécessité de scinder un grand nombre de dossiers, dont les titulaires étaient en indivision au moment du sinistre.

On constate, d'autre part, que la province de Luxembourg compte un nombre beaucoup plus grand de prioritaires et notamment de prioritaires d'âge.

Le Ministre a estimé qu'au point de vue des délais de liquidation, le Luxembourg devait au moins s'aligner sur Liège.

Aussi a-t-il décidé d'appliquer une fois de plus le principe du transfert des dossiers en étendant la compétence territoriale de la direction provinciale de Liège aux cantons de Houffalize et de Vielsalm.

Cette mesure ne peut porter aucun préjudice aux sinistrés, puisque, géographiquement, ces cantons ne sont pas plus éloignés de Liège que, par exemple, les cantons de l'Est.

La direction provinciale du Luxembourg verra ainsi son volume de travail réduit de quelques 3.300 dossiers, que la direction de Liège aura à examiner.

Ce transfert aura pour effet de réduire de 8 mois environ le retard du Luxembourg, n'augmentant en tout celui de Liège que de 3 mois environ.

En ce qui concerne Liège, il convient de signaler qu'au cours de l'année 1958, les effectifs des services chargés de l'examen des dossiers des cantons de l'Est, c'est-à-dire des dossiers introduits en langue allemande, ont été sensiblement renforcés.

On sait que la complexité de ces dossiers résulte du régime juridique spécial existant dans ces régions.

Plusieurs agents ont été détachés auprès de la section de la direction provinciale de Liège chargée de l'examen des dossiers des cantons de l'Est; le nombre de conseillers juridiques a été doublé et, dès à présent, on peut escompter que les dossiers des cantons de l'Est seront traités dans les mêmes délais que les dossiers de langue française, dont l'examen est confié aux autres sections de cette direction.

Quant à la direction de Namur, les conditions de travail y ont été normalisées, ce qui était particulièrement urgent en raison de la regrettable diminution du rendement constatée ces derniers mois. Grâce à ces mesures, la situation est pratiquement rétablie à l'heure actuelle.

**Vooruitzichten inzake duur van het stadium
« onderzoek in eerste aanleg ».**

Daar eerst de praktische uitwerking van de pas getroffen maatregelen moet afgewacht worden, is het niet gemakkelijk een idee te geven van de vooruitzichten omtrent de afwikkeling van de zaken van elke provincie. De Minister verschaft desniettemin de volgende inlichtingen :

1° Het staat thans reeds vast dat zes directies op de negen uiterlijk in december 1959 hun taak zullen beëindigd hebben. Het betreft hier *Antwerpen, Brabant, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Limburg* en zeer waarschijnlijk *Henegouwen*.

Een klein voorbehoud dient gemaakt voor *Henegouwen* daar deze provincie, 40 % van haar personeelseffectieven verloren heeft. Men rekende op 9.000 beslissingen per jaar, dit schijnt steeds minder en minder verwezenlijkbaar. Indien het rendement in 1959, 7.000 of 7.500 beslissingen niet kan overschrijden, wat praktisch overeenstemt met het aantal dossier dat thans in onderzoek gebracht is, kan er voor de dossier (± 6.000) die zich nog in het algemeen klassement bevinden, geen beslissing uitgevaardigd worden vóór 31 december. De nodige maatregelen zullen getroffen worden opdat het personeel van deze directie onder de best mogelijk voorwaarden zou kunnen werken. Zodoende hoopt de Minister, *Henegouwen* op hetzelfde peil te kunnen brengen als de 5 andere provincies en te vermijden dat zij een achterstand oploopt, die moest het geval zich voordoen, dan toch maar 2 à 3 maand zou kunnen bedragen.

2° Namen.

Zoals reeds gezegd werd, valt er bij de provinciale directie van Namen een merkelijke verbetering waar te nemen.

Het jaarlijks rendement van deze provincie kan 6.500 beslissingen bereiken, hetzij nagenoeg het aantal dossiers voorkomend in het algemeen klassement.

Voorzien wordt dat Namen haar taak in eerste aanleg zal beëindigd hebben in de allereerste maanden van 1960.

3° Luik.

In de provinciale directie van Luik waar zich 15.000 dossiers in onderzoek bevinden, is het rendement thans bevredigend en kan het 13.000 beslissingen per jaar bereiken. Rekening houdend met het aantal dossiers die zich nog in het algemeen klassement bevinden, zal deze directie in staat zijn haar taak tegen het einde van 1960 te beëindigen.

4° Luxemburg.

Zoals reeds gezegd, is bij de provinciale directie van Luxemburg het aantal beslissingen veel groter dan het aantal nog te behandelen dossier, waarbij de verhouding 1,5 bedraagt.

In deze directie blijven nog ongeveer 10.000 aanvragen om Staatstussenkomst te behandelen, wat overeenstemt met 15.000 te betrekken beslissingen.

In deze omstandigheden kan Luxemburg, zoals Luik, over twee jaar, dit wil zeggen einde 1960, met haar taak klaar komen.

Teneinde de toestand van de laatste twee provincies nog te verbeteren zal de Minister niet nalaten bij het begin van het volgende jaar de mogelijkheid te onderzoeken om ter beschikking van Luik en Luxemburg, het grootste gedeelte der vrijgekomen effectieven te stellen, komend uit de

**Prévisions de durée
de la phase d' « examen en première instance ».**

Etant donné qu'il faut d'abord attendre les effets pratiques des mesures qui viennent d'être prises, il n'est pas facile de donner une idée des perspectives de liquidation des affaires dans chaque province. Néanmoins, le Ministre a communiqué les renseignements suivants :

1° Il est d'ores et déjà certain que six directions sur neuf auront terminé leur tâche au plus tard en décembre 1959 notamment *Anvers, le Brabant, la Flandre occidentale, la Flandre orientale, le Limbourg* et, très probablement, le *Hainaut*.

Il convient de faire une réserve pour le *Hainaut*, cette province ayant perdu près de 40 % de son personnel. On s'attendait à 9.000 décisions par an, mais ce chiffre paraît de moins en moins réalisable. Si le rendement ne peut dépasser 7.000 ou 7.500 décisions en 1959, c'est-à-dire pratiquement le nombre de dossiers actuellement en souffrance, aucun des dossiers (± 6.000) qui se trouvent encore au classement général ne pourra faire l'objet d'une décision avant le 31 décembre. Des mesures seront prises pour permettre au personnel de cette direction de travailler dans les meilleures conditions possibles. Le Ministre espère pouvoir ainsi aligner le *Hainaut* sur les 5 autres provinces et lui éviter un retard qui, le cas échéant, ne sera que de 2 à 3 mois.

2° Namur.

Comme nous l'avons déjà dit, la situation de la direction provinciale de Namur présente une nette amélioration.

Le rendement annuel de cette province peut atteindre 6.500 décisions, soit à peu près ce qui reste au classement général.

On prévoit que la direction de Namur aura terminé sa tâche en première instance dans les tout premiers mois de 1960.

3° Liège.

A la direction de Liège, où 15.000 dossiers sont encore en souffrance, le rendement est actuellement satisfaisant et peut atteindre 13.000 décisions par an. Compte tenu des dossiers se trouvant encore au classement général, cette direction pourra terminer sa tâche pour la fin de 1960.

4° Luxembourg.

A la direction du Luxembourg, le nombre de décisions, comme nous l'avons déjà dit, est beaucoup plus élevé que le nombre de dossiers restant à examiner, le rapport étant de 1,5.

A cette direction, il reste 10.000 demandes d'intervention à examiner, ce qui correspond à 15.000 décisions à notifier.

Dans ces conditions, la direction du Luxembourg pourra terminer, comme celle de Liège, en deux ans, c'est-à-dire vers la fin de 1960.

Afin d'améliorer encore la situation de ces deux dernières provinces, le Ministre ne manquera pas d'envisager, au début de l'année prochaine, la possibilité de mettre à la disposition des directions de Liège et du Luxembourg la majeure partie des effectifs libérés des autres directions pro-

Waalse provincies, die op dat ogenblik hun eigen opdracht zullen volbracht hebben.

De Minister besluit in de hoop met het overzicht van 1958 en met de vooruitzichten voor 1959 de commissie ervan overtuigd te hebben dat niets onverlet werd gelaten en dat alles in het werk zal worden gesteld om in de korstmogelijke tijd, aan de getroffen en uit de verschillende streken van het land voldoening te schenken en te dezer gelegenheid brengt hij hulde aan zijn Collega en Voorzitter, de heer Meyers, die in de korte periode, tijdens dewelke hij aan het hoofd van het departement stond eraan gehouden heeft de activiteit van het Bestuur van Wederopbouw van nabij te volgen.

Andere bijzondere problemen.

1° Frans-Belgisch wederkerigheidsakkoord.

In 1957 werden op internationaal vlak onderhandelingen aangeknoopt teneinde het lot van de in Frankrijk geteisterde Belgen andermaal te verbeteren.

In oktober 1958 heeft de bevoegde Gemengde Commissie het vraagstuk nogmaals onderzocht op grond van nieuwe statistische gegevens, verstrekt door de Franse Regering en heeft derwijze een definitief ontwerp van aanhangsel aan de Frans-Belgische overeenkomst kunnen opmaken, waarbij de wederkerige vergoedingsvoorwaarden werden bepaald.

Einde november laatstleden, heeft dit ontwerp van aanhangsel de instemming verkregen van de Franse Regering en in december is de Minister tussengekomen bij zijn Collega van Buitenlandse Zaken opdat de officiële uitwisseling van de diplomatieke nota's ter bekrachtiging zo spoedig mogelijk zou kunnen geschieden.

Deze uitwisseling van nota's greep plaats en de Minister wacht op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Van nu af kan reeds medegedeeld worden dat de aanpassing van de vergoedingspercentages een nieuwe tegemoetkoming betekent voor de geteisterden getroffen in hun gebouwen en woonlokalen, in hun gebouwen bestemd voor de landbouw, in hun landbouwbedrijfsuitrusting, in hun schepen en alle andere goederen, voor zover zij aan natuurlijke personen toebehoren.

De toegekend voordelen belopen zowat 98.000.000 Belgische frank.

2° Subsidies aan de Coöperatieven voor Oorlogsschade.

Men zal kunnen vaststellen heben dat het krediet dat geopend werd op post 24-1 om het werk van de oorlogsschadecoöperatieven te subsidiëren teruggebracht werd van 1.500.000 frank tot 1.000.000 frank. De Minister houdt er aan te herinneren dat deze coöperatieven voor geheel het land tot twee zijn herleid plus een speciale sectie voor de scheepvaart.

Het spreekt vanzelf dat, naarmate de vergoeding vordert, de taken van de coöperatieven schaarser worden. Niettemin vestigt de Minister er de aandacht op dat in 1958 nog 23 mandaat-akkoorden voor de franstalige coöperatieven werden afgesloten, wijl 40 andere op het punt staan afgesloten te worden; voor het nederlandstalig gedeelte van het land kwamen in dezelfde periode 13 mandaat-akkoorden tot stand en 12 anderen zijn aan de gang.

De Minister is van oordeel dat tijdens dit jaar de coöperatieven nog steeds de geteisterden op afdoende wijze kunnen helpen in de wederopbouw van hun onroerende goederen.

De activiteiten van deze coöperatieven zouden zich evenwel niet mogen verlengen na 1959.

vinciales wallonnes qui auront accompli alors leur mission propre.

Le Ministre conclut en exprimant l'espoir que le bilan qu'il vient de tracer de l'activité déployée en 1958, ainsi que les prévisions pour 1959, auront convaincu la Commission qu'aucun effort n'a été négligé et que tout sera mis en œuvre pour donner satisfaction, dans le plus bref délai, aux sinistrés des diverses régions du pays. A cette occasion, il rend hommage à son collègue et prédécesseur, M. Meyers, qui, pendant la courte période où il a assumé la direction du Département, a tenu à suivre de près le travail de l'Administration de la Reconstruction.

Autres problèmes particuliers.

1° Accord franco-belge de réciprocité.

En 1957, des négociations avaient été engagées sur le plan international en vue d'améliorer davantage le sort des sinistrés belges en France.

En octobre 1958, la Commission Mixte compétente a revu le problème sur la base de nouvelles données statistiques communiquées par le Gouvernement Français, ce qui lui a permis d'élaborer un projet définitif d'avenant à la convention franco-belge réglant les conditions d'indemnisation réciproque.

A la fin de novembre dernier, ce projet d'avenant a reçu l'accord du Gouvernement français et, en décembre, le Ministre a insisté auprès de son collègue des Affaires Etrangères pour que l'échange officiel des notes diplomatiques de ratification intervienne dans le plus bref délai.

Cet échange de notes a eu lieu et le Ministre attend leur publication au *Moniteur belge*.

Dès à présent, on peut dire que l'adaptation des taux d'indemnisation accorde une nouvelle satisfaction aux sinistrés atteints dans leurs immeubles d'habitation, dans leurs biens affectés à une activité agricole, dans leurs bateaux ou dans tous autres biens, à condition que ceux-ci appartiennent à des personnes physiques.

Les avantages accordés se chiffrent approximativement à 98.000.000 de francs belges.

2° Subsidies aux Coopératives des dommages de guerre.

On aura pu remarquer que le crédit ouvert au poste 24-1 au titre d'intervention de l'Etat dans le frais de fonctionnement des coopératives de dommages de guerre a été ramené de 1.500.000 francs à 1.000.000 de francs. Le Ministre tient à rappeler que le nombre de coopératives se trouve réduit à deux pour l'ensemble du pays, plus une section spéciale pour la batellerie.

Il est évident qu'à mesure de l'avancement de l'indemnisation la mission des coopératives est réduite. Néanmoins le Ministre signale qu'en 1958, 23 conventions-mandats ont encore été conclues par la coopérative d'expression française et que 40 autres sont sur le point de l'être; pour la partie flamande du pays, 13 conventions-mandats sont intervenues pendant la même période et 12 autres sont en cours.

Le Ministre estime que, cette année, les coopératives sont encore appelées à aider efficacement les sinistrés à reconstruire leurs immeubles.

Toutefois, l'activité de ces coopératives ne devrait pas se prolonger au delà de l'année 1959.

Het is dus voor de laatste maal dat hij het akkoord van het Parlement vraagt voor het toekennen van een toelage aan deze organismen.

3° Het personeel.

In het licht van de voorafgaande beschouwingen, waaruit ten overvloede blijkt dat het Bestuur van de Wederopbouw in zijn liquidatiefase is getreden, meent de Minister dat het passend is hier even te herinneren aan de regeling van de soms netelige vraagstukken die zich in verband met het personeel van het voormalig Ministerie van Wederopbouw hebben gesteld, regeling die natuurlijk niet aan zijn aandacht ontsnapt is.

Hen koninklijk besluit van 24 december 1957 met betrekking tot de loopbaan van de personeelsleden die behoren tot de onder het gezag van de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw gekomen diensten van het voormalige Ministerie van Wederopbouw, strekte er in de eerste plaats toe de gewettigde ongerustheid die sedert lange tijd onder het personeel van dit Bestuur heerste, weg te nemen.

Dit besluit regelt vooral de toekomstmogelijkheden van de ambtenaren en de beambten, die voorheen alleen met hogere functies konden worden belast, en die voortaan een bevorderingsgraad in definitief verband kunnen verwerven.

De toepassing van dit besluit werd dan ook reeds in de eerste maanden van 1958 aangevat.

Nadat de voorstellen werden uitgebracht door de Commissie, ingesteld bij artikel 3 van voornoemd koninklijk besluit en na de akkoordbetuiging vanwege de Heer Eerste-Minister, werd het aantal bevorderings- en overgangsbetrekkingen vastgesteld, dit natuurlijk binnen de perken van de vakante plaatsen van het tijdelijk kader van het gewezen Ministerie van Wederopbouw.

Het ministerieel besluit dat op 18 april 1958 getroffen werd in uitvoering van dit artikel 3, bevestigt deze procedure en voorziet 29 bevorderingsbetrekkingen in eerste categorie; 103 overgangs- en bevorderingsbetrekkingen voor de personeelsleden van de tweede categorie; 152 voor de personeelsleden van de derde categorie en tussentijdse 110 voor de beambten van de vierde categorie.

Voor wat de personeelsleden betreft die volgens het statuut een bevordering konden verkrijgen zonder promotie- of vergelijkend overgangsexamen, werd de bevorderingsprocedure onmiddellijk aangevat en verwezenlijkt.

Tevens werd alles in het werk gesteld opdat de bevorderings- en vergelijkende overgangsexamens binnen de kortst mogelijke tijd zouden worden uitgeschreven.

De Minister wenst echter, voor zover als nodig, de aandacht er op te vestigen dat het uitschrijven van bovenvermelde bevorderings- en vergelijkende overgangsexamens onder de bevoegdheid van het Vast Wervingssecretariaat valt.

Ook wil hij niet verbergen dat dit organisme met bijzonder grote moeilijkheden te kampen heeft, ingevolge het groot aantal aanvragen tot inrichting van examens van allerlei aard, uitgaande van de verschillende Departementen.

Hij heeft echter niet nagelaten op gans bijzondere wijze aan te dringen opdat onmiddellijk de nodige maatregelen zouden getroffen worden om binnen de kortst mogelijke termijn de organisatie van deze proeven mogelijk te maken voor de personeelsleden van Wederopbouw.

Het is immers in elk opzicht onontbeerlijk deze examens zonder verwijf te doen plaats grijpen daar wij ons bevin-den in de laatste fase van de uitvoering van het vijfjaren-plan. Zoniet loopt het koninklijk besluit van 24 december 1957 gevaar dode letter te worden.

De Minister wijst erop dat het dit is wat hij aan de Heer Eerste Minister heeft doen opmerken die hem bij

C'est donc la dernière fois qu'il demande l'accord du Parlement pour l'octroi d'une subvention aux organismes en question.

3° Le personnel.

A la lumière des considérations qui précèdent et d'où il ressort, que l'Administration de la Reconstruction est manifestement entrée dans sa phase de liquidation, le Ministre estime opportun d'évoquer en passant la solution apportée aux problèmes parfois épineux qui se sont posés au sujet du personnel de l'ancien Ministère de la Reconstruction, solution qui n'a pas manqué de retenir son attention.

L'arrêté royal du 24 décembre 1957, relatif à la carrière des agents appartenant aux services de l'ancien Ministère de la Reconstruction et passés sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction, tendait en tout premier lieu à mettre fin à l'inquiétude légitime qui régnait depuis longtemps parmi le personnel de cette Administration.

Cet arrêté règle surtout les possibilités d'avancement des fonctionnaires et agents qui, auparavant, pouvaient seulement être chargés de fonctions supérieures et qui, désormais, ont accès à des grades supérieurs à titre définitif.

Cet arrêté a reçu un commencement d'application dès les premiers mois de 1958.

Un certain nombre d'emplois de promotion et d'accession ont été prévus, dans les limites, bien entendu, des emplois vacants au cadre temporaire de l'ancien Ministère de la Reconstruction, après que la Commission créée par l'article 3 de l'arrêté royal précité eut introduit ses propositions et après accord de M. le Premier Ministre.

L'arrêté ministériel pris le 18 avril 1958 en exécution dudit article 3 confirme cette procédure en prévoyant 29 emplois de promotion en première catégorie, 103 emplois de promotion ou d'accession pour les agents de deuxième catégorie, 152 pour les agents de troisième catégorie et, enfin, 110 pour les agents de quatrième catégorie.

La procédure a été entamée immédiatement et réalisée en ce qui concerne les agents qui, d'après le statut, peuvent bénéficier d'un avancement sans examen de promotion ni concours d'accession.

D'autre part, tout a été mis en œuvre pour que les examens de promotion et les concours d'accession soient ouverts dans le plus bref délai.

Toutefois, le Ministre tient à souligner, pour autant que de besoin, que c'est au Secrétariat permanent de Recrutement qu'incombe l'organisation desdits examens de promotion et concours d'accession.

Il ne veut pas dissimuler que cet organisme se trouve aux prises avec d'énormes difficultés, en raison du grand nombre de demandes d'examens de toute nature qui lui sont adressées par les divers départements.

Mais il n'en a pas moins insisté tout spécialement pour que les mesures nécessaires soient prises sans délai afin de rendre possible, à brève échéance, l'organisation des examens pour le personnel de la Reconstruction.

Il est d'ailleurs à tous égards indispensable que ces épreuves aient lieu au plus tôt, puisque nous sommes entrés dans la dernière phase de l'exécution du plan quinquennal. Sinon, l'arrêté royal du 24 décembre 1957 risquerait de rester lettre morte.

Le Ministre signale qu'il en avait fait part à M. le Premier Ministre, qui lui a fait savoir par lettre du 7 février

schrijven van 7 februari jl. ter kennis heeft gebracht dat hij de Heer Vaste Wervingssecretaris heeft verzocht de nodige spoed op dat stuk aan de dag te leggen.

Eveneens kan worden aangestipt dat het koninklijk besluit van 31 mei 1958 dat op het plan van het algemeen bestuur werd getroffen en houdende wijziging van het besluit van de Regent van 12 april 1950, waarbij de toekenning van de toelagen voor de uitoefening van hogere functies wordt geregeld, een brede toepassing gevonden heeft in de schoot van het Bestuur van Wederopbouw.

Ofschoon het genot van deze maatregel ondergeschikt is aan het akkoord van de Heer Eerste Minister, waakt de Minister er over opdat de bepalingen van dit besluit op ruime wijze zouden worden geïnterpreteerd, vermits zij de erkenning uitmaken van een reeds jarenlang bestaande feitelijke toestand, waarvan het sociaal aspect niet uit het oog mag worden verloren.

Tenslotte heeft de Minister, dit ondermeer met het oog op de tenuitvoerlegging van de nieuwe taken voortvloeiend uit het schoolpakt, een oproep gericht tot de personeelsleden van de Administratie van Wederopbouw, vrijwilligers vragend die zich akkoord zouden verklaren om, in hun statutaire graad en de er aan verbonden wedde, overgeheveld te worden naar de diensten van het Departement van Openbare Werken en naar die van het Ministerie van Openbaar Onderwijs, met als administratieve standplaats Brussel.

Een circa 175 personeelsleden beantwoorden de oproep en op dit ogenblik werden een zestigtal hiervan reeds overgeheveld, waarbij vanzelfsprekend rekening gehouden werd met de stand van vordering inzake de afhandeling van de oorlogsschadebundels in de diverse provinciale directies.

Het overhevelingsbesluit van de betrokkenen voorziet uitdrukkelijk de waarborg inzake hun administratieve loopbaan, hun verleend bij het koninklijk besluit van 24 december 1957.

De Minister bespreekt thans met zijn Bestuur de mogelijkheden om in een nabije toekomst een nieuw aantal van bedoelde vrijwilligers over te hevelen, dit evenwel met inachtneming van de verbintenissen, die hij heeft aangegaan nopens de verwezenlijking van het vijfjarenplan.

De Minister meent derhalve dat hij in elk opzicht beantwoord heeft aan de rechtmatige eisen van het personeel dat tot het Bestuur van Wederopbouw behoort of heeft behoord. Hij verklaart er zich rekenschap van te geven dat alle problemen, die zich ter zake stellen, nog niet zijn opgelost. Zij zullen echter zijn aandacht verder gaande houden vooral daar de liquidatie van de provinciale diensten van Wederopbouw nakend is.

De Minister houdt eraan deze uiteenzetting te sluiten met de bijzondere verheugende vaststelling dat België, een merkkelijke voorsprong heeft op de andere landen van West-Europa inzake de herstelling der oorlogsschade aan private goederen.

Hij meent dat het hem daarom lastig valt de beschuldiging nogal dikwijls geuit aan het adres van het Bestuur van Wederopbouw als zou dit niet voldoende hebben gepresteerd, te weerhouden.

Zowat 10 jaar na de inwerkingstreding van de basiswet van 1 oktober 1947 is er reeds een beslissing tussenbeide gekomen in zowat 85 % der aanvragen tot staats-tussenkomst door de gesinistreerden ingediend.

Het relatief klein aantal van hoger beroepen en van verhalen tegen deze beslissingen bewijst bovendien dat zowel vanwege de administratie als vanwege de begunstigden, de zaken werden behandeld in een geest van ware verstandhouding en van billijkheid en dit niettegenstaande de zo ingewikkelde wetgeving.

De Minister is er van overtuigd dat op het ogenblik dat deze belangrijke administratieve taak haar einde nadeert, wij dan ook het recht hebben tevreden te zijn.

dernier qu'il a invité le Secrétaire permanent au Recrutement à faire toute la diligence nécessaire en la matière.

Il est à souligner également que l'arrêté royal du 31 mai 1958, pris sur le plan de l'administration générale et modifiant l'arrêté du Régent du 12 avril 1950 réglant l'octroi des allocations pour l'exercice de fonctions supérieures, a été largement appliqué au sein de l'Administration de la Reconstruction.

Bien que le bénéfice de cette mesure soit subordonné à l'accord de M. le Premier Ministre, le Ministre veille à ce que les dispositions de l'arrêté fassent l'objet d'une large interprétation, étant donné qu'elles consacrent une situation de fait qui existe depuis des années et dont l'aspect social ne peut être négligé.

Enfin, en vue notamment de l'exécution des tâches nouvelles découlant du Pacte scolaire, le Ministre a adressé aux agents de l'Administration de la Reconstruction un appel en vue de connaître les noms de ceux qui accepteraient volontairement d'être transférés, avec leur grade statutaire et le traitement qui s'y rattache, aux services du Département des Travaux publics ou à ceux du Ministère de l'Instruction publique, avec Bruxelles comme résidence administrative.

Quelque 175 agents ont répondu à cet appel et, à l'heure actuelle, une soixantaine d'entre eux ont déjà été transférés. Il est évident qu'il a été tenu compte, en l'occurrence, de l'état d'avancement des travaux de liquidation des dossiers de dommages de guerre dans les diverses directions provinciales.

L'arrêté de transfert des intéressés fait expressément mention de la garantie que leur accorde l'arrêté royal du 24 décembre 1957 quant à leur carrière administrative.

Actuellement, le Ministre examine avec son administration la possibilité de procéder, dans un proche avenir, à de nouveaux transferts de volontaires, compte tenu toutefois des engagements qu'il a pris en vue de la réalisation du plan quinquennal.

Aussi, le Ministre croit-il avoir fait droit à tous égards aux revendications légitimes des agents appartenant ou ayant appartenu à l'Administration de la Reconstruction. Il se rend parfaitement compte que tous les problèmes qui se posent en ce domaine n'ont pas encore trouvé leur solution; toutefois, ils ne manqueront pas de retenir encore davantage son attention maintenant que la liquidation des services provinciaux de la Reconstruction est en vue.

Le Ministre tient à terminer son exposé par la constatation particulièrement réjouissante qu'en ce qui concerne la réparation des dommages de guerre aux biens privés, la Belgique devance notablement les autres pays de l'Europe occidentale.

C'est pourquoi il estime qu'il peut difficilement accepter le reproche, si souvent adressé à l'Administration de la Reconstruction, de n'avoir fourni que des prestations insuffisantes.

Dix ans environ après l'entrée en vigueur de la loi fondamentale du 1^{er} octobre 1947, une décision est déjà intervenue pour quelque 85 % des demandes d'intervention financière de l'Etat introduites par les sinistrés.

En outre, le nombre relativement minime d'appels et de recours auxquels ces décisions ont donné lieu prouve que, tant du côté de l'Administration que du côté des bénéficiaires, les affaires ont été traitées dans un véritable esprit d'entente et d'équité, et ce nonobstant l'extrême complexité de la législation.

Aussi, le Ministre est-il convaincu qu'au moment où cette importante tâche administrative touche à son terme, nous avons le droit d'être satisfaits.

ALGEMENE BESPREKING.

Een Commissielid verheugt zich over het feit dat het vijfjarenplan van de Heer Minister als geslaagd mag worden bestempeld.

Hij vraagt dat de Minister thans de mogelijkheid van een laatste wetsherziening in overweging zou willen nemen.

Hij meent te weten dat de Heer Minister destijds deze herziening geweigerd heeft, omdat hij er in de eerste plaats aan hield zijn vijfjarenplan, tot een goed einde te brengen, maar hij herinnert zich ook dat de Minister niet principiële weigerend tegenover een dergelijke wetsherziening stond, doch enkel als voorwaarde stelde, dat de dossiers in eerste aanleg zouden afgehandeld geweest zijn.

Hetzelfde lid oordeelt dat het ogenblik thans aangebroken is om tot een allerlaatste herziening van de oorlogsschadewetgeving over te gaan.

Hij geeft er zich volkomen rekenschap van, hierbij dan vooral lettend op de huidige periode van laagconjunctuur en van economische recessie, dat de kansen op een herziening thans geringer zijn dan enkele jaren terug, daar er zich op louter financieel plan reeds een hele reeks bezwaren stellen.

Hij meent echter dat het onrechtvaardig zou zijn ten overstaan van een aantal categorieën van personen het principe zelf van een herziening zonder meer te verwerpen.

Dit commissielid vervolgt met te wijzen op de verschillende redenen, die zijns inziens pleiten voor een dergelijke herziening en hij vermeldt achtereenvolgens :

1° De laattijdige aangiften.

Hij is van oordeel dat deze laattijdige aangiften door de administratie niet altijd op dezelfde wijze werden behandeld en dat de rechtspraak in dat verband thans op ruimere wijze, dan dit voorheen het geval was, wordt toegepast, zodat, meent hij, een herziening van de voorheen in dat verband getroffen beslissingen zich opdringt.

Hij betreurt het feit dat niettegenstaande de basiswet van 1 oktober 1947 tot driemaal toe herzien werd, de termijn voorheen gesteld voor de indiening der aangiften, nooit voor heropend werd verklaard.

2° Uitsluitingen voorzien bij artikel 5 van de wet van 1 oktober 1947.

Hij meent dat een herziening van de oorlogsschadewetgeving nodig is om aan de personen, die als incivieken werden gebrandmerkt en die zonder meer uit het toepassingsgebied van de wet werden gesloten, de mogelijkheid te bieden van de financiële staatstussenkomst hoofdens geleden oorlogsschade te genieten.

Het lijkt een noodzaak de meest pijnlijke gevolgen van de toepassing van artikel 123 sexies van het strafwetboek uit de weg te ruimen en er voor te zorgen dat de uitsluiting van het recht op oorlogsschade niet zou blijven voortbestaan.

3° Abattementsen.

Het Commissielid is van oordeel dat sinds de laatste wetsherziening van 31 juli 1953 een te grote ongelijkheid in het leven werd geroepen tussen de geteisterden van de categorieën A, B en C wiens vermogen op 9 oktober 1944 het miljoen niet overschreed en de andere gesinistreerden, die een abattement van minstens 50.000 frank hoeven te dragen op de waarde 1939 der schade.

DISCUSSION GENERALE.

Un Commissaire se réjouit de la réussite du plan de cinq ans de M. le Ministre.

Il demande que le Ministre étudie maintenant la possibilité de procéder à une dernière revision de la législation.

Il croit savoir que le Ministre a refusé naguère d'envisager cette revision, parce qu'il tenait avant tout à exécuter son plan de cinq ans, mais il se souvient aussi qu'il n'était pas hostile au principe de cette revision, tout en posant comme condition la liquidation préalable des dossiers en première instance.

Le Commissaire estime que le moment est venu de procéder à une ultime revision de la législation sur les dommages de guerre.

Il se rend parfaitement compte, étant donné notamment que nous traversons actuellement une période de basse conjoncture et de régression économique, que les possibilités de revision sont moins grandes à présent qu'il y a quelques années, à cause des nombreuses difficultés auxquelles on se heurte sur le plan purement financier.

Néanmoins, il estime que ce serait manquer d'équité à l'égard de certaines catégories de personnes, de rejeter sans plus le principe même d'une revision.

Ce commissaire poursuit en attirant l'attention sur différentes raisons qui, à son sens, plaident en faveur d'une revision. Il considère successivement les points ci-après :

1° Les demandes tardives.

Il estime que l'administration n'a pas toujours traité, d'une façon uniforme, ces demandes tardives et que la jurisprudence en la matière est actuellement appliquée d'une façon plus large que précédemment, de sorte qu'à son avis, une revision des décisions prises dans ce domaine s'impose.

Il regrette que, bien que la loi de base ait été revue jusqu'à trois fois, le délai fixé primitivement pour l'introduction des demandes n'ait jamais été rouvert.

2° Exclusions prévues à l'article 5 de la loi du 1^{er} octobre 1947.

Il estime qu'une revision de la législation sur les dommages de guerre s'impose afin que les personnes qui ont été considérées comme inciviques et exclues sans plus du bénéfice de l'application de la loi, aient la possibilité de bénéficier de l'intervention financière de l'Etat du chef des dommages de guerre qu'elles ont subis.

Il paraît indispensable de mettre fin aux conséquences les plus pénibles de l'application de l'article 123 sexies du Code pénal, et de veiller à ce que l'exclusion du droit aux dommages de guerre soit supprimée.

3° Abattements.

Le Commissaire estime qu'à la suite de la dernière revision de la législation, celle du 31 juillet 1953, une trop grande inégalité s'est créée entre d'une part les sinistrés des catégories A, B et C, dont la fortune n'excédait pas le million au 9 octobre 1944, et, d'autre part, tous les autres sinistrés, qui doivent supporter un abattement d'au moins 50.000 francs sur la valeur 1939 de leurs dommages.

Hierdoor worden, vervolgt dit commissielid, een aantal geteisterden, zoals bijvoorbeeld de kleine industrieel en sommige landbouwexploitanten op zeer ernstige wijze in hun bezit getroffen.

Hij voegt eraan toe dat hij in geen geval voor een wijziging aan de wetgeving pleit voor wat de eerste drie categorieën betreft, maar het daarentegen als noodzakelijk en aanbevelingswaardig oordeelt een systeem in te voeren van een evenredig of proportioneel abattement naar gelang de omvang van het patrimonium voor de geteisterden van de andere categorieën.

Dit systeem zou, meent dit commissielid, in de eerste plaats het voordeel bieden de zogenaamde grensvallen uit te schakelen.

Naast deze redenen, die zijn inziens, ruimschoots een herziening rechtvaardigen wenst hetzelfde Commissielid nog de aandacht van de Minister te vestigen op de toestand van het personeel van het Bestuur van Wederopbouw en meer bepaaldelijk op het volkomen gebrek aan affectatiemogelijkheid en aan ranginoming, die deze personeelsleden treft en het in een minderwaardige toestand plaatst ten overstaan van het personeel der andere Departementen.

Hij verheugt er zich weliswaar over dat de Minister er bij koninklijk besluit van 24 december 1957 in geslaagd is aan deze personeelsleden bevorderings- en overgangsmogelijkheden naar hogere categorieën te bieden.

Hij drukt hierbij echter de wens uit dat de Minister er ook zou in slagen de laatste hinderpalen uit de weg te ruimen om deze personeelsleden in een volkomen gelijkwaardige toestand te plaatsen ten overstaan van hun collega's, die tot andere Departementen behoren.

Dit Commissielid oordeelt het passend de Minister op de hoogte te brengen van de toestand waarin zekere Belgen verkeren die in Indonesië geteisterd werden. Sinds dit land de onafhankelijkheid heeft verkregen hebben de Belgische burgers, die aldaar verblijven en die tijdens de laatste wereldoorlog en meestal door de Japanners in hun bezittingen werden geteisterd geen aanspraken meer kunnen doen gelden op om het even welke vorm van staatstussenkomst.

Hij vraagt aan de Minister de mogelijkheid te willen onderzoeken zich in dat verband met zijn Collega van Buitenlandse Zaken in verbinding te willen stellen.

Tenslotte meent dit Commissielid dat het noodzakelijk is ook de aandacht van de Heer Minister te vragen voor een kiese aangelegenheid, namelijk de toepassing van de Duitse wet van 19 juli 1957, of de wet Brueg (Bundesrückerstattungsgesetz) — Bundesgesetzblatt 23 juli 1958 — gewijzigd door de wet van 24 maart 1958 — Bundesgesetzblatt 27 maart 1958).

Hieraan knoopt hij een reeks beschouwingen vast omtrent de draagwijdte en de toepassing van deze wetgeving op de belgische onderdanen en op de personen die van 1940 tot 1944 in België verbleven.

Hij is er zich volkomen van bewust dat, niet alleen de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, terzake bevoegd is, doch ook de Minister van Volksgezondheid en van het Gezin.

Het gaat hier namelijk over de regeling van de rechten der slachtoffers van het nazi-regime, die het voorwerp hebben uitgemaakt van beroving van roerende goederen alsmede van vervolgingen wegens raciale, filosofische, godsdienstige of ideologische redenen of wegens politieke vijandigheid ten opzichte van het nationaal-socialisme.

Een ander Commissielid vraagt dat de Heer Minister aan de Commissie volgende gegevens zou bezorgen :

1° het juiste aantal ingediende laattijdige aangiften per provinciale directie en het aantal beslissingen, hetzij in

De ce fait, poursuit le Commissaire, un certain nombre de sinistrés, tels, par exemple, de petits industriels ou des propriétaires d'exploitations agricoles, sont durement touchés dans leurs biens.

Il ajoute qu'il ne réclame en aucune façon une modification de la législation en ce qui concerne les premières catégories de sinistrés, mais que, en revanche, il estime qu'il est nécessaire et souhaitable de prévoir pour les sinistrés des autres catégories, un système d'abattement proportionnel à l'importance du patrimoine.

Ce système présenterait en tout premier lieu, estime le Commissaire, l'avantage d'éliminer les cas dits « cas limites ».

Après avoir exposé ces raisons qui, à son sens, justifient amplement une revision, le même Commissaire voulait attirer l'attention du Ministre sur la situation du personnel de l'Administration de la Reconstruction et plus précisément sur l'inexistence des possibilités d'affectation définitive et de prise de rang dont sont victimes ces agents, ce qui les place dans une situation défavorisée par rapport au personnel des autres départements.

Il se réjouit certes que le Ministre ait réussi à assurer à ces agents, par l'arrêté royal du 24 décembre 1957, des possibilités de promotion et d'accession aux catégories supérieures.

Cependant, il émet le vœu que le Ministre réussisse également à éliminer les derniers obstacles qui s'opposent à ce que ces agents bénéficient d'une situation entièrement équivalente à celle de leurs collègues appartenant à d'autres départements.

Il estime aussi qu'il convient que le Ministre soit mis au courant de la situation de certains Belges qui ont été sinistrés en Indonésie. Depuis que ce pays est devenu indépendant, les citoyens belges qui y résident et dont les biens ont été sinistrés pendant la dernière guerre mondiale, la plupart du temps du fait des Japonais, ne peuvent plus prétendre à aucune intervention de l'Etat quelle qu'elle soit.

Il demande au Ministre de bien vouloir examiner la possibilité de prendre contact à ce sujet avec son Collègue des Affaires Étrangères.

Enfin, le Commissaire croit devoir attirer également l'attention du Ministre sur une question délicate, à savoir l'application de la législation allemande du 19 juillet 1957, dite loi BRUG (Bundesrückerstattungsgesetz — Bundesgesetzblatt du 23 juillet 1958 — modifié par la loi du 24 mars 1958, publiée au Bundesgesetzblatt du 27 mars 1958).

Il rattache à ce problème une série de considérations sur la portée de cette législation et sur son application aux ressortissants belges et aux personnes qui ont résidé en Belgique de 1940 à 1944.

Il se rend parfaitement compte que le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction n'est pas seul compétent en la matière, le Ministre de la Santé publique et de la Famille l'étant également.

Il s'agit, en l'occurrence, du règlement des droits des victimes du régime nazi dont les biens meubles ont été pillés et qui ont été persécutées pour des motifs de haine raciale ou en vertu de leurs convictions philosophiques, religieuses, idéologiques ou d'hostilité politique envers le national-socialisme.

Un autre Commissaire demande au Ministre de bien vouloir fournir à la Commission les renseignements suivants :

1° le nombre exact, par direction provinciale, des déclarations introduites tardivement, et le nombre des décisions.

gunstige of ongunstige zin, die reeds door de provinciale directeurs werden getroffen, en daarnaast het aantal beslissingen in hoger beroep tegen de verwerpingsbeslissingen getroffen en zo mogelijk het resultaat dezer verhalen;

2° het totaal bedrag van de tot op heden toegekende herstelvergoedingen per categorie van patrimonium.

De eerste Commissaris die tussenbeide gekomen was steunt de vraag van zijn Collega en meent dat, aan de hand van deze gegevens, de Minister er gemakkelijk zal in slagen de financiële incidentie te bepalen van een herziening ten gunste van de geteisterden van categorieën D en volgende.

* * *

De Minister antwoordt als volgt aan de Commissieleden die in de bespreking zijn tussenbeide gekomen: hij wijst er in de eerste plaats op dat hij nooit een formele belofte heeft gedaan op het stuk van de herziening van de oorlogsschadewetgeving. Steeds heeft hij evenwel de verzekering gegeven dat hij bereid was om de mogelijkheid in overweging te nemen zekere wijzigingen aan deze ingewikkelde wetgeving te brengen.

De Minister onderzoekt dan achtereenvolgens de verschillende redenen, die door het Commissielid werden aangehaald om een herziening te rechtvaardigen.

Wat de laattijdige aangiften betreft, zegt de Minister dat hij overtuigd is van het feit dat zijn administratie in deze delicate aangelegenheid een vaste rechtspraak heeft nageleefd.

Over het algemeen, vervolgt hij, hebben de provinciale directies, die in eerste aanleg bevoegd zijn, trouwens op buitengewoon ruime wijze gebruik gemaakt van de mogelijkheid die hun door de beschikkingen van het besluit van de Régent van 14 juni 1949 geboden werd om deze gevallen van het opgelopen verval te ontheffen, waar, of de goede trouw of de heilkracht, oorzaak waren van de laattijdige indiening.

Daarenboven blijft voor de gesinistreeerde dan nog de mogelijkheid van hoger beroep over tegen de verwerpingsbeslissing getroffen door de Heer Provinciale Directeur en dit in een dubbel en achtereenvolgend stadium: vooreerst bij het hoofdbestuur van Wederopbouw — bij bijzondere delegatie namens de Minister optredend — en in voorkomend geval bij de Minister persoonlijk.

De Minister wijst er op dat hij in deze aangelegenheden zeer weinig tussenbeide komt, omdat hij vóór alles wenst dat de eenheid van rechtspraak blijft bestaan.

Hij doet aan het achtbaar Commissielid daarenboven opmerken, dat, in zowat 75 % der gevallen, een gunstige beslissing werd getroffen, zodat er zijns inziens, geen redenen bestaan om op de reeds getroffen verwerpingsbeslissingen terug te komen.

De Minister voegt hieraan nog toe dat men toch zeer bezwaarlijk kan aanvaarden dat de geteisterden zich pas na ettelijke jaren rekenschap geven van de omvang van de door hen geleden schade.

Het is wel dikwijls louter nalatigheid, zegt hij, wanneer gesinistreeerden slechts na 15 jaar en meer tot het besluit komen, dat zij geen aangifte bij de bevoegde diensten hebben ingediend.

Wat de gedetailleerde tabellen betreft, die door een ander Commissaris in dat verband werden gevraagd, deze zijn aan dit verslag gehecht.

Daarenboven, doet de Minister opmerken dat de herzieningen van de wet van 1947 die in 1951, 1952 en 1953 de basiswet hebben gewijzigd en aangevuld, geenszins de heropening van de termijnen voor de indiening der aangiften noodzakelijk maakten, vermits er door deze herzieningen geen nieuwe categorieën van begunstigden werden in het leven geroepen.

tant favorables que défavorables, qui ont déjà été prises par les directeurs provinciaux de même que le nombre des décisions rendues en appel contre les décisions de rejet, et, si possible, le résultat de ces appels;

2° le montant total des indemnités de réparation accordées jusqu'à présent, par catégorie de patrimoine.

Le Commissaire qui est intervenu en premier lieu appuie la demande de son collègue et estime que, grâce à ces données, le Ministre pourra déterminer facilement la répercussion financière d'une révision en faveur des sinistrés des catégories D et suivantes.

* * *

Dans sa réponse aux membres de la Commission, qui sont intervenus dans la discussion, le Ministre souligne tout d'abord qu'il n'a jamais fait de promesse formelle en ce qui concerne la révision de la législation sur les dommages de guerre. Ce qui est exact, c'est qu'il s'est toujours déclaré disposé à envisager la possibilité d'apporter certaines modifications à cette législation complexe.

Le Ministre examine ensuite successivement les différentes raisons que le membre a fait valoir pour justifier une révision.

En ce qui concerne les déclarations tardives, le Ministre est persuadé que son administration s'est toujours inspirée, en cette délicate matière, d'une jurisprudence constante.

D'ailleurs, poursuit-il, les directions provinciales, qui sont compétentes en première instance, ont, en général fait très largement usage de la faculté que leur laissaient les dispositions de l'arrêté du Régent du 14 juin 1949 de relever les intéressés de la forclusion dans les cas où la demande avait été introduite tardivement de bonne foi ou pour des raisons de force majeure.

En outre, il est toujours loisible aux sinistrés d'interjeter appel contre les décisions de rejet rendues par le Directeur provincial et ce à deux stades successifs: tout d'abord, auprès de l'Administration centrale de la Reconstruction — agissant par délégation spéciale au nom du Ministre — et, le cas échéant, auprès du Ministre en personne.

Le Ministre signale qu'il intervient rarement lui-même dans ces questions, car il tient avant tout à sauvegarder l'unité de jurisprudence.

Il fait en outre remarquer à l'honorable membre qu'une décision favorable est intervenue dans quelque 75 % des cas, si bien qu'à son avis, il n'y a aucune raison de revenir sur les décisions de rejet déjà prises.

Le Ministre ajoute qu'on peut difficilement admettre que les sinistrés ne se soient rendus compte qu'après plusieurs années de l'importance des dommages qu'ils avaient subis.

C'est bien souvent à la suite de pure négligence, dit-il, que les sinistrés en arrivent à ne découvrir qu'après 15 ans ou plus qu'ils ont omis d'introduire une déclaration auprès des services compétents.

Les tableaux détaillés qui ont été demandés à ce propos par un autre membre sont annexés au présent rapport.

Le Ministre fait en outre remarquer que les lois de 1951, 1952 et 1953, modifiant et complétant la loi de base de 1947, n'appelaient aucune réouverture des délais d'introduction des demandes, étant donné qu'elles ne créaient pas effectivement de nouvelles catégories de bénéficiaires.

Wat het vraagstuk der uitsluitingen betreft, waarvoor het zelfde Commissielid eveneens een lans breekt om een wetsherziening te rechtvaardigen, houdt de Minister eraan hem er op te wijzen dat dit probleem reeds vroeger zijn aandacht heeft weerhouden.

De Minister is er zich volkomen van bewust, dat de beschikkingen van artikel 5 van het koninklijk besluit van 30 januari 1944 houdende samenordering der oorlogsschadewetgeving uiterst streng zijn, en dat het gewenst voorkomt, in het kader van de algemene politiek die de regering in verband met de repressie van het incivisme overweegt, een versoepeling op dat stuk in te voeren.

Hij geeft dan ook aan de Commissie zijn inzichten te kennen om contact te nemen met zijn Collega van Justitie, teneinde samen met hem, naar een oplossing te zoeken die inzake oorlogsschade zou gelden en die zich bij voorkeur zou inlassen in het wetsontwerp dat in het departement van Justitie wordt voorbereid.

Blijft nog de vraag of er werkelijk doorslaggevende redenen bestaan om een herziening van de wet te rechtvaardigen en dit enkel op het stuk der abbatementen.

Het is weliswaar juist dat het door de wetgever van 1 oktober 1947 nagestreefd evenwicht teloor is gegaan in gevolge de wetsherziening van 31 juli 1953.

Het kan immers niet ontkend worden, dat door de invoering van dit systeem, een diepe kloof is ontstaan tussen de geteisterden van de eerste drie categorieën en de overige, doch de principes van nationale solidariteit eensdeels, en van het belang van de Staat om zijn nationale rijkdommen te herstellen, anderdeels, waren de leidende gedachten die de wetgever van 1947 ertoe hebben aangezet het onderscheid te maken tussen de geteisterden, volgens de categorieën van vermogen, waarin zij op 9 oktober 1944 thuis hoorden.

Uit de toepassing van bovengenoemde principes vloeit voort dat iemand die over een groter vermogen beschikt, gemakkelijker zelf een min of meer omvangrijker deel van de door hem geleden schade, kon dragen.

Het is werkelijk niet mogelijk, vervolgt de Minister, de absolute rechtvaardigheid in dat opzicht te bereiken, daar er zich steeds grensgevallen zullen voordoen.

Moest thans het beginsel dat geldt voor de categorieën A, B en C van de geteisterden ingevoerd worden, zij het dan met de toepassing van een proportioneel abbatement op de vergoedingswaarde in plaats van op de waarde 1939 voor al de andere categorieën van vermogen vanaf D, dan zou de financiële incidentie werkelijk niet te overzien zijn en het slaat thans reeds vast dat een dergelijke wetsherziening aan het land honderden miljoenen ja zelfs miljarden zou kosten.

In dat verband meent hij zich, als Minister van Openbare Werken, uitstekend geplaatst om zich rekenschap te geven van de achterstand die België nog te overbruggen heeft om in de Europese en Gemeenschappelijke Markt de rol te spelen waarop ons land zonder twijfel aanspraak kan maken.

Het kan niet ontkend worden dat België reeds een zeer belangrijke inspanning heeft gedaan, doch er zijn nog een reeks dringende investeringen te verrichten.

De Minister vervolgt, dat hij voornemens is in een zeer afzienbare tijd een wetsontwerp neer te leggen op de openbare investeringen die binnen een termijn van 10 tot 15 jaar maximum, nog hoeven verwezenlijkt te worden.

Hij wijst er op dat hij zich dus genoopt zal zien een nieuwe financiële inspanning aan het land te vragen, doch indien men de toekomst wil voorbereiden, is het vooral noodzakelijk de financiële middelen die deze investeringen zullen vereisen in geen enkel opzicht te verminderen, waarbij er dan in de eerste plaats dient over gewaakt dat geen nieuwe belangrijke uitgaven worden gedaan.

Pour ce qui est des exclusions, à propos desquelles le même membre a rompu une lance en faveur d'une revision, le Ministre tient à faire remarquer que ce problème a déjà retenu précédemment son attention.

Le Ministre se rend parfaitement compte que les dispositions de l'article 5 de l'arrêté royal du 30 janvier 1954 portant coordination de la législation sur les dommages de guerre sont extrêmement sévères et qu'il paraît opportun, dans le cadre de la politique générale que le gouvernement envisage en matière de répression de l'incivisme, d'assouplir la législation à cet égard.

Aussi annonce-t-il à la Commission son intention de prendre contact avec son Collègue de la Justice afin de rechercher, en collaboration avec ce dernier, une solution de ce problème qui puisse s'insérer de préférence dans le projet de loi en préparation au département de la Justice.

Reste la question de savoir s'il existe vraiment des raisons pertinentes de procéder à une revision de la loi, du seul point de vue des abatements.

Il est exact que la revision du 31 juillet 1953 a rompu l'équilibre que le législateur s'était efforcé de réaliser par la loi du 1^{er} octobre 1947.

On ne peut nier, en effet, que la mise en vigueur de ce système a creusé un fossé profond entre les sinistrés des trois premières catégories et les autres, mais les principes de solidarité nationale, d'une part, et la nécessité de mettre l'Etat en mesure de restaurer ses richesses nationales, d'autre part, ont été les idées directrices qui ont incité le législateur de 1947 à établir une distinction entre les sinistrés selon la catégorie de fortune à laquelle ils appartenaient au 9 octobre 1944.

Il résulte de l'application de ces principes qu'il est plus facile pour quelqu'un dont la fortune est relativement importante de supporter personnellement une partie plus ou moins grande des dommages subis.

Il n'est vraiment pas possible, poursuit le Ministre, de réaliser en cette matière un idéal de justice absolue, car il se présentera toujours des cas limites.

Si l'on devait étendre aux catégories D et suivantes, les principes appliqués aux catégories A, B et C, en prévoyant au surplus un abatement proportionnel appliqué à la valeur d'indemnisation et non plus à la valeur 1939, la répercussion financière d'une telle mesure serait pratiquement indéterminable, bien qu'il soit d'ores et déjà certain qu'une telle modification de la législation coûterait au pays des centaines de millions, voire des milliards.

A ce propos, il s'estime particulièrement bien placé, en sa qualité de Ministre des Travaux publics, pour apprécier le retard que la Belgique doit encore rattraper pour pouvoir jouer sur le marché européen, et au sein du Marché commun, le rôle qui lui revient incontestablement.

On ne peut nier que la Belgique a déjà accompli à cet égard un effort très important, mais il reste à effectuer toute une série d'investissements urgents.

Le Ministre ajoute qu'il a l'intention de déposer prochainement un projet de loi sur les investissements publics qui devront être effectués dans un délai de 10 à 15 ans au maximum.

Il souligne qu'il se verra obligé de demander au pays un nouvel effort financier et que, si l'on veut préparer l'avenir, il faudra avant tout ne réduire en aucune façon les moyens financiers que ces investissements nécessiteront et donc, veiller à ce qu'on ne fasse pas ailleurs de nouvelles dépenses importantes.

Dit is de voornaamste reden die in de huidige conjunctuur zich verzet tegenover een in overwegingneming van nieuwe voorstellen tot wijziging van de samengeordende oorlogsschadewetgeving.

De Minister vestigt er verder de aandacht op dat België aan de spits staat van alle West-Europese landen, voor wat de behandeling van de oorlogsschade betreft.

Het is het land van Europa waar de geteisterden het vlugst vergoed werden, want, wat voor de getroffen en geldt, oordeelt de Minister, is juist het feit, dat zij hun schadevergoeding zo spoedig mogelijk mogen in ontvangst nemen.

Wat het personeel betreft gaat de Minister verder, werden de nodige maatregelen getroffen opdat de overgangsen bevorderingsexamens, voorzien bij het koninklijk besluit van 24 december 1957 zo spoedig mogelijk plaats grijpen.

Ook waakt hij er over dat het koninklijk besluit van 31 mei 1958 op de hogere functies een ruime toepassing vindt in de schoot van het Bestuur van Wederopbouw.

Wat echter de affectatie en de ranginneming betreft, problemen die door het Commissielid worden aangeraakt, blijven deze tot de uitsluitende bevoegdheid behoren van de diensten van het Algemeen Bestuur, onder de leiding van de vice-voorzitter van de Raad.

De enkele Belgische onderdanen die een schadegeval in Indonesië hebben opgelopen, kunnen in de huidige stand van de wetgeving, slechts vergoed worden voor zover zij als politieke gevangenen werden erkend.

Ten gunste van diegenen, welke deze hoedanigheid niet bezitten, zouden onderhandelingen moeten worden aangeknoopt op initiatief van de Minister van Buitenlandse Zaken, dit met het oog op het afsluiten van een wederkerighedsakkoord.

Dit probleem zal dus aan zijn bevoegdheid moeten worden onderworpen.

Tenslotte, in verband met de toepassing van de Duitse wetgeving, genaamd de wet Brüg, herinnert de Minister er aan dat de vergoeding van de roerende goederen, bedoeld door die Duitse wet overeenkomstig de Belgische wetgeving, slechts mogelijk is ten gunste van de Belgische onderdanen, die daarenboven als politiek gevangene erkend werden (art. 11 van de samengeordende wetten — schadegevallen, die het rechtstreeks gevolg waren van de aanhouding, van de opsluiting of van de wegvoering van belanghebbenden).

Wat de vaderlandslozen en de vreemdelingen betreft, hoeft hieraan toegevoegd te worden dat deze hun rechten op vergoeding bij de Duitse Bondsrepubliek kunnen doen gelden. Zij moeten evenwel het bewijs leveren dat de inbeslagneming van hun roerende goederen geschied is op grond van de door het Commissielid aangehaalde redenen en daarenboven ook het bewijs aanbrengen van de aankomst van deze roerende goederen op het grondgebied dat thans deel uitmaakt van de Duitse Bondsrepubliek of van de stad Berlijn.

De Minister van Buitenlandse Zaken heeft daarenboven de aandacht van de belanghebbenden gevestigd op deze beschikkingen door een perscommuniqué, die in bijlage wordt aangehecht.

Een verlenging der termijnen, die reeds verstreken zijn sinds 31 december 1958, werd aan de Duitse Regering gevraagd.

Thans beperkt de bevoegdheid van het Bestuur van Wederopbouw zich, en dit op vraag van de Duitse Autoriteiten die met de vergoeding belast zijn, tot de aflevering van attesten betreffende een eventuele vergoeding door de belanghebbenden bekomen op basis van de Belgische wetgeving.

Telle est la principale raison qui s'oppose, dans la conjoncture actuelle, à ce qu'on envisage la modification de la législation sur les dommages de guerre aux biens privés.

Le Ministre attire en outre l'attention de la Commission sur le fait que la Belgique dépasse tous les pays d'Europe occidentale en ce qui concerne l'indemnisation des dommages de guerre.

Elle est le pays d'Europe où les sinistrés ont été indemnisés le plus rapidement et, estime le Ministre, ce qui compte avant tout pour les intéressés, c'est précisément d'être mis en possession de leurs indemnités dans le plus bref délai possible.

Quant au personnel, le Ministre déclare que les mesures voulues ont été prises pour que les examens de promotion et d'accession prévus par l'arrêté royal du 24 décembre 1957 soient organisés dans le plus bref délai.

Il veille également à ce qu'il soit fait, au sein de l'administration de la Reconstruction, une application large des dispositions de l'arrêté royal du 31 mai 1958 relatif aux fonctions supérieures.

Quant aux problèmes de l'affectation et de la prise de rang, qui ont été évoqués par le membre, ils demeurent de la compétence exclusive des Services de l'Administration générale, placés sous l'autorité du vice-président du Conseil.

Dans l'état actuel de la législation, les quelques ressortissants belges qui ont subi des dommages en Indonésie ne peuvent être indemnisés que pour autant qu'ils aient été reconnus prisonniers politiques.

En faveur de ceux à qui cette qualité n'a pas été reconnue, il conviendrait que des pourparlers soient entamés, à l'initiative du Ministre des Affaires étrangères, en vue de la conclusion d'un accord de réciprocité.

C'est donc à ce Ministre que le problème devra être soumis.

Enfin, en ce qui concerne l'application de la législation allemande, dite loi Brüg, le Ministre rappelle que l'indemnisation sur la base de la législation belge des biens meubles visés par la législation allemande, n'est possible qu'en faveur des personnes qui possèdent la qualité de Belge et qui, en outre, ont été reconnues prisonniers politiques (article 11 des lois coordonnées — dommages résultant directement de l'arrestation, de l'emprisonnement ou de la déportation de l'intéressé).

Quant aux apatrides et aux étrangers, ils doivent faire valoir leurs droits à indemnisation auprès des autorités de la République fédérale d'Allemagne. Cependant, ils doivent fournir une double preuve : celle de la confiscation de leurs biens meubles pour les raisons citées par le membre, ainsi que celle de l'arrivée de ces biens meubles sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne ou de la ville de Berlin.

Le Ministre des Affaires Etrangères a d'ailleurs attiré l'attention des intéressés sur ces dispositions, dans un communiqué à la presse (reproduit en annexe).

Une prorogation des délais, qui sont expirés depuis le 31 décembre 1958, a été demandée au gouvernement allemand.

Actuellement, la compétence de l'Administration de la Reconstruction se limite, sur demande des autorités allemandes chargées de l'indemnisation, à la délivrance d'attestations concernant une indemnisation éventuelle obtenue par les intéressés en vertu de la législation belge.

Het achtbaar Commissielid heeft de suggestie geuit dat een vergelijkende studie aan deze respectievelijke beschikkingen van de Belgische en Duitse Wetgeving zou worden gewijd door de departementen van Openbare Werken en van Wederopbouw, en van Volksgezondheid en van het Gezin, ten einde te bepalen welke het meest gunstige regime is voor de categorie van geteisterden waarvan sprake.

De Minister zal volgraag met deze suggestie rekening houden.

Wat de statistische gegevens betreft, die door een andere Commissaris werden gevraagd, deze worden in bijlage aan onderhavig rapport gevoegd.

De Minister wijst er evenwel op dat het thans vooralsnog niet mogelijk is de schifting per categorie van vermogen te bezorgen van de bedragen tot op heden toegekend onder vorm van herstelvergoeding. Een dergelijk werk, vervolgt hij, zou een termijn van meerdere maanden en een mobilisatie van minstens 100 personeelsleden vergen.

De Minister betreurt het dan ook ten zeerste op dit punt geen voldoening aan deze Commissaris te kunnen bezorgen.

De algemene bespreking wordt hierop als gesloten beschouwd.

* * *

De Commissie brengt een gunstig advies uit over de kredieten betreffende de schade aan goederen.

De Verslaggever,

L. MARTENS.

De Voorzitter,

J. MARTEL.

Tabel 1 gevoegd bij de uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

*Aantal getroffen beslissingen in 1958.
per provinciale directie.*

L'honorable membre a suggéré que le département des Travaux publics et de la Reconstruction et celui de la Santé publique et de la Famille procèdent à une étude comparative des dispositions respectives de la législation belge et de la législation allemande en la matière, afin de déterminer quel est le régime le plus favorable aux sinistrés en question.

Le Ministre tiendra très volontiers compte de cette suggestion.

Quant aux données statistiques demandées par un autre membre, elles sont annexées au présent rapport.

Cependant, le Ministre signale qu'il n'est pas encore possible de fournir la ventilation, par catégorie de patrimoines, des sommes qui ont été accordées jusqu'à présent au titre d'indemnités de réparation. Un tel travail, précise-t-il, prendrait plusieurs mois et nécessiterait la mobilisation d'au moins une centaine d'agents.

Le Ministre regrette donc vivement de ne pouvoir donner sur ce point satisfaction au membre.

* * *

La Commission émet un avis favorable sur les crédits afférents aux dommages aux biens.

Le Rapporteur,

L. MARTENS.

Le Président,

J. MARTEL.

Tableau 1 annexé à l'exposé du Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

*Nombre de décisions rendues en 1958,
par direction provinciale.*

Provinciale directie	Gewone oorspronkelijke beslissingen — Décisions initiales ordinaires	Definitief en contradictoір beschouwde beslissingen (afgewezen, minder dan 2.000 fr. waarde 1939) — Décisions réputées définitives et contradictoires (rejetées, moins de 2.000 fr. valeur en 1939)	Verzakingen — Renonciations	Direction provinciale
Antwerpen	13.337	727	97	Anvers.
Brabant	12.781	1.233	230	Brabant.
West-Vlaanderen	11.816	225	104	Flandre Occidentale.
Oost-Vlaanderen	9.665	793	172	Flandre Orientale.
Henegouwen	7.502	1.229	51	Hainaut.
Limburg	4.930	1.749	-	Limbourg.
Luxemburg	4.704	405	1	Luxembourg.
Luik	12.325	221	13	Liège.
Namen	4.690	649	6	Namur.
Rijk	81.750	7.842	660	Le Royaume.

Tabel 2 gevoegd bij de uiteenzetting van de Minister
van Openbare Werken en van Wederopbouw.

*Personeel in werkelijke dienst op 1 april 1955
en op 1 januari 1959.*

Tableau 2 annexé à l'exposé
du Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

*Personnel effectivement en service aux 1^{er} avril 1955
et 1^{er} janvier 1959.*

Provinciale directie	Kader Cadre	Toestand op 1-4-1955 Situation au 1-4-1955		Toestand op 1-1-1959 Situation au 1-1-1959		Direction provinciale
		Werkelijk in dienst Réellement en service	+ of — + ou —	Werkelijk in dienst Réellement en service	+ of — + ou —	
Antwerpen	274	270	— 4	231	— 43	Anvers.
Brabant	221	215	— 6	172	— 49	Brabant.
West-Vlaanderen	221	218	— 3	180	— 41	Flandre Occidentale.
Oost-Vlaanderen	185	181	— 4	119	— 66	Flandre Orientale.
Henegouwen	185	179	— 6	115	— 70	Hainaut.
Limburg	85	82	— 3	68	— 17	Limbourg.
Luxemburg	111	103	— 8	78	— 33	Luxembourg.
Luik	221	226	+ 5	209	— 12	Liège.
Namen	109	111	+ 2	103	— 6	Namur.
Totaal	1.612	1.585	— 27	1.275	— 337	Total.

Tabel 3 gevoegd bij de uiteenzetting van de Minister
van Openbare Werken en van Wederopbouw.

*Vergelijking van het rendement (per gepresteerde dag-
agent) tussen het jaar 1957 en het jaar 1958.*

Tableau 3 annexé à l'exposé
du Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

*Comparaison des rendements individuels (par journée-
agent prestée) entre l'année 1957 et l'année 1958.*

Provinciale directie	Jaar Année	Algemeen rendement Oorspronkelijke verstekbeslissingen + herzieningen — Rendement général Décisions initiales par défaut + révisions		Direction Provinciale
		In aantal beslissingen — En nombre décisions	In overeenstemmende waarde (vergoeding + herstell krediet) — En valeur correspondante (indemnité + crédit de réparation)	
Antwerpen	1957	0,236	16.874	Anvers.
	1958	0,234	20.153	
Brabant	1957	0,280	15.288	Brabant.
	1958	0,296	16.315	
West-Vlaanderen	1957	0,260	13.800	Flandre occidentale.
	1958	0,257	17.045	
Oost-Vlaanderen	1957	0,275	10.570	Flandre orientale.
	1958	0,284	6.938	
Henegouwen	1957	0,241	13.783	Hainaut.
	1958	0,239	11.420	
Limburg	1957	0,288	7.552	Limbourg.
	1958	0,300	17.002	
Luxemburg	1957	0,226	16.507	Luxembourg.
	1958	0,256	17.516	
Luik	1957	0,244	17.513	Liège.
	1958	0,242	16.209	
Namen	1957	0,251	12.097	Namur.
	1958	0,196	10.592	
Rijk	1957	0,255	14.440	Royaume.
	1958	0,254	14.900	

**Tableau 4 annexé à l'exposé
du Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.**

*Bedrag der financiële Staatstussenkomst
voor oorglogsschade geleden aan private goederen.*

A. — Totaal bedrag der herstelvergoedingen op 31 december 1958 : 32.142.214.567 frank.

a) Schifting der herstelvergoedingen :

In obligaties : 11.644.663.614 frank.

In speciën : 20.497.550.953 frank.

b) Schifting der herstelvergoeding met ingang van 11 september 1953, datum van het koninklijk besluit houdende vaststelling van de wijzen van uitbetaling in obligaties en in speciën :

In obligaties : 11.644.663.614 frank.

In speciën : 7.021.869.653 frank.

c) Financiële Staatstussenkomst in 1958 (herstelvergoeding) :

In obligaties : 1.555.325.289 frank.

In speciën : 947.706.185 frank.

Hetzij in totaal : 2.503.031.474 frank.

B. — Totaal der aanvullende kredietmogelijkheden 21.147.740.969 frank.

Werkelijk voorafgenomen bedrag op 31 december 1958 6.049.415.022 frank.

*Montant de l'intervention financière de l'Etat
pour les dommages de guerre causés aux biens privés.*

A. — Montant total des indemnités de réparation au 31 décembre 1958 : 32.142.214.567 francs.

a) Ventilation des indemnités de réparation :

En obligations : 11.644.663.614 francs.

En espèces : 20.497.550.953 francs.

b) Ventilation des indemnités de réparation à partir du 11 septembre 1953, date de l'arrêté royal fixant les modalités de paiement en obligations et en numéraire.

En obligations : 11.644.663.614 francs.

En espèces : 7.021.869.653 francs.

c) Intervention financière de l'Etat en 1958 (indemnités de réparation) :

En obligations : 1.555.325.289 francs.

En espèces : 947.706.185 francs.

Soit au total : 2.503.031.474 francs.

B. — Montant total des possibilités de crédits complémentaires : 21.147.740.969 francs.

Montant effectivement prélevé au 31 décembre 1958 : 6.049.415.022 francs.

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

5 MAI 1959.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Reconstruction pour l'exercice 1959.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS

PAR M. CORNET.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES.

Intervention n° 17.

Complément à la réponse.

c) *Route de l'Etat Herentals-Herselt.*

Il est prévu d'établir un revêtement noir entre bandes de contrebutage en béton de 50 cm de largeur.

Des pistes cyclables séparées exigeraient des expropriations au-delà des arbres et seraient très coûteuses; actuellement, on ne peut encore affirmer que le nombre journalier de cyclistes justifie la construction de pistes cyclables indépendantes.

e) *Région-test.*

1) *Hageland-Sud de la Campine.*

B. — *Routes.*

— route Diest-Turnhout (p. 44) : lire « entretien du revêtement en béton et placement d'un tapis entre la gare de Diest et l'endroit situé au droit du passage à niveau, où le revêtement en béton commence ».

g) (p. 52).

1° Liste des demandes de majoration de subsides qui ont été examinées par la Commission consultative au cours des années 1956, 1957, 1958 :

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

5 MEI 1959.

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1959.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN, UITGEBRACHT

DOOR DE HEER CORNET.

BIJKOMENDE INLICHTINGEN.

Tussenkomsť n° 17.

Aanvulling van het antwoort.

c) *Rijksweg Herentals-Herselt.*

Het vooruitzicht is dat een zwart wegdek tussen betonnen kantstroken van 50 cm breedte zal worden aangelegd.

Voor afzonderlijke fietspaden zou moeten worden overgegaan tot onteigeningen tot achter de bomen, wat zeer veel zou kosten; er kan thans nog niet worden beweerd dat het dagelijkse aantal fietsers het aanleggen van afzonderlijke fietspaden rechtvaardigt.

e) *Testgebied.*

1) *Kempisch Zuid-Hageland.*

B. — *Wegen.*

— weg Diest-Turnhout (blz. 44) : lees : « onderhoud van het betonnen wegdek en aanleg van een dek tussen het station van Diest en de plaats tegenover de overweg, waar het betonnen wegdek begint ».

g) (blz. 52).

1° Lijst der aanvragen om verhoging van toelage, die door de Commissie van Advies onderzocht werden tijdens de dienstjaren 1956-1957-1958 :

1956.

Liège.	Construction du Palais du Congrès.
Ransberg.	Amélioration du chemin de grande communication n° 200.
Parike.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux n°s 1, 2, 3 et 10 (G. C. n°s 507 et 509) et au chemin vicinal n° 4.
Baal.	Travaux de transformation et d'agrandissement à l'école communale pour garçons « Centrum » et pavage de la cour de récréation de l'école communale pour garçons du quartier du « Bonte Os ».
Leut.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux n°s 9, 1, 5, 21, 13, 18 et 28.
Baardegem.	Travaux d'amélioration au chemin vicinal n° 6.
Wommersom.	Travaux de transformation et d'ameublement à la maison communale.
Louvain.	Construction d'un pont sur la Dyle. Travaux d'amélioration à exécuter à l'occasion de réparation des dommages de guerre.
Hamme (Brabant).	Amélioration chemin de grande communication n° 224.
Rozebeke.	Amélioration des chemins n°s 1 et 6.
Folx-lez-Caves.	Amélioration des chemins de G. C. n°s 49, et 51 et ordinaires n°s 11 et 14.
Sars-la-Buissière.	Amélioration des chemins vicinaux ordinaires n°s 7 et 15.
Kemexhe.	Amélioration des chemins n°s 1, 5 et 7.
Paturages.	Travaux d'égouttage et de revêtement des rues A. Delattre, Malon, etc.
Orp-le-Grand.	Amélioration du chemin de G. C. n° 365.
Jauchelette.	Amélioration des chemins de G. C. n°s 50 et 143.
Thuin.	Réfection extraordinaire du chemin de G. C. n° 80.
Goutroux.	Travaux d'égouttage des rues Favier, Vandervelde, etc...
Montigny-le-Tilleul.	Construction d'un nouveau groupe scolaire à la rue de Marbaix. Grosses réparations aux écoles du Centre. Création d'espace libre et d'une centre de récréation aux abords de la maison communale.
Mons-lez-Liège.	Travaux d'égouttage.
Wamont.	Amélioration du chemin n° 9 et du sentier n° 16 et travaux d'égouttage.
Wayaux.	Amélioration du chemin n° 9 (de G. C. n° 279).
Crisnée.	Amélioration des chemins vicinaux ordinaires n°s 1, 5, 10, etc...
Gand.	Restauration de cinq fenêtres dans la nef latérale nord de l'église Saint-Nicolas.
Vucht.	Aménagement d'un chemin de raccordement entre la cité des mineurs « Vrijheidswijk » et le « Vuchterbos ».
Mont-St-André.	Amélioration du chemin de G. C. n° 66.
Overhespen (Liège).	Amélioration d'un tronçon du chemin vicinal de G. C. n° 12.
Brages.	Amélioration du chemin de G. C. n° 169 et des chemins vicinaux ordinaires n°s 3, 11, en 31.
Attenrode-Wever- et Glabbeek-Zuurbemde.	Amélioration des chemins n°s 1 et 2.

1956.

Luik.	Bouw van het « Palais du Congrès ».
Ransberg.	Verbetering weg van groot verkeer n° 200.
Parike.	Verbeteringswerken aan de buurtwegen n°s 1, 2, 3, en 10 (G. V. n°s 507 en 509) en buurtweg n° 4.
Baal.	Verbouwings- en vergrotingswerken aan de gemeentjongensschool « Centrum » en bevloeren van de speelplaats der gemeentelijke jongensschool der wijk « Bonte Os ».
Leut.	Verbeteringswerken in de buurtwegen n°s 9, 1, 5, 21, 13, 18 en 28.
Baardegem.	Verbeteringswerken aan buurtweg n° 6.
Wommersom.	Verbouwings- en bemeubelingswerken aan het gemeentehuis.
Leuven.	Bouwen van een brug over de Dijle. Verbeteringswerken uit te voeren bij gelegenheid van herstel van oorlogsschade.
Hamme (Brabant).	Verbetering weg van groot verkeer n° 224.
Rozebeke.	Verbetering wegen n°s 1 en 6.
Folx-lez-Caves.	Verbetering der wegen van G. V. n°s 49 en 51 en van de gewone wegen n°s 11 en 14.
Sars-la-Buissière.	Verbetering van de gewone buurtwegen n°s 7 en 15.
Kemexhe.	Verbetering van de wegen n°s 1, 5 en 7.
Paturages.	Afwatering en bedekking van de straten A. Delattre, Malon, enz.
Orp-le-Grand.	Verbetering van de weg van G. V. n° 365.
Jauchelette.	Verbetering van de wegen van G. V. n°s 50 en 143.
Thuin.	Buitengewoon herstel van de weg van G. V. n° 80.
Goutroux.	Afwatering van de straten Favier, Vandervelde, enz...
Montigny-le-Tilleul.	Bouw van een nieuw schoolcomplex in de rue de Marbaix. Grote herstellingswerken aan de scholen van het Centrum. Aanleg van een open plein en van een speelplein bij het gemeentehuis.
Mons-bij-Luik.	Rioleringswerken.
Wamont.	Verbetering weg n° 9 en pad n° 16 en afwatering.
Wayaux.	Verbetering weg n° 9 (G. V. n° 279).
Crisnée.	Verbetering gewone buurtwegen n°s 1, 5, 10, enz.
Gent.	Herstel van vijf vensters in de noordzijdbeuk in de monumentale St-Niklaas-kerk.
Vucht.	Aanleggen van een verbindingsweg tussen de mijnwerkerswoonwijk « Vrijheidswijk » en « Vuchterbos ».
Mont-St-André.	Verbetering weg van G. V. n° 66.
Overhespen (Luik).	Verbetering van een vak van buurtweg van groot verkeer n° 12.
Beert.	Verbetering van weg van G. V. n° 169 en van gewone buurtwegen n°s 3, 11 en 31.
Attenrode-Wever- en Glabbeek-Zuurbemde.	Verbetering wegen n°s 1 en 2.

Mesvin.	Amélioration du chemin de G. C. n° 233.	Mesvin.	Verbetering weg van G. V. n° 233.
Assent.	Amélioration du chemin de G. C. n° 356 et du chemin vicinal ordinaire n° 6.	Assent.	Verbetering weg van G. V. n° 356 en van gewone buurtweg n° 6.
Lebbeke.	Amélioration chemin vicinal n° 1.	Lebbeke.	Verbetering buurtweg n° 1.
Herzele.	Chemin de raccordement entre les communes de Herzele et Grotenberge	Herzele.	Verbindingsweg tussen de gemeenten Herzele en Grotenberge.
Ormeignies.	Amélioration des chemins de G. C. n° 181 et vicinaux ordinaires n°s 11, 12, 18 et 28.	Ormeignies.	Verbetering wegen van G. V. n° 181 en gewone buurtwegen n°s 11, 12, 18 en 28.
Jeuk.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux, n°s 16, 7, 12, 26, 58 et 36.	Jeuk.	Verbeteringswerken in de buurtwegen n°s 16, 7, 12, 26, 58 en 36.
Baal.	Amélioration du chemin de G. C. n° 254.	Baal.	Verbetering weg van groot verkeer n° 254.
Jupille.	Amélioration du chemin de G. C. n° 30.	Jupille.	Verbetering weg van G. V. n° 30.
Engelmans-hoven.	Amélioration des chemins n°s 2, 4 et 13.	Engelmans-hoven.	Verbetering wegen n°s 2, 4 et 13.
Moorsel.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux n°s 8, 10 et 12.	Moorsel.	Verbeteringswerken in buurtwegen n°s 8, 10 et 12.
Steenokkerzeel.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux n°s 1, 26, 27 et 36.	Steenokkerzeel.	Verbeteringswerken in de buurtwegen n°s 1, 26, 27 et 36.
Testelt.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux de G. C. n°s 39 et 395.	Testelt.	Verbeteringswerken aan de buurtwegen van G. V. n°s 39 et 395.
Gand.	Travaux de réparation à deux tourelles du transept nord de l'église St-Bavon.	Gent.	Herstellingswerken aan twee hoektorentjes van de Noorderkruisbeuk der monumentale St-Baafskerk.
	Eglise Notre-Dame de St-Pierre. Installation de l'éclairage électrique.		Monumentale O. L. Vrouw-St-Pieterskerk. Electriche verlichtingsinstallatie.
Goutroux.	Construction d'une école gardienne.	Goutroux.	Bouwen van een bewaarschool.
Gozée.	Amélioration des chemins de G. C. n° 506 et ordinaires n°s 4, 11, 30, 10, 15 et 5.	Gozée.	Verbetering weg van G. V. n° 506 en gewone wegen n°s 4, 11, 30, 10, 15 en 5.
Hellebecq.	Amélioration des chemins n°s 8 et 9.	Hellebecq.	Verbetering wegen n°s 8 et 9.
Hellebecq.	Amélioration des chemins ordinaires n°s 5, 8 et 10.	Hellebecq.	Verbetering gewone wegen n°s 5, 8 et 10.
Autre-Eglise.	Amélioration des chemins n°s 5 et 15.	Autre-Eglise.	Verbetering wegen n°s 5 et 15.
St-Martin.	Amélioration du chemin de G. C. n° 1.	St-Martin.	Verbetering weg van G. V. n° 1.
Hollange.	Amélioration de la voirie communale.	Hollange.	Verbetering van de gemeentewegen.
Roloux.	Amélioration des chemins n°s 1, 2, 3, 6, 9 et 10.	Roloux.	Verbetering wegen n°s 1, 2, 3, 6, 9 en 10.
Pommerœul.	Amélioration du chemin de G. C. n° 158.	Pommerœul.	Verbetering weg van G. V. n° 158.
Bousval.	Amélioration chemin de G. C. n° 160.	Bousval.	Verbetering weg van G. V. n° 160.
Merdorp.	Amélioration des chemins ordinaires n°s 1, 2, 5 et 10.	Merdorp.	Verbetering gewone wegen n°s 1, 2, 5 en 10.
Gand.	Construction d'un collecteur principal à la chaussée d'Ottergem.	Gent.	Bouwen van een hoofdcollector in de Ottergemse steenweg.
Merdorp.	Amélioration du sentier n° 18.	Merdorp.	Verbetering voetpad n° 18.
Lesves.	Amélioration du chemin de G. C. n° 100.	Lesves.	Verbetering weg van G. V. n° 100.
Riksingén.	Amélioration des chemins n°s 3, 4, 12, 13, 15 et 16.	Riksingén.	Verbetering wegen n°s 3, 4, 12, 13, 15 en 16.
Opdorp.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux n°s 1, 26, 37, 38, 35, 6, 2 et 73.	Opdorp.	Verbeteringswerken aan buurtwegen n°s 1, 26, 37, 38, 35, 6, 2 en 73.
Oostnieuwkerke.	Placement d'égouts au centre de la commune et travaux d'amélioration aux chemins vicinaux n°s 133 et 185.	Oostnieuwkerke.	Aanleggen van riolen in de kom der gemeente en verbeteringswerken aan de buurtwegen n°s 133 et 185.
Testelt.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux de G. C. n°s 39 et 396.	Testelt.	Verbeteringswerken aan de buurtwegen van G. V. n°s 39 et 396.
Rixensart.	Amélioration des chemins de G. C. n°s 101, 21 et 332.	Rixensart.	Verbetering wegen van G. V. n°s 101, 21 et 332.
Limal.	Amélioration du chemin de G. C. n° 21.	Limal.	Verbetering weg G. V. n° 21.
Berlare.	Travaux d'amélioration aux chemins n°s 20, 25, 26, 124 et 136.	Berlare.	Verbeteringswerken aan wegen n°s 20, 25, 26, 124 en 136.
Budingen.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux n°s 7, 10, 12 et 17.	Budingen.	Verbeteringswerken aan de buurtwegen n°s 7, 10, 12 et 17.
Izel.	Modernisation de la voirie et construction d'égouts.	Izel.	Moderniseren wegen en aanleggen van riolen.
Walhain-St-Paul.	Amélioration des chemins G. C. n°s 30, 321 et 352.	Walhain-St-Paul.	Verbetering wegen van G. V. n°s 30, 321 en 352.
Orp-le-Grand.	Amélioration des chemins de G. C. n°s 49 et 12.	Orp-le-Grand.	Verbetering wegen van G. V. n°s 49 en 12.
Hoeleden.	Amélioration du chemin de G. C. n° 200.	Hoeleden.	Verbetering weg van G. V. n° 200.

1957.

Biez. Kersbeek- Miskom.	Amélioration du chemin de G. C. n° 31. Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux de G. C. n°s 197 et 44.
Walsbets et Wasmont.	Amélioration des chemins n°s 8 et 9.
Schaerbeek.	Eclairage des Boulevards de la Grande Ceinture. Eclairage de voies centrales.
Bruxelles.	Eclairage public de la petite ceinture.
St-Gilles (Brux.).	Transformation de l'éclairage public des boulevards de la Petite Ceinture entre la Porte de Hal et la Place de la Constitution.
Bruxelles.	Eclairage public de l'avenue des Croix de Feu.
Bruxelles.	Eclairage public au carrefour de l'avenue de Vilvorde et du boulevard Lambertmont.
Bruxelles.	Eclairage public du Jardin Botanique, entre la Porte de Schaerbeek et la rue Gineste.
Bruxelles.	Eclairage public du viaduc.
Vertrijk.	Amélioration du chemin vicinal n° 35.
Melsen.	Transformation d'un ancien logement scolaire en maison communale et construction d'un nouveau logement scolaire.
Hillegem.	Amélioration des chemins vicinaux n°s 13 et 29.
Hoegaarden.	Etablissement d'égouts aux chemins vicinaux de G. C. n°s 37, 36 et 187.
Baal.	Amélioration du chemin vicinal de G. C. n° 34.
Begijnendijk.	Amélioration de la route de G. C. n° 34.
St-Joris-Winge.	Amélioration du chemin vicinal n° 3.
Hemiksem.	Travaux de pavage au prolongement de la Uitvalsbaan.
Kemmel.	Transformation de la salle des fêtes communale.
Willaupuis.	Amélioration du chemin n° 1.
Testelt.	Amélioration des chemins vicinaux de G. C. n°s 39 et 395.
Warquignies.	Amélioration de la rue Baille Cariotte.
Boëlhe.	Amélioration du chemin vicinal n° 10.
Bougnies et Asquillies.	Amélioration du chemin de G. C. n° 233 et du chemin d'accès à l'auberge de Jeunesse.
Glabbeek- Zuurbemde.	Grosses réparations et transformations à la maison communale et aux locaux de la justice de paix.
Racour.	Amélioration des rues n°s 1 et 12 et construction d'égouts.
Izel.	Etablissement d'égouts à Pin. Partie à exécuter sous la voirie communale.
Meslin-l'Evêque.	Amélioration des chemins n°s 1, 15, 5 et 10.
Uccle.	Construction d'un centre culturel et artistique.
Prov. de Namur.	Construction d'une école d'accoucheuses au Centre provincial d'Obstétrique.
Wardin.	Amélioration de la voirie communale. Maison communale. Travaux d'aménagement.

1957.

Biez. Kersbeek- Miskom.	Verbetering weg van G. V. n° 31. Verbeteringswerken in de buurtwegen van G. V. n°s 197 en 44.
Walsbets en Waasmont.	Verbetering van de wegen n°s 8 en 9.
Schaerbeek.	Verlichting van de Boulevards van de Grote Ring-laan. Verlichting van hoofdwegen. Openbare verlichting van de Kleine Ring-laan.
St-Gillis (Brus.)	Verandering van de openbare verlichting op de boulevards van de Kleine Ring-laan, tussen de Hallepoort en het Grondwetplein.
Brussel.	Openbare verlichting van de Vuurkruisenlaan.
Brussel.	Openbare verlichting aan het kruispunt van de Vilvoordselaan en de Lambertmontlaan.
Brussel.	Openbare verlichting van de Kruidtuin, tussen de Schaarbeekse Poort en de Ginestraat.
Brussel.	Openbare verlichting van de viaduct.
Vertrijk.	Verbeteringswerken aan de buurtweg n° 35.
Melsen.	Ombouwen van het oud schoolhuis tot gemeentehuis en bouwen van een nieuw schoolhuis.
Hillegem.	Verbeteringswerken aan buurtwegen n°s 13 en 29.
Hoegaarden.	Rioleringswerken in de buurtwegen van G. V. n°s 37, 36 en 187.
Baal.	Verbetering van de buurtweg van G. V. n° 34.
Begijnendijk.	Verbetering weg van G. V. n° 34.
St-Joris-Winge.	Verbetering buurtweg n° 3.
Hemiksem.	Bestravingswerken in de verlenging van de Uitvalsbaan.
Kemmel.	Verbouwingswerken aan de gemeentelijke feestzaal.
Willaupuis.	Verbeteringswerken aan weg n° 1.
Testelt.	Verbeteringswerken aan de buurtwegen van G. V. n°s 39 en 395.
Warquignies.	Verbeteringswerken aan de rue Baille Cariotte.
Boëlhe.	Verbeteringswerken aan buurtweg n° 10.
Bougnies en Asquillies.	Verbeteringswerken aan de weg van G. V. n° 233 en aan de toegangsweg tot de Jeugdherberg.
Glabbeek- Zuurbemde.	Grove herstellings- en verbouwingswerken aan het gemeentehuis met vrederecht.
Racour.	Verbeteringswerken aan straten n°s 1 en 12, en aanleg van riolen.
Izel.	Rioleringswerken te Pin. Gedeelte uit te voeren onder de gemeentewegen.
Meslin-l'Evêque.	Verbetering wegen n°s 1, 15, 5 en 10.
Ukkel.	Bouw van een cultureel en artistiek centrum.
Prov. Namen.	Bouw van een school voor vroedvrouwen in het provinciaal centrum voor Verloskunde.
Wardin.	Verbeteringswerken aan de gemeentewegen. Gemeentehuis. Inrichtingswerken

Wardin.	Amélioration du chemin n° 1 de Wardin à Mont. Travaux de grosses réparations à l'école des filles de Margeret. Renouvellement du mobilier des écoles de Benonchamps. Grosses réparations au groupe scolaire de Bras. Construction d'un logement scolaire à Margeret. Amélioration du chemin n° 1 de Wardin à Bras. Travaux de grosses réparations à exécuter à l'occasion de la réparation des dommages de guerre au presbytère de la paroisse de Marvie. Grosses réparations à l'église et au presbytère de Bras. Construction d'une nouvelle chapelle à Margeret.	Wardin.	Verbetering weg n° 1 van Wardin naar Mont. Grote herstellingswerken aan de meisjes-school te Margeret. Vernieuwing van het meubilair der scholen te Benonchamps. Grote herstellingswerken aan het school-complex te Bras. Bouw van een schoolhuis te Margeret.
Izel.	Modernisation de la voirie, section d'Izel.	Izel.	Modernisering van de wegen, sectie Izel.
Izel.	Réseau d'égouts le long de la route de l'Etat n° 44.	Izel.	Riolennet langs Rijksweg n° 44.
Bohan.	Réfection extraordinaire du chemin de G. C. n° 190.	Bohan.	Buitegewone herstellingswerken aan de weg van G. V. n° 190.
Bleharies et Laplaigne.	Reconstruction du pont mitoyen sur l'Escaut.	Bleharies en Laplaigne.	Herbouw van de gemeenschappelijke brug over de Schelde.
Bolinne-Harlue.	Amélioration des chemins n°s 5, 10 et 11.	Bolinne-Harlue.	Verbetering wegen n°s 5, 10 en 11.
Beauraing.	Amélioration des chemins intérieurs.	Beauraing.	Verbetering de binnenwegen.
Chièvres.	Amélioration du chemin de G. C. n° 179.	Chièvres.	Verbetering weg van G. V. n° 179.
Ellignies-Ste-Anne.	Amélioration du chemin de G. C. n° 14.	Ellignies-Ste-Anne.	Verbetering weg van G. V. n° 14.
Evregnies.	Amélioration du chemin de G. C. n° 112.	Evregnies.	Verbetering weg van G. V. n° 112.
Hollogne-aux-Pierres.	Construction d'un chemin avec établissement d'égouts entre la rue Coqs et de la Cité du Flot.	Hollogne-aux-Pierres.	Aanleg van een weg en van riolering tussen de rue Coqs en de Cité du Flot.
Kortenaken.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux de G. C. n°s 304 et 43.	Kortenaken.	Verbeteringswerken aan de buurtwegen van G. V. n°s 304 en 43.
Loverval.	Amélioration des chemins du Try d'Haies et du Chéniat.	Loverval.	Verbetering van de wegen Try d'Haies en Chéniat.
Limal.	Amélioration des chemins de G. C. n°s 101, 21 et 332.	Limal.	Verbetering wegen van G. V. n°s 121, 21 en 332.
Louvain.	Travaux de restauration et d'agrandissement au bureau de police et à la Salle du collège échevinal.	Leuven.	Restauratie- en vegroutingswerken aan het Politiebureau en aan de zaal van het Schepencollege.
Leval-Trahegnies.	Travaux d'égouttage sous les rues Jamés, Trigallez et Matteotti.	Leval-Trahegnies.	Rioleringswerken onder de straten Jamés, Trigallez en Matteotti.
Magnée.	Agrandissement de l'école communale.	Magnée.	Vergroting gemeenteschool.
Mandrin.	Transformation aux locaux de la Justice de Paix.	Mandrin.	Verbouwing lokalen van het vredege-recht.
Omal.	Amélioration des chemins n°s 2 et 3 et du sentier n° 12.	Omal.	Verbetering van de wegen n°s 2 en 3 en van het pad n° 12.
Pâturages.	Grosses réparations, transformation et entretien de l'école du Grand Passage.	Pâturages.	Groot herstel, verbouwing en onderhoud van de school Grand Passage.
Pâturages.	Construction d'une école gardienne communale rue des Vallées. Gros œuvre et chauffage.	Pâturages.	Bouw van een gemeentelijke bewaarschool in de rue des Vallées. Ruwbouw en verwarming.
Pâturages.	Construction d'une salle de jeux et travaux d'agrandissement à l'école de la rue L. Michel.	Pâturages.	Bouw van een speelzaal en vergrotingswerken aan de school in de rue L. Michel.
Prov. de Liège.	Amélioration de la route provinciale dans les traversées des communes de Hollogne-aux-Pierres, Liers et Voroux-lez-Liers.	Prov. Luik.	Verbetering provincieweg in de doortocht der gemeenten Hollogne-aux-Pierres, Liers et Voroux-lez-Liers.
Sippenaeken.	Travaux de transformation à l'école communale.	Sippenaeken.	Verbouwingswerken aan de gemeenteschool.
Tourinnes-St-Lambert.	Amélioration des chemins de G. C. n°s 172 et 198 et ordinaire n° 9.	Tourinnes-St-Lambert.	Verbetering wegen van G. V. n°s 172 en 198 en van de gewone weg n° 9.
Vaux-sous-Chèvremont.	Amélioration diverses rues.	Vaux-sous-Chèvremont.	Verbetering verscheidene straten.
Yvoir.	Amélioration du chemin de G. C. n° 41.	Yvoir.	Verbetering weg van G. V. n° 41.

1958.

Bruxelles.	Eglise Sainte-Catherine.
Egem.	Amélioration du chemin vicinal n° 1.
Schipperskapelle.	Construction d'un nouveau chemin vers la route de l'Etat Tielt-Wingene.
Nederhasselt.	Transformation des locaux et du logement scolaires.
Kaprijke.	Amélioration des chemins vicinaux n°s 33, 2 et 4.
Tournai.	Séminaire.
Richelle.	Chemin n° 72.
Zichem-Zussen-Bolder.	Chemins n°s 1, 8 et 18.
Grote Brogel et Kaulille.	Chemins n°s 2 et 4.
Marchovelette.	Ecole et maison communale.
Malempré.	Locaux scolaires.
Woluwe-St-Etienne.	Travaux d'égouttage et de pavage à la Tramlaan.
Budingen.	Amélioration du chemin de G. C. n° 47.
Marilles.	Amélioration des chemins de G. C. n° 50, ordinaire n° 6 et du sentier n° 43.
St-Ulriks-Kapelle.	Travaux de pavage aux chemins vicinaux de G. C. n°s 3 et 78.
Werchter.	Construction d'une école ménagère communale.
Strijtem.	Ecole communale. — Construction de 3 classes et d'une salle de gymnastique. Travaux de réparation au logement scolaire.
Nivelles.	Amélioration rue F. Delcroix et chemin Maxile.
Gand.	Travaux de restauration à l'église monumentale St-Sauveur.
Malmédy.	Etablissement d'égouts dans le bassin de la Warchenne. — Lot II.
Mons.	Modernisation de l'école de la rue des Arquebusiers.
Lanquesaint.	Amélioration chemins vicinaux ordinaires n°s 2, 3 et 4.
Luttre.	Amélioration du chemin de G. C. n° 277 et du chemin ordinaire n° 9.
St-Hubert à Liège. (fabr. d'église).	Construction d'une église dans la paroisse succursale St-Hubert.
Baronville.	Elaboration du plan d'aménagement de la commune.
St-Josseten-Noode.	Construction du « Théâtre National » dans le complexe de la place Rogier.
Ampsin.	Egouttage de la commune.
Arlon.	Amélioration du chemin de Weyler et construction d'égouts.
Arlon.	Amélioration de la rue de la Semois.
Abolens.	Amélioration des chemins ordinaires n°s 25 et 53.
Balâtre.	Amélioration des chemins de G. C. n° 65 (catégorie D) et ordinaires n°s 1 et 6.
Baronville.	Amélioration des chemins intérieurs.
Beaufays.	Amélioration des chemins vicinaux ordinaires n°s 1, 2, 3, 23, 5, 29, etc.
Bende.	Amélioration des chemins Jenneret-Bende et Bende-Ocquier.
Berzée.	Amélioration des chemins de G. C. n°s 229 et 234.
Biesmes-sous-Thuin.	Restauration de l'église.
Biercée.	Restauration de l'église.
Biercée.	Travaux d'amélioration aux locaux scolaires, au logement de l'instituteur et à la maison communale.

1958.

Brussel.	Sint-Kathelijnekerk.
Egem.	Verbeteren van buurtweg n° 1.
Schipperskapelle.	Aanleggen van nieuwe weg naar rijks-weg Tielt-Wingene.
Nederhasselt.	Verbouwen van schoollokalen en schoolhuis.
Kaprijke.	Verbeteren van buurtwegen n°s 33, 2 en 4.
Doornik.	Seminarie.
Richelle.	Weg n° 72.
Zichem-Zussen-Bolder.	Wegen n°s 1, 8 en 18.
Grote Brogel en Kaulille.	Wegen n°s 2 en 4.
Marchovelette.	Gemeenteschool en gemeentehuis.
Malempré.	Schoollokalen.
St-Stevens-Woluwe.	Riolerings- en bestratingswerken in de Tramlaan.
Budingen.	Verbetering weg van G. V. n° 47.
Marilles.	Verbetering weg G. V. n° 50, gewone weg n° 6 en pad n° 43.
St-Ulriks-Kapelle.	Bestratingswerken in de buurtwegen van G. V. n°s 3 en 78.
Werchter.	Bouwen van een gemeentelijke huishoudschool.
Strijtem.	Gemeenteschool. — Bouwen van 3 klassen en turnzaal. Herstellingswerken aan het schoolhuis.
Nijvel.	Verbetering van de rue F. Delcroix en van de weg Maxile.
Gent.	Restauratiewerken aan de monumentale kerk van H. Kerst.
Malmédy.	Aanleggen van riolen in het bekken van de Warchenne. — Parceel II.
Bergen.	Modernisering van de school in de rue des Arquebusiers.
Lanquesaint.	Verbetering gewone buurtwegen n°s 2, 3 en 4.
Luttre.	Verbetering weg van G. V. n° 277 en van de gewone weg n° 9.
St-Hubert te Luik. (kerkfabriek).	Bouw van een kerk in de bijparochie St-Hubert.
Baronville.	Opmaken van het aanlegplan van de gemeente.
St-Joosten-Node.	Bouw van het « Théâtre National », in het complex van het Rogierplein.
Ampsin.	Aanleg afwateringstelsel der gemeente.
Aarlen.	Verbetering weg naar Weyler en aanleg van riolen.
Aarlen.	Verbetering rue de la Semois.
Abolens.	Verbetering gewone wegen n°s 25 en 53.
Balâtre.	Verbetering weg van G. V. n° 65 (catégorie D) en gewone wegen n°s 1 en 6.
Baronville.	Verbetering binnenwegen.
Beaufays.	Verbetering gewone buurtwegen n°s 1, 2, 3, 23, 5, 29, etc.
Bende.	Verbetering wegen Jenneret-Bende en Bende-Ocquier.
Berzée.	Verbetering wegen van G. V. n°s 229 en 234.
Biesmes-sous-Thuin.	Herstel van de kerk.
Biercée.	Herstel van de kerk.
Biercée.	Verbeteringswerken in de schoollokalen, de woning van de onderwijzer en het gemeentehuis.

Bois-de-Lessines.	Amélioration des chemins vicinaux de G. C. n ^{os} 188 et 189 et aux chemins ordinaires n ^{os} 2, 3, 5, 6, 12 et 13.	Bois-de-Lessines.	Verbetering buurtwegen van G. V. n ^{rs} 188 en 189 en gewone wegen n ^{rs} 2, 3, 5, 6, 12 en 13.
Budingen.	Travaux d'amélioration à la route de grande circulation n ^o 506.	Budingen.	Verbeteringswerken in de weg van G. V. n ^o 506.
Ciergnon.	Amélioration des chemins ordinaires n ^{os} 25, 5, 18, 16 et 22.	Ciergnon.	Verbetering gewone wegen n ^{rs} 25, 5, 18, 16 en 22.
Dion-le-Mont.	Amélioration des chemins n ^{os} 1, 3, 5, 8 et 11.	Dion-le-Mont.	Verbetering wegen n ^{rs} 1, 3, 5, 8 en 11.
Geest-Gerompont-Petit Rosière.	Amélioration des chemins de G. C. n ^o 297 et 52 et de divers chemins ordinaires.	Geest-Gerompont-Petit Rosière.	Verbetering wegen van G. V. n ^{rs} 297 en 52 en verscheidene gewone wegen.
Gand.	Cathédrale monumentale St-Bavon. Travaux de restauration à la tour.	Gent.	Monumentale St-Baafskathedraal. Herstellingswerken aan de toren.
Gand.	Eglise monumentale St-Pierre. Travaux de réparation aux fenêtres.	Gent.	Monumentale O. L. Vrouw St-Pieterskerk. Herstellingswerken aan de vensters.
Heyd.	Amélioration du chemin Heyd-Rideux-Bois Gérard-Legnely.	Heyd.	Verbetering van de weg Heyd-Rideux-Bois Gérard-Legnely.
Glimes.	Amélioration des chemins de G. C. n ^{os} 50, 337, 150, 143 et divers chemins ordinaires.	Glimes.	Verbetering wegen van G. V. n ^{rs} 50, 337, 150, 143 en verscheidene gewone wegen.
Prov. de Hainaut.	Construction d'un nouveau Palais de Justice à Charleroi.	Prov. Henegauwen.	Bouw van een nieuw Paleis van Justitie te Charleroi.
Howardries.	Amélioration du chemin de G. C. n ^o 115.	Howardries.	Verbetering weg van G. V. n ^o 115.
Jodoigne.	Transformation du réseau de distribution électrique à courant continu en réseau à courant alternatif.	Ge'denaken.	Omvorming van elektrisch kabelnet voor gelijkstroom in een net voor wisselstroom.
Kaggevinne en Zichem.	Travaux d'amélioration au chemin vicinal de grande circulation n ^o 305.	Kaggevinne et Zichem.	Verbeteringswerken in buurtweg van G. V. n ^o 305.
Kortenaken.	Amélioration de la route de grande communication n ^o 200.	Kortenaken.	Verbetering weg van G. V. n ^o 200.
Lanquesaint Louvain.	Restauration de l'église. Installation de l'éclairage électrique dans la partie historique et dans les salons de l'hôtel-de-ville (classé monument historique).	Lanquesaint Leuven.	Herstellingswerken aan de kerk. Aanleggen der electrische verlichting in het historisch en salongebouw van het Stadhuis (gerangschikt als monument).
Linden.	Amélioration de la route vicinale n ^o 2 (route de Houwaert) (Route de grande communication n ^o 508).	Linden.	Verbetering buurtweg n ^o 2 (Houwaertse baan). (Weg G. V. n ^o 508).
Maffe.	Amélioration du chemin n ^o 2.	Maffe.	Verbetering van weg n ^o 2.
Mainvault.	Amélioration du chemin de G. C. n ^o 169 et du chemin ordinaire n ^o 87.	Mainvault.	Verbetering weg van G. V. n ^o 169 en gewone weg n ^o 87.
Meensel-Kiezegem.	Amélioration route de grand communication n ^o 187.	Meensel-Kiezegem.	Verbetering weg van G. V. n ^o 187.
Molenbeek-Wersbeek.	Travaux d'amélioration à la route vicinale de grande communication n ^o 247.	Molenbeek-Wersbeek.	Verbeteringswerken in de buurtweg van G. V. n ^o 247.
Molenstede.	Travaux d'amélioration au chemin de G. C. n ^o 227 et au chemin vicinal ordinaire n ^o 10.	Molenstede.	Verbetering in de weg van G. V. n ^o 227 en in de gewone buurtweg n ^o 10.
Montignies-le-Tilleul.	Construction d'égouts et amélioration de la rue E. Vandervelde.	Montignies-le-Tilleul.	Aanleggen van riolen en verbetering van de E. Vanderveldestraat.
Neerlinter.	Amélioration des chemins de G. C. n ^{os} 245 et 257.	Neerlinter.	Verbetering der wegen van G. V. n ^{rs} 245 en 257.
Neervelp.	Construction d'une nouvelle école communale avec maison communale annexée.	Neervelp.	Bouwen van een nieuwe gemeenteschool met aangehecht gemeentehuis.
Neufchâteau.	Aménagement d'un parking.	Neufchâteau.	Aanleggen van een parking.
Neufchâteau.	Construction d'égouts. - 1 ^{re} tranche.	Neufchâteau.	Aanleggen van riolen. - 1 ^{ste} schijf.
Noville-les-Bois.	Amélioration des chemins n ^{os} 26, 29, 20, 22 et sentier 47.	Noville-les-Bois.	Verbetering wegen n ^{rs} 26, 29, 20, 22 en van voetpad 47.
Pepingen.	Amélioration du chemin de G. C. n ^o 169.	Pepingen.	Verbetering van de weg van G. V. n ^o 169.
Presles.	Amélioration du chemin ordinaire n ^o 17, dit « rue Grande ».	Presles.	Verbetering gewone weg n ^o 17, genaamd « rue Grande ».
St-Ulriks-Kapelle.	Travaux d'amélioration aux chemins vicinaux de G. C. n ^{os} 3, 78 et 176.	St-Ulriks-Kapelle.	Verbeteringswerken in de buurtwegen van G. V. n ^{rs} 3, 78 en 176.
Thorembais-St-Trond.	Amélioration des chemins de G. C. n ^o 142 et ordinaires n ^{os} 20, 21 et 25.	Thorembais-St-Trond.	Verbetering weg van G. V. n ^o 142 en van gewone wegen n ^{rs} 20, 21 en 25.
Vissenaken.	Travaux d'Amélioration au chemin vicinal n ^o 2.	Vissenaken.	Verbeteringswerken aan de buurtweg n ^o 2.

Vellereille-le-Sec.	Amélioration du chemin de G. C. n° 241.
Walhain	Amélioration des chemins de G. C. n°s 30,
St-Paul.	321 et 352.
Wanfercée-Baulet.	Restauration de l'église.
Ways.	Amélioration du chemin de G. C. n° 94
	et ordinaires n°s 16 et 17.

2^o (p. 52).

a) Crédits disponibles pour subsides, au 1^{er} mai 1959 :

(En chiffres ronds)

Art. 611.1	T.P.	183 millions
Art. 611.2	L.P.	471 millions
Art. 661.3	Justice	26 millions
Art. 611.4	Intérieur	5 millions
Art. 611.5	Communications	3 millions
Art. 611	Dommage de guerre	115 millions
Art. 561	Loi Brunfaut	185 millions

k) (p. 58).

Boerenkrijglaan 285 :	surface	utile		18,98	m ²
	volume			45,69	m ³
Boerenkrijglaan 286 :	surface	utile		25,89	m ²
	volume			78,19	m ³
Boerenkrijglaan 287 :	surface	utile		82,69	m ²
	volume			243,42	m ³

Intervention n° 20.

Complément à la réponse.

c) (p. 63).

Il s'agit du dossier de restauration du Palais de Justice.

Intervention n° 23.

Complément à la réponse.

b) (p. 70).

1) La dérogation dont il s'agit concernait le projet de contournement de l'agglomération par la route n° 186.

Vellereille-le-Sec.	Verbetering weg van G. V. n ^o 291.
Walhain	Verbetering wegen van G. V. n ^{rs} 30, 321
St-Paul.	en 352.
Wanfercée-	Herstel van de kerk.
Baulet.	
Ways.	Verbetering van de weg van G. V. n ^o 94
	en van de gewone wegen n ^{rs} 16 en 17.

2º (blz. 52).

a) Kredieten beschikbaar voor subsidies, op 1 mei 1959 :

(In ronde cijfers)

Art. 611.1	O.W.	183	miljoen
Art. 611.2	O.O.	471	miljoen
Art. 611.3	Justitie	26	miljoen
Art. 611.4	Binnenlandse Zaken	5	miljoen
Art. 611.5	Verkeerswezen	3	miljoen
Art. 611	Oorlogsschade	115	miljoen
Art. 561	Wet Brunfaut	185	miljoen

k) (blz. 58).

Boerenkrijglaan 285 :	bruikbare oppervlakte	18,98	m ²
	volume	45,69	m ³
Boerenkrijglaan 286 :	bruikbare oppervlakte	25,89	m ²
	volume	78,19	m ³
Boerenkrijglaan 287 :	bruikbare oppervlakte	82,69	m ²
	volume	243,42	m ³

Tussenkomst n° 20.

Aanvullend antwoord.

c) (blz. 63).

Het betreft hier het dossier met betrekking tot de herstellingswerken aan het Gerechtshof.

Tussenkomst n° 23.

Aanvullend antwoord.

b) (blz. 70).

1) De afwijking waarvan sprake heeft betrekking op het project tot omleiding rond agglomeratie via weg n° 186.