

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1955-1956.

SÉANCE DU 8 MARS 1956.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1956 (Crédits : Travaux Publics).

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1955-1956.

VERGADERING VAN 8 MAART 1956.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw voor het dienstjaar 1956 (Kredieten : Openbare Werken).

Présents : MM. VAN BELLE, président; BLOCK, DE BAECK, DE COENE, DELMOTTE, DURAY, FERIJN, FERON, GILSON, HOUGARDY, LEMAL, NEEFS, NEYBERGH, PIOT, STUBBE, VAN BUGGENHOUT, VAN DEN STORME, WYN et DELOR, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

BUDGET ORDINAIRE 1956.

Le budget ordinaire de 1956 s'élève à 2 milliards 112.889.000 francs, alors que celui de 1955 ne s'élevait qu'à 1.834.704.000 francs qui, compte tenu du feuillet d'ajustement, a été réduit au montant de 1.706.504.400 francs.

La comparaison des deux montants de 1956 et 1955 pourrait faire croire qu'il y a une augmentation de 406.384.600 francs. Or, il n'en est rien. En effet, en 1955, le budget extraordinaire comprenait au Chapitre VI, pour les Travaux Publics, un montant de 605.800.000 francs pour l'exécution d'un programme d'entreprises spéciales conçu en vue de la résorption du chômage.

Ces travaux avaient trait, en ordre principal, à de l'entretien différé.

La comparaison doit donc se faire pour 1955 sur la base de

	1.706.504.400 francs
+	605.800.000 francs
	2.312.304.400 francs

R. A 5137.

Voir :

Document du Sénat :

5-XVII (Session de 1955-1956) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

GEWONE BEGROTING 1956.

De gewone begroting voor 1956 beloopt 2.112.889.000 frank, terwijl die voor 1955 slechts 1.834.704.000 frank bedroeg en, met inachtneming van het aanpassingsfeuilleton, tot 1.706.504.400 fr. werd teruggebracht.

Een vergelijking tussen de cijfers van 1956 en 1955 zou kunnen doen geloven aan een verhoging met 406.384.600 frank. Daar is echter niets van aan. Immers, in 1955 was op de buitengewone begroting, onder Hoofdstuk VI, voor de Openbare Werken een bedrag van 605.800.000 frank uitgetrokken ter uitvoering van een programma van bijzondere werken met het oog op de bestrijding van de werkloosheid.

Het gold hier voornamelijk uitgestelde onderhoudswerken.

Het cijfer dat voor 1955 in aanmerking komt, is dus

	1.706.504.400 frank
+	605.800.000 frank
	2.312.304.400 frank

R. A 5137.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVII (Zitting 1955-1956) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

d'où il résulte que le budget ordinaire de 1956 est en réduction de

	2.312.304.400 francs
—	2.112.889.000 francs
	199.415.400 francs

Le montant de 1956 est approximativement le même que celui de 1954 et de 1953.

La réduction opérée par rapport à 1955 est le résultat d'une application de stricte économie dans tous les postes qui composent le budget ordinaire.

BUDGET EXTRAORDINAIRE 1956.

La politique actuellement suivie au Département des Travaux Publics consiste à éviter l'éparpillement des crédits en commençant des travaux nouveaux nombreux alors que des travaux ou des programmes en cours ne sont pas encore achevés et n'ont de ce fait pu assurer une rentabilité suffisante des crédits investis.

Ce principe de bonne orientation des crédits a servi de base à l'élaboration pour 1956 tant du programme routier dans le cadre du Fonds des Routes que pour les programmes des travaux dépendant de l'Administration des Voies Hydrauliques et des Bâtiments.

Quant aux travaux à exécuter par les Administrations subordonnées, un des critères observés est également celui de réaliser des complexes rentables.

Routes.

Le budget de 1956 du Fonds des Routes prévoit un montant d'investissement de 3.425 millions.

Deux problèmes d'une acuité exceptionnelle se posent.

En premier lieu, la liaison par autoroute de notre Port National au réseau des autoroutes allemand.

Le programme inclu dans le projet de budget du Fonds des Routes pour 1956 (annexe III du budget ordinaire), permet de vérifier qu'une priorité est donnée à cette autoroute.

Le second problème est celui posé par l'Exposition 1958.

Si l'on veut que cette manifestation internationale soit accessible aux milliers de visiteurs belges et étrangers, il est nécessaire que cette Exposition soit reliée par des voies d'accès convenables à notre réseau de grande voirie.

L'espace occupé par cette Exposition étant attenant à l'agglomération bruxelloise, ses voies d'accès comprennent nécessairement certaines voiries intérieures à cette agglomération.

Il est donc urgent que ce problème reçoive une solution en fonction du trafic supputé pour la période de l'Exposition de 1958.

waaruit blijkt dat de gewone begroting voor 1956 verminderd is met

	2.312.304.400 frank
—	2.112.889.000 frank
	199.415.400 frank

Het bedrag voor 1956 is ongeveer hetzelfde als dat van 1954 en 1953.

De vermindering ten aanzien van 1955 is het gevolg van strenge bezuinigingen op alle posten van de gewone begroting.

BITENGEWONE BEGROTING 1956.

Het Departement van Openbare Werken wil door zijn huidig beleid voorkomen dat de kredieten worden versnipperd doordat talrijke nieuwe werken worden aangevangen zolang aan de gang zijnde werken of programma's nog niet zijn voltooid, wat een onvoldoende rendabiliteit van de belegde kredieten tot gevolg heeft.

Dit beginsel van een goede oriëntering der kredieten ligt ten grondslag aan de uitwerking voor 1956, zowel van het wegenbouwprogramma binnen het kader van het Wegenfonds, als van het programma der werken welke van het Bestuur der Waterwegen en der Gebouwen afhangen.

Ook voor de werken ten behoeve van ondergeschikte besturen wordt mede als criterium genomen rendabele complexen tot stand te brengen.

Wegen.

De begroting voor 1956 van het Wegenfonds voorziet in een bedrag van 3.425 miljoen voor investeringen.

Twee problemen zijn buitengewoon acuut.

In de eerste plaats de autostradeverbinding tussen onze nationale haven en het Duitse autowegennet.

Aan de hand van het programma dat in het begrotingsontwerp van het Wegenfonds voor 1956 (bijlage III van de gewone begroting) is opgenomen, kan worden nagegaan dat aan die autoweg voorrang wordt verleend.

Het tweede vraagstuk is dat van de Tentoonstelling 1958.

Wil men dat dit internationale gebeuren duizenden Belgische en vreemde bezoekers trekt, dan moet ook gezorgd worden dat de Tentoonstelling door behoorlijke toegangswegen met onze grote wegen verbonden zij.

Daar de ruimte die de Tentoonstelling zal beslaan, aan de Brusselse agglomeratie paalt, omvatten die toegangswegen noodzakelijk sommige Brusselse stadswegen.

Dit vraagstuk moet derhalve dringend opgelost worden met het oog op het verkeer dat voor de periode van de Tentoonstelling 1958 verwacht wordt.

Par ailleurs, même si la question de l'Exposition ne s'était pas posée, l'accroissement constant du trafic postule un remaniement profond et urgent de certaines voiries à l'intérieur de l'agglomération bruxelloise.

Les études étaient en cours depuis plusieurs années et l'Exposition 1958 n'est intervenue que comme un catalyseur pour hâter les réalisations.

Il va de soi que la capitale ne peut avoir, en 1958, l'aspect d'un vaste chantier. Aussi, le Ministre suit de très près les phases d'études et de mise en adjudication, afin d'avoir la certitude absolue que tout travail entamé à Bruxelles sera achevé avant l'ouverture de l'Exposition.

Le programme de 1956 prévoit le dédoublement de la chaussée entre le Driepikkel et Meise. Au printemps 1956, l'autoroute Bruxelles-Ostende sera livrée à la circulation avec deux chaussées sur toute sa longueur. Quant à l'autoroute Bruxelles-Liège, elle sera entamée par le dédoublement de la chaussée de Louvain entre Schaerbeek et Zaventem.

Quant au réseau ordinaire, le programme prévoit les améliorations les plus urgentes des routes situées dans les diverses provinces.

Voies hydrauliques.

Compte tenu des amendements présentés par le Gouvernement, le budget de 1956 prévoit comme obligations nouvelles 2.107.913.000 francs et comme crédits de paiement 1.428.424.000 francs.

En comparant les obligations nouvelles, on constate que le rythme adopté en 1954-1955 est maintenu. En effet, pour ces deux années, les montants sont respectivement de 2.150.998.000 fr. et 2.083.804.000 francs.

Côte :

La lutte contre le démaigrissement de l'estran est continuée de manière à arriver aussi vite que possible, compte tenu du réensablement en cours, à une situation normale dans toute la partie Est de notre Côte, soit sur les territoires de Heist et Knokke.

Dans cette étendue, neuf brise-lames ont été entièrement refaits. Quatorze sont en exécution. L'ensemble a exigé un crédit de plus de 250.000.000 de francs.

Ceci démontre avec quelle vigilance le programme de défense de notre Côte Est est poursuivi.

Voies des navigations intérieures et d'écoulement.

Le budget se concentre sur la continuation des travaux d'amélioration ou de création des voies navigables de base, de manière à hâter leur achèvement.

Trouwens, ook zonder tentoonstelling moesten sommige wegen binnen de Brusselse agglomeratie grondig en spoedig verbeterd worden omdat het verkeer steeds drukker wordt.

Het vraagstuk wordt sedert verscheidene jaren bestudeerd en de Tentoonstelling 1958 heeft slechts als catalysator gewerkt om de verwezenlijkingen te bespoedigen.

Het spreekt vanzelf dat de Hoofdstad er in 1958 niet als een reusachtige bouwplaats mag uitzien. De Minister volgt dan ook zeer aandachtig de verschillende stadia van bestudering en aanbesteding om volkomen zeker te zijn dat elk werk dat te Brussel wordt aangevangen, vóór de opening van de Tentoonstelling voltooid zal zijn.

Op het programma voor 1956 staat de splitsing van de rijweg tussen de Driepikkel en Meise. In het voorjaar 1956 zal de autoweg Brussel-Oostende, met twee baanvakken, over zijn gehele lengte voor het verkeer opengesteld worden. Wat de autosnelweg Brussel-Luik betreft, zal worden aangevangen met de splitsing van de Leuvense steenweg tussen Schaarbeek en Zaventem.

Voor het gewone net voorziet het programma in de verbetering van die wegen in de verschillende provincies die er het dringendst behoefte aan hebben.

Waterwegen.

Met inachtneming van de voorgedragen Regeringsamendementen is op de begroting 1956 2.107.913.000 frank uitgetrokken voor nieuwe verplichtingen en 1.428.424.000 frank voor betalingskredieten.

Het cijfer van de nieuwe verplichtingen bewijst dat het tempo in 1956 niet trager zal zijn dan in 1954-1955, aangezien de bedragen voor deze twee jaren 2.150.998.000 frank resp. 2.083.804.000 fr. zijn.

De Kust :

De strijd tegen de ontzanding van het strand wordt voortgezet ten einde, rekening gehouden met de zandopspuiting die aan de gang is, zodra mogelijk tot een normale toestand te komen over geheel onze Oostkust, d.w.z. op het grondgebied van Heist en Knokke.

In dit gebied werden negen golfbrekers geheel hersteld en zijn veertien andere in aanbouw. Het geheel heeft een krediet van meer dan 250.000.000 fr. gevorderd.

Hieruit blijkt hoe ijverig het programma voor de vrijwaring van onze Oostkust wordt voortgezet.

Binnenvaartwegen en afvoerkanaalen.

De begroting legt het zwaartepunt op de verdere verbetering of aanleg van basiswaterwegen, ten einde de voltooiing er van te bespoedigen.

Pour faire ressortir l'intérêt primordial de l'achèvement d'une voie d'eau déterminée, il suffit de citer en exemple l'accroissement du trafic entre Liège et Anvers, de 339 millions de t./km. en 1913 à 1 milliard de t./km. en 1951, accroissement dû à la création du canal Albert.

De même pour le canal de Charleroi à Bruxelles, en 1913, le trafic était de 30 millions de t./km. pour atteindre 96 millions de t./km. en 1935 lorsque les péniches de 300 t. pouvaient parcourir l'itinéraire complet, de Charleroi à Bruxelles.

Ces quelques chiffres montrent l'intérêt de porter aussi rapidement que possible le tonnage admissible sur notre réseau de base, à 1.350 tonnes.

Les voies d'eau ainsi calibrées permettront :

- une économie substantielle sur les frais de chargement et de déchargement des bateaux;
- une diminution de durée des voyages et, par conséquent, du fret.

Enfin, on ne peut oublier que les programmes d'amélioration de nos rivières canalisées vise à supprimer quasi totalement les inondations calamiteuses dans les parties de vallées fortement bâties et industrialisées, telles que celle de la Sambre, la Meuse et le Haut Escaut.

La modernisation du canal de Charleroi à Bruxelles, permettra d'enrayer les inondations dues à la Senne et au Piéton.

Le canal Nimy-Blaton-Péronnes permettra de dériver directement vers l'Escaut les eaux de crue de la Haine.

* * *

Les travaux prévus en 1956 entrent entièrement dans le cadre de ces préoccupations.

Canal circulaire à Gand :

198 millions sont prévus pour la construction du barrage éclusé dans la section Nord du canal.

Canal de Charleroi à Bruxelles :

541 millions doivent servir à la continuation des travaux en cours et mettre en adjudication la dernière écluse du versant Sambre.

Ainsi, il suffira de prévoir en 1957 un dernier crédit pour la jonction entre les écluses 2 F et 3 F, pour terminer la section Charleroi-Seneffe.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes :

Les derniers crédits sont inscrits pour achever entièrement la section comprise entre Nimy et Blaton, jusqu'au-delà du Mont des Groseilliers.

Meuse :

105 millions permettront l'achèvement du barrage éclusé Ampsin-Neuville, et l'aménagement du barrage éclusé de La Plante à Namur. Ainsi, les bateaux de 1.350 tonnes pourront poursuivre leur route de Liège vers Givet.

Om het overwegend belang van de voltooiing van een bepaalde waterweg aan te tonen, volstaat het er op te wijzen dat bv. het vervoer tussen Luik en Antwerpen van 339 miljoen t./km. in 1913 tot 1 milliard t./km. in 1951 is gestegen en dat deze toeneming aan het Albertkanaal te danken is.

Zo bedroeg ook het vervoer voor het kanaal Charleroi-Brussel, 30 miljoen t./km. in 1913; het bereikte 96 miljoen t./km. in 1935, toen het kanaal over zijn gehele lengte bevaarbaar werd voor schepen van 300 ton.

Deze enkele cijfers tonen hoe belangrijk het is, ons basisnet zodra mogelijk bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton.

Door deze kalibrering zullen :

- de kosten van laden en lossen der schepen aanzienlijk gedrukt kunnen worden;
- de duur der vaart, en bijgevolg ook het vrachtlon, verminderd kunnen worden.

Ten slotte vergete men niet dat de verbeteringsprogramma's van onze gekanaliseerde rivieren beogen het overstromingsgevaar zo goed als geheel te voorkomen in dicht bebouwde en geïndustrialiseerde valleien als die van Sambre, Maas en Boven-Schelde.

Door de modernisering van het kanaal Charleroi-Brussel wordt het eveneens mogelijk, de overstromingen in de vallei van de Zenne en van de Piéton tegen te gaan.

Het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes zal het mogelijk maken, de wateren der Hene bij hoge waterstand rechtstreeks naar de Schelde af te voeren.

* * *

De voor 1956 geplande werken beantwoorden volledig aan dit streven.

Ringvaart te Gent :

198 miljoen zijn uitgetrokken voor de bouw van de stuwsuis in het noordelijke kanaalvak.

Kanaal Charleroi-Brussel :

Een bedrag van 541 miljoen is bestemd tot voortzetting van de werken in uitvoering en voor de aanbesteding van de laatste sluis aan de kant van de Sambre.

Het zal dan ook volstaan in 1957 te voorzien in een laatste krediet voor de verbinding tussen de sluizen 2 F en 3 F om het vak Charleroi-Seneffe te kunnen voltooien.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes :

De laatste kredieten zijn uitgetrokken voor de voltooiing van het vak Nimy-Blaton tot voorbij de « Mont des Groseilliers ».

Maas :

Met 105 miljoen zullen de stuwsluizen te Ampsin-Neuville voltooid en die van La Plante te Namen geschiktgemaakt kunnen worden. Aldus zullen de schepen van 1.350 ton van Luik tot Givet kunnen doorvaren.

Sambre :

138 millions sont inscrits :

18 millions pour les travaux en cours, et

120 millions pour les travaux d'aménagement de la Sambre, à Montignies, où les affaissements miniers risquent d'arrêter la navigation au Pont d'Acoz.

Haut Escaut :

35 millions permettront de rectifier les courbes de Pottes, où l'Escaut, par son serpentement, atteint 800 mètres de longueur pour une distance, à vol d'oiseau, de 400 mètres et où les berges escarpées empêchent toute visibilité.

Canal de la Nèthe :

Ce canal, qui doit permettre à la navigation Canal Albert-Rupel-Escaut et au delà, d'éviter l'encombrement permanent des bassins du Port d'Anvers, est en voie d'achèvement.

47 millions sont prévus pour les derniers aménagements de l'écluse de Duffel et la construction de son chenal d'accès.

Suppression du Bouchon de Lanaye :

Un crédit de 225 millions permettra la mise en adjudication au cours de cette année, de l'écluse de 2.000 tonnes à Lanaye.

* *

D'autres travaux sont prévus, notamment ceux pour lutter contre les inondations dans la vallée de la Durme, de la Nèthe inférieure et de la Grande Nèthe.

Compte tenu de l'amendement introduit par le Gouvernement, un crédit de 130 millions est inscrit pour la continuation du calibrage du canal de Gand à Terneuzen.

Par ce même amendement, les crédits d'acquisition de biens immeubles ont été augmentés de 20 millions.

Ces crédits permettront d'atteindre Terdonk.

La section Terdonk-Zelzate, soit 5 km. exigera encore une dépense de 239 millions.

Barrages-réservoirs et adductions d'eau :

Le crédit inscrit de 60 millions permettra de réaliser la section Xhendelesse et Ayeneux, soit une longueur de 3,3 km. de la conduite d'adduction Eupen-Seraing.

Il restera ainsi encore 18,2 km. à exécuter pour atteindre Seraing, la longueur totale Eupen-Seraing étant de 33,5 km.

Ports maritimes des administrations subordonnées :

Sur un crédit de 61 millions, 50 millions sont destinés à la continuation des travaux de construction de la cinquième darse au port d'Anvers.

Comme il a été signalé par ailleurs, le rythme d'exécution de cette darse est de loin insuffisant. Une solution pour doter notre port national —

Samber :

Er is 138 miljoen uitgetrokken, nl. :

18 miljoen voor de werken in uitvoering, en

120 miljoen voor de geschiktmaking van de Samber te Montignies, waar de mijnverzakkingen de scheepvaart bij de « Pont d'Acoz » dreigen te verlammen.

Boven-Schelde :

Met 35 miljoen kunnen de bochten worden rechtgetrokken te Pottes, waar de Schelde zodanig slingerd dat zij 800 meter lang wordt, hoewel de afstand in vogelvlucht slechts 400 meter bedraagt, en waar de steile oevers het uitzicht belemmeren.

Netekanaal :

Dit kanaal, dat moet dienen voor de scheepvaart tussen het Albertkanaal, de Rupel en de Schelde alsmede voor het tegengaan van de voortdurende overbelasting van de Antwerpse havendokken, is bijna afgewerkt.

Een bedrag van 47 miljoen is uitgetrokken voor de laatste werken aan de sluis te Duffel en het graven van de toegangseul.

De Strop te Ternaaien :

Een krediet van 225 miljoen is bestemd om, in de loop van dit jaar, de sluis van 2.000 ton te Ternaaien aan te besteden.

* *

Nog andere werken zijn ontworpen, o.m. ter bestrijding van de overstromingen in de vallei van de Durme, de Beneden-Nete en de Grote Nete.

Houdt men rekening met het amendement van de Regering, dan bedraagt het krediet voor de verdere kalibrering van het kanaal Gent-Terneuzen 130 miljoen.

Ditzelfde amendement heeft de kredieten voor het aankopen van onroerende goederen met 20 miljoen verhoogd.

Aldus zal het mogelijk zijn Terdonk te bereiken.

Het vak Terdonk-Zelzate, dat 5 km. lang is, zal nog 239 miljoen kosten.

Stuwedammen en watertoevoernetten :

Met het uitgetrokken krediet van 60 miljoen zal het 3,3 km. lange vak Xhendelesse-Ayeneux van de waterleiding Eupen-Seraing kunnen worden uitgevoerd.

Tot Seraing blijft er dan nog 18,2 km. uit te voeren; de totale lengte Eupen-Seraing bedraagt 33,5 km.

Zeehavens van de ondergeschikte besturen :

Van het krediet van 61 miljoen is 50 miljoen bestemd voor de voortzetting van de werken aan het vijfde havendok te Antwerpen.

Zoals reeds elders vermeld, is het tempo waarin dit dok wordt uitgevoerd, bijlange niet snel genoeg. Een oplossing om onze nationale haven binnen een

dans un délai acceptable — des possibilités d'accostage nécessaires, est à l'étude.

Déménagement des communes de la région de Liège :

Compte tenu de l'amendement du Gouvernement, un crédit de 48,5 millions est prévu pour ces travaux, même montant que celui de 1955.

Bâtiments.

Cité Administrative :

Les Administrations de l'Etat sont en général éparpillées dans une multitude de bâtiments, dont beaucoup sont loués et grèvent de ce fait le budget ordinaire d'environ 90 millions.

Cette dispersion des bâtiments est, d'une part, un obstacle insurmontable à une organisation rationnelle et efficiente des services de l'Etat et est, d'autre part, la cause de frais d'exploitation trop élevés : chauffage, éclairage, ascenseurs, nettoyage, transport de dossiers, service d'huissiers, conciergerie, etc.

Quelques centres administratifs sont déjà en activité, tels que :

A Bruxelles : Résidence Palace — Administration des Statistiques et Gendarmerie — Administration des Contributions, rue des Palais;

Hasselt : Herckenrode Caserne;

Mons : Gouvernement provincial et Travaux Publics.

Cette énumération montre que beaucoup reste à faire.

Le Gouvernement a pris la décision, à l'initiative du Premier Ministre, de grouper l'ensemble des Départements dans une Cité Administrative à ériger près de la Colonne du Congrès. La dépense totale est estimée à environ 1.500 millions.

Un crédit de 200 millions est inscrit en vue de réaliser une première phase évaluée à 750 millions et à achever pour 1958.

Cette partie procurera en 1958 des possibilités de parcage et, si nécessaire, de logement à exploiter par les soins de l'hôtellerie.

Atelier monétaire :

L'atelier existant ne répond plus aux exigences d'une exploitation satisfaisante. Un nouvel atelier, entraînant une dépense de l'ordre de 70 millions, sera érigé près de la Banque Nationale.

Albertine :

Fin 1955, 118 millions ont été engagés dans l'exécution d'une partie du vaste complexe de l'Albertine comprenant le magasin de livres de la Bibliothèque et du bâtiment formant l'angle de la rue de Ruysbroeck et du nouveau boulevard de la Jonction.

Au début de mars prochain, les travaux du bâtiment des congrès seront mis en adjudication, afin d'être achevés pour 1958 et de doter la Belgique des

redelijke tijd van de nodige aanlegruimte te voorzien is in studie.

Watersnoodbestrijding in de gemeenten van het Luikse:

Met inachtneming van het Regeringsamendement is voor deze werken een krediet van 48,5 miljoen uitgetrokken, d.i. hetzelfde bedrag als voor 1955.

Gebouwen.

Administratief Centrum :

De Rijksdiensten zijn over 't algemeen verspreid in een groot aantal gebouwen, die meestal gehuurd zijn en daardoor de gewone begroting bezwaren met circa 90 miljoen.

De verspreiding van de gebouwen is, enerzijds, een onoverkomelijke hinderpaal voor een rationele en doeltreffende organisatie van de Rijksdiensten en jaagt de Staat, anderzijds, op al te grote bedrijfskosten voor verwarming, verlichting, liften, schoonmaak, overbrenging van dossiers, kamerbewaarders, huisbewaarders, enz.

Er bestaan reeds enkele administratieve centra, zoals :

Te Brussel : Residence Palace — Nationaal Instituut voor de Statistiek en Rijkswacht — Bestuur van de Belastingen, Paleizenstraat;

Te Hasselt : Herckenrode kazerne;

Te Bergen : Provinciaal Gouvernement en Openbare Werken.

Deze opsomming bewijst dat er nog veel te doen blijft.

Op het initiatief van de Eerste-Minister heeft de Regering besloten al de Departementen samen te brengen in een Administratief Centrum, dat nabij de Congreskolom zal worden gebouwd. De totale uitgaaf wordt op circa 1.500 miljoen geraamd.

Een krediet van 200 miljoen is uitgetrokken voor de uitvoering van een eerste, op 750 miljoen geraamd gedeelte, dat tegen 1958 gereed moet zijn.

Met dit deel zal in 1958 worden gezorgd voor parkeer ruimte en, zo nodig, voor logies ten behoeve van het hotelbedrijf.

Muntwerkplaats :

De bestaande werkplaats voldoet niet meer aan de eisen van het bedrijf. Een nieuw gebouw, dat zowat 70 miljoen zal kosten, zal nabij de Nationale Bank opgetrokken worden.

Albertina :

Einde 1955 was 118 miljoen vastgelegd voor de uitvoering van een gedeelte van het uitgestrekte complex van de Albertina, nl. het boekenmagazijn van de Bibliotheek en het gebouw op de hoek van de Ruysbroekstraat en de nieuwe Verbindingslaan.

Begin Maart 1956 zullen de werken van het congressengebouw aanbesteed worden; zij moeten tegen 1958 voltooid zijn om België te voorzien

salles convenablement équipées nécessaires aux conférences et congrès internationaux, et de lui permettre d'être le siège d'activités dans le cadre de l'Europe.

Le Roi Léopold II a déjà, en 1908, fait procéder aux expropriations, estimées à ce jour à 100 millions, rues de Ruysbroeck et Coudenberg, pour y voir ériger le Mont des Arts complétant heureusement le Mont de la Justice, place Poelaert, et le Mont de la Spiritualité, à Koekelberg.

Bientôt la volonté du Roi bâtisseur deviendra réalité.

Institut royal des Sciences naturelles :

Le bâtiment, entamé en 1936, pourra enfin, grâce aux travaux déjà adjugés fin 1955 et ceux encore à engager, grâce aux 27 millions prévus en 1956, remplir sa mission.

Jardin botanique à Meise :

44 millions permettront de compléter les travaux déjà adjugés pour 50 millions en 1955. Le nouveau jardin pourra ainsi, en 1958, compléter heureusement l'Exposition universelle.

Hôpital universitaire de Gand :

Ici encore, la politique actuellement suivie est de rendre aussi vite que possible utilisable, aux fins hospitalières, une partie du gros-œuvre, improductif depuis de nombreuses années.

Déjà en 1956, une partie pourra être affectée comme clinique infantile.

Chaque nouveau crédit servira à terminer des unités pouvant rendre les services requis à l'Université.

Constructions scolaires :

En accord avec le Ministère de l'Instruction Publique, le Département fait étudier les possibilités pour :

- construire plus économiquement et plus vite en faisant appel à la modulation, la standardisation, la normalisation et la préfabrication;
- réaliser des constructions plus fonctionnelles (acoustique, éclairage, disposition relative des locaux) augmentant le rendement de l'enseignement;
- avoir des écoles vivantes et gaies, grâce aux larges baies vitrées, le jeu des couleurs et le site où elles sont implantées.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Le Fonds des Routes.

Un commissaire expose son point de vue sur le Fonds des Routes.

van behoorlijk uitgeruste zalen voor het houden van internationale conferenties en congressen en om het mogelijk te maken dat Europese instellingen hun zetel in ons land vestigen.

Reeds in 1908 had Koning Leopold II aan de Ruisbroekstraat en de Coudenberg onteigeningen laten uitvoeren, voor een bedrag dat thans op 100 miljoen wordt geraamd, om daar de Kunstberg aan te leggen, als tegenhanger van de Gerechtsberg, aan het Poelaertplein, en de Godsdienstberg, te Koekelberg.

De wil van de Koning-Bouwheer zal binnenkort werkelijkheid worden.

Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen :

Het gebouw, dat in 1936 werd begonnen, zal eindelijk zijn dienst kunnen doen ingevolge de werken die eind 1955 aanbesteed werden en de werken die in het vooruitzicht zijn dank zij de 27 miljoen, voor 1956 uitgetrokken.

Plantentuin te Meise :

Het krediet van 44 miljoen zal dienen voor de voortzetting van de in 1955 voor een bedrag van 50 miljoen aanbesteede werken. De nieuwe tuin zal aldus in 1958 de Wereldtentoonstelling op gelukkige wijze aanvullen.

Academisch Ziekenhuis te Gent :

Ook hier is het streven er op gericht een gedeelte van de ruwbouw, die sinds jaren improductief is, zo spoedig mogelijk bruikbaar te maken voor verplegingsdoeleinden.

Reeds in 1956 zal een gedeelte dienst kunnen doen als kinderkliniek.

Elk nieuw krediet zal besteed worden voor het afwerken van onderdelen die van nut zijn voor de Universiteit.

Schoolgebouwen :

In overleg met het Ministerie van Openbaar Onderwijs heeft het Departement de mogelijkheden laten bestuderen om :

- goedkoper en sneller te bouwen door het aanwenden van de modulatie, de standaardisatie, de normalisering en de praefabricage;
- functioneler te bouwen (acoustiek, verlichting, onderlinge schikking van de lokalen) om het onderwijs doeltreffender te maken;
- heldere en prettige scholen te bezitten dank zij grote ramen, kleurenspeel en fraaie ligging.

ALGEMENE BESPREKING.

Het Wegenfonds.

Een lid bepaalt zijn standpunt ten aanzien van het Wegenfonds.

Tout le monde, dit-il, s'est plu à reconnaître que l'opération financière destinée à alimenter le Fonds des Routes a connu un immense succès. C'est là un fait acquis, mais il convient maintenant que nous nous intéressions à l'activité du Fonds des Routes lui-même.

Il faut bien admettre que les autoroutes construites jusqu'ici — c'est-à-dire Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Ostende — l'ont été en ordre principal au profit de la région Nord-Nord-Ouest du pays, et voici que Bruxelles, maintenant, aura la priorité aux travaux qui sont repris sous le vocable « voies d'accès à l'Exposition de 1958 ».

L'intérêt national, qui est chaque fois invoqué en ces circonstances, pourrait une fois être mis en avant lorsque les intérêts Wallons sont en jeu.

Le canal Albert : intérêt national !

L'agrandissement du port d'Anvers : intérêt national !

Le percement du Bouchon de Lanaye : que de discours ne furent-ils pas prononcés, que d'encre utilisée pour en arriver au stade actuel, c'est-à-dire à un projet !

L'Exposition de 1958 : intérêt national évidemment !

A la page 21 de la brochure éditée il y a peu de temps et intitulée « A quoi servira l'Emprunt du Fonds des Routes ? », une carte présente les aménagements routiers prévus au Fonds des Routes 1955-1969 ».

On peut constater immédiatement que tout le réseau est axé sur Bruxelles et Anvers, surtout sur la première de ces villes et, si nous limitons l'examen aux autoroutes, on en arrive aux constatations suivantes :

Bruxelles :

Il y a plusieurs années déjà que l'on parle du ring de Bruxelles. Celui-ci sera construit et une étoile d'autoroutes se développera au départ de celui-ci.

En Flandres :

a) Il y a d'abord les sections terminées et en voie d'achèvement, telles que Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Ostende.

b) Les sections à construire telles que, Anvers-Gand-Courtrai, celle-ci étant prolongée vers Lille;

Anvers-Campine-Hasselt-Tongres et Liège;
le petit ring d'Anvers et enfin Bruxelles-Louvain.

Voyons maintenant ce qui est prévu pour la Wallonie :

a) les sections terminées ou en voie d'achèvement : il n'y en a pas !

b) les sections à construire : nous trouvons Liège-Herve-Eupen (à prolonger vers Aix-la-Chapelle);
Notre-Dame-au-Bois-Wavre;
Bruxelles-Nivelles-Fontaine-l'Evêque;

Iedereen, zo zegt hij, heeft met genoegen gezien dat de financiële verrichting tot stijging van het Wegenfonds een buitengewone bijval heeft gehad. Dit staat vast, maar thans moet onze aandacht gaan naar de activiteit van het Wegenfonds zelf.

Men moet toegeven dat de tot dusverre aangelegde autowegen, nl. Brussel-Antwerpen en Brussel-Oostende, in de eerste plaats voordeel brengen aan de noord-noordwestelijke streek van het land, en nu zien wij dat Brussel de voorrang zal hebben voor de werken in verband met de zogenaamde toegangswegen tot de Tentoonstelling 1958.

Het nationaal belang, dat in zulke omstandigheden telkens wordt aangevoerd, zou toch ook wel eens naar voren gebracht kunnen worden wanneer de Waalse belangen op het spel staan.

Het Albertkanaal : Nationaal belang !

De uitbreiding van de Antwerpse haven : Nationaal belang !

De opheffing van de Stop van Ternaaien ? Hoeveel redevoeringen zijn er uitgesproken, hoeveel inkt is er gevloeid om te geraken tot waar wij nu zijn, dit is tot een ontwerp !

De Tentoonstelling van 1958 ? Een nationaal belang, natuurlijk !

Op blz. 21 van een onlangs uitgegeven brochure, getiteld « tot wat zal de Lening van het Wegenfonds dienen ? » vindt men een kaart met de « geschiktmaking der wegen voorzien bij het Wegenfonds 1955-1969 ».

Onmiddellijk valt het op dat het gehele net gericht is op Brussel en Antwerpen, en vooral op de eerstgenoemde stad, en indien men alleen de autowegen in beschouwing neemt, komt men tot de volgende bevindingen :

Brussel :

Lange jaren is er reeds sprake van de ring rond Brussel. Deze zal aangelegd worden en het uitgangspunt zijn voor een ster van autowegen.

De beide Vlaanderen :

a) Allereerst zijn er sommige geheel of gedeeltelijk voltooide wegvakken, bv. Brussel-Antwerpen en Brussel-Oostende.

b) Andere vakken moeten aangelegd worden, zoals Antwerpen-Gent-Kortrijk, met de verlenging er van naar Rijsel;

Antwerpen-Kempen-Hasselt-Tongeren en Luik;
de Antwerpse kleine ring en ten slotte Brussel-Leuven.

Laten wij nu even zien wat Wallonië krijgt :

a) voltooide of bijna voltooide vakken zijn er niet !

b) aan te leggen vakken : wij vinden Luik-Herve-Eupen (door te trekken naar Aken);
Jesuseik-Waver;
Brussel-Nijvel-Fontaine-l'Evêque;

Roisin-Mons-Namur. Cette dernière section constituant une partie de la route de Wallonie réclamée depuis longtemps.

L'on peut conclure que le Hainaut et la province de Liège continueront à être dépourvus d'un moyen de communication adéquat.

De toute évidence, la région bruxelloise estime sans doute, que le trafic peut bien être détourné par Bruxelles.

Les statistiques de circulation pourront alors démontrer l'inutilité de la construction d'un trait d'union moderne entre le Hainaut et Liège. Evidemment, puisque l'on détournera la circulation par Bruxelles; sans se soucier de l'aggravation des charges résultant pour l'industrie et les particuliers de l'allongement des distances à parcourir.

Il faut aussi reconnaître que l'autoroute Liège-Aix-la-Chapelle est destinée, avant tout, à unir Anvers à l'Allemagne et qu'elle intéresse beaucoup moins les Wallons que la « Route de Wallonie ».

Un examen des travaux à exécuter aux réseaux primaires I et II nous montre également un autre déséquilibre au détriment de la Wallonie et à ce sujet des précisions pourraient être données sur l'aménagement de la grande voirie de l'agglomération bruxelloise en vue de l'Exposition de 1958.

A la page 2 de la même brochure, on trouve le programme des pistes cyclables et l'on constate avec tristesse que la Wallonie verra construire chez elle environ 20 p. c. des pistes prévues.

Or, personne ne peut nier que leur construction a moins de raison d'être qu'en Flandres.

A la page 6 de la brochure, on lit que « des modifications, remaniements et additions pourront être apportés au programme présenté ».

A la page 12, on peut lire ceci : « l'énumération ci-dessus n'est pas complète. D'autres travaux aux routes des réseaux primaires I et II seront également exécutés, mais leur liste n'est pas encore arrêtée actuellement; les mises au point du programme définitif font l'objet d'études qui ont pour but d'utiliser les crédits qui seront disponibles de la manière la plus logique avec le souci d'obtenir une répartition équitable des travaux dans les diverses régions du pays ».

Le même commissaire examine comment l'équité a joué en faveur du Brabant-Wallon et comment on se propose de porter remède à la voirie de cette région qui est sans doute la plus déshéritée de tout le pays.

Le hasard a fait que le Brabant-Wallon est placé sur le parcours des autoroutes Bruxelles-Charleroi et Bruxelles-Namur. Au cours des quinze années à venir, la première doit être exécutée en entier, la seconde sur le seul parcours Notre-Dame-au-Bois-Wavre.

Ce commissaire estime que ces travaux n'ont pas pour objectif principal de rendre service à cette région, ils sont conçus en effet pour contribuer à drainer vers Bruxelles le maximum de trafic. Néanmoins, il est indiscutable qu'ils présentent pour le Brabant-Wallon une certaine utilité.

Roisin-Bergen-Namen. Dit laatste vak vormt een gedeelte van de « route de Wallonie », die reeds zo lang wordt gevraagd.

Het besluit ligt voor de hand : Henegouwen en de provincie Luik zullen een passende verbinding blijven derven.

Natuurlijk vindt men in het Brusselse wellicht dat het verkeer wel over Brussel kan worden omgeleid.

En dan zal de verkeersstatistiek wel aantonen dat een moderne verbinding tussen Henegouwen en Luik nutteloos is. Natuurlijk ! Want men zal het verkeer over Brussel doen gaan, zonder zich te bekommeren om de zwaardere lasten die aan de verlenging van de trajecten voor de industrie en de particulieren verbonden zijn.

Men moet ook erkennen dat de autosnelweg Luik-Aken vooral moet dienen als verbinding tussen Antwerpen en Duitsland en weet dan dat die weg veel minder belang heeft voor de Walen dan de « route de Wallonie ».

Het onderzoek van de werken aan het primaire net I en II brengt nog een andere wanverhouding aan het licht ten nadele van Wallonië; en in dit opzicht zouden nadere bijzonderheden kunnen worden verstrekt over de geschiktmaking van de grote wegen in de Brusselse agglomeratie met het oog op de Tentoonstelling van 1958.

Op blz. 2 van dezelfde brochure staat het programma van de fietspaden en men merkt met leedwezen op dat in Wallonië ongeveer 20 pct. van de ontworpen fietspaden zullen worden aangelegd.

Nu kan niemand toch ontkennen dat deze fietspaden in Wallonië niet even nodig zijn als in Vlaanderen.

Op blz. 6 van de brochure leest men : « de lijst (van de werken) is evenwel vatbaar voor wijziging, omwerking en aanvulling ».

Op blz. 13 kan men lezen : « Deze opsomming is onvolledig. De wegen van de primaire netten I en II zullen ook nog andere werken worden uitgevoerd, maar de lijst er van is thans nog niet vastgesteld; de studies voor de definitieve vaststelling van het programma beogen een rationeel gebruik van de kredieten die beschikbaar zullen zijn, alsmede een billijke verdeling van de werken over de verschillende streken van het land ».

Ik zou nu willen nagaan hoe billijk men is geweest ten aanzien van Waals Brabant en hoe men voornemens is de wegen te verbeteren in een streek, die ongetwijfeld de meest misdeelde is van het gehele land.

Toevallig ligt Waals Brabant op het tracé van de autosnelwegen Brussel-Charleroi en Brussel-Namen. In de komende vijftien jaren moet de eerste volledig en de tweede uitsluitend op het tracé Jezuseik-Waver worden uitgevoerd.

Dat lid is van oordeel dat het hoofddoel van die werken niet het belang van de streek is, zij moeten immers dienen om het verkeer zoveel mogelijk naar Brussel te trekken. Niettemin is het ontwistbaar dat ze voor Waals Brabant een zeker nut hebben.

En dehors de ces deux réalisations, dont le Brabant Wallon bénéficie, il est édifiant de voir de quelle façon il est servi.

Sur les huit pages d'énumération des travaux à effectuer aux routes primaires I et II, les lignes suivantes sont consacrées au Roman Pays.

« La modernisation de boulevards et le contournement partiel de Nivelles;

» Le contournement de Tubize. » Et encore, pour ce dernier point, rien ne sera exécuté avant l'Exposition 1958. Ce qui est profondément regrettable.

Tel est la part qui est attribué au Brabant-Wallon et tout le monde, sans distinction, trouvera la part bien maigre. Sans être taxé de gourmandise, il semble que le Brabant-Wallon est en droit de revendiquer :

1^o la modernisation, ce qui signifie l'élargissement, la rectification et la suppression des passages à niveau, etc., de la route de Nivelles-Louvain, qui a été reprise par l'Etat il y a deux ou trois ans et qui constitue l'épine dorsale de l'Arrondissement de Nivelles.

Il serait hautement souhaitable que l'aménagement de cette route, qui relie entre elles diverses parties du Brabant-Wallon, soit réalisé.

2^o la réalisation pour 1958 de la route Bruxelles-Villers-la-Ville et des aboutissants demandés par les communes voisines.

Les ruines de Villers-la-Ville sont situées dans un site remarquable et le commissaire estime que l'Exposition bruxelloise de 1958 serait une excellente occasion de donner à Villers-la-Ville l'essor touristique auquel cette localité peut prétendre.

Il est un fait évident, que les visiteurs de l'Exposition et aussi les visiteurs étrangers n'auraient qu'à s'en louer.

Cet objectif ne pourrait être atteint que si l'Etat décide la reprise de cette route et la continuation immédiate des travaux.

Le 3 novembre dernier, *Le Soir*, dans sa chronique « La Petite Gazette », disait l'inquiétude de nombre de ses lecteurs engendrée par le fait qu'on ne parle plus beaucoup de la route d'une quinzaine de kilomètres destinée à relier Notre-Dame-au-Bois à Corbais. Il se demandait quand on cessera d'obliger les automobilistes à employer certains parcours allongés pour éviter le passage à niveau de Wavre, la traversée d'Overijse et le goulot de Notre-Dame-au-Bois.

Le commissaire indique en passant, qu'un itinéraire difficile et lent a pour conséquence automatique de chasser la circulation vers des parcours plus faciles même s'ils sont plus longs.

Cette parenthèse permet de revenir à la route de Wallonie.

Les inquiétudes des lecteurs du *Soir* sont avant tout, celles des Wallons du Brabant.

Le tracé d'autoroute Notre-Dame-au-Bois-Corbais, sera un test.

Le tracé de l'autoroute Liège-Bruxelles en sera un second, d'une toute autre ampleur.

Afgezien van deze beide werken waarvan Waals Brabant profijt trekt, is het stichtend na te gaan wat die streek toegewezen krijgt.

Van de acht bladzijden lange opsomming van werken voor het primaire net I en II, zijn de volgende regels aan Waals Brabant gewijd :

« Modernisering van de lanen en gedeeltelijke omlegging rond Nijvel;

» De rondweg om Tubeke». En dan nog zal hiervan niets uitgevoerd worden vóór de Tentoonstelling van 1958, wat zeer te betreuren valt.

Dit is het aandeel van Waals Brabant en iedereen zonder onderscheid zal de brok wel zeer mager vinden. Zonder voor gulzig te moeten doorgaan, schijnt Waals Brabant aanspraak te kunnen maken op :

1^o de modernisering, dit is de verbreding, de rechtekking van en de opheffing van de overwegen, enz., op de weg Nijvel-Leuven, die twee of drie jaar geleden door de Staat werd overgenomen en de ruggegraat van het arrondissement Nijvel is.

Het ware ten eerste gewenst deze weg, die de verschillende gedeelten van Waals Brabant onderling verbindt, geschikt te maken.

2^o de uitvoering, tegen 1958, van de weg Brussel-Villers-la-Ville en van de zijwegen door de aangrenzende gemeenten gevraagd.

De ruïnen van Villers-la-Ville liggen in een merkwaardige omgeving en het lid meent dat de Brusselse Tentoonstelling van 1958 een uitstekende gelegenheid is om aan Villers-la-Ville de toeristische bloei te bezorgen die het verdient.

Het ligt voor de hand dat de bezoekers van de Tentoonstelling en de buitenlandse bezoekers daarover zeer tevreden zouden zijn.

Dit doel is echter niet te bereiken tenzij de Staat beslist die weg over te nemen en de werken onmiddellijk voort te zetten.

Op 3 November II. heeft « *Le Soir* » in zijn kroniek « La Petite Gazette » geschreven over de bezorgdheid van tal zijner lezers omdat er niet veel meer gesproken wordt over de weg van een vijftiental kilometer die Jezuseik met Corbais moet verbinden. Het blad vroeg zich af wanneer de autobestuurders eindelijk niet meer zullen verplicht zijn hun reisweg te verlengen om de overweg van Waver, de doortocht van Overijse en het knelpunt van Jezuseik te vermijden.

Het lid wijst er terloops op dat een moeilijke en trage reisroute automatisch tot gevolg heeft dat het verkeer naar gemakkelijker wegen wordt verlegd, zelfs indien deze langer zijn.

Na deze uitweiding keren wij terug tot de « route de la Wallonie ».

De bezorgdheid van de lezers van « *Le Soir* » is in de eerste plaats die van de Walen van Brabant.

Het tracé van de autoweg Jezuseik-Corbais zal een test zijn.

Het tracé van de autoweg Luik-Brussel zal er een tweede, maar heel wat meer belangrijke zijn.

Il a examiné avec attention le plan des autoroutes élaboré en 1950, au moment où le premier Fonds des Routes a été créé.

L'autoroute Liège-Bruxelles devait quitter Liège par l'Ouest, gagner Waremme et Jodoigne et, de là, monter insensiblement vers le Nord pour passer près de l'aérodrome de Beauvechain puis à Hamme-Mille et, enfin gagner le ring de Bruxelles au Sud de Tervuren. Ce parcours était logique et doterait enfin, d'une bonne voie de communication, la Hesbaye et la partie orientale du Brabant Wallon.

Il paraît insensé à ce commissaire de vouloir que l'autoroute projetée longe la route actuelle qui passe par Saint-Trond, Tirlemont et Louvain. Le tracé prévu en 1950 était doublé de raccordements directs des villes de Louvain et de Tirlemont à l'autoroute. La route actuelle, dont l'élargissement et la modernisation viennent à peine d'être terminés, permettra aisément de drainer le trafic régional.

A l'époque, on avait expliqué l'utilité stratégique de faire passer une autoroute à proximité de l'aérodrome de Beauvechain. On avait dit aussi la nécessité de doter la Hesbaye et l'arrondissement de Nivelles d'une voie de communication moderne.

Tous ces arguments étaient convainquants parce qu'ils étaient le reflet de la raison et de l'équité.

Mais les années ont passé et certaines influences ont joué. On a perdu de vue les nécessités stratégiques, on a foulé au pied les intérêts légitimes du Brabant Wallon. Et, en 1955, sans aucune explication, on annonçait que l'autoroute Bruxelles-Liège doublerait purement et simplement l'excellente route actuelle située presque entièrement en territoire flamand.

Que propose ce commissaire ? Une solution particulièrement économique au tracé de la route Liège-Bruxelles.

Après avoir quitté Liège et gagné Waremme, cette route devrait atteindre Jodoigne suivant le tracé initialement prévu, et s'enfoncer dans cette région. Mais au lieu de rejoindre Bruxelles par Hamme-Mille, elle pourrait retrouver à Wavre, l'autoroute Namur-Bruxelles, de telle sorte que le tronçon Wavre-Bruxelles soit commun aux deux autoroutes. Moyennant une largeur quelque peu accrue, ce tronçon absorberait le double trafic et permettrait d'économiser un certain nombre de dizaines de millions.

Cette solution satisferait la logique et l'équité et permettrait de réaliser une économie importante.

Le même commissaire signale aussi que les habitants du Brabant-Wallon estiment que leur situation est dramatique. Ils subissent à un double titre les répercussions néfastes du ménage belge, d'abord sur le plan de l'Etat et ensuite sur celui de la province. Ils sont relégués au troisième plan.

De toute façon, l'Arrondissement de Nivelles est lésé. Ses intérêts sont sacrifiés, et il jette un cri d'alarme afin que cette situation soit revue.

Hij heeft met aandacht het plan van de auto-wegen onderzocht dat in 1950, bij de oprichting van het eerste Wegenfonds, werd opgemaakt.

De autoweg Luik-Brussel moest Luik verlaten aan de westkant, over Borgworm en Geldenaken geleidelijk naar het Noorden afzwenken om in de nabijheid van het vliegveld van Bevekom en verder langs Hamme-Mille te passeren en ten slotte de ring van Brussel ten Zuiden van Tervuren te bereiken. Dit tracé was logisch en zou Haspengouw en het oostelijke gedeelte van Waals Brabant eindelijk een goede verkeersweg bezorgen.

Het lid vindt het onzinnig dat men de ontworpen autoweg wil aanleggen naast de huidige weg, die over Sint-Truiden, Tienen en Leuven loopt. Het in 1950 overwogen tracé voorzag in de rechtstreekse aansluiting van Leuven en Tienen met de autoweg. De huidige weg, waarvan de verbreding en de modernisering pas voltooid zijn, kan het gewestelijk verkeer gemakkelijk opnemen.

Toentertijd werd gewezen op het strategisch nut de autoweg dicht bij het vliegveld van Bevekom te laten passeren. Er was ook nadruk gelegd op de noodzakelijkheid Haspengouw en het arrondissement Nijvel van een moderne verkeersweg te voorzien.

Al die argumenten waren overtuigend omdat zij steunden op de rede en de billijkheid.

Maar de jaren zijn voorbijgegaan en sommigen hebben hun invloed doen gelden. De strategische behoeften werden uit het oog verloren, de rechtmatige belangen van Waals Brabant met de voeten getreden. En in 1955 werd zonder nadere verklaring aangekondigd dat de autoweg Brussel-Luik eenvoudig naast de goede huidige weg, die nagenoeg geheel op Vlaams grondgebied ligt, zou worden aangelegd.

Wat stelt het commissielid voor ? Een zeer goedkope oplossing voor het tracé van de weg Luik-Brussel.

Na Luik verlaten en Borgworm bereikt te hebben, moest die weg volgens het aanvankelijk bepaalde tracé over Geldenaken lopen en vervolgens dieper in die streek binnendringen. Maar in plaats van Brussel over Hamme-Mille te bereiken zou hij te Waver bij de autoweg Namen-Brussel kunnen aansluiten, zodat het vak Waver-Brussel aan beide autowegen zou gemeen zijn. Iets of wat verbreed zou dit vak het dubbele verkeer kunnen opnemen waardoor verscheidene tientallen millioenen uitgespaard kunnen worden.

Die oplossing zou de logica en de billijkheid bevredigen en een belangrijke bezuiniging mogelijk maken.

Het lid zegt ook, dat de bewoners van Waals Brabant hun toestand als dramatisch beschouwen. Zij lijden dubbel onder de nadelige weerslag van het Belgische huishouden, eerst op het vlak van de Staat en vervolgens op dat van de provincie. Zij worden naar de derde rang verwezen.

In elk geval is het arrondissement Nijvel benadeeld. Zijn belangen worden opgeofferd en het slaakt een alarmkreet opdat die toestand herzien zou worden.

Revenant aux réseaux routiers qui, actuellement, sont projetés dans le cadre du Fonds des Routes, ce commissaire expose :

Au cours des trois années à venir, Bruxelles va s'adjuger le plus gros morceau, grâce à son Exposition de 1958. Les nécessités de celle-ci sont incontestables : même si le succès est simplement moyen, il y aura un accroissement sérieux de la circulation à Bruxelles en 1958.

Comme actuellement déjà, cette ville organise l'embouteillage de ses rues en n'adoptant aucune mesure destinée à hâter l'écoulement de la circulation et en prenant toute celles qui sont de nature à la ralentir et à la compliquer, elle réclame d'urgence l'exécution de grands travaux pour décongestionner la capitale et l'intérêt national est invoqué !

La région flamande, qui a jusqu'ici bénéficié de la construction des autoroutes, va encore se tailler la grosse part dans les travaux exécutés en dehors de Bruxelles.

C'est pour cela que ce commissaire jette un cri d'alarme, parce qu'il ne veut pas que la Wallonie se résigne à dépérir et c'est aussi parce que l'Arrondissement de Nivelles souffre plus particulièrement qu'il s'est permis de poser ce problème.

Il souhaite ardemment que M. le Ministre des Travaux Publics puisse tenir compte de ses suggestions en ce qui concerne les plans d'avenir réservés aux routes du pays et alimentés par le Fonds des Routes.

Pavés.

Le même commissaire entretient ensuite la commission de la question des pavés.

Cette question lui tient particulièrement à cœur, et elle mérite, dit-il, d'être soulevée au sein de la commission ;

Il déclare pour la tantième fois, qu'il n'entre nullement dans ses intentions de vouloir prétendre que les routes nationales et mêmes secondaires doivent recevoir un revêtement en pavés, voir même en mosaïques. Les méthodes modernes employées dans la construction des routes ont définitivement remplacé l'emploi de ce matériau.

La situation industrielle des carrières de porphyre est particulièrement délicate pour les divisions manuelles de ces entreprises qui, en raison de la mévente des pavés et des mosaïques, sont sur le point de cesser toute activité.

Des stocks considérables de pavés de tous genres encombrant les chantiers ; rien que pour Quenast, plus de 50.000 tonnes y sont entreposés et il en est de même pour les carrières de Lessines où l'on a continué cette fabrication.

Les quelque 800 ouvriers occupés encore actuellement dans ces divisions sont menacés de recevoir d'un moment à l'autre leur préavis de licenciement sans possibilités de pouvoir être absorbés par les carrières mécanisées, où la rationalisation et la modernisation des méthodes techniques de la production des concassés ont réduit le personnel ouvrier à sa plus simple expression.

In verband met de wegennetten die in het kader van het Wegenfonds ontworpen zijn, verklaart het commissielid verder :

In de komende drie jaren zal Brussel, dank zij de Tentoonstelling van 1958, het leeuwenaandeel krijgen. De behoeften van de Tentoonstelling vallen niet te betwisten en zelfs wanneer zij maar een middelmatig succes zou kennen, zal het verkeer in 1958 te Brussel sterk toenemen.

En aangezien Brussel nu reeds de opstopping van zijn straten in de hand werkt, omdat het geen enkele ernstige maatregel neemt om het verkeer te versnellen maar, integendeel, al het mogelijke doet om het te remmen en ingewikkelder te maken, eist het met klem grote werken om de hoofdstad te ontlasten en beroept het zich op het nationaal belang !

Het Vlaamse land dat tot nog toe profijt heeft gehad van de aangelegde autosnelwegen, zal nog eens het leeuwenaandeel krijgen van de werken buiten Brussel.

Daarom slaakt het lid een alarmkreet ; want hij wil niet dat Wallonië in het dreigende verval berust, en hij heeft zich vooroorloofd de vraag te stellen omdat het arrondissement Nijvel er vooral onder lijdt.

Hij vraagt nadrukkelijk dat de Minister van Openbare Werken met zijn suggesties rekening zou houden bij de toekomstige wegenplannen die uit het Wegenfonds bekostigd zullen worden.

Bestrating.

Hetzelfde lid spreekt vervolgens over de kwestie van de bestrating.

Deze ligt hem bijzonder nauw aan het hart en zij verdient, volgens hem, de aandacht van de Commissie.

Hij verklaart voor de zoveelste maal dat het bij hem helemaal niet opkomt te beweren dat de nationale of de secundaire wegen met straatkeien of met mozaïekstenen moeten worden verhard. De moderne wegenbouwmethodes hebben het gebruik van die materialen definitief verdrongen.

De porfiergroeven verkeren in een benarde industriële positie, vooral wat betreft de handwerkafdelingen, die, wegens de geringe vraag naar straatkeien en mozaïekstenen, op het punt staan hun activiteit stop te zetten.

In de werkplaatsen liggen grote voorraden van allerlei soorten stenen opgestapeld ; te Quenast alleen al, zijn er meer dan 50.000 ton opgeslagen en dit is ook het geval voor de groeven van Lessen, waar men met de productie is doorgegaan.

De zowat 800 arbeiders die nu nog in die afdelingen werkzaam zijn, lopen het gevaar elk ogenblik te worden afgedankt, zonder dat er voor hen mogelijkheid is werk te vinden in de gemechaniseerde groeven, waar het arbeiderspersoneel tot het minimum is herleid als gevolg van de rationalisering en de modernisering van de technische methodes bij de productie van steenslag.

Cette mécanisation poussée à l'extrême dans les grosses firmes et la concentration industrielle qui en est résultée ont provoqué, pour ce qui est du secteur de Lessines, la fermeture de nombreuses carrières. Il ne reste plus en activité pour la région du porphyre que trois firmes importantes : la Carrière de Quenast, la Carrière de l'Ermitage et les Carrières Unies de Lessines. Une autre petite entreprise de cette localité, dont la production résidait entièrement dans la fabrication de concassés et qui occupait environ une bonne centaine d'ouvriers, vient d'être fermée sur la fin de l'an dernier.

Le membre comprend fort bien et les maîtres des carrières comprennent fort bien également, que les revêtements modernes et les moyens mécaniques mis en application pour l'installation des routes ont créé une situation telle que l'emploi des pavés devient de jour en jour plus aléatoire et tend de plus en plus à disparaître.

Mais ce qu'il désire obtenir, c'est que, pendant une certaine période, il serait chaque année réservé quelques commandes de pavés pour ces firmes qui permettraient de maintenir au travail ses ouvriers qualifiés.

Il tient à signaler que l'âge de la plupart de ces ouvriers est assez avancé. L'élimination viendrait ainsi insensiblement, sans heurt et sans incidence brutale sur la vie des ouvriers et de leur famille et sur le commerce et la vie même des communes intégrées dans le bassin du porphyre.

Si les maîtres des carrières étaient assurés de ces quelques commandes, dans les conditions énumérées plus haut, ils pourraient maintenir les divisions manuelles en activité.

Le même commissaire donne ensuite quelques éléments relatifs aux stocks actuels et aux prévisions de fabrication.

En ce qui concerne la fabrication des pavés, elle restera à peu près stationnaire pour les cinq prochaines années à moins de circonstances imprévisibles.

De 1956 à 1960 inclus, la fabrication annuelle diminuera lentement de 20.000 à 15.000 mètres carrés de pavés et de 4.000 à 3.000 mètres carrés de mosaïques.

A partir de 1961, cette fabrication annuelle tombera à 10.000 mètres carrés de pavés et à 2.000 mètres carrés de mosaïques.

Ces prévisions sont établies en considérant que les cleppeurs de moins de 40 ans pourront trouver un autre métier, ce à quoi les patrons carriers les aideront.

Quant à l'évacuation des stocks, il faudrait qu'elle puisse s'effectuer progressivement, sinon les carrières seraient amenées à freiner la fabrication, soit par le chômage partiel, soit par licenciement.

Le stock aux Carrières Unies de porphyre de Lessines comporte environ 80.000 mètres carrés de pavés. Il faudrait qu'au cours des cinq premières années il soit ramené à 20.000 mètres carrés.

Deze tot het uiterste doorgedreven mechanisatie van de grote firma's en de industriële concentratie die daaruit is voortgevloeid, hebben, in de sector Lessen, de sluiting van talrijke groeven tot gevolg gehad. In de porfierstreek werken nog slechts drie belangrijke firma's, nl. de « Carrière de Quenast », de « Carrière de l'Ermitage » en de « Carrières Unies de Lessines ». Een ander klein bedrijf, dat uitsluitend steenslag voortbracht en ruim honderd arbeiders te werk stelde, werd op het einde van het afgelopen jaar gesloten.

Het lid ziet zeer goed in, en ook de eigenaars van de groeven begrijpen zeer goed, dat met de moderne verhardingen en de mechanische middelen bij het aanleggen van wegen, het gebruik van straatkeien steeds meer afneemt en langzamerhand verdwijnt.

Wat hij wenst, is dat men gedurende een zekere tijd ieder jaar enkele bestellingen van straatkeien bij die firma's zou doen om ze in staat te stellen hun geschoolde arbeiders aan het werk te houden.

Hij wijst er nadrukkelijk op dat die arbeiders meestal een vrij hoge leeftijd hebben bereikt. Zij zouden dus vanzelf en geleidelijk uitvallen, zonder brutale terugslag voor henzelf en voor hun gezin, voor de handel en het leven van de gemeenten uit het porfierbekken.

Indien de eigenaars van de groeven konden rekenen op enkele bestellingen zoals hierboven is uiteengezet, zouden zij de handwerkafdelingen in bedrijf kunnen houden.

Vervolgens geeft hij enkele inlichtingen inzake de huidige voorraden en de productieramingen.

De productie van straatkeien zal, behoudens onvoorziene omstandigheden, gedurende de vijf eerstvolgende jaren op haar huidig peil blijven.

Van 1946 tot en met 1960 zal de jaarlijkse productie langzaam teruglopen van 20.000 tot 15.000 vierkante meter straatkeien en van 4.000 tot 3.000 vierkante meter mozaïekstenen.

Met ingang van 1961 zal die jaarlijkse productie afnemen tot 10.000 vierkante meter straatkeien en 2.000 vierkante meter mozaïekstenen.

Bij die ramingen is verondersteld dat de arbeiders van beneden 40 jaar een ander beroep kunnen vinden, waarbij de steengroefbazen hen zullen helpen.

De verkoop van de voorraden zou trapsgewijze moeten kunnen geschieden, zoniet zouden de steengroeven genoot zijn hun productie te remmen, hetzij door gedeeltelijke werkloosheid, hetzij door afdanking.

De voorraad bij de « Carrières Unies de porphyre de Lessines » bedraagt ongeveer 80.000 vierkante meter straatkeien. Tijdens de eerstkomende vijf jaar zou die voorraad moeten dalen tot 20.000 vierkante meter.

Il est donc indispensable, pour pouvoir continuer à faire travailler les ouvriers de plus de 40 ans, d'avoir un écoulement annuel, rien que pour les Carrières Unies de Lessines, de 30.000 mètres carrés de pavés et de 3.500 mètres carrés de mosaïques pour les cinq prochaines années.

A partir de 1961, ces chiffres pourraient être réduits à 10.000 mètres carrés de pavés et 2.000 mètres carrés de mosaïques.

En ce qui concerne le porphyre, le membre donne alors certains éléments d'appréciation afin de pouvoir déterminer à coup sûr quel serait le nombre de mètres carrés en pavage neuf à prévoir, dans les années à venir, dans les travaux publics.

Il ne lui a malheureusement pas été possible d'obtenir les mêmes renseignements pour les carrières de grès. Les éléments qu'il donne détaillent d'abord pour les Carrières de Quenast, les métrages de pavage en pavés d'échantillons et en mosaïques qu'il serait nécessaire de prévoir annuellement pour écouler la production et les stocks existants.

Les prévisions de fabrication ont été établies en supposant qu'on n'engage plus de nouveaux ouvriers et qu'il y ait un pourcentage de départs analogue à ceux que les exploitations ont connus ces dernières années.

C'est ainsi qu'il y a actuellement aux Carrières de Quenast, pour la production manuelle, un effectif d'environ 325 personnes et qui sera réduit à environ 140 en 1966.

Quelle serait la situation pour Quenast?

Om de arbeiders van boven 40 jaar aan het werk te kunnen houden zou er, alleen voor de « Carrières Unies de Lessines » een jaarlijkse afzet moeten zijn van 30.000 vierkante meter straatkeien en 3.500 vierkante meter mozaïekstenen tijdens de eerstvolgende vijf jaren.

Met ingang van 1961 zouden die cijfers verlaagd kunnen worden tot 10.000 vierkante meter straatkeien en 2.000 vierkante meter mozaïekstenen.

Vervolgens vermeldt hij voor het portier enkele gegevens die het mogelijk maken met zekerheid te bepalen hoeveel vierkante meters nieuwe bestrating tijdens de eerstkomende jaren in de openbare werken opgenomen moeten worden.

Hij heeft echter spijtig genoeg dezelfde inlichtingen niet kunnen bekomen voor de zandsteengroeven. Hij geeft vooreerst voor de steengroeven van Quenast het aantal meters bestrating met formaatkeien en mozaïekstenen die jaarlijks uitgevoerd zouden moeten worden om de productie en de bestaande voorraden af te zetten.

De productieramingen berusten op de veronderstelling dat er geen nieuwe arbeiders meer worden aangeworven en dat het percentage van de arbeiders die het bedrijf verlaten, ongeveer gelijk zou blijven met wat het de jongste jaren geweest is.

Zo is er voor het ogenblik in de steengroeven te Quenast voor de handproductie een personeelsbezetting van ca 325 arbeiders, welk cijfer zal afnemen tot ca 140 in 1966.

Wat zal de toestand zijn voor Quenast?

Années — Jaren	Nombre de mètres carrés de pavage à prévoir — Vereist aantal vierkante meters bestrating	
	Pavés d'échantillons — Formaatkeien	Mosaïques — Mozaïekstenen
1956	50.000 mètres carrés-vierkante meter	150.000 mètres carrés-vierkante meter
1957	50.000 »	130.000 »
1958	50.000 »	110.000 »
1959	27.525 »	100.000 »
1960	20.000 »	95.000 »
1961	15.000 »	85.000 »
1962	10.000 »	75.000 »
1963	5.000 »	70.000 »
1964		65.000 »
1965		60.000 »
1966		50.000 »

En ce qui concerne le grès, le membre pense que, raisonnablement, on pourrait, pendant les dix prochaines années, admettre que ces carrières auront à écouler environ 40 p. c. du métrage de pavés et mosaïques que l'on obtiendrait pour Quenast et Lessines réunis.

Il remercie ensuite le Ministre qui a bien voulu se rallier à sa suggestion qui consiste à la création d'une Commission composée de délégués de l'Administration, de délégués des producteurs (porphyre et grès) et de délégués des organisations syndicales à l'échelon national, et de parlementaires, qui serait chargée de faire sortir des travaux en pavés et en mosaïques de façon à permettre l'écoulement, à une allure raisonnable, de la fabrication et des stocks.

Il rappelle aux membres de la Commission qu'il s'agit ici essentiellement d'un problème social. Le personnel encore occupé actuellement dans les carrières à pavés, est constitué par des ouvriers âgés; depuis des années d'ailleurs, on ne forme plus des jeunes ouvriers pour le travail de la pierre.

L'apprentissage du métier de carrier est difficile et dure des années. Il en résulte que les producteurs de pavés ont toujours été considérés comme des ouvriers très qualifiés et comme il s'agit par ailleurs d'un travail lourd, il fut normal que leurs salaires furent élevés.

Compte tenu de leur âge, une proportion importante de ces ouvriers trouverait vraisemblablement très difficilement à se recaser si l'on arrêta la fabrication des pavés. D'autre part, la qualification actuelle de ceux qui parviendraient à trouver un nouvel emploi leur serait inutile et ils devraient se contenter, sauf exception, d'un travail de manœuvre.

Sans une amélioration rapide de cette situation, les carrières devraient bientôt arriver aux solutions extrêmes si l'on considère d'une part l'importance et la valeur des stocks accumulés signalés plus haut et d'autre part, la quantité infime des travaux nouveaux exécutés en pavés ou en mosaïques.

Réponse du Ministre.

Répondant à ce commissaire, le Ministre fait remarquer qu'il n'est pas exact que le Fonds des Routes fait la part trop belle à la partie flamande du Pays, comparativement à la partie wallonne.

Il faut évidemment considérer qu'il n'est pas possible de répartir les crédits d'une façon arithmétique. En effet, on tomberait alors dans les errements du passé qui ont eu comme conséquence qu'on voulait commencer les travaux partout à la fois, mais que partout il fallait attendre des années avant qu'un grand travail soit terminé.

Par exemple, une autoroute d'ailleurs construite en pays flamand peut rendre également de grands services à des voyageurs, à des commerçants, aux industriels de la partie wallonne.

Inzake zandsteen acht hij het redelijkerwijze aanvaardbaar dat, gedurende de eerstvolgende tien jaren, die groeven ongeveer 40 pct. zullen moeten afzetten van het aantal vierkante meters straatkeien en mozaïekstenen voor Quenast en Lessen samen.

Hij dankt vervolgens de Minister die zich wel heeft willen verenigen met de suggestie om een Commissie op te richten, waarin afgevaardigden van de Administratie, afgevaardigden van de producenten (porfier en zandsteen), landelijke afgevaardigden van de vakverenigingen en Parlementsleden zitting zouden hebben, met als opdracht het gebruik van straatkeien en mozaïekstenen te bevorderen om de afzet, in een aanvaardbaar tempo, van de productie en de voorraden mogelijk te maken.

Hij vestigt er de aandacht op dat dit uiteraard een sociale kwestie is. Het personeel dat thans nog in de groeven van straatkeien werkt, bestaat uit bejaarde arbeiders; sinds lang worden er trouwens geen jeugdige arbeiders voor de bewerking van de steen meer gevormd.

Het aanleren van het steenhoudersberoep is moeilijk en duurt jaren. De steenhouders werden dan ook altijd als zeer geschoolde arbeiders beschouwd, en aangezien het werk daarbij nog zeer zwaar is, was het normaal dat zij een hoog loon ontvingen.

Indien de productie van straatkeien werd stopgezet zouden een groot gedeelte van die arbeiders wegens hun leeftijd waarschijnlijk zeer moeilijk een nieuwe betrekking vinden. Verder zouden degenen die toch aan werk zouden geraken, geen voordeel halen uit hun huidige bekwaamheid en, behoudens in uitzonderingsgevallen, zich moeten tevreden stellen met een plaats als handlanger.

Zo in de toestand niet spoedig verbetering intreedt, zouden de groeven binnenkort hun toevlucht moeten nemen tot uiterste middelen, gelet, eensdeels, op de omvang en de waarde van de aanwezige voorraden waarop hierboven werd gewezen, en, anderdeels, het uiterst gering aantal nieuwe werken waarin straatkeien of mozaïekstenen worden gebruikt.

Antwoord van de Minister.

In zijn antwoord aan dit commissielid merkt de Minister op dat het niet waar is dat het Wegenfonds het Vlaamse landsgedeelte begunstigt ten nadele van Wallonië.

Men dient natuurlijk te bedenken dat het niet mogelijk is een mathematisch juiste gelijkheid te bereiken bij het verdelen van de kredieten. Daardoor zou men immers terugkeren tot de vroegere toestand, toen men de werken overal tegelijk wilde aanvangen, maar ook overal jarenlang moest wachten eer een groot werk voltooid was.

Overigens kan bijvoorbeeld een in het Vlaamse land aangelegde autoweg ook grote diensten bewijzen aan reizigers, handelaars en industriëlen uit het Waalse landsgedeelte.

L'autoroute Anvers-Frontière allemande est située au moins pour la moitié en pays wallon et surtout, la partie située en pays wallon est, en kilomètres la plus chère, étant donné qu'il faut passer la vallée de la Meuse.

L'autoroute entre Liège et Aix-la-Chapelle va rendre de grands services entre autres à la région de Verviers et aux cantons rédimés.

De plus, on a commencé encore cette année deux autoroutes qui intéressent particulièrement la Wallonie : Bruxelles-Liège et Bruxelles-Namur. Si on commencera ces routes à partir de Bruxelles, c'est parce qu'à partir de Bruxelles, elles rendront les plus grands services.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue non plus que pour les travaux aux voies hydrauliques, la plupart des crédits sont dépensés en Wallonie, tout simplement, parce que la grosse industrie se trouve surtout localisée en pays wallon et que cette industrie a droit, en tout premier lieu, à des voies d'eau modernes.

Cette année, tout comme les années précédentes, un gros effort sera fait pour améliorer nos voies d'eau, en particulier en pays wallon.

Cet effort sera poursuivi et même amplifié pendant les années à venir.

En ce qui concerne l'arrondissement de Nivelles le Ministre signale que jamais on n'a fait, en faveur de cet arrondissement, un si grand effort au point de vue routes communales qu'en 1955.

C'est certainement cet arrondissement qui, au point de vue subsides, a reçu proportionnellement la partie la plus importante.

Pour 1956, le Ministre a promis des subsides pour la route Bruxelles-Villers-la-Ville, ce qui constitue une dépense de 50 millions.

M. le commissaire marque d'ailleurs son accord en disant qu'effectivement au point de vue subsides un gros effort a été fait en faveur de son arrondissement.

En ce qui concerne les pavés, le Ministre marque son accord pour faire quelque chose. Une commission a été constituée. Dans toute la mesure du possible, les suggestions de cette Commission seront suivies.

Répondant à un autre commissaire, le Ministre signale qu'il est exact que le personnel actuel doit être renforcé pour exécuter tous les grands travaux prévus.

Le Premier Ministre a marqué son accord sur le recrutement d'environ 200 techniciens.

Ce recrutement est en cours, mais des difficultés se présentent pour trouver, en nombre suffisant, des ingénieurs civils.

Le Gouvernement d'ailleurs examine la possibilité de faciliter le recrutement de ces techniciens indispensables à l'expansion de la Belgique.

Le Ministre marque également son accord sur le fait qu'on doit, en matière d'adjudication, étendre les délais autant que possible.

De autoweg Antwerpen-Duitse grens ligt ten minste voor de helft van zijn lengte op Waals grondgebied en daarenboven is dit vak het kostelijkste per kilometer, aangezien de Maasvallei overschreden moet worden.

De autoweg Luik-Aken zal o.a. grote diensten bewijzen voor de streek van Verviers en de Oostkantons.

Daarenboven zal dit jaar nog begonnen worden met de bouw van twee autowegen die voor Wallonië van bijzonder belang zijn, nl. Brussel-Luik en Brussel-Namen. Men laat deze wegen van Brussel uit vertrekken, omdat zij van Brussel uit het meeste nut zullen hebben.

Verder mag ook niet uit het oog worden verloren dat het grootste deel van de kredieten voor werken aan de waterwegen in Wallonië uitgegeven wordt, eenvoudig omdat de grote nijverheid vooral in het Waalse land gevestigd is en zij in de allereerste plaats op moderne waterwegen recht heeft.

Dit jaar zoals de vorige jaren, doen wij een aanzienlijke inspanning om onze waterwegen, bijzonder in het Waalse land, te verbeteren.

Deze inspanning zal in de komende jaren voortgezet en zelfs nog opgevoerd worden.

Wat het arrondissement Nijvel aangaat, wijst de Minister er op, dat nooit zoveel voor de gemeentewegen van dit arrondissement werd gedaan als in 1955.

Dit arrondissement heeft, verhoudingsgewijze, beslist het belangrijkste aandeel van de toelagen gekregen.

Voor 1956 heeft de Minister voor de weg Brussel-Villers-la-Ville toelagen beloofd, wat een uitgave van 50 miljoen medebrengt.

Het commissielid is het hier overigens mee eens waar hij verklaart dat er inderdaad op het gebied van de toelagen een grote inspanning ten gunste van zijn arrondissement gedaan is.

Wat de straatkeien betreft, is de Minister akkoord dat er iets gedaan moet worden. Een commissie werd ingesteld. Aan de suggesties van die commissie zal zoveel mogelijk gevolg worden gegeven.

Aan een ander lid antwoordt de Minister dat het juist is dat het huidige personeel versterkt moet worden om al de ontworpen grote werken te kunnen uitvoeren.

De Eerste-Minister heeft zijn instemming betuigd met de aanwerving van zowat 200 technici.

Deze aanwerving is thans aan de gang, maar het is moeilijk om een voldoende aantal burgerlijke ingenieurs te vinden.

De Regering onderzoekt trouwens of het niet mogelijk zou zijn, de aanwerving te vergemakkelijken van die technici, die voor de expansie van België onmisbaar zijn.

De Minister is er eveneens mede akkoord, dat, bij de aanbestedingen, de termijnen zo lang mogelijk gesteld moeten worden.

A ce propos, un grand progrès a été réalisé, du fait que l'annalité du budget ne joue plus pour le budget extraordinaire et que des crédits non utilisés sur un exercice peuvent être reportés par arrêté royal sur l'autre exercice.

En ce qui concerne le Fonds Autonome des Routes, le Ministre remarque que l'Etat prend à sa charge tous les amortissements et les intérêts prévus pour le remboursement des emprunts du Fonds Autonome des Routes.

Enfin, il marque son accord sur l'idée que si un tunnel supplémentaire doit être creusé en-dessous de l'Escaut, à Anvers, ou si un pont doit être construit, ce serait le Ministère des Travaux Publics qui devrait s'en charger.

Autres questions posées au cours de la discussion et réponses du Ministre.

1^{re} QUESTION.

Quel est le nombre d'ingénieurs et de techniciens de l'Administration centrale, détachés auprès de services extérieurs, de parastataux ou d'autres Départements ?

Quels sont leurs grades ?

RÉPONSE.

1 agent de l'Administration centrale a été détaché;

1 inspecteur général du Bureau des Ponts, détaché auprès de l'Université de l'Etat à Liège;

en outre, un Directeur général hors cadre de l'Administration des Bâtiments est chargé d'une mission afférente aux prestations à fournir par l'Institut géotechnique de l'Etat.

2^e QUESTION.

Des agents d'autres services ont-ils été détachés auprès de l'Administration centrale ?

RÉPONSE.

Aucun agent (ingénieur ou technicien) appartenant à un autre service n'a été détaché auprès de l'Administration centrale.

3^e QUESTION.

Etant donné qu'on ne dispose pas du personnel technique voulu pour faire procéder à une étude suffisante des travaux à exécuter :

a) quels recrutements ont été prévus pour 1956 ?

b) quels sont les travaux (coût de ceux-ci) dont l'étude a été confiée à des bureaux d'études privés ?

Ten deze valt er een grote vooruitgang waar te nemen, doordat de annaliteit van de begrotingen niet meer geldt voor de buitengewone begroting, en doordat de kredieten die tijdens een bepaald dienstjaar niet gebruikt zijn, bij koninklijk besluit op een ander dienstjaar overgedragen kunnen worden.

In verband met het zelfstandig Wegenfonds, merkt de Minister op dat de Staat alle amortisaties en intresten op de terugbetaling der leningen van het Fonds op zich neemt.

Ten slotte is hij het er mede eens, dat, ingeval het graven van een nieuwe tunnel onder de Schelde te Antwerpen of de bouw van een nieuwe brug nodig is, deze taak op het Ministerie van Openbare Werken zou moeten berusten.

Andere vragen tijdens de bespreking gesteld en antwoorden van de Minister.

1^{ste} VRAAG.

Hoveel ingenieurs en technici van uw Hoofdbestuur zijn gedetacheerd in buitendiensten, in de parastatalen of in andere Departementen ?

Welk is hun graad ?

ANTWOORD.

1 personeelslid van het Hoofdbestuur is gedetacheerd;

1 inspecteur-generaal van het Bruggenbureau, gedetacheerd bij de Rijksuniversiteit van Luik;

buitendien, een directeur-generaal buiten kader van het Bestuur der Gebouwen is belast met een zending in verband met de prestaties te leveren door het Rijksinstituut voor Grondmechanica.

2^e VRAAG.

Zijn er van andere diensten gedetacheerd in het Hoofdbestuur ?

ANTWOORD.

Van andere diensten zijn geen personeelsleden (ingenieurs of technici) gedetacheerd in het Hoofdbestuur.

3^e VRAAG.

Vermits het technisch personeel niet volstaat voor een degelijke studie van de uit te voeren werken :

a) welke aanwervingen zijn voorzien in 1956 ?

b) van welke werken (bedrag der werken) is de studie toevertrouwd aan private studiebureau's ?

RÉPONSE.

a) Les recrutements suivants ont été prévus pour permettre une étude sérieuse des travaux à exécuter :

1. Concours d'admission au stage, en cours :
 - ingénieur des Ponts et Chaussées : 12 emplois;
 - conducteur des Ponts et Chaussées : 18 emplois;
 - ingénieur technicien à l'Administration des Bâtiments : 2 emplois;
 - ingénieur-architecte à l'Administration des Bâtiments : 8 emplois.

2. Concours d'admission au stage dont l'organisation a été autorisée par M. le Premier Ministre le 8 décembre 1955 :

- ingénieur des Ponts et Chaussées : 13 emplois;
- ingénieur à l'Administration des Bâtiments : 4 emplois;
- architecte à l'Administration des Bâtiments : 10 emplois;
- conducteur à l'Administration des Ponts et Chaussées : 29 emplois.

b) Les travaux suivants ont été confiés à des bureaux d'études privés :

ANTWOORD.

a) Om een degelijke studie van de uit te voeren werken mogelijk te maken worden onderstaande aanwervingen voorzien :

1. Aan de gang zijnde vergelijkende examens voor toelating tot de proeftijd :
 - ingenieur van Bruggen en Wegen : 12 betrekkingen;
 - conducteur bij het Bestuur van Bruggen en Wegen : 18 betrekkingen;
 - technisch ingenieur bij het Bestuur der Gebouwen : 2 betrekkingen;
 - ingenieur-architect bij het Bestuur der Gebouwen : 8 betrekkingen.

2. Vergelijkende examens voor toelating tot de proeftijd toegestaan door de h. Eerste-Minister op 8 December 1955 :

- ingenieur van Bruggen en Wegen : 13 betrekkingen;
- ingenieur bij het Bestuur der Gebouwen : 4 betrekkingen;
- architect bij het Bestuur der Gebouwen : 10 betrekkingen;
- conducteur bij het Bestuur van Bruggen en Wegen : 29 betrekkingen.

b) Volgende werken werden toevertrouwd aan private studiebureau's :

TRAVAIL — WERK	COUT — BEDRAG
PETITE CEINTURE DE BRUXELLES. — KLEINE RINGLAAN VAN BRUSSEL :	
Tunnel de la Porte de Schaerbeek. — <i>Tunnel Schaarbeekse Poort</i> fr.	70.000.000
Tunnel Porte de Namur-place du Trône-rue Belliard. — <i>Tunnel Naamse Poort-Troonplaats-Belliardstraat</i> .	120.000.000
Tunnel de la chaussée d'Anvers. — <i>Tunnel Antwerpse steenweg</i>	35.000.000
Tunnel de la place Madou. — <i>Tunnel Madouplaats</i>	30.000.000
Tunnel de la rue de la Loi. — <i>Tunnel Wetstraat</i>	25.000.000
Tunnel de la place Rogier et viaduc de la place Saintelette. — <i>Tunnel Rogierplaats en viaduct Sainteletteplaats</i>	205.000.000
AUTRES TRAVAUX RELATIFS AUX ROUTES. — ANDERE WERKEN BETREFFENDE DE WEGEN :	
Dédoulement de la chaussée de Wavre. — <i>Splitsing Waverse steenweg</i>	50.000.000
Accès à l'Exposition à partir du parc Elisabeth. — <i>Toegang Tentoonstelling vanaf Elisabethpark</i> . .	71.000.000
Pont sur la voie ferrée livrant passage à la route de La Hulpe. — <i>Brug over de spoorweg in de weg op Ter Hulpen</i>	8.000.000
Raccordement de l'avenue de Vilvorde au boulevard Lambertmont. — <i>Verbinding Vilvoordelaan en Lambertmontlaan</i>	45.000.000
Ponts de Meise et de Brussegem livrant passage à l'autoroute Bruxelles-Anvers. — <i>Bruggen Meise en Brussegem in de autosnelweg Brussel-Antwerpen</i>	15.000.000

TRAVAIL — WERK	COUT — BEDRAG
Construction de l'avenue de la Woluwe. — <i>Aanleggen van de Woluwelaan</i>	80.000.000
Consolidation du pont Teichman. — <i>Versterken van de Teichmanbrug</i>	5.000.000
TRAVAUX INTÉRESSANT LES BATIMENTS. — <i>WERKEN BETREFFENDE DE GEBOUWEN</i> :	
1. Gand : Université. — <i>Gent : Universiteit</i> :	
Institut supérieur d'Education physique. — <i>Hoger Instituut voor Lichamelijke Opvoeding</i>	25.000.000
2. Gand : Université. — <i>Gent : Universiteit</i> :	
Institut pharmaceutique. — <i>Pharmaceutisch Instituut</i> :	
Chauffage central, électricité et autres canalisations. — <i>Centrale verwarming, electriciteit en andere leidingen</i>	15.000.000
3. Gand : Université. — <i>Gent : Universiteit</i> :	
Institut pharmaceutique. — <i>Pharmaceutisch Instituut</i> :	
Béton et fondations. — <i>Beton en funderingen</i>	12.000.000
4. Gand : Restauration des étudiants. — <i>Gent : Studentenrestaurant</i>	15.000.000

4^e QUESTION.

Quelles sont les mesures prises en vue du contrôle des travaux à exécuter, notamment en ce qui concerne :

- a) les travaux dont les plans et cahiers de charges ont été dressés par des tiers;
- b) les décomptes pour travaux supplémentaires et spéciaux confiés aux entrepreneurs.

Le personnel dont on dispose suffira-t-il pour exercer ce contrôle ?

RÉPONSE.

a) Les travaux dont les plans et cahiers des charges ont été dressés par des tiers seront soumis aux mêmes mesures de contrôle que ceux dont les plans et cahiers des charges ont été établis par les services du Département.

b) Les travaux supplémentaires et les tâches spéciales seront soumis aux mêmes mesures de contrôle que les travaux visés sub a).

La question du manque de personnel sera mise à l'étude et les mesures voulues seront prises pour la résoudre.

5^e QUESTION.

Quelles sont les mesures qui ont été prises pour :

- a) assurer l'échelonnement dans le temps des adjudications;
- b) limiter l'importance de chaque adjudication;

4^e VRAAG.

Welke maatregelen zijn er genomen voor de controle van de uit te voeren werken, inzonderheid :

- a) voor de werken waarvan de plannen en bestekken opgemaakt zijn door derden;
 - b) voor de verrekeningen van bijkomende en speciale werken opgedragen aan aannemers?
- Zal het huidige personeel hiervoor volstaan ?

ANTWOORD.

a) Inzake controle op de werken waarvan de plannen en de bestekken door derden werden opgemaakt, worden dezelfde maatregelen getroffen als voor de werken waarvan de plannen en de bestekken door de diensten van het Departement werden opgemaakt.

b) Voor de bijkomende werken en speciale opdrachten worden dezelfde controle maatregelen getroffen als vermeld onder a).

Het tekort aan personeel zal worden bestudeerd en maatregelen zullen worden getroffen om de toestand te verhelpen.

5^e VRAAG.

Welke maatregelen zijn er genomen om :

- a) de aanbestedingen in de tijd te spreiden;
- b) het volume van iedere aanbesteding te beperken;

c) accorder un délai d'exécution normal; ceci en vue de permettre à un plus grand nombre d'entrepreneurs de participer aux adjudications et de maintenir les prix à un niveau normal.

RÉPONSE.

a) La nécessité d'échelonner autant que possible dans le temps les adjudications n'a jamais été perdue de vue. Néanmoins, il n'a pas toujours été possible d'assurer l'échelonnement souhaitable.

Le nouveau système budgétaire permettra désormais d'éviter une accumulation des adjudications en fin d'année. En effet, il permet d'opérer, par simple arrêté royal, le transfert des crédits d'engagement et de paiement non utilisés au 31 décembre, à l'exercice suivant au cours duquel ils pourront être utilisés.

b) La plupart du temps, l'importance des adjudications est déterminée en fonction de considérations techniques et de ce fait il est presque toujours impossible de la réduire. Toutefois, les directives voulues ont déjà été données en vue de limiter autant que possible l'importance de chaque adjudication, de façon à assurer une participation aussi large que possible des entrepreneurs aux adjudications.

c) Le délai d'exécution est déterminé de façon à réduire le coût des travaux. Cependant, il arrive que des raisons d'ordre technique ou des nécessités d'organisation s'opposent à une prorogation du délai normal d'exécution.

6^e QUESTION.

Un commissaire estime insuffisants, malgré les prévisions du programme, les travaux d'amélioration des 9.500 km. de routes de l'Etat qui pourront être réalisés au cours des deux prochaines années.

En effet, 40 p. c. seulement des dépenses seront consacrés aux routes de l'Etat, dont presque la moitié pour la reprise de routes provinciales et communales de grande communication. S'il est effectué pour 2 milliards de travaux aux routes, ce qui reste dans les limites des possibilités techniques du pays sans impliquer une augmentation exagérée des prix, il ne sera consacré par année aux 9.500 km. de routes de l'Etat que 460 millions de francs, dont il y a lieu de déduire 325 millions par an pour la grande ceinture et la petite ceinture et pour le tunnel de l'avenue Louise à Bruxelles. Restent donc 135 millions par an à consacrer à 9.500 km. de routes de l'Etat dont 7.000 km. nécessitent des travaux d'amélioration.

De l'avis de ce commissaire, ces chiffres sont inacceptables et il propose que les travaux à effectuer aux ceintures de Bruxelles soient financés au moyen des 60 p. c. prévus pour les autoroutes.

c) een normale tijd voor uitvoering te verlenen; dit met het doel van een groter aantal aannemers de gelegenheid te geven mede te dingen en het prijsniveau normaal te houden.

ANTWOORD.

a) De wenselijkheid van een zo groot mogelijke spreiding in de tijd, van de aanbestedingen werd nooit uit het oog verloren. Het is evenwel niet altijd mogelijk gebleken de hand daaraan te houden.

Het nieuw stelsel van de begroting zal nu toelaten te verhelpen aan een ophopen van aanbestedingen op het einde van het jaar. Het is immers mogelijk de op 31 December niet gebruikte vastleggings- en betalingskredieten door middel van een koninklijk besluit over te dragen op het volgend dienstjaar, gedurende hetwelk die kredieten aangewend kunnen worden.

b) Het vaststellen van het volume van iedere aanbesteding is meestal ingegeven door technische redenen en daarom is het bijna altijd onmogelijk dit volume te beperken. Nochtans werden reeds de nodige richtlijnen gegeven opdat het volume van elke aanbesteding niet te aanzienlijk zou worden en aldus het grootst aantal inschrijvers te bekomen.

c) De uitvoeringstermijn wordt gekozen om de kostprijs te verminderen. Nochtans kunnen somtijds technische redenen en redenen van organisatorische aard het verlengen van een normale uitvoeringstermijn in de weg staan.

6^e VRAAG.

Een lid meent dat de verbeteringswerken aan de 9.500 km Rijkswegen de eerstvolgende twee jaar niet zullen voldoende zijn, niettegenstaande de vooruitzichten van het programma.

Er wordt immers slechts 40 pct. der uitgaven besteed voor de Rijkswegen en bijna de helft hiervan voor de overnamen der provincie- en gemeentewegen met groot verkeer. Indien er 2 milliard werken aan de wegen worden uitgevoerd, wat in het bereik ligt van de technische mogelijkheden van het Land zonder de prijzen te veel op te drijven, zal er slechts per jaar 460 miljoen gaan naar de 9.500 km Rijkswegen, waarvan moet afgetrokken worden 325 miljoen per jaar voor de grote en kleine ringlaan en de tunnel aan de Louisalaan te Brussel. Blijft dus 135 miljoen per jaar voor verbetering van 9.500 km Rijkswegen, waarvan nu 7.000 km te verbeteren zijn.

Dit is, volgens het lid, niet te aanvaarden en hij stelt voor dat de werken aan de ringlanen in Brussel zouden gefinancierd worden op de 60 pct. voorzien voor de autosnelwegen.

RÉPONSE.

Les 60 p. c. du budget destinés à la construction d'autoroutes et les 40 p. c. destinés à l'amélioration des routes de l'Etat ordinaires et de la voirie à reprendre ne représentent qu'une répartition d'ensemble des crédits du Fonds des Routes sur les quinze ans d'existence de celui-ci.

Il ne sera pas possible de s'en tenir strictement à cette proportion pour chaque exercice budgétaire.

7^e QUESTION.

A quelle date ou au cours de quel mois la première tranche (Anvers) des travaux de construction de l'autoroute Anvers-Liège sera-t-elle mise en adjudication ?

RÉPONSE.

Il sera procédé en juillet 1956 à la première adjudication relative à la construction de l'autoroute Anvers-Liège dans la province d'Anvers.

8^e QUESTION.

L'article 8 de la loi instituant un Fonds des Routes 1955-1969 prévoit parmi les ressources dont dispose le Fonds « le montant d'une dotation annuelle en vue d'assurer notamment le service financier des emprunts ». Cette dotation devrait donc être, au moins, égale au montant des dépenses découlant du service financier des emprunts. Il ressort des articles 525 et 450 qu'il n'en est rien. Quelles sont, pour 1955 et 1956, les dépenses et les recettes du service financier ?

RÉPONSE.

Ce n'est qu'en 1956 qu'une première échéance d'intérêt et d'amortissement sera comptabilisée sur l'emprunt de 2.500 millions émis par le Fonds des Routes le 17 octobre 1955.

A cet effet, il a été prévu au budget de 1956 :

1^o comme recettes :

ART. 450-01. — Interventions de l'Etat
(non récupérables) fr. 188.750.000

2^o comme dépenses :

ART. 525-01. — Intérêts sur emprunts
fr. 106.250.000

ART. 560-01. — Amortissements d'em-
prunts 82.500.000

Fr. 188.750.000

ANTWOORD.

De 60 pct. van de begroting bestemd voor het aanleggen van autosnelwegen en de 40 pct. bestemd voor de verbetering der gewone Rijkswegen en der over te nemen wegen zijn slechts een globale verdeling van de kredieten van het Wegenfonds over de gehele duur van zijn bestaan, d.i. 15 jaar.

Het is niet mogelijk deze verhouding strict te volgen voor ieder begrotingsjaar.

7^e VRAAG.

Op welke datum of in welke maand wordt het eerste deel (Antwerpen) van de autosnelweg Antwerpen-Luik in aanbesteding gesteld ?

ANTWOORD.

De eerste aanbesteding voor de autosnelweg Antwerpen-Luik in de provincie Antwerpen zal in Juli 1956 plaats hebben.

8^e VRAAG.

Artikel 8 van de wet tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969 vermeldt onder de middelen waarover het fonds beschikt « het bedrag van een jaarlijkse dotatie, inzonderheid om in de financiële dienst der leningen te voorzien ». Hieruit blijkt dat deze dotatie minstens zou moeten gelijk zijn aan de uitgaven voor de financiële dienst der leningen. Uit de artikelen 525 en 450 blijkt dat zulks niet het geval is. Welke zijn voor 1955 en 1956 de uitgaven en inkomsten van de financiële dienst ?

ANTWOORD.

Het is slechts in 1956 dat een eerste vervaldag van interest en delging zal gecompabiliseerd worden op de lening van 2.500 miljoen uitgegeven door het Wegenfonds op 17 October 1955.

Daartoe werd op de begroting van 1956 voorzien :

1^o als ontvangsten :

ART. 450-01. — Tussenkomsten van
de Staat (niet terugvorderbaar). fr. 188.750.000

2^o als uitgaven :

ART. 525-01. — Interesten op lenin-
gen fr. 106.250.000

ART. 560-01. — Delgingen van lenin-
gen 82.500.000

fr. 188.750.000

9^e QUESTION.

Le projet de budget présente comme dépenses, la souscription à des certificats du Trésor. Quelles sont, pour 1955 et 1956, les recettes réelles (emprunt et dotations, notamment, de l'ancien Fonds des Routes) et les paiements effectifs afférents à des travaux exécutés ? La différence entre ces deux postes globaux représenterait le montant des ressources dont le Fonds dispose effectivement sous forme d'espèces, de comptes en banque et de certificats du Trésor, de comptes de chèques postaux, etc.

RÉPONSE.

Situation financière du Fonds des Routes, clôturée au 31 janvier 1956 :

a) *Recettes principales :*

1 ^o Produit net de l'emprunt de 2.500 millions fr.	2.387.739.515,—
2 ^o Transferts de l'ancien Fonds des Routes	1.139.301.404,—
3 ^o Intérêts sur investissements.	20.705.000,—
Fr.	3.547.745.919,—

b) *Paiements effectifs afférents à des travaux exécutés*

276.743.909,—

c) *Trésorerie :*

1 ^o Certificat du Trésor . . . fr.	2.300.000.000,—
2 ^o Compte chèques postaux	858.278.048,—
3 ^o Compte en banque	108.346.418,80
Fr.	3.266.624.466,80

10^e QUESTION.

Est-il procédé à la revision de la répartition par province, des chemins vicinaux de grande communication ? Les chiffres actuels sont, pour les 9.900 kilomètres de chemins vicinaux de grande communication, de 2.024 à 158 par province, ce qui ne correspond plus depuis longtemps à la situation réelle en matière de grande circulation.

RÉPONSE.

La longueur totale actuelle du réseau des chemins déclarés de grande communication est de 11.900 kilomètres et non plus de 9.900 kilomètres. Les chiffres extrêmes de la répartition par province sont actuellement de :

± 2.275 kilomètres (pour la province de Brabant) et de ± 535 kilomètres (pour la province de Limbourg).

9^e VRAAG.

Het ontwerp van begroting stelt de inschrijving op schatkistcertificaten voor als uitgaven. Wat zijn, voor 1955 en 1956, de werkelijke ontvangsten (lening en dotaties o.m. van oud Wegenfonds) en de werkelijke uitbetalingen voor uitgevoerde werken ? Het verschil tussen deze twee globale posten zouden de middelen zijn waarvoor het fonds in werkelijkheid beschikt onder vorm van speciën, bankrekeningen en Schatkistcertificaten, postcheckrekeningen, enz.

ANTWOORD.

Financiële toestand van het Wegenfonds afgesloten op 31 Januari 1956 :

a) *Hoofdzakelijke ontvangsten :*

1 ^o Netto-opbrengst van de lening van 2.500 miljoen fr.	2.387.739.515,—
2 ^o Bedrag overgedragen van het oude Wegenfonds	1.139.301.404,—
3 ^o Interesten op beleggingen.	20.705.000,—
fr.	3.547.745.919,—

b) *Werkelijke uitbetalingen voor uitgevoerde werken fr.*

276.743.909,—

c) *Thesaurie :*

1 ^o Schatkistcertificaten . . . fr.	2.300.000.000,—
2 ^o Postcheckrekening	858.278.048,—
3 ^o Bankrekening	108.346.418,80
fr.	3.266.624.466,80

10^e VRAAG.

Wordt de verdeling, onder de provinciën, van de buurtwegen met groot verkeer herzien ? De huidige verdeling der 9.900 kilometer buurtwegen van groot verkeer schommelt per provincie van 2.024 tot 158 kilometer, wat sinds lang niet meer overeenstemt met de werkelijke toestand inzake groot verkeer.

ANTWOORD.

De huidige totale lengte van het net der van groot verkeer verklaarde buurtwegen bedraagt ongeveer 11.900 kilometer en niet 9.900 kilometer. De « uiterste » cijfers, wat de verdeling per provincie betreft, zijn thans :

± 2.275 kilometer (voor de provincie Brabant) en ± 535 kilometer (voor de provincie Limburg).

Les modalités de la modification du classement des chemins vicinaux sont régies par les lois des 9 août 1948 et 5 août 1953; cependant, ces lois ne prévoient pas de répartition entre les provinces.

Le Département examine actuellement plusieurs demandes tendant à faire déclarer de grande communication un certain nombre de chemins, dont une série importante de chemins vicinaux de Flandre Orientale. On peut s'attendre à ce qu'une décision favorable intervienne à bref délai.

11^e QUESTION.

Quel a été, en 1955, le montant des subsides accordés pour l'entretien des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communications? Prière de fournir la répartition par province.

RÉPONSE.

Il n'a pas été accordé en 1955, de subsides pour l'entretien des routes provinciales ni des chemins vicinaux de grande communication.

12^e QUESTION.

Quel a été en 1955, par province, le montant des subsides accordés par l'État pour les travaux publics des pouvoirs subordonnés (Urbanisme)? Quelle a été la répartition « loi Brunfaut » en 1955, par province?

13^e QUESTION.

Afin de me rendre compte des subsides accordés aux différentes provinces au cours des 10 dernières années : urbanismes et loi Brunfaut (depuis promulgation), il me serait agréable d'obtenir les mêmes données que pour le n° 12, par province, pour les 10 dernières années. Indiquer séparément les subsides éventuellement accordés au titre de dommages de guerre.

De wijzigingen in de klassering der buurtwegen worden thans geregeld door de wetten van 9 Augustus 1948 en 5 Augustus 1953; hierbij wordt echter geen verdeling onder de provinciën voorzien.

Thans worden verschillende vragen om een aantal wegen « van groot verkeer » te doen verklaren door het Departement onderzocht, nl. voor een belangrijke reeks buurtwegen in Oost-Vlaanderen. Een gunstige beslissing mag eerlang verwacht worden.

11^e VRAAG.

Welke waren in 1955 de toelagen voor het onderhoud van de provinciale wegen en de buurtwegen van groot verkeer? Gelieve deze verdeling te geven per provincie.

ANTWOORD.

In 1955 werden geen toelagen voor het onderhoud van de provinciale wegen en de buurtwegen van groot verkeer verleend.

12^e VRAAG.

Welke waren in 1955, per provincie, de Rijks-toelagen voor de openbare werken der ondergeschikte besturen (Stedebouw). Welk was de verdeling « wet Brunfaut » in 1955 per provincie?

13^e VRAAG.

Ten einde na te gaan hoeveel de verschillende provincies de laatste tien jaar ontvingen : stedebouw en wet Brunfaut (sinds bestaan) zou ik graag gegevens als onder n° 12 ontvangen per provincie voor de 10 laatste jaren. Indien oorlogsschade, deze afzonderlijk opgeven.

RÉPONSES AUX QUESTIONS 12 ET 13.
(en milliers de francs.)

ANTWOORDEN OP DE VRAGEN 12 en 13.
(in duizendtallen franken.)

Années — Dienstjaren	Anvers — Antwerpen	Brabant — Brabant	Fl. Occid. — West-Vlaand.	Fl. Orient. — Oost-Vlaand.	Hainaut — Henegouwen	Liège — Luik	Limbourg — Limburg	Luxembourg — Luxemburg	Namur — Namen	Totaux — Totalen
1. Travaux d'amélioration au domaine public des pouvoirs publics subordonnés. — <i>Verbeteringswerken aan het openbaar domein der ondergeschikte openbare besturen :</i>										
1945	9.069	9.503	5.417	8.989	59.613	4.815	3.294	10.502	16.928	128.130
1946	44.426	50.145	38.337	13.843	96.971	34.356	5.126	26.615	33.864	313.683
1947	42.321	72.907	72.253	56.664	156.139	32.685	17.087	13.736	76.203	529.995
1948	98.734	413.379	78.513	72.382	407.076	59.448	19.967	24.768	25.710	599.974
1949	77.709	272.329	106.394	78.488	217.471	88.772	47.417	47.718	90.297	1.026.595
1950	158.214	265.108	194.502	150.049	276.522	244.160	78.669	63.409	69.312	1.499.942
1951	107.412	122.803	104.272	91.522	139.415	93.012	52.117	49.068	37.729	797.350
1952	87.941	125.724	125.563	118.544	138.426	81.630	74.241	62.802	40.118	854.979
1953	103.042	133.306	73.307	68.553	176.771	63.147	42.029	41.842	41.960	743.957
1954	83.267	182.342	371.817	81.875	236.698	82.318	62.227	48.670	30.763	1.179.977
1955	113.515	331.500	127.867	122.509	267.344	122.492	52.236	57.232	56.667	1.251.362
	895.644	1.679.046	1.288.242	863.418	1.872.446	906.825	454.410	446.362	519.551	8.925.944
2. Loi du 15-4-1949 (Loi Brunfauf). Wet van 15-4-1949 (Wet Brunfauf).										
1949	—	9.660	9.208	11.000	592	2.147	5.413	—	1.925	39.945
1950	4.923	1.189	13.090	12.116	13.708	573	24.444	576	323	70.942
1951	46.575	53.791	33.359	41.628	75.261	66.773	23.833	6.509	1.596	349.325
1952	17.923	84.976	25.329	24.983	50.173	49.305	36.215	2.035	8.955	299.894
1953	28.335	27.212	13.908	21.384	36.608	63.230	8.079	13.030	8.845	220.621
1954	17.103	46.269	17.452	23.704	63.097	109.111	13.559	3.530	5.671	299.496
1955	54.867	83.871	41.981	36.419	38.582	61.787	13.793	1.617	16.763	349.680
	169.726	306.968	154.327	171.234	278.021	352.916	125.336	27.297	44.078	1.629.903
3. Dommages de guerre. — <i>Oorlogsschade :</i>										
1945	59.056	59.901	44.555	19.358	38.520	66.378	9.252	15.918	15.264	328.202
1946	41.786	29.717	54.400	35.350	15.999	121.171	8.262	40.663	21.791	369.139
1947	144.616	57.023	81.006	23.125	45.132	144.594	8.970	41.693	32.459	518.618
1948	143.564	154.065	82.254	59.657	50.437	94.341	10.119	54.918	27.946	677.301
1949	145.157	80.864	112.954	18.629	49.393	100.555	5.580	65.032	27.335	605.499
1950	217.514	68.615	128.605	56.824	94.976	174.981	33.130	56.449	40.176	871.270
1951	85.296	38.272	111.957	25.372	25.135	60.199	6.657	78.979	13.129	444.996
1952	79.529	39.292	141.352	28.320	61.868	44.866	11.932	52.775	16.868	476.802
1953	65.413	60.990	93.017	13.981	51.924	60.899	28.153	36.774	21.279	432.430
1954	96.113	165.360	151.729	27.326	25.024	72.070	15.384	57.817	12.558	623.381
1955	19.212	26.028	42.855	6.395	35.173	28.471	920	24.774	8.073	191.901
	1.067.256	780.127	1.044.684	314.337	493.581	938.525	138.359	525.792	236.878	5.539.539

14^e QUESTION.

Quel a été en 1955, par province, le montant des engagements afférents à de nouveaux investissements de l'Etat :

- a) pour les ports et voies d'accès à la mer;
- b) pour les autoroutes;
- c) pour les voies navigables autres que celles visées sub a) ;
- d) pour les routes de l'Etat autres que celles visées sub b).

RÉPONSE.

- a) 188.531.000 francs.
- b) 259.069.000 fr. + 316.000.000 de francs (Fonds autonome des Routes depuis le 12 septembre 1955).
- c) 1.182.747.000 francs.
- d) 412.579.000 fr. + 527.000.000 de francs (Fonds autonome des Routes depuis le 12 septembre 1955).

Données par province (en millions) :

14^e VRAAG.

Welke waren in 1955, per provincie, de vastleggingen voor nieuwe beleggingen van de Staat :

- a) voor de havens en toegangswegen naar zee;
- b) voor autosnelwegen;
- c) andere waterwegen dan die bedoeld onder a);
- d) voor de andere Rijkswegen dan die bedoeld onder b).

ANTWOORD.

- a) 188.531.000 frank.
- b) 259.069.000 fr. + 316.000.000 frank (Autonoom Wegenfonds sinds 12 September 1955).
- c) 1.182.747.000 frank.
- d) 412.579.000 fr. + 527.000.000 frank (Autonoom Wegenfonds sinds 12 September 1955).

Gegevens per provincie (in millioenen) :

	a + c	b + d (*)
Anvers. — <i>Antwerpen</i>	246,1	59,2
Brabant. — <i>Brabant</i>	22,4	104,6
Flandre Occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i>	209,4	28,7
Flandre Orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i>	166,9	195,4
Hainaut. — <i>Henegouwen</i>	498,4	86,7
Liège. — <i>Luik</i>	185,5	119,3
Limbourg. — <i>Limburg</i>	—	0,7
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	18,5	21,5
Namur. — <i>Namen</i>	24,1	55,5
	1.371,3	671,6

(*) Non compris les engagements du Fonds Autonome des Routes.
Vastleggingen van het Autonoom Wegenfonds niet inbegrepen.

15^e QUESTION.

Quel est, pour 1955, le montant des dépenses et des engagements afférents aux écoles de l'Etat :

- a) pour les écoles construites depuis la guerre;
- b) pour l'amélioration d'écoles existant avant la guerre ?

15^e VRAAG.

Wat zijn, voor 1955, de uitgaven en vastleggingen voor de Rijksscholen, verdeeld als volgt :

- a) voor scholen opgericht sinds de oorlog;
- b) voor verbetering van scholen die reeds vroeger bestonden ?

RÉPONSE.

Les crédits suivants ont été engagés en 1955 :

	Montant
a) Pour les écoles construites depuis la guerre	fr. 511.049.942
b) Pour l'amélioration d'écoles existant avant la guerre	62.247.122
Total. fr.	573.297.064

16^e QUESTION.

A quel moment de l'année les travaux du « Burchtschelde » (Audenarde) seront-ils mis en adjudication ?

RÉPONSE.

L'adjudication des travaux à effectuer au « Burchtschelde » à Audenarde, sera vraisemblablement annoncée en juin prochain.

17^e QUESTION.

Quand sera-t-il procédé à l'amélioration de la route n^o 9bis Leupegem-Berchem, sections Leupegem-Melden et Melden-Berchem ?

RÉPONSE.

Les travaux d'amélioration de la section Melden-Berchem de la route de l'Etat Leupegem-Berchem seront entamés dès que le temps le permettra.

Pour ce qui est de la section Leupegem-Melden, on examine la possibilité de mettre les travaux en adjudication au cours de cette année.

18^e QUESTION.

Les travaux de l'autoroute Anvers-Gand-Lille seront entamés d'ici quelques années. Prévoit-on la construction d'un pont sur l'Escaut, à Anvers, ou la construction d'un deuxième tunnel ? Ce deuxième tunnel s'avère indispensable dès maintenant. Ce passage supérieur ou inférieur sera-t-il réalisé par les Travaux Publics ou par le Fonds des Routes ?

RÉPONSE.

Il n'est pas encore possible de dire si l'autoroute Anvers-Lille franchira l'Escaut, à Anvers, au moyen d'un pont ou d'un tunnel. Normalement, la réalisation d'un tel ouvrage incombe au Fonds Autonome des Routes.

ANTWOORD.

Volgende kredieten werden in 1955 vastgelegd :

	Bedrag
a) Voor scholen opgericht sinds de oorlog	fr. 511.049.942
b) Voor verbeteringen van scholen die reeds vroeger bestonden	62.247.122
Totaal. fr.	573.297.064

16^e VRAAG.

Wanneer worden de werken voor de Burchtschelde (Oudenaarde) in 1956 in aanbesteding gelegd ?

ANTWOORD.

De aanbesteding voor de werken aan de Burchtschelde te Oudenaarde zal waarschijnlijk in juni e.k. uitgeschreven worden.

17^e VRAAG.

Wanneer wordt de weg 9bis Leupegem-Berchem, vakken Leupegem-Melden en Melden-Berchem, verbeterd ?

ANTWOORD.

De verbeteringswerken van het vak Melden-Berchem van de Rijksweg Leupegem-Berchem zullen aanvangen zodra het weder het zal toelaten.

Wat betreft het vak Leupegem-Melden wordt de mogelijkheid onderzocht om de aanbesteding dit jaar te houden.

18^e VRAAG.

Met de autosnelweg Antwerpen-Gent-Rijsel zal binnen enkele jaren begonnen worden. Voorziet men een brug over de Schelde te Antwerpen of een tweede tunnel onder de Schelde ? Deze tweede tunnel blijkt nu al onontbeerlijk. Zal dit werk onder of boven de Schelde uitgevoerd worden door Openbare Werken of het Wegenfonds ?

ANTWOORD.

Het is nog niet mogelijk te zeggen of in de autosnelweg Antwerpen-Rijsel te Antwerpen, een brug of een tunnel zal gebouwd worden voor overgaan der Schelde. Dergelijk werk valt ten laste van het Autonoom Wegenfonds.

19^e QUESTION.

a) Une décision a-t-elle déjà été prise au sujet du canal Ypres-Comines ?

b) Que peut communiquer le Département au sujet de l'industrialisation de la zone Ypres-Boezinge : murs de quai, travaux de voirie ?

RÉPONSE.

La Commission instituée en vue d'encourager l'activité industrielle de la région d'Ypres a déposé son rapport. Le Ministre a l'intention de convoquer les parlementaires de la région afin d'examiner avec eux les conclusions de ce rapport ainsi que les mesures à prendre.

20^e QUESTION.

Pour le Ringvaart de Gand, il n'y a pas d'équilibre entre les crédits de paiement et les crédits d'engagement.

Un membre craint que les travaux ne subissent des retards. D'ailleurs, rien n'a été prévu pour la partie Ouest.

Logiquement, on devrait commencer les travaux par l'amont, afin de rendre rentables les sections réalisées.

Les travaux du Haut-Escaut doivent logiquement commencer à Gand et se poursuivre vers l'amont. Rien n'est prévu pour la section allant de Gand à Audenaarde.

Peut-on espérer la réalisation de quelques travaux sur la section Gand-Audenaarde en 1957 et la poursuite des travaux du Ringvaart en 1956 ?

RÉPONSE.

Les crédits de paiement prévus pour le Ringvaart de Gand au projet de budget sont largement suffisants pour permettre de poursuivre la réalisation des travaux suivant le planning imposé. En effet, il faut tenir compte du fait que la plupart de ces travaux ne doivent être terminés que pour la fin de 1957 et que les autres ne pourront être mis en adjudication que dans le courant de 1956.

L'exécution des travaux prévus ne risque donc pas d'être freinée par l'insuffisance des crédits de paiement demandés.

19^e VRAAG.

a) Werd reeds een beslissing genomen nopens de vaart Ieper-Komen ?

b) In hoever kan het Departement de vraag honoreren over de industrialisatie van de zone Ieper-Boezinge : kaaimuren, wegwerken ?

ANTWOORD.

De Commissie tot Bevordering van het Ieperse bedrijfsleven heeft haar verslag ingediend. De Minister heeft de bedoeling de Parlementsleden van dit gewest te ontvangen om met hen de besluiten van dit verslag te onderzoeken en na te gaan welke maatregelen et dienen getroffen te worden.

20^e VRAAG.

Voor de Ringvaart te Gent zijn de betalingskredieten niet in verhouding met de vastleggingskredieten.

Het lid vreest uitstel der werken. Trouwens, voor het westelijk deel werd niets voorzien.

Om logisch te werken moet men stroomopwaarts de werken uitvoeren ten einde de uitgevoerde delen renderend te maken.

De werken aan Bovenschelde moeten logisch beginnen in Gent en vandaar stroomopwaarts. Van Gent tot Oudenaarde is er niets voorzien.

Is iets te verwachten in 1957 voor het vak Gent-Oudenaarde en iets meer in 1956 voor de Ringvaart ?

ANTWOORD.

De op het ontwerp van begroting uitgetrokken betalingskredieten van de Ringvaart van Gent zijn ruim voldoende om de voorziene werken volgens het opgelegde tijdschema te kunnen uitvoeren, daar er rekening dient mede gehouden dat de meeste dezer werken slechts einde 1957 moeten voltooid zijn en dat de andere slechts in de loop van 1956 kunnen aanbesteed worden.

De uitvoering van de voorziene werken zal dus niet vertraagd worden door ontoereikendheid van de aangevraagde betalingskredieten.

En ce qui concerne la section Ouest du Ringvaart, si rien n'a été prévu, c'est parce que la priorité a été accordée à la section Nord de ce nouveau canal, en raison de l'intérêt immédiat qu'elle présente pour le port de Gand et des possibilités qu'offre la réalisation de cette section au point de vue de l'aménagement de terrains industriels.

Il est exact que logiquement les travaux du Haut-Escaut, à Gand, devraient être entamés au départ de Gand. Les travaux qui seraient exécutés en dépit de ce principe sont ceux qui entraîneront une amélioration immédiate et sensible des conditions de navigation, par exemple la rectification de la courbe de Pottes. La réalisation de ces travaux s'impose de façon absolue, car la situation existante provoque des interruptions de la navigation et constitue, en outre, une source de graves dangers pour les bateliers, en raison du manque de visibilité.

Une étude à laquelle il a été procédé a démontré que l'exécution de cette rectification n'aurait pas, en temps de crue, de conséquence néfaste pour les terrains situés en aval.

Aucune modification du programme des travaux à effectuer au Ringvaart en 1956 ne s'impose. Il est encore prématuré de dire quels travaux seront exécutés en 1957 entre Gand et Audenarde, cette question devant être examinée dans le cadre général du budget de cette année.

21^e QUESTION.

Un membre estime qu'il y aurait lieu d'activer plus encore, en 1956, la réalisation des travaux du canal de Bruxelles à Charleroi, même au détriment de ceux intéressant la Meuse, la Sambre et le canal Nimy-Blaton.

Il demande pour quand la construction de la grande écluse de la section Charleroi-Seneffe est prévue.

RÉPONSE.

Le projet de budget extraordinaire pour 1956 prévoit, pour le canal de Charleroi à Bruxelles, de nouvelles obligations pour un montant de 540.000.000 de francs.

C'est là le montant le plus élevé qui ait jamais été prévu, depuis 1950, comme obligations à contracter, ce qui démontre que le Département a vraiment l'intention de mener ces travaux à bonne fin dans le plus bref délai possible.

Il serait difficile de réserver au canal Charleroi-Bruxelles, les crédits prévus pour le canal Nimy-Blaton, la Meuse et la Sambre. En effet, la continuation des travaux en cours sur les deux premières de ces voies d'eau nécessitera déjà, à elle seule, la moitié desdits crédits et d'autre part, la reconstruction du barrage de La Plante, à Namur, ne peut plus être différée.

Par ailleurs, les travaux intéressant la Sambre devront, eux aussi, être terminés aussitôt que possible, afin de remédier aux conséquences des affaissements miniers et d'éviter notamment que

Voor het westervak van de Ringvaart werd niets voorzien omdat het noordervak van dit nieuw kanaal de voorkeur heeft wegens zijn onmiddellijk belang voor de haven van Gent en de mogelijkheid welke geboden wordt bij het uitvoeren van dit vak tot het aanleggen van industriële gronden.

Het is juist dat logischerwijze de werken aan de Boven-Schelde te Gent zouden dienen aangevat. De werken die zouden uitgevoerd worden in strijd met dit principe zijn evenwel die welke een onmiddellijke en gevoelige verbetering van de scheepvaart tot gevolg hebben, b.v. het rechtekken van de bochten van Pottes. Deze werken moeten volstrekt uitgevoerd worden daar de bestaande toestand niet alleen de scheepvaart stremt, maar bovendien uiterst gevaarlijk is wegens het gemis aan zichtbaarheid voor de schippers.

Uit een ingesteld onderzoek is gebleken dat het uitvoeren van deze rechtekking bij wassende tij nadelige invloed zal hebben op de stroomafwaarts gelegen gronden.

Het voor de Ringvaart in 1956 vastgelegde programma kan ongewijzigd blijven. Het is nog te vroeg om te zeggen wat er in 1957 tussen Gent en Oudenaarde zal aangevat worden, daar dit onderzocht moet worden in het algemeen raam van de begroting van dat jaar.

21^e VRAAG.

Een lid is van oordeel dat er in 1956 nog meer zou moeten gewerkt worden aan het kanaal Brussel-Charleroi, zelfs ten koste van de werken aan de Maas, de Sambre en het kanaal Nimy-Blaton.

Hij vraagt wanneer de grote sluis op het vak Charleroi-Seneffe gebouwd zal worden?

ANTWOORD.

Op het ontwerp van de buitengewone begroting 1956 is voor het kanaal Charleroi-Brussel een bedrag uitgetrokken van 540.000.000 frank aan nieuwe verplichtingen.

Dit is sinds 1950 het hoogste bedrag dat ooit uitgetrokken werd als aan te gane verbintenissen, wat er op wijst dat het Departement het ernstig meent om die zo belangrijke werken in de kortst mogelijke tijd klaar te krijgen.

Het gaat bezwaarlijk op de voor het kanaal Nimy-Blaton, de Maas en de Sambre uitgetrokken kredieten voor het kanaal Charleroi-Brussel aan te wenden, daar voor de eerste twee genoemde waterwegen de helft van die kredieten nodig is voor de voortzetting van de bouw van de stuw van La Plante, te Namen, niet meer kan uitgesteld worden.

De werken aan de Sambre moeten ook zo vlug mogelijk kunnen voltooid worden om de gevolgen van de mijnverzakkingen te verhelpen en om o.m. te voorkomen dat de spoorbrug « d'Acoz », te Châte-

le pont-rails d'Acoz, à Châtelineau, ne finisse par paralyser complètement la navigation sur la Sambre.

La construction de la dernière grande écluse de la section Charleroi-Seneffe sera mise en adjudication en 1956.

22^e QUESTION.

Un autre commissaire désirerait connaître quel a été le montant exact du produit de l'emprunt du Fonds des Routes. Pour quelle somme la province de la Flandre Occidentale intervient-elle ?

RÉPONSE.

Le montant nominatif du produit de l'emprunt du Fonds des Routes s'est élevé à 2,5 milliards.

Le produit exact de l'emprunt s'est élevé à 2.387.739.515 francs.

La différence entre les deux montants précités représente la prime aux souscripteurs (émission à 97 p. c., soit 3 p. c. de prime ou 75 millions) et les commissions des intermédiaires (37.260.485 fr.) (banques, agents de change, parastataux).

Le Fonds des Routes ne dispose pas des renseignements qui lui permettraient de répondre à la deuxième partie de la question.

23^e QUESTION.

En ce qui concerne les travaux de traverse à La Panne, un commissaire demande :

1^o Pour quand est prévue leur exécution;

2^o Quel est l'adjudicataire.

RÉPONSE.

Les travaux d'aménagement d'une partie de la traverse de La Panne ont été adjugés le 23 décembre 1955. Cependant, leur réadjudication a été décidée, en raison du fait que la plus basse soumission dépassait notablement le montant de l'estimation et que le plus bas soumissionnaire n'avait pas les qualités requises pour mener à bonne fin ce travail.

L'adjudication nouvelle aura lieu de manière à ce que les travaux soient achevés avant la prochaine saison balnéaire.

24^e QUESTION.

Le même commissaire voudrait savoir également où en est l'exécution de travaux à la Justice de Paix de Poperinge : si un accord a été réalisé au sujet des travaux en plus ; si le subside de 60 p. c. sera accordé ?

lineau, de schleepvaart op de Samber volledig zou stremmen.

De laatste grote sluis van het vak Charleroi-Seneffe zal in 1956 aanbesteed worden.

22^e VRAAG.

Een ander commissielid zou gaarne weten hoeveel de lening van het Wegenfonds juist heeft opgebracht en welk aandeel de provincie West-Vlaanderen hierin heeft.

ANTWOORD.

Het nominaal bedrag van de opbrengst der lening van het Wegenfonds is 2,5 milliard.

Het juiste bedrag van de opbrengst der lening is 2.387.739.515 frank.

Het verschil tussen beide bedragen vertegenwoordigt de premie aan de inschrijvers (uitgifte tegen 97 pct., d.w.z. 3 pct. premie of 75 miljoen) en het commissieloon van de tussenpersonen (37.260.485 fr.) (banken, wisselagenten, parastatale instellingen).

Bij gebrek aan inlichtingen kan het Wegenfonds het tweede deel van de vraag niet beantwoorden.

23^e VRAAG.

In verband met de doortocht van De Panne wenst een lid te vernemen :

1^o Wanneer de aanbestede werken uitgevoerd zullen worden ;

2^o Aan wie de aanbesteding gegund is.

ANTWOORD.

De geschiktmakingswerken van een deel van de doortocht van De Panne werden op 23 December 1955 aanbesteed. Evenwel werd besloten ze opnieuw aan te besteden omdat de laagste inschrijving nog ver uitging boven het geschatte bedrag en omdat de laagste inschrijver niet de vereiste bekwaamheid bezat om het werk tot een goed einde te brengen.

De nieuwe aanbesteding zal derwijze geschieden dat de werken vóór het eerstkomende badseizoen voltooid zijn.

24^e VRAAG.

Hetzelfde lid zou ook willen weten hoe ver het staat met de uitvoering der werken aan het Vrederecht te Poperinge : bestaat er een akkoord over het bijwerk ; zal de toelage van 60 pct. verleend worden ?

RÉPONSE.

La décision de prise en charge par l'Etat d'une dépense d'environ 550.000 francs pour travaux supplémentaires de réparation des dommages de guerre subis par ce bâtiment, sera portée prochainement à la connaissance de M. le Gouverneur de la province de Flandre Occidentale.

25^e QUESTION.

Le même commissaire demande, combien de demandes émanant de communes de Flandre Occidentale et tendant à ce que des chemins vicinaux soient déclarés de grande communication le Département a reçues ?

Y a-t-il des chances qu'une suite favorable soit réservée à ces demandes ?

RÉPONSE.

Le Département étudie actuellement, pour la province de Flandre Occidentale, sept demandes tendant à ce que des chemins vicinaux soient déclarés de grande communication.

Pour les chemins vicinaux qui satisfont aux critères prévus, un arrêté sera soumis à l'approbation royale.

26^e QUESTION.

Le même commissaire désirerait également savoir où en est l'exécution des travaux relatifs au pont sur l'Yser à Roesbrugge.

RÉPONSE.

Les travaux de reconstruction du pont sur l'Yser à Roesbrugge ont été adjugés le 29 décembre 1955 à l'entrepreneur J. Lauwers, d'Ostende.

Ils seront entamés dès que les conditions atmosphériques le permettront.

27^e QUESTION.

Le même commissaire expose le problème des passages à niveau.

De nombreuses routes ont été améliorées et aménagées, mais les passages à niveau subsistent. Pourquoi ?

RÉPONSE.

Le remplacement des passages à niveau par des passages supérieurs ou inférieurs nécessite des travaux coûteux qui, dans la plupart des cas,

ANTWOORD.

De beslissing van de Staat om een uitgave van circa 550.000 frank op zich te nemen voor bijwerk tot herstel van de oorlogsschade aan dat gebouw zal eerlang ter kennis van de h. Gouverneur der provincie West-Vlaanderen worden gebracht.

25^e VRAAG.

Hetzelfde lid zou willen vernemen hoeveel aanvragen het Departement van Westvlaamse gemeenten ontvangen heeft, om gewone buurtwegen van groot verkeer te laten verklaren ?

Bestaat er een kans dat aan deze aanvragen een gunstig gevolg gegeven wordt ?

ANTWOORD.

Het Departement bestudeert thans zeven aanvragen uit de provincie West-Vlaanderen, om gewone buurtwegen tot buurtwegen van groot verkeer te laten verklaren.

Voor de buurtwegen die aan de criteria voldoen, zal een besluit ter goedkeuring aan de Koning voorgelegd worden.

26^e VRAAG.

Hetzelfde lid zou ook gaarne weten hoe het staat met de werken aan de IJzerbrug te Roesbrugge..

ANTWOORD.

De aanbesteding van de herbouw van de IJzerbrug te Roesbrugge is op 29 December 1955 gegund aan de aannemer J. Lauwers uit Oostende.

Zij zullen beginnen zodra de weersgesteldheid het toelaat.

27^e VRAAG.

Hetzelfde lid spreekt van het vraagstuk der overwegen.

Talrijke wegen werden verbeterd en geschikt gemaakt, maar de overwegen zijn blijven bestaan. Waarom ?

ANTWOORD.

De vervanging van de overwegen door boven- of onderkruisingen noopt tot kostelijke werken, die meestal ten laste van het Departement zijn. Om

sont à charge du Département. Pour des raisons d'ordre financier, cette solution n'est adoptée que pour les cas les plus intéressants.

C'est ainsi que, par exemple, on peut s'attendre à voir réaliser, dans un délai relativement court, la suppression de passages à niveau à Courtrai, Beveren (Waas), Malines et Genk-Zwartberg.

28^e QUESTION.

Le même commissaire demande si le pont d'Elzendamme (Yser) pourra être mis en service au cours de l'été prochain ?

RÉPONSE.

Le pont d'Elzendamme sera vraisemblablement achevé vers la fin de 1956.

La construction des chemins d'accès est cependant retardée du fait que les communes avoisinantes demandent que l'Administration des Routes modifie les dispositions prévues.

29^e QUESTION.

Le même commissaire voudrait obtenir la reprise par l'Etat et la priorité pour l'amélioration des routes sur le territoire de l'arrondissement d'Ypres, étant donné l'importance de ces routes aux points de vue industriel et touristique.

RÉPONSE.

Pour ce qui est de la reprise de routes par l'Etat, je me permets de renvoyer à ma réponse à la question n° 33. En principe, toutes les routes provinciales seront reprises par l'Etat.

Pour déterminer l'ordre de priorité, il sera certainement tenu compte de l'importance de ces routes aux points de vue industrielle et touristique.

30^e QUESTION.

Le même commissaire souhaite que dans la lutte contre le verglas, les sablages soient plus fréquents et plus soignés au moyen d'engins modernes adéquats.

RÉPONSE.

En ce qui concerne la lutte contre la neige et la glissance, je puis signaler que le Service d'hiver 1954-1955 a absorbé des crédits pour un montant de 35.000.000 de francs.

financiële redenen komt die oplossing slechts in aanmerking voor de interessantste gevallen.

Zo mag b.v. binnen vrij korte tijd de opheffing worden verwacht van de overwegen te Kortrijk, Beveren (Waas), Mechelen en Genk-Zwartberg.

28^e VRAAG.

Hetzelfde lid vraagt of de brug te Elzendamme (IJzer) in de komende zomer in bedrijf zal kunnen worden genomen ?

ANTWOORD.

De brug te Elzendamme zal waarschijnlijk einde 1956 klaarkomen.

De aanleg van de toegangswegen blijft evenwel nog uit, omdat de naburige gemeenten verlangen dat het Bestuur der Wegen de voorgenomen maatregelen zal wijzigen.

29^e VRAAG.

Hetzelfde lid wenst dat de Staat de wegen in het arrondissement Ieper, ter wille van hun industriële en toeristische betekenis, zou overnemen en dat voorrang zou verleend worden voor de verbetering van die wegen.

ANTWOORD.

Wat de overneming van wegen door de Staat betreft, moge ik verwijzen naar mijn antwoord op vraag n° 33. In beginsel zullen alle provinciewegen door de Staat worden overgenomen.

Bij het verlenen van voorrang zal zeker rekening worden gehouden met het industrieel en toeristisch belang van de wegen.

30^e VRAAG.

Hetzelfde lid wenst dat bij de ijzelbestrijding veelvuldiger en zorgvuldiger zand zou worden gestrooid met het passende moderne tuig.

ANTWOORD.

Wat de bestrijding van sneeuw en gladdigheid betreft, kan ik er op wijzen dat de winterdienst 1954-1955 een bedrag van 35.000.000 frank aan kredieten heeft gekost.

Etant donné la rigueur de l'hiver qui touche à sa fin, les dépenses pour le même objet atteindront probablement 50.000.000 de francs pour 1955-1956.

Il n'est pas possible d'y consacrer plus de fonds, mais on veillera à ce que ces importantes sommes soient employées le plus efficacement possible. L'emploi d'engins appropriés est de règle.

Malgré la rigueur exceptionnelle de l'hiver, l'arrêt de la circulation sur les routes principales a été insignifiant.

31^e QUESTION.

En ce qui concerne les Halles d'Ypres, le même commissaire pose la question suivante :

Quand la dernière tranche des travaux sera-t-elle mise en adjudication ?

Des crédits ont-ils été prévus pour le placement des fenêtres de la partie dite « Nieuwwerck » ?

RÉPONSE.

Pour ce qui concerne les Halles proprement dites, la dernière partie des bâtiments, c'est-à-dire l'aile Nord, est actuellement en cours de construction.

La reconstruction de l'Hôtel de ville qui était contigu aux Halles, fait l'objet de pourparlers avec l'Administration communale.

La fourniture et le placement des portes et fenêtres de la partie dite « Nieuwwerck » fera prochainement l'objet d'une adjudication restreinte organisée par l'Administration communale. Les crédits nécessaires à cet effet sont disponibles.

32^e QUESTION.

Un autre commissaire soulève la question de la suppression du péage au tunnel de l'Escaut. Une telle situation est unique en Europe.

RÉPONSE.

L'Etat Belge est un des garants de l'IMALSO. Il est un fait que s'il décidait la suppression du péage au tunnel de l'Escaut, il serait seul à en supporter les conséquences. Dans ces conditions, le problème est de la compétence de mon collègue des Finances.

Cette question a déjà été soulevée à maintes reprises et je la soumettrais à ceux de mes collègues qui sont compétents en la matière.

33^e QUESTION.

Le même commissaire demande la reprise par l'Etat du chemin de grande communication de Lokeren à Eksaarde, jusqu'à la frontière néerlandaise.

Ingevolge de strengheid van de winter die ten einde loopt, zullen de desbetreffende uitgaven voor 1955-1956 waarschijnlijk 50.000.000 frank bereiken.

Het is niet mogelijk er meer geld aan te besteden, doch deze hoge bedragen zullen zo doelmatig mogelijk aangewend worden. Het gebruik van passend tuig is regel.

Hoewel de winter buitengewoon streng is geweest, werd het verkeer op de hoofdwegen vrijwel niet stilgelegd.

31^e VRAAG.

Wat de Hallen van Ieper betreft, stelt hetzelfde lid de volgende vraag :

Wanneer zal het laatste gedeelte van de werken worden aanbesteed ?

Zijn er kredieten uitgetrokken voor het plaatsen van de vensters in het zgn. « Nieuwwerck » ?

ANTWOORD.

Het laatste gedeelte van de eigenlijke Hallen, d.i. de noordelijke vleugel, is thans in opbouw.

Omtrent de wederopbouw van het Stadhuis dat naast de Hallen stond, wordt overleg gepleegd met het Gemeentebestuur.

De levering en plaatsing van de deuren en vensters van het « Nieuwwerck » zal eerlang in beperkte aanbesteding worden gegeven door het Gemeentebestuur. De vereiste kredieten zijn daartoe beschikbaar.

32^e VRAAG.

Een ander lid heeft het over de afschaffing van de tol aan de Scheldetunnel. Zulk een toestand is enig in Europa.

ANTWOORD.

De Belgische Staat is een der borgen van de IMALSO. Indien hij beslist de tol aan de Scheldetunnel af te schaffen, zou hij alleen daar de gevolgen moeten van dragen. Aldus gezien behoort het vraagstuk tot de bevoegdheid van mijn collega van Financiën.

Deze aangelegenheid is reeds herhaaldelijk ter berde gekomen en ik zal ze voorleggen aan mijn collega's die ter zake bevoegd zijn.

3^e VRAAG.

Hetzelfde lid verlangt dat de Staat de weg van groot verkeer Lokeren-Eksaarde tot de Nederlandse grens zal overnemen. Die weg wordt gevolgd

daise. Cette route est empruntée par les autobus de la S.N.C.B. La région n'est pas reliée aux grandes routes vers l'intérieur du pays.

RÉPONSE.

Un projet de loi est actuellement en cours d'élaboration en vue de la reprise des routes provinciales et routes communales importantes. La question de savoir si l'importance du chemin considéré justifie sa reprise par l'Etat, sera examinée.

Je me propose de dresser une liste des chemins à reprendre et de la soumettre à l'avis du Comité supérieur de la Route, en annexe du projet de loi relatif à cette question.

34^e QUESTION.

Le même commissaire demande qu'on effectue des dragages dans la Durme et le Moervaart. Le niveau des eaux est abaissé par les diverses Wateringues, à l'aide de pompes puissantes.

Les eaux pompées doivent s'écouler par le Moervaart vers le canal de Terneuzen au lieu de gagner l'Escaut par la Durme et Lokeren.

Les eaux, dont le niveau est trop élevé, menacent de provoquer la rupture des digues ou de les déborder. Le niveau excessif des eaux, qui pourrait être réduit d'au moins 0,70 m au moyen de dragages, occasionne aux Wateringues, des frais de pompages supplémentaires se chiffrant par des dizaines de milliers de francs.

Dans les communes de Mendonk, de Zaffelare, de Zeveneken et de Lochristi, le niveau des eaux est beaucoup trop élevé et il s'y produit même des inondations en cas de fortes pluies.

Le membre demande à M. le Ministre s'il a déjà été procédé à une adjudication pour une partie de la Durme et du Moervaart ?

RÉPONSE.

L'écoulement des eaux pluviales a été amélioré.

A. — En 1955 :

1^o ouverture d'un chenal dans le lit de la rivière entre Daknam et Lokeren et dégagement de toutes les éclusettes : 2.000.000 de francs ;

2^o travaux de dragage dans la Durme, entre Lokeren et Manta (Waasmunster) : 10.500.000 francs.

B. — Les travaux suivants ont été mis en adjudication en 1955 et seront entamés sous peu :

Travaux de dragage :

a) dans le Moervaart, entre le pont de Caudenborm et le pont dit « Terwestbrug » : 600.000 francs ;

door de autobussen van de N.M.B.S. De streek is niet verbonden met de grote wegen naar het binnenland.

ANTWOORD.

Er is thans een wetsontwerp in voorbereiding met het oog op de overneming van de provinciale wegen en de belangrijke gemeentewegen. De vraag of de bewuste weg belangrijk genoeg is om door de Staat te worden overgenomen, zal worden onderzocht.

Ik ben voornemens een lijst op te maken van de over te nemen wegen en ze, als bijlage bij het desbetreffende wetsontwerp, aan het advies van het Hoog Wegencomité voor te leggen.

34^e VRAAG.

Hetzelfde lid verzoekt om baggerwerken in de Durme en de Moervaart. Thans wordt het waterpeil verlaagd door de wateringen met behulp van krachtige pompen.

Het opgepompte water moet langs de Moervaart afvloeien naar het kanaal van Terneuzen, in plaats van naar de Schelde te stromen via de Durme en Lokeren.

Het al te hoge waterpeil dreigt doorbraak of overloop van de dijken te veroorzaken. Dit peil, dat door baggerwerken ten minste met 0,70 m verlaagd zou kunnen worden, jaagt de wateringen thans op extra-bemalingskosten die tienduizenden frank belopen.

In de gemeenten Mendonk, Zaffelare, Zeveneken en Lochristi is het waterpeil veel te hoog en komen er zelfs overstromingen voor bij zware regens.

Het lid vraagt aan de Minister of er reeds een aanbesteding heeft plaats gehad voor een gedeelte van de Durme en de Moervaart ?

ANTWOORD.

De afvoer van het regenwater werd verbeterd :

A. — In 1955 :

1^o opening van een geul in de rivierbedding tussen Daknam en Lokeren en vrijmaking van al de kleine sluizen : 2.000.000 frank ;

2^o baggerwerken in de Durme tussen Lokeren en Manta (Waasmunster) : 10.500.000 frank.

B. — De volgende werken werden in 1955 aanbesteed en zullen weldra begonnen worden :

Baggerwerken :

a) in de Moervaart tussen de brug van Caudenborm en de Terwestbrug : 600.000 frank ;

b) dans le Moervaart et la Durme, à partir du pont de Caudenborm et du barrage de Daknam : 5.350.000 francs.

C. — Il a été prévu au budget de 1956, un nouveau crédit de 10.000.000 de francs pour l'exécution des travaux d'amélioration nécessaires.

35^e QUESTION.

Le même commissaire demande que l'on procède à la consolidation des digues de l'Escaut, notamment en vue de la réalisation du Plan Delta, et rappelle l'idée exprimée par le Chef de Cabinet au sujet de la possibilité soit de laisser les eaux se déverser par-dessus les digues en cas de marée-tempête, soit de consolider et d'exhausser celles-ci.

Il insiste sur le fait que les Hollandais vont exhausser, élargir et consolider leurs digues et demande qu'à leur exemple, nous exhaussions et consolidions les nôtres.

RÉPONSE.

L'exhaussement et la consolidation des digues de l'Escaut constitue un des problèmes qui se posent au sujet de la politique générale des digues, du plan de mobilisation en cas d'inondations et du projet de loi sur les Polders et les Wateringues.

L'étude de ces problèmes a été confiée à une Commission consultative au sein de laquelle siègent, les Gouverneurs des provinces intéressées, des délégués des Commissions des Travaux Publics de la Chambre des Représentants et du Sénat et des fonctionnaires des Départements de l'Agriculture et des Travaux Publics.

Cette Commission s'est déjà réunie six fois et me fera connaître ses premières conclusions d'ici quelques jours.

36^e QUESTION.

Un autre commissaire désire savoir pourquoi les subsides pour l'entretien des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communication figurent au budget extraordinaire.

RÉPONSE.

Le crédit prévu en vue de l'octroi de subsides pour l'entretien de routes provinciales et de chemins vicinaux de grande communication figure au budget extraordinaire parce que, ne pouvant, de par leur nature, être considérés comme des dépenses fixes, les subsides accordés aux administrations subordonnées sont généralement imputés sur le budget extraordinaire.

b) in de Moervaart en de Durme van aan de brug van Caudenborm en de stuw te Daknam : 5.350.000 frank.

C. — Op de begroting voor 1956 is een nieuw krediet van 10.000.000 frank uitgetrokken voor de uitvoering van de nodige verbeteringswerken.

35^e VRAAG.

Hetzelfde commissielid vraagt om de Scheldebijken te verstevigen, o.m. met het oog op de uitvoering van het Deltaplan, en herinnert aan de verklaring van de Kabinetschef over de mogelijkheid, hetzij het water bij stormtij over de dijken te laten afvloeien, hetzij deze te verstevigen en te verhogen.

Hij legt er de nadruk op dat de Nederlanders hun dijken zullen verhogen, verbreden en verstevigen en wenst dat wij hun voorbeeld zouden volgen.

ANTWOORD.

Het verhogen en verstevigen van de Scheldebijken is een van de problemen in verband met het algemeen beleid in zake dijken, met het mobilisatieplan bij overstroming en met het wetsontwerp op de Polders en Wateringen.

De bestudering van deze vraagstukken is aan een Commissie van Advies opgedragen, waarin de Gouverneurs der betrokken provincies, gedelegeerden van de Kamer- en Senaatscommissies van Openbare Werken en ambtenaren van de Departementen van Landbouw en Openbare Werken zitting hebben.

Deze Commissie is reeds zesmaal bijeengeweesd en zal mij over enkele dagen haar eerste conclusies doen kennen.

36^e VRAAG.

Een ander lid van de Commissie vraagt waarom de toelagen voor het onderhoud van de provinciale wegen en van de buurtwegen van groot verkeer op de buitengewone begroting voorkomen.

ANTWOORD.

Het krediet ter subsidiëring van het onderhoud van provinciale wegen en buurtwegen van groot verkeer komt op de buitengewone begroting voor omdat de toelagen aan de ondergeschikte besturen uiteraard niet als vaste uitgaven kunnen worden beschouwd en dus doorgaans op de buitengewone begroting aangewezen worden.

37^e QUESTION.

Le même commissaire déclare qu'il y a longtemps qu'on promet de classer dans la voirie vicinale de grande communication, 200 km. de chemins vicinaux de Flandre Orientale. Les dossiers sont prêts. A quand la déclaration ?

RÉPONSE.

Mon Département a reçu des demandes de déclaration de grande communication pour 80 itinéraires intéressant 120 communes de la province de Flandre Orientale.

Une décision a été prise au sujet d'un certain nombre de dossiers; l'examen des autres se poursuit.

38^e QUESTION.

Le même commissaire fait remarquer que la largeur du pont sur la Dendre à Ninove livrant passage à la route de l'Etat n° 9 (détournement) est inférieure de moitié à celle de cette importante route.

La nuit et par temps de brouillard, ce pont constitue un danger permanent. Quand sera-t-il élargi ?

Ne pourrait-on prévoir, en attendant, un éclairage convenable ?

RÉPONSE.

Le nombre encore élevé de ponts à reconstruire sous une forme définitive et le caractère limité des crédits accordés annuellement pour les dommages de guerre m'ont toujours contraint à remédier d'abord aux situations réclamant l'intervention la plus urgente.

Le pont sur la Dendre livrant passage au contournement de Ninove est un pont semi-permanent en matériaux durables, pourvu de deux voies de roulement. Il est cependant incontestable qu'il y a une différence appréciable entre la largeur de la chaussée sur les rampes d'accès et celle de la voie du pont.

En vertu de la loi, l'éclairage de routes, ponts, etc., incombe aux communes.

39^e QUESTION.

Le même commissaire soulève la question des travaux de la petite ceinture de Bruxelles. Ceux-ci, déclare-t-il, sont très importants et on estime qu'ils ne pourront être complètement terminés pour la fin de 1957.

Ne pourrait-on réaliser tout d'abord, par priorité, les travaux du boulevard de ceinture, avec passage inférieur sous les voies transversales les plus importantes ? Le raccordement transversal de la Porte Louise serait réalisé ensuite, après achèvement

37^e VRAAG.

Hetzelfde commissielid zegt dat er reeds lang beloofd wordt 200 km. buurtwegen van Oost-Vlaanderen bij de buurtwegen van groot verkeer in te delen. De dossiers zijn gereed. Wanneer komt de verklaring ?

ANTWOORD.

Mijn Departement heeft aanvragen ontvangen, om 80 trajecten, die van belang zijn voor 120 gemeenten van de provincie Oost-Vlaanderen, tot wegen van groot verkeer te verklaren.

Voor een aantal dossiers is reeds een beslissing genomen, de overige worden verder onderzocht.

38^e VRAAG.

Hetzelfde lid merkt op dat de Denderbrug te Ninove, waarover de Rijksweg n° 9 (omleiding) loopt, maar half zo breed is als deze grote weg.

Bij nacht en mistig weder is die brug een voortdurend gevaar. Wanneer zal ze verbreed worden ?

Kan men, in afwachting, niet voor een behoorlijke verlichting zorgen ?

ANTWOORD.

Het grote aantal bruggen, dat nog definitief herbouwd moet worden, en de beperkte kredieten die jaarlijks voor de oorlogsschade worden toegestaan, hebben mij steeds verplicht eerst te voorzien in de dringendste behoeften.

De bedoelde Denderbrug te Ninove is een half-vaste brug van duurzaam materiaal met twee rijbanen. Het valt evenwel niet te betwisten dat er een groot verschil is tussen de breedte van de weg in de opritten en die van het rijvlak op de brug.

Krachtens de wet is de verlichting van de wegen, bruggen, enz. de zaak van de gemeenten.

39^e VRAAG.

Hetzelfde lid brengt het vraagstuk te berde van de kleine ring te Brussel. Deze werken zijn, volgens hem, zeer belangrijk en men is van oordeel dat zij tegen einde 1957 niet volledig klaar kunnen zijn.

Kan er geen volstreekte voorrang verleend worden aan de ringlaan, met kruising van de belangrijkste dwarswegen ? De dwarsverbinding aan de Louisapoort zou later komen, na de voltooiing van de werken aan de kleine ring, waarbij

des travaux de la petite ceinture qu'on aurait exécutés en prenant les dispositions voulues en vue des travaux ultérieurs.

RÉPONSE.

Les travaux de la petite ceinture de Bruxelles sont répartis entre une dizaine d'entreprises distinctes. Ce n'est que lors des adjudications qu'il sera décidé d'exécuter ou non ces divers travaux, selon que le montant des offres reçues apparaîtra raisonnable ou non, compte tenu des détails d'exécution imposés.

40^e QUESTION.

Le même commissaire voudrait savoir quels sont les routes provinciales et les chemins de grande communication, qui ont été incorporés dans le réseau de l'Etat en 1955.

RÉPONSE.

Aucune route provinciale n'a été incorporée dans les routes de l'Etat en 1955.

Les chemins communaux ci-après ont été classés dans la voirie de l'Etat :

Grande communication :

Arrêté royal du 13 avril 1955 : Route de Baudour à Pâturages par Quaregnon.

Arrêté royal du 26 juillet 1955 : Route d'Olloy à Oignies vers Fumay.

Chemins ordinaires :

Arrêté royal du 24 février 1955 : Routes n^{os} 40 et 59 à Hamme (Drapstraat et Loystraat).

Arrêté royal du 29 septembre 1955 : Uitbreidingsstraat, à Berchem (Anvers).

Arrêté royal du 27 mai 1955 : Quai du Rempart, à Bouillon.

Arrêté royal du 27 mai 1955 : Avenue Léopold II, à Spa et Theux.

Arrêté royal du 24 juin 1955 : Route longeant l'église à Witry.

Arrêté royal du 24 juin 1955 : Allées latérales de l'avenue de Jemappes à Mons.

Arrêté royal du 8 octobre 1955 : Rues de la Station, Emile Vandervelde et du Vieux Pont jusqu'au boulevard du Prince Régent, à Leuze.

41^e QUESTION.

Un autre commissaire expose la situation de la route de l'Etat n^o 64, Kaaskerke (Diksmuide)-Oostkapelle (frontière française) par Lo.

En 1937-1938, cette route a été pourvue d'un revêtement en béton jusqu'à Gijverinkhoven.

de nodige maatregelen getroffen zouden worden met het oog op de latere werken.

ANTWOORD.

De werken aan de kleine ring te Brussel zijn over een tiental verschillende ondernemingen verdeeld. Eerst bij de aanbestedingen zal worden beslist de werken al dan niet uit te voeren, naargelang het bedrag van de inschrijvingen aanneemelijk zal voorkomen, met inachtneming van de opgelegde uitvoeringstermijnen.

40^e VRAAG.

Hetzelfde lid zou gaarne weten welke provinciewegen en buurtwegen van groot verkeer in 1955 in het Rijkswegennet zijn opgenomen.

ANTWOORD.

In 1955 is geen enkele provincieweg bij de Rijkswegen opgenomen.

De volgende gemeentewegen werden bij de Rijkswegen ingedeeld :

Groot verkeer :

Koninklijk besluit van 13 April 1955 : Weg Baudour-Pâturages via Quaregnon.

Koninklijk besluit van 26 Juli 1955 : Weg Olloy-Oignies naar Fumay.

Gewone wegen :

Koninklijk besluit van 24 Februari 1955 : Wegen n^{rs} 40 en n^r 59 te Hamme (Drapstraat en Loystraat).

Koninklijk besluit van 29 September 1955 : Uitbreidingsstraat te Berchem (Antwerpen).

Koninklijk besluit van 27 Mei 1955 : Quai du Rempart te Bouillon.

Koninklijk besluit van 27 Mei 1955 : Avenue Leopold II, te Spa en te Theux.

Koninklijk besluit van 24 Juni 1955 : Weg langs de kerk te Witry.

Koninklijk besluit van 24 Juni 1955 : Zijlanen van de Avenue de Jemappes te Bergen.

Koninklijk besluit van 8 October 1955 : Rue de la Station, rue Emile Vandervelde en rue du Vieux Pont tot de Boulevard du Prince Régent, te Leuze.

41^e VRAAG.

Een ander lid schetst de toestand van de Rijksweg n^r 64, Kaaskerke (Diksmuide)-Oostkapelle (Franse Grens) via Lo.

Deze weg kreeg in 1937-1938 een betonverharding tot Gijverinkhoven.

Entre Gijverinkhoven et la frontière française, son revêtement consiste en vieux pavés et est flanqué de part et d'autre d'une bande en asphalte. La partie centrale se trouve en contre-bas des bandes latérales, de sorte que, par temps de pluie ou lors de la fonte des neiges, l'eau ne peut s'écouler que par les joints ou forme des bourniers. La circulation entre les Pays-Bas et le Nord de la France, et vice-versa, s'effectue par cette route. Il ne se passe pas de semaine sans qu'il y ait des pannes (bris d'axe, etc.), de lourds camions qui effectuent journellement le transport en transit. Cette route présente quelques courbes brusques et est dangereuse pour les usagers de la route (automobilistes). Elle est d'ailleurs réputée route militaire stratégique.

Une grande partie des armées française et alliées a emprunté cette route en 1940 et 1944. Après 18 ans, l'achèvement de cette route est certes urgent.

RÉPONSE.

Je regrette de devoir annoncer à l'honorable Sénateur qu'il ne m'est pas possible de prévoir pour cette année l'amélioration de la route de l'Etat n° 64 entre Gijverinkhoven et la frontière française.

La S.N.C.V. a également demandé de faire améliorer cette route en vue de faciliter la circulation des autobus.

Je fais examiner s'il est possible de l'améliorer au cours de cette année, moyennant quelques travaux peu importants.

42^e QUESTION.

Le même commissaire soulève la question des voies d'accès au pont d'Elzendamme (route Ypres-Furnes).

Le pont est presque achevé et les travaux relatifs aux voies d'accès n'ont pas été adjugés.

Il y a urgence absolue.

RÉPONSE.

Je me permets de renvoyer à la réponse faite plus haut à un autre commissaire.

43^e QUESTION.

Un autre commissaire s'intéresse au programme du Fonds des Routes : pour la Flandre Occidentale quelques millions seulement ont été prévus dit-il.

Pourquoi néglige-t-on Menin-Ypres-Furnes ?

Tussen Gijverinkhoven en de Franse grens bestaat de bekleding uit oude straatkeien met aan weerszijden een asfaltstrook. Het middengedeelte ligt lager dan de zijstroken, zodat het water bij regenweer of smeltende sneeuw slechts door de voegen kan wegvloeien, ofwel modderplassen vormt. Het verkeer tussen Nederland en Noord-Frankrijk loopt over deze weg. Er gaat geen week voorbij zonder dat de zware vrachtwagens, die dagelijks het transitovervoer doen, defect raken (asbreuk, enz.) Er komen enkele scherpe bochten voor die gevaar opleveren voor de weggebruikers (automobilisten). Hij wordt overigens aangemerkt als een strategische weg.

Een groot gedeelte van de Franse en geallieerde legers is in 1940 en 1944 over deze weg gekomen. Na achttien jaar is de voltooiing van die weg zeker dringend.

ANTWOORD.

Ik betreur het aan het achtbaar lid te moeten mededelen dat ik dit jaar niet kan voorzien in de verbetering van de Rijksweg n° 64 tussen Gijverinkhoven en de Franse grens.

Ook de N.M.V.B. heeft mij verzocht deze weg te verbeteren om het verkeer met de autobussen te vergemakkelijken.

Ik laat onderzoeken of het mogelijk is hem dit jaar te verbeteren, mits er enkele weinig belangrijke werken aan uit te voeren.

42^e VRAAG.

Hetzelfde lid brengt het vraagstuk van de toegangswegen naar de brug te Elzendamme ter sprake (weg Ieper-Veurne).

De brug is bijna gereed, maar de werken betreffende de toegangswegen zijn nog niet aanbesteed.

Er is absoluut dringende spoed vereist.

ANTWOORD.

Ik moge verwijzen naar het antwoord dat ik hiervoren aan een ander lid heb gegeven.

43^e VRAAG.

Een ander commissielid stelt belang in het programma van het Wegenfonds : voor West-Vlaanderen zijn slechts enkele miljoenen uitgetrokken, zegt hij.

Waarom Menen, Ieper, Veurne vermijden ?

Quel est le montant de l'intervention prévue pour les chemins de grande communication de l'Arrondissement d'Ypres ?

Où en sont les plans de l'autoroute Anvers-Gand-Courtrai-Lille avec embranchements vers la route Menin-Ypres ?

RÉPONSE.

Les travaux suivants sont prévus par le Fonds Autonome des Routes dans un avenir proche pour la Flandre Occidentale :

Autoroute Bruxelles-Ostende : ponts et voies d'accès	15,0 millions
Route Gand-Courtrai : amélioration à Desselgem et Harelbeke . . .	15,0 millions
Route Bruges-Nieuport : traverse de Varsenare	1,0 million
Knokkestraat à Heist	3,1 millions
Kerkstraat à Wenduine	1,5 million
Modernisation Courtrai-Menin . . .	60,0 millions
Traverse de Duinbergen	20,0 millions
Contournement de Tielt	12,0 millions
Reconstruction du port sur le canal de Bossuit à Moen	5,0 millions
	132,6 millions

Ce montant est nettement supérieur à ce qui a jamais été prévu pour la Flandre Occidentale au cours des années antérieures; en outre, d'autres travaux routiers non encore prévus en détail, seront également adjugés. Enfin, le système ordinaire de subventionnement sur les crédits de l'Urbanisme reste en vigueur.

Dans les années à venir seront notamment exécutés les travaux de modernisation des routes : Bruges-Courtrai-Menin-Ypres, Ypres-Furnes, ainsi que le contournement d'Ingelmunster et de Lichtervelde.

Pour ce qui est de l'autoroute Anvers-Lille et de ses embranchements, je ne puis fixer, pour l'instant, la date de leur exécution mais le Fonds des Routes en poursuit néanmoins l'étude.

44^e QUESTION.

Un autre commissaire estime qu'il y a urgence à améliorer la route axiale n° 9 de Dilbeek à Ninove et pose les questions suivantes :

1. Quelles sont les adjudications prévues pour 1956, à quelles sections ont-elles trait et combien de kilomètres intéressent-elles ?

2. Quelle est la solution adoptée pour les voies de tram ?

Hoeveel is voorzien als tussenkomst op de buurtwegen van groot verkeer voor het arrondissement Ieper ?

Hoever staat het met de plannen voor de autoweg Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel, met vertakkingen naar de weg Menen-Ieper ?

ANTWOORD.

Het Autonoom Wegenfonds voorziet in een nabije toekomst de uitvoering van de volgende werken in de provincie West-Vlaanderen :

Autosnelweg Brussel-Oostende : bruggen en toegangswegen . . .	15,0 miljoen
Weg Gent-Kortrijk : verbetering te Desselgem en te Harelbeke. . .	15,0 miljoen
Weg Brugge-Nieuwpoort : traverse in Varsenare	1,0 miljoen
Knokkestraat, te Heist	3,1 miljoen
Kerkstraat, te Wenduine	1,5 miljoen
Modernisering Kortrijk-Menen . . .	60,0 miljoen
Traverse in Duinbergen	20,0 miljoen
Omleiding te Tielt	12,0 miljoen
Herbouw van de brug over het kanaal van Bossuit, te Moen. . .	5,0 miljoen
	132,6 miljoen

Dat bedrag is merkkelijk hoger dan ooit tijdens de vroegere jaren voor West-Vlaanderen werd voorzien; anderdeels zullen andere wegwerken, die nog niet omstandig bepaald zijn, insgelijks worden aanbesteed. Ten slotte blijft de gewone wijze van subsidiëring via de kredieten van de Stedebouw in gebruik.

Tijdens de komende jaren zullen onder meer worden uitgevoerd de werken tot modernisering van de wegen Brugge-Kortrijk-Menen-Ieper en Ieper-Veurne, alsmede die tot het aanleggen van de rondweg om Ingelmunster en Lichtervelde.

Wat de autosnelweg Antwerpen-Rijsel, met zijn vertakkingen betreft, kan ik thans nog de datum van uitvoering niet bepalen, maar het Wegenfonds zet de studie van die werken voort.

44^e VRAAG.

Een ander lid is van mening dat de radiale rijksweg n° 9 van Dilbeek tot Ninove dringend moet verbeterd worden en stelt te volgende vragen :

1. Welk deel en hoeveel kilometer wordt in 1956 in aanbesteding gelegd ?

2. Welk is de oplossing voor de tramlijnen ?

RÉPONSE.

Le programme du Fonds des Routes pour 1956 prévoit un crédit de 50 millions pour la modernisation de la section comprise entre Dilbeek et la limite de la Flandre Orientale. Cependant, préalablement à l'exécution des travaux, les expropriations nécessaires devront être exécutées.

Entre Dilbeek et Meerbeke, la voie de tram sera établie sur la bande comprise normalement entre la chaussée et la piste cyclable. Entre Meerbeke et le terminus actuel de Ninove, elle contournera la ville par le Nord-Est.

45^e QUESTION.

Un autre commissaire pose les trois questions suivantes :

1. Je voudrais, si possible, que l'on puisse donner aux communes l'emplacement exact du passage du canal de Ronquières-Seneffe ainsi que des autoroutes afin que l'on puisse renseigner la population pour qu'elle n'achète plus de terrain à bâtir sur ces emplacements.

2. J'attire l'attention du Ministre sur les travaux exécutés par son Département pour l'aménagement des habitations à bon marché; certaines sociétés de gaz, de distribution d'eau et d'électricité font payer par le Fonds Brunfaut leurs canalisations, alors que ces travaux sont à leur charge dès qu'un minimum de consommation est garanti.

3. Je voudrais savoir si oui ou non le Ministère des Communications a donné l'ordre aux Travaux Publics de construire un bureau de poste pour les communes de Houdeng-Goegnies et Houdeng-Aimeries.

RÉPONSE.

1. Chaque fois que l'emplacement du tracé ou le tracé du canal ou d'une route nouvelle sera connu, les indications seront communiquées aux communes de manière à mettre au courant la population. Une partie du tracé du canal Ronquières-Seneffe a déjà été communiquée aux communes intéressées et dès que l'entière du tracé sera connu, les autres communes seront avisées.

2. En ce qui concerne l'emplacement des cités qui sont équipées par le Fonds Brunfaut, il est à noter qu'il est souvent situé assez loin des conduites-mères des sociétés de distribution de gaz. Cette situation particulière, qui justifie l'intervention de l'Etat, est due à des raisons urbanistiques et d'hygiène.

ANTWOORD.

Het programma van het Wegenfonds voor 1956 voorziet een krediet van 50 miljoen voor het moderniseren van het vak begrepen tussen Dilbeek en de grens van Oost-Vlaanderen. Nochtans zullen eerst de voor de uitvoering van die werken nodige onteigeningen moeten worden verwezenlijkt.

Tussen Dilbeek en Meerbeke zal het tramspoor moeten verlegd worden op de strook die zich normaal tussen de rijbaan en het rijwielpad bevindt. Tussen Meerbeke en de huidige terminus te Ninove zal het ten Noord-Oosten van de stad worden omgelegd.

45^e VRAAG.

Een ander commissielid stelt de drie volgende vragen :

1. Ik zou willen, zo dit mogelijk is, dat de gemeenten in kennis zouden worden gesteld van het juist tracé dat het kanaal Ronquières-Seneffe alsmede de autosnelwegen zullen volgen, opdat de bevolking zou weten dat op die plaatsen geen bouwgrond meer moet worden gekocht.

2. Ik vestig de aandacht van de Minister op de werken door zijn Departement uitgevoerd voor de uitrusting van de goedkope woningen. Sommige gas-, water- en electriciteitsvoorzieningsmaatschappijen doen hun leidingen betalen door het Fonds Brunfaut, hoewel zij die werken op eigen kosten zouden moeten uitvoeren wanneer een minimum-verbruik gewaarborgd is.

3. Ik wens te vernemen of het Ministerie van Verkeerswezen al dan niet aan Openbare Werken opdracht heeft gegeven tot het bouwen van een postkantoor voor de gemeenten Houdeng-Goegnies en Houdeng-Aimeries.

ANTWOORD.

1. Telkens als de ligging van het tracé of het tracé van het kanaal of van een nieuwe weg zullen gekend zijn, zullen de gemeenten in kennis van die inlichtingen worden gesteld, opdat zij de bevolking daarvan zouden kunnen op de hoogte stellen. Een deel van het tracé van het kanaal Ronquières-Seneffe werd reeds aan de betrokken gemeenten bekendgemaakt, en zodra gans het tracé zal gekend zijn, zullen de andere gemeenten worden verwittigd.

2. Wat betreft de plaats van de woonwijken die op het Fonds Brunfaut worden uitgerust, dient opgemerkt dat die plaats veelal tamelijk ver van de moerleidingen der gasmaatschappijen verwijderd is. Die bijzondere toestand, die de financiële tegemoetkoming van de Staat rechtvaardigt, houdt verband met redenen van stedenbouwkundige en hygiënische aard.

3. Le budget de 1956 ne prévoit pas les crédits nécessaires pour l'érection d'un bureau de poste pour les communes de Houdeng-Gœgnies et Houdeng-Aimeries. Il est à noter que le programme de la construction relève du Ministère des Communications, le Ministère des Travaux Publics n'intervenant que pour exécuter les travaux.

46^e QUESTION.

Un autre commissaire s'intéresse aux travaux à exécuter dans l'agglomération bruxelloise en vue de l'Exposition de 1958.

Il désirerait avoir la promesse du Ministre que tous les travaux de l'agglomération bruxelloise soient terminés pour l'Exposition de 1958. Il signale que des voix se sont élevées pour l'exécution de ces travaux mais lui-même n'attache pas beaucoup d'importance à ces critiques.

Pour les travaux de l'Albertine, il aimerait savoir quand ces travaux seront terminés, il aimerait que ce soit avant 1958. Il se fait l'écho de réclamations en ce qui concerne que beaucoup de travaux sont commencés et ne parviennent pas à être terminés; le facteur temps doit être tenu à l'œil. Pour 1958, Bruxelles doit être présenté comme une ville agréable où la circulation doit être facile. Il désire connaître également où sera construit le parking de l'Albertine; à ce sujet, il faudrait tranquilliser l'opinion publique. En ce qui concerne la Cité administrative, à quelques mois près, il ne connaît pas le début des travaux. Le timing doit être mis au point d'une façon parfaite; tous les travaux, comme M. le Ministre vient de le déclarer, devraient être terminés pour le 31 décembre 1957.

RÉPONSE.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, aucun travail ne sera entamé dans l'agglomération bruxelloise sans que je sois absolument certain qu'ils soient terminés avant l'ouverture de l'Exposition de 1958. Il serait entièrement injustifié que la capitale ait l'air d'un chantier.

En ce qui concerne en particulier l'Albertine, le programme des travaux est tel qu'une grande partie de l'Albertine sera achevée : la salle du Congrès et le Palais de la Dynastie seront terminés. Actuellement, la capitale ne dispose d'aucune salle équipée pour des conférences internationales (service des traductions immédiates, etc.) au point que les réunions de la C.E.C.A. qui doivent avoir lieu d'ici quelques jours vont immobiliser le Parlement et ainsi empêcher le travail normal de celui-ci. L'ensemble des travaux qui seront achevés pour fin 1957 sera complété par le maintien de certains bâtiments actuels ainsi que par des plantations afin de réaliser un ensemble esthétique satisfaisant.

3. Op de begroting voor 1956 zijn de nodige kredieten niet uitgetrokken voor het bouwen van een postkantoor door de gemeenten Houdeng-Gœgnies en Houdeng-Aimeries. Er dient opgemerkt dat het bouwprogramma in de bevoegdheid valt van het Ministerie van Verkeerswezen, en dat het Ministerie van Openbare Werken enkel optreedt voor de uitvoering van de werken.

46^e VRAAG.

Een ander lid heeft het over de werken die in de Brusselse agglomeratie moeten uitgevoerd worden met het oog op de Tentoonstelling van 1958.

Hij wenst van de Minister de belofte te verkrijgen dat al de werken in de Brusselse agglomeratie vóór de opening van de Tentoonstelling in 1958 zullen beëindigd zijn. Hij deelt mede dat stemmen zijn opgegaan voor de uitvoering van die werken, maar hij zelf hecht niet veel belang aan die kritiek.

Wat de werken aan de Albertina betreft, wenst hij te weten wanneer die zullen voltooid zijn; hij wenst dat de voltooiing vóór 1958 zou plaats hebben. Hij wijst op de klachten, dat talrijke werken worden begonnen maar dat de voltooiing er van uitblijft; de factor tijd zou niet mogen worden uit het oog verloren. Brussel moet in 1958 het aanschijn hebben van een aangename stad, waar het verkeer geen ongemakken mag ondervinden. Hij wenst insgelijks te weten waar de parkeerplaats van de Albertina zal worden aangelegd; de openbare mening zou op dat punt moeten worden gerustgesteld. Wat het Administratief Centrum betreft, weet hij op geen maanden na wanneer de werken zullen worden aangevat. Het tijdschema zou tot in de puntjes moeten worden uitgewerkt; zoals de Minister zojuist heeft verklaard, zouden al de werken tegen 31 December 1957 moeten beëindigd zijn.

ANTWOORD.

Zoals ik vroeger reeds heb verklaard, zal in de Brusselse agglomeratie geen enkel werk worden begonnen zo ik niet de volstrekte zekerheid heb, dat het vóór de opening van de Tentoonstelling in 1958 zal kunnen worden voltooid. Het ware volkomen onduidelijk, dat de stad op een uitgestrekte bouwplaats zou gelijken.

Wat in het bijzonder de Albertina betreft, is het programma van de werken zo uitgestippeld, dat een groot deel er van zal klaar zijn : de Congreszaal en het Paleis der Dynastie zullen voltooid zijn. De hoofdstad beschikt immers thans over geen enkele zaal die voor het houden van internationale conferenties degelijk is uitgerust (dienst voor onmiddellijke vertaling, enz.), zodanig zelfs dat de vergaderingen van de E.G.K.S., die binnen enkele dagen zullen plaats hebben, in het Parlement zullen moeten worden gehouden zodat de normale parlementaire werkzaamheden zullen worden lamgelegd. Het complex van gebouwen die op het einde van 1957 zullen voltooid zijn, zal worden

Quant aux parkings, une solution est étudiée actuellement par mon collègue du Département des Communications afin d'aménager des parkings dans la capitale ainsi que dans d'autres villes où ils s'imposent. Je puis donner toutes assurances qu'un parking sera établi au voisinage immédiat de la salle du Congrès afin de la desservir dans de bonnes conditions. En ce qui concerne la Cité administrative, une première phase sera exécutée de manière à donner des possibilités de parking et également, si la nécessité l'impose, des moyens de logement si l'industrie hôtelière le demandait.

47^e QUESTION.

Un autre commissaire pose plusieurs questions relatives à la subvention au Borinage.

Il souhaite d'obtenir qu'une somme de 300 millions soit prévue au budget à partir de 1957 pour permettre l'achèvement du canal Nimy-Blaton.

RÉPONSE.

Comme je l'ai fait ressortir dans mon exposé général, il y a lieu d'éviter tout éparpillement des crédits et de les concentrer sur des liaisons déterminées, de manière à rendre les investissements rentables au plus tôt.

Dans l'ordre d'urgence, il est incontestable que la mise à 1.350 tonnes du canal de Charleroi, se présente en premier lieu.

Le budget de 1956 reflète cette situation.

En ce qui concerne le canal de Nimy-Blaton, les crédits prévus permettent d'achever entièrement la section Nimy-Blaton jusqu'au delà du Mont des Groseilliers.

Quant à la jonction Blaton-Escaut, il y a lieu de commencer en partant de l'Escaut, par la construction des écluses. L'étude de ces ouvrages importants est en cours et tout laisse prévoir que l'adjudication pourra avoir lieu dès le début de 1957.

48^e QUESTION.

Afin de sauver ce qui reste à sauver du Borinage, le même membre désirerait que le réseau routier de cette région soit amélioré fortement.

RÉPONSE.

Je renvoie à la réponse faite à la Commission du Budget Extraordinaire.

aangevuld door zekere van de thans bestaande gebouwen die vooralsnog zullen worden behouden, en verder door beplantingen, ten einde een bevredigend esthetisch geheel te verwezenlijken. Wat de parkeerruimten betreft, wordt in overeenstemming met mijn collega van Verkeerswezen op dit ogenblik een oplossing bestudeerd voor het inrichten van parkeerplaatsen in de hoofdstad alsmede in zekere andere steden waar ze noodzakelijk zijn. Ik kan gerust verzekeren dat in de naaste omtrek van het Congresgebouw een parkeerplaats in goede voorwaarden zal worden ingericht. Wat het Administratief Centrum betreft, zal een eerste tranche van werken worden uitgevoerd met het oog op het scheppen van parkeergelegenheid en, wanneer zulks nodig mocht blijken, voor het beschikbaar stellen van logies zo het hotelbedrijf er mocht om verzoeken.

47^e VRAAG.

Een ander lid stelt verscheidene vragen betreffende de toestand in de Borinage.

Hij wenst allereerst dat vanaf 1957 een bedrag van 300 miljoen op de begroting zou worden uitgetrokken voor de voltooiing van het kanaal Nimy-Blaton.

ANTWOORD.

Zoals ik er tijdens de algemene uiteenzetting de nadruk op heb gelegd, moet een versnippering van de kredieten worden vermeden, doch moeten ze integendeel worden geconcentreerd op bepaalde verbindingen te water, opdat de belegde gelden zo haast mogelijk zouden renderen.

Wat de urgentie betreft, komt het bevaarbaar maken van het kanaal van Charleroi voor schepen van 1.350 ton onbetwistbaar op de eerste plaats.

Zulks is in de begroting voor 1956 tot uitdrukking gebracht.

Wat het kanaal Nimy-Blaton betreft, laten de uitgetrokken kredieten toe, het vak Nimy-Blaton tot voorbij de « Mont des Groseilliers » volledig te voltooien.

Inzake het vak tussen Blaton en de Schelde, moet van aan de Schelde worden vertrokken, door het bouwen van de sluizen. De studie van die belangrijke kunstwerken is aan de gang, en alles wijst er op dat de aanbesteding in het begin van 1957 zal kunnen worden gehouden.

48^e VRAAG.

Ten einde van de Borinage te redden wat nog te redden valt, wenst hetzelfde lid dat het wegnennet in die streek aanzienlijk zou worden verbeterd.

ANTWOORD.

Ik verwijs naar het antwoord aan de Commissie voor de Buitengewone Begroting.

49^e QUESTION.

Le même commissaire demande si le subside prévu pour la reconstruction de la Tour de l'Yser a été liquidé ?

Un million est prévu pour 1956.

Il n'est pas du tout opposé à cette restauration et il aime qu'une voix wallonne se fasse entendre à ce sujet.

Aucune manifestation déplorable ne s'étant faite en 1955, il n'y a pas de raison de croire qu'il s'en produira en 1956. Tenant compte de cela, il demande si le crédit prévu pour 1956 sera liquidé sans aucune restriction. Il souhaite une liquidation totale de cette question le plus rapidement possible.

RÉPONSE.

Le crédit de 1.000.000 de francs inscrit à l'article 24-3 du budget de l'exercice 1955 pour la reconstruction de la Tour de l'Yser a été effectivement liquidé le 21 novembre 1955, le pèlerinage traditionnel à ce monument s'étant déroulé, en 1955, dans des conditions ne heurtant pas le sentiment patriotique de nos populations.

Rien ne s'oppose à ce que le subside prévu pour l'exercice 1956 soit liquidé dans les mêmes conditions qu'en 1955.

50^e QUESTION.

Un autre commissaire s'inquiète au sujet du remède à apporter à la grande trouée de Huy qui mérite de retenir l'attention. La chose s'aggrave d'année en année, dès l'approche de la bonne saison.

50 millions sont prévus au budget.

Ce commissaire craint de voir traîner les acquisitions. Il faut que les fonctionnaires fassent diligence pour éviter les lenteurs constatées de ce côté. Il insiste, car l'industrie de Huy se meurt et il faut que la propagande que l'on fait pour le tourisme porte ses fruits.

RÉPONSE.

Toute diligence sera faite en vue d'acquérir les emprises et d'exécuter les travaux conformément au programme établi.

51^e QUESTION.

Un autre commissaire s'intéresse particulièrement à la région du littoral et pose une série de questions.

49^e VRAAG.

Hetzelfde lid vraagt nog of de toelage voor de wederopbouw van de IJzertoren uitgekeerd werd ?

Voor 1956 is er één miljoen uitgetrokken.

Hij is geenszins gekant tegen het herstel van de toren en hij wil in dit verband een Waalse stem laten horen.

Daar zich in 1955 geen enkele betreurenswaardige manifestatie heeft voorgedaan, mag aangenomen worden dat zulks ook in 1956 het geval zal zijn. Hiermede rekening houdend vraagt hij of het voor 1956 uitgetrokken krediet zonder enige beperking zal uitgekeerd worden. Hij wenst dat die kwestie zo spoedig mogelijk afgehandeld zou worden.

ANTWOORD.

Het krediet van 1.000.000 frank dat op post 24-3 van de begroting voor het dienstjaar 1955 uitgetrokken is voor de wederopbouw van de IJzertoren werd effectief uitgekeerd op 21 November 1955, daar de traditionele bedevaart naar dit gedenkteken verlopen is zonder dat het vaderlands gevoel van onze bevolking werd gekwetst.

Er bestaat derhalve geen bezwaar dat de voor het dienstjaar 1956 uitgetrokken toelage zou verefend worden onder dezelfde voorwaarden als in 1955.

50^e VRAAG.

Een ander lid vraagt wat er gedaan zal worden ter verhelping van de grote doorbraak te Hoei, die aandacht verdient. De toestand wordt van jaar tot jaar ernstiger zodra het goede seizoen aanbreekt.

Op de begroting is 50 miljoen uitgetrokken.

Dit lid vreest dat de aankopen van onroerende goederen zouden aanslepen. Het is nodig dat de ambtenaren spoed zouden maken, opdat een einde zou komen aan het getalm dat ter zake wordt vastgesteld. Hij vraagt zulks met aandrang daar de industrie te Hoei verdwijnt, en de voor het toerisme gevoerde propaganda vruchten moet afwerpen.

ANTWOORD.

Alles zal worden in het werk gesteld opdat de percelen dringend zouden worden aangekocht en opdat de werken overeenkomstig het vastgelegd programma zouden worden uitgevoerd.

51^e VRAAG.

Een ander lid houdt zich vooral bezig met de kuststreek en stelt een reeks vragen.

A) Aucun crédit n'est prévu au budget pour les bateaux échoués alors que les passages ne sont pas suffisants pour permettre aux bateaux de pêche de longer la côte.

B) En ce qui concerne les travaux de dragage prévus sur l'Escaut j'aimerais connaître le coût de ces travaux.

RÉPONSE.

A) En ce qui concerne les épaves qui se trouvent devant la côte belge, il y a lieu de remarquer que celles qui pourraient constituer une gêne pour la navigation, sont signalées.

Les épaves qui peuvent être considérées comme constituant une gêne pour la navigation sont les suivantes :

1^o Dans les eaux territoriales (compétence de l'Administration des Voies Hydrauliques) :

a) épave dans la petite rade d'Ostende. Son enlèvement est en cours mais les travaux ont été provisoirement suspendus;

b) le bateau « Anton Hammerbacher » sur le versant nord du « Stroombank » devant Ostende. Cette épave a été cédée à la Société belge de renflouement « Marine et Matériaux » en vue de son enlèvement qui sera réalisé avant la fin septembre.

2^o En dehors des eaux territoriales (compétence de l'Administration de la Marine — contrôle de l'exécution par le Service hydrographique de la côte) :

a) l'enlèvement du « Gorm » devant la rade de Zeebrugge, est en cours de réalisation;

b) les travaux d'enlèvement du « Putten », du « Rio Brabo » et d'un navire marchand devant la grande rade d'Ostende seront mis en adjudication dans le courant du mois d'avril en même temps que ceux afférents à l'« Empire Blessing » et au « Lock Out », qui se trouvent dans les Wielingen devant Knokke et le Zwin. Les travaux d'enlèvement des trois premières épaves avaient déjà été mis en adjudication en juillet 1955, mais il n'avait pas été donné suite à la soumission parce que les prix étaient disproportionnés par rapport à la nature des travaux à exécuter;

c) aucune des autres épaves ne gêne la navigation et leur enlèvement immédiat ne s'impose pas.

B. En ce qui concerne les travaux de dragage dans l'Escaut, il a été prévu au budget de 1956, tant pour le territoire belge que pour le territoire néerlandais, un montant total de 145.000.000 de francs. Ce crédit couvrira également les dépenses afférentes aux travaux de dragage à effectuer au pied des murs de quai du port d'Anvers.

Ces travaux ont nécessité en 1955 et 1954 des dépenses du même ordre.

A) Op de begroting is geen enkel krediet uitgetrokken voor de gestrande schepen, hoewel de vaargeulen niet volstaan opdat de vissersboten langs de kust zouden kunnen varen.

B) Wat de geplande baggerwerken in de Schelde betreft, zou ik graag vernemen hoeveel die werken zullen kosten.

ANTWOORD.

A) Wat betreft de wrakken vóór de Belgische kust dient opgemerkt dat zij die enige hinder voor de scheepvaart zouden kunnen bieden, worden afgebakend.

De wrakken die als hinder voor de scheepvaart kunnen beschouwd worden, zijn de volgende :

1^o Binnen de territoriale wateren (bevoegdheid Bestuur der Waterwegen) :

a) wrak in de kleine rede te Oostende. De opruiming is in uitvoering doch voorlopig geschorst;

b) de « Anton Hammerbacher » op de noordelijke glooiing van de Stroombank vóór Oostende. Dit wrak werd afgestaan voor opruiming aan de Belgische bergingsmaatschappij, « Marine et Matériaux », die het wrak voor einde September zal opruimen.

2^o Buiten de territoriale wateren (bevoegdheid Zeewezen, contrôle der uitvoering door de Hydrografische Dienst der Kust) :

a) het opruimen van de « Gorm » vóór de rede van Zeebrugge is in uitvoering;

b) het opruimen van de « Putten », « Rio Brabo »; en een koopvaardijship vóór de grote rede van Oostende zal in de loop der maand April in aanbesteding gelegd worden samen met de « Empire Blessing » en de « Lock Out », gelegen in de Wielingen vóór Knokke en het Zwin. Het opruimen der drie eerst genoemde wrakken werd reeds in Juli 1955 in aanbesteding gelegd, doch er werd geen gevolg gegeven aan de inschrijving, omdat de prijzen niet overeenstemden met de uit te voeren werken;

c) alle overige wrakken zijn niet hinderend voor de scheepvaart en de onmiddellijke opruiming dringt zich niet op.

B) Aangaande de onderhoudsbaggerwerken in de Schelde, zowel op Belgisch als op Nederlands grondgebied, werd op de begroting van 1956 een totaal bedrag van 145.000.000 frank uitgetrokken. Hierin zijn ook de baggerwerken begrepen aan de voet van de kaaimuren der haven van Antwerpen.

Een zelfde bedrag werd in 1955 en 1954 voor deze werken uitgegeven.

52^e QUESTION.

En ce qui concerne les routes, il faut que les usagers puissent quitter la Capitale sans encombre.

De plus, on y constate énormément de clients venant de la région de Roubaix-Tourcoing.

Pour la côte belge, cela constitue un très grand intérêt : sur 10 voitures, 7 sont des voitures françaises, ce qui signifie que les Français aiment la côte belge.

Il faut donc leur donner des voies d'accès faciles entre la côte belge et la France. Bien souvent on constate des embouteillages.

Votre programme international prévoyait la liaison entre Ostende et la Panne, afin de permettre le dédoublement de la Route royale.

Ce dont les étrangers ont besoin, c'est d'une route reliant Adinkerke à Loppem, sur l'autoroute Bruxelles-Ostende.

Il y aurait ainsi une liaison excellente avec la France, qui permettrait l'augmentation du nombre des touristes français en Belgique.

RÉPONSE.

L'intérêt d'une bonne liaison entre la France et la Belgique, par exemple d'Adinkerke à Loppem, est évident; il n'a pas été possible de prévoir la modernisation de cette dernière dans les deux premières années d'existence du Fonds des Routes, mais ce travail sera prévu au cours des années ultérieures.

53^e QUESTION.

Le même commissaire souhaiterait ardemment la construction d'une route qui relierait la Flandre Occidentale au Hainaut, ainsi que de pistes cyclables, afin d'éviter les accidents mortels qui se produisent assez souvent.

Cette liaison constituerait un véritable bienfait.

Il cite l'exemple de Koksijde.

En conclusion, il souhaite une meilleure liaison entre la côte ouest et le reste du pays.

RÉPONSE.

Je renvoie à la réponse faite à un autre commissaire.

De plus, je rappelle à l'honorable membre qu'un projet de loi sera bientôt déposé prévoyant la reprise des routes provinciales et de nombreuses routes communales dans le réseau de l'Etat, après modernisation grâce aux subsides (60 p.c.) qui seraient accordés. Des améliorations substantielles seront ainsi réalisées dans le sens souhaité par le commissaire.

52^e VRAAG.

Wat de wegen betreft, is het volstrekt nodig dat de weggebruikers de hoofdstad zonder hinder kunnen verlaten.

Bovendien treft men er enorm veel personen aan die uit de streek van Roubaix-Tourcoing komen.

Voor de Belgische kust is zulks van zeer groot belang : op 10 auto's telt men er 7 Franse, hetgeen bewijst dat de Fransen graag naar onze kust komen.

Daarom moeten zij over goede verbindingswegen tussen de Belgische Kust en Frankrijk beschikken. Er doen zich vaak verkeersopstoppen voor.

In uw internationaal programma was een verbindingsweg tussen Oostende en De Panne voorzien, ten einde de Koninklijke weg te verdubbelen.

De buitenlanders hebben echter behoefte aan een weg die Adinkerke verbindt met Loppem, aan de autosnelweg Brussel-Oostende.

Aldus zou een uitstekende verbinding met Frankrijk tot stand komen, waardoor het aantal Franse toeristen in België zou stijgen.

ANTWOORD.

Het belang van een goede verbindingsweg tussen België en Frankrijk, bij voorbeeld van Adinkerke naar Loppem, springt in 't oog. Er kon niet worden gedacht aan de modernisering van die weg tijdens de eerste twee jaren van de duur van het Wegenfonds, maar dat werk zal in de loop van de daaropvolgende jaren op het programma worden geplaatst.

53^e VRAAG.

Hetzelfde lid wenst ten eerste dat een weg tot verbinding van West-Vlaanderen met Henegouwen zou worden aangelegd, alsmede rijwielpaden, ten einde de ongevallen met dodelijk afloop te voorkomen, die zich vaak voordoen.

Die verbinding zou een ware weldaad zijn.

Hij haalt het voorbeeld aan van Koksijde.

Tot besluit wenst hij een betere verbinding tussen de Westkust en het overige gedeelte van het land.

ANTWOORD.

Ik verwijs naar het antwoord aan een ander commissielid.

Verder wil ik er het geacht lid aan herinneren dat eerlang een wetsontwerp zal worden neergelegd, waarbij het overnemen van de provinciale wegen en van tal van gemeentewegen in Staatswegennet wordt voorzien, zulks na modernisering dier wegen met de daartoe te verlenen subsidies (60 pct.). Zo zullen merkelijke verbeteringen in de door het commissielid gewenste zin worden verwezenlijkt.

54^e QUESTION.

Un autre commissaire pose également une série de questions.

1) Il serait souhaitable que les adjudications des travaux soient réparties sur toute l'année.

RÉPONSE.

Le Fonds des Routes permet, s'écartant de l'annalité budgétaire, et les crédits du budget extraordinaire pour les autres travaux pouvant être répartis sur un exercice suivant par simple arrêté royal, il est possible d'éviter de concentrer les adjudications en fin d'année et d'établir celles-ci de manière à créer une meilleure concurrence entre les entrepreneurs.

55^e QUESTION.

2. Il serait nécessaire d'être très sévère vis-à-vis des entrepreneurs notamment en ce qui concerne l'agrégation et de ne pas limiter les amendes pour retard à un maximum.

RÉPONSE.

J'estime également qu'on doit être très sévère quant à la qualité des entrepreneurs qui sont appelés à soumissionner. A cette fin, j'ai invité à plusieurs reprises les fonctionnaires de mon Département de veiller à ce que les clauses et les catégories à octroyer aux entrepreneurs le soient à bon escient, basées notamment sur leurs qualités professionnelles, leur cadre technique et leurs possibilités financières.

Toutefois, dans certains cas, il s'indique d'admettre une offre introduite par un entrepreneur qui n'a pas l'agrégation imposée mais dans ce cas, un examen particulièrement approfondi est nécessaire pour qu'on puisse se rendre compte que l'entrepreneur est à même d'exécuter des travaux conformément aux cahiers des charges.

Quant à la non limitation des amendes pour retards, cette clause est prévue pour les travaux dont le non achèvement à la date indiquée entraînerait des répercussions graves pour l'économie générale.

56^e QUESTION.

3. a) Quand sera émis le nouvel emprunt du Fonds des Routes ?

b) D'où sont venues les principales souscriptions ?

RÉPONSE.

a) Cet emprunt devra être lancé de manière à pouvoir disposer des fonds requis pour les travaux de 1957.

54^e VRAAG.

Een ander lid stelt eveneens een reeks vragen.

1) Het ware wenselijk dat de aanbestedingen der werken over het gehele jaar zouden worden verdeeld.

ANTWOORD.

Daar het Wegenfonds van de begrotingseenjarigheid afwijkt, en de kredieten van de buitengewone begroting voor de andere werken op grond van een eenvoudig koninklijk besluit over het volgend dienstjaar kunnen worden verdeeld, is het mogelijk te voorkomen dat te veel aanbestedingen op het einde van het jaar zouden plaats hebben, en die aanbestedingen zodanig vast te stellen dat er tussen de aannemers meer mededinging is.

55^e VRAAG.

2. Het ware nodig, zeer streng te zijn tegenover de aannemers, vooral wat de erkenning betreft, en de boeten wegens vertraging niet tot een maximum te beperken.

ANTWOORD.

Ik ben insgelijks van mening dat men heel streng moet zijn wat de hoedanigheid betreft van de aannemers die kunnen inschrijven. In dit verband heb ik de ambtenaren van mijn Departement herhaaldelijk verzocht, er voor te waken dat de klassen en categorieën in alle ernst aan de aannemers zouden worden verleend, inzonderheid op grond van hun beroepskwaliteiten, hun technisch kader en hun financiële middelen.

In bepaalde gevallen evenwel past het, een offerte aan te nemen welke is ingediend door een aannemer die de voorgeschreven erkenning niet bezit; in dat geval evenwel is een bijzonder grondig onderzoek geboden, opdat men zou kunnen nagaan of de aannemer wel in de mogelijkheid verkeert, de werken overeenkomstig de bestekken uit te voeren.

Wat betreft het niet-beperken van de boeten wegens vertraging, die bepaling is voorzien voor de werken waarvan de niet-voltooiing op de gestelde datum, ernstige repercussies voor de algemene economie tot gevolg zou hebben.

56^e VRAAG.

3. a) Wanneer zal een nieuwe lening van het Wegenfonds worden uitgeschreven ?

b) Vanwaar kwamen de voornaamste inschrijvingen ?

ANTWOORD.

a) Die lening zal derwijze dienen uitgeschreven dat voor de werken van 1957 over de vereiste gelden kan worden beschikt.

b) Mes services n'ont pas les éléments nécessaires pour répondre à cette question.

57^e QUESTION.

4. Bouchon de Lanaye :

J'ai constaté que les crédits sont prévus pour 1956.

RÉPONSE.

Les pourparlers qui seront entamés sous peu par mon collègue des Affaires Etrangères auront à englober les trois problèmes.

Toutefois, comme je l'ai déjà fait ressortir, la question du Bouchon de Lanaye lors des entretiens Steenberghe-Van Cauwelaert, n'ont donné lieu à aucune divergences de vues quant au principe des travaux. Tout laisse présumer qu'aucune difficulté ne surgira lors des pourparlers définitifs.

58^e QUESTION.

5. Dans le plan DELTA, il est prévu le relèvement des crêtes des digues le long de l'Escaut Occidental. Tiendra-t-on compte de cette situation nouvelle dans les travaux à exécuter sur territoire national ?

RÉPONSE.

La réponse ne peut être qu'affirmative car les travaux exécutés en aval de notre frontière influencent tout le régime de l'Escaut.

59^e QUESTION.

6. Il est nécessaire et urgent d'étendre et d'équiper convenablement le port d'Anvers.

RÉPONSE.

J'examine la possibilité d'accélérer le rythme des travaux en vue de l'exécution de la 5^e, 6^e darses et autres extensions et équipements du port d'Anvers.

60^e QUESTION.

7. Il serait nécessaire que l'arrêté-loi de 1946 en matière d'urbanisme soit remplacé par une loi.

RÉPONSE.

Je suis entièrement d'accord quant à la nécessité de promulguer une loi définitive, cette question est actuellement à l'étude. La proposition introduite

b) Mijn diensten beschikken niet over de nodige gegevens om op die vraag te antwoorden.

57^e VRAAG.

4. Stop van Ternaaien :

Ik heb vastgesteld dat de kredieten voor 1956 zijn uitgetrokken.

ANTWOORD.

De onderhandelingen die binnenkort door mijn collega van Buitenlandse Zaken zullen worden gevoerd, zullen de drie problemen omvatten.

Nochtans, zoals ik daar reeds heb op gewezen, heeft de kwestie van de Stop te Ternaaien bij de besprekingen Steenberghe-Van Cauwelaert geen aanleiding gegeven tot meningsverschillen wat het principe der werken betreft. Alles laat veronderstellen dat er bij de definitieve besprekingen geen moeilijkheden zullen oprijzen.

58^e VRAAG.

5. In het Deltaplan is bepaald dat de kruinen van de dijken langs de Wester-Schelde zullen worden verhoogd. Zal met die nieuwe toestand rekening worden gehouden bij het uitvoeren van de werken op ons grondgebied ?

ANTWOORD.

Het antwoord kan slechts bevestigend zijn, daar benedenwaarts van onze grens uitgevoerde werken gans het regime van de Schelde beïnvloeden.

59^e VRAAG.

6. Het is dringend nodig dat de haven van Antwerpen behoorlijk zou worden verruimd en uitgerust.

ANTWOORD.

Ik onderzoek de mogelijkheid, het tempo van de werken betreffende het bouwen van de vijfde en zesde havendok en betreffende de andere uitbreidingen en uitrustingen van de haven van Antwerpen te versnellen.

60^e VRAAG.

7. Het ware nodig, de besluitwet van 1946 inzake stedenbouw door een wet te vervangen.

ANTWOORD.

Ik ben het volkomen eens wat de noodzakelijkheid betreft, een definitieve wet uit te vaardigen; die kwestie is thans in studie. Het door Volks-

par le Député Van Elslande est très importante. Les études en cours en tiennent compte.

61^e QUESTION.

Un autre commissaire pose la question suivante :

On a déjà demandé la création d'une Commission pour la région du Rupel. Cette Commission serait chargée de rechercher ce qu'on pourrait faire des carrières d'argile épuisées qui, non seulement enlaidissent la région, mais placent les administrations communales devant des problèmes impossibles à résoudre.

Puis-je attirer l'attention du Ministre sur le fait que le Gouverneur de la Province d'Anvers a déjà créé une commission en vue de la récupération des terrains, commission dont les travaux n'ont guère donné de résultats.

La Chambre des Représentants a discuté, la semaine dernière, une proposition de loi sur les mines et carrières, étendue aux carrières d'argile. Cette proposition de loi a été renvoyée à la Commission des Affaires Economiques.

Il me revient que le Ministre a déclaré qu'en égard à la gravité du problème, il créerait une commission chargée d'étudier la question.

Ne s'indiquerait-il pas que le Ministre s'entende avec son collègue des Affaires Economiques et avec le Gouverneur de la Province d'Anvers, en vue d'aboutir à la création d'une commission unique, ce qui permettrait d'éviter l'éparpillement des efforts ?

RÉPONSE.

I. Je me rallie entièrement à l'avis du commissaire et je me mettrai en rapport avec mon collègue des Affaires Economiques de manière à concentrer l'étude de cette question dans une même Commission.

62^e QUESTION.

Le même commissaire a posé les questions suivantes :

1. L'an dernier, lors de la discussion du budget de votre Département, je me suis permis d'attirer votre attention sur les difficultés que présente la circulation sur l'autoroute Anvers-Bruxelles, à hauteur du pont sur le canal maritime, à Willebroek.

Chaque jour, la circulation doit y être réglée par la gendarmerie; c'est en effet un des endroits du pays où la circulation est la plus intense. Heureusement, on n'a eu à déplorer jusqu'à présent aucune collision, malgré les dangers que présente le franchissement de cet ouvrage. Cependant, la chute d'un autobus dans le canal à cet endroit, a déjà coûté la vie à deux personnes. Dimanche

vertegenwoordiger Van Elslande ingediend voorstel is van groot belang. De aan de gang zijnde studies houden daar rekening mede.

61^e VRAAG.

Een ander commissielid stelt de volgende vraag :

Reeds vroeger werd verzocht een commissie in te stellen voor de Rupelstreek, om te onderzoeken wat er kan gedaan worden met de uitgebaggerde kleiputten, die niet alleen het esthetisch uitzicht van de streek verknoeien maar ook de gemeentebesturen voor onmogelijke problemen plaatsen.

Mag ik de aandacht vestigen van de heer Minister op het feit, dat reeds door de Gouverneur der Provincie Antwerpen een commissie voor recuperatie van gronden werd ingesteld. Deze heeft echter tot op heden weinig resultaten bereikt.

Vorige week werd in de Kamer der Volksvertegenwoordigers een wetsvoorstel besproken betreffende de mijnen en groeven en waaraan de kleigroeven werden toegevoegd. Dit wetsvoorstel werd opnieuw naar de commissie van Economische Zaken verwezen.

Naar ik vernomen heb, heeft de Minister verklaard, gezien de ernst van dit probleem, een commissie te zullen instellen welke een studie zou maken van deze aangelegenheid.

Ware het niet goed dat de Minister zich met zijn collega van Economische Zaken zou verstaan alsmede met de Gouverneur der Provincie Antwerpen, om slechts één commissie in te stellen, waardoor versnippering van krachten zou vermeden worden ?

ANTWOORD.

Ik sluit mij volkomen aan bij het advies van het commissielid en zal met mijn collega van Economische Zaken contact nemen, opdat die kwestie door één zelfde commissie zou worden bestudeerd.

62^e VRAAG.

Hetzelfde lid stelde de volgende vragen :

1. Vorig jaar, bij de bespreking der begroting van uw Departement, was ik zo vrij uw aandacht te vestigen op de moeilijke doorgang op de autosnelweg Antwerpen-Brussel, ter hoogte van de brug over het zeekanaal te Willebroek.

Dagelijks moet het verkeer geregeld worden door rijkswachters, daar dit punt één der drukste van geheel België is. Gelukkig is er tot op heden nog geen enkele aanrijding geweest, niettegenstaande het zeer grote gevaar dat daar huist. Reeds is op bedoelde plaats een autobus in het kanaal gereden, waarbij twee personen het leven lieten. Verleden Zondag hadden wij bijna opnieuw een

dernier, le même accident a failli se reproduire : il s'agissait, cette fois, d'une voiture automobile. Heureusement, le garde-corps est assez solide pour retenir des véhicules de ce type et seules les roues de l'auto ont dépassé le tablier du pont.

A l'heure actuelle, seul un pont provisoire permet de franchir le canal. Puis-je vous demander, Monsieur le Ministre, de faire entamer aussitôt que possible, la construction d'un pont définitif livrant passage à l'autoroute ? Par la même occasion, je voudrais vous demander de maintenir le pont provisoire pour lequel, de toute façon, les dépenses ont déjà été consenties. De cette façon, chaque chaussée de l'autoroute disposerait d'un pont sur lequel la circulation à sens unique pourrait être imposée. On réduirait ainsi les arrêts au strict minimum et on éviterait beaucoup d'accidents.

Pour ce qui concerne le croisement de la route de l'Etat n° 1bis et de la route Malines-Termonde, au droit du fort de Breendonk, j'ose espérer que le Ministre a fait le nécessaire pour résoudre la question dans le plus bref délai possible.

REPONSES DU MINISTRE.

En ce qui concerne le passage de l'autoroute Anvers-Bruxelles sur le canal maritime de Bruxelles au Rupel, la solution définitive n'est pas encore arrêtée. Deux solutions sont envisagées : la première l'établissement de deux ponts suffisamment distants de manière à maintenir la continuité du trafic routier lors du passage des navires de mer, la deuxième la construction d'un tunnel.

De toute manière on a envisagé le remplacement du pont provisoire par un pont définitif à l'emplacement de l'ancien. Aussi longtemps que la solution définitive globale ne sera pas réalisée le pont provisoire sera maintenu de manière à conserver toute sécurité au trafic comme le demande le Commissaire. La date de construction du pont à l'ancien emplacement n'est pas encore fixée en ce moment. En ce qui concerne le croisement de la route Malines-Termonde avec l'autoroute Bruxelles-Anvers j'ai demandé à l'administration compétente de hâter les études.

63^e QUESTION.

2. En défendant votre budget, vous avez annoncé votre intention de déposer à très bref délai une proposition de loi tendant à la reprise par l'Etat d'une partie des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communication.

Puis-je demander au Ministre si cette reprise a déjà commencé, compte tenu de ce qui suit :

— la plupart des administrations communales ont laissé leurs chemins vicinaux de grande communication dans un état lamentable, en raison des charges financières élevées que les travaux d'amélioration entraînent;

dergelijk ongeval te betreuren met een personenwagen. Gelukkig is de borstwering stevig genoeg voor dergelijke rijtuigen, enkel de wielen hingen reeds over de brug.

Tot hiertoe ligt er slechts een voorlopige brug over het kanaal. Mag ik U vragen, Mijnheer de Minister, zo spoedig mogelijk de werken voor een definitieve brug op de autosnelweg te doen aanvangen. Terzelfdertijd zou ik willen voorstellen om de voorlopige brug, waarvoor de kosten toch gedaan werden, te behouden. Aldus zou elke rijbaan van de autostrade haar eigen brug hebben voor eenrichtingsverkeer. Hierdoor zou het opont-houd tot een strict minimum beperkt, en zouden voorzeker vele ongevallen voorkomen worden.

Wat betreft de kruising van de Rijksweg n° 1bis met de weg Mechelen-Dendermonde aan het fort van Breendonk, durf ik ten stelligste verhoppen dat de Minister het nodige gedaan heeft om in de kortst mogelijke tijd hieraan een oplossing te geven.

ANTWOORDEN VAN DE MINISTER.

Wat betreft de doorgang van de autosnelweg Antwerpen-Brussel over het zeekanaal van Brussel naar de Rupel, is nog geen definitieve oplossing vastgelegd. Twee oplossingen worden in overweging genomen : de eerste voorziet het bouwen van twee bruggen die ver genoeg van elkaar verwijderd zijn, opdat het wegverkeer bij de doorvaart van de zeeschepen niet zou worden onderbroken; de tweede voorziet het bouwen van een tunnel.

In ieder geval is de vervanging van de voorlopige brug door een vaste brug ter plaatse van de oude brug in overweging genomen. Zolang geen totale definitieve oplossing is vastgelegd, zal de voorlopige brug worden gehandhaafd om, zoals door de Commissaris gevraagd wordt, het verkeer met alle veiligheid zou kunnen geschieden. De datum voor het bouwen van de brug op de oude plaats is nog niet bepaald. Wat betreft de kruising van de weg Mechelen-Dendermonde met de autosnelweg Brussel-Antwerpen, heb ik het bevoegd bestuur verzocht, de studies te bespoedigen.

63^e VRAAG.

Tijdens de toelichting van uw begroting, heeft U gezegd dat U binnen zeer korte tijd een wetsvoorstel zult indienen tot overname van een gedeelte der provinciewegen en buurtwegen van groot verkeer.

Mag ik de Minister vragen, indien met deze overname begonnen wordt, rekening te willen houden met het volgende :

— de meeste gemeentebesturen hebben hun buurtwegen van groot verkeer in een ellendige toestand gelaten, gezien de zware financiële lasten welke verbeteringswerken mede brengen;

— cependant, certaines administrations communales prévoyantes et entreprenantes, ont amélioré leurs chemins vicinaux de grande communication et les ont adaptés aux nécessités actuelles de la circulation. De ce fait, de lourds sacrifices ont été demandés aux propriétaires riverains de ces routes. C'est ainsi que, par exemple, la plupart des administrations communales ont mis sur pied un règlement des taxes applicables à l'ouverture de rues et à l'exécution de travaux d'égouts. Il en résulte que les propriétaires en question doivent consentir une intervention financière sous la forme d'impôts.

En conséquence, il serait souhaitable que la reprise éventuelle par l'Etat de chemins vicinaux de grande communication s'accompagne d'une reprise des charges financières qui sont supportées actuellement par les administrations communales et par les riverains.

Puis-je vous demander si votre Département pourrait retenir cette suggestion ?

RÉPONSE DU MINISTRE.

En ce qui concerne la reprise des routes provinciales et vicinales et de grande communication, j'ai déjà donné quelques éléments de ce problème lors de réponses à d'autres commissaires. Par ailleurs, la reprise des routes provinciales et vicinales de grande communication ne se fera qu'après leur remise en ordre.

De cette manière, toutes les communes sont placées sur le même pied et il n'est pas possible de rembourser aux communes les frais occasionnés par la remise en bon état de ces routes.

64^e QUESTION.

Un autre commissaire pose trois dernières questions relatives aux routes de sa région.

Exécution de travaux :

a) Pourquoi la promesse de subsides pour la commune de Geluveld se fait-elle attendre ? (grande communication), estimation : 4.720.000 francs.

RÉPONSE.

Mon Département est en effet en possession du projet de ces travaux et ce depuis 1952. Le nécessaire sera fait dès que les crédits le permettront.

b) Route Merkem-Oostvleteren.

Pourquoi une exécution partielle ?

— nochtans zijn er vooruitziende en durvende gemeentebesturen welke hun buurtwegen van groot verkeer verbeterd hebben en aangepast aan de moderne vereisten van het verkeer op dergelijke wegen. Hieruit is voortgesproken dat zware offers gevraagd werden aan de randeigenaars dezer wegen. Zo bijvoorbeeld kennen de meeste gemeentebesturen een taksreglement op het trekken van straten en uitvoeren van rioleringswerken, en bijgevolg dienen deze eigenaars een financiële tussenkomst te betalen in de vorm van belasting.

Het ware bijgevolg wenselijk dat bij een eventuele overname van buurtwegen van groot verkeer tevens een overname zou gebeuren van de financiële lasten die op dit ogenblik op de gemeenten en de randeigenaars drukken.

Mag ik U vragen of het Departement met deze suggestie zou willen rekening houden ?

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Terzake van het overnemen der provinciewegen en buurtwegen van groot verkeer, heb ik reeds enkele gegevens van dat probleem in antwoord op door andere commissieleden gestelde vragen verstrekt. Anderdeels zal het overnemen van de provinciewegen en buurtwegen van groot verkeer maar geschieden nadat ze in goede staat zullen hersteld zijn.

Zodoende worden al de gemeenten op gelijke voet gesteld; het is niet mogelijk aan de gemeenten de voor het herstellen van die wegen gedane kosten terug te betalen.

64^e VRAAG.

Een ander lid stelt nog drie vragen in verband met de wegen in zijn streek.

Uitvoering van werken :

a) Waarom blijft de toezegging van toelage uit voor de gemeente Geluveld ? (groot verkeer) : raming : 4.720.000 frank.

ANTWOORD.

Het ontwerp van deze werken berust inderdaad bij mijn Departement en wel sedert 1952. Het nodige hiertoe zal worden gedaan zohast de kredieten het zullen toelagen.

b) Weg Merkem-Oostvleteren.

Waarom een gedeeltelijke uitvoering ?

RÉPONSE.

Les travaux en question ont fait l'objet de quatre adjudications distinctes, à savoir une par commune intéressée.

En ce qui concerne Merkem, Noordschote et Reninge, le nécessaire a déjà pu être fait, à savoir :

a) pour Merkem :

1^o chaussée : en juillet 1954;

2^o piste cyclable : en février 1956;

b) pour Noordschote :

1^o chaussée : en juillet 1955;

2^o piste cyclable : en novembre 1955;

c) pour Reninge :

1^o chaussée : en mars 1955;

2^o piste cyclable : en novembre 1955.

Reste la section d'Oostvleteren. Connaissant l'importance de la question, je veillerai à ce qu'elle soit réglée aussitôt que possible.

c) Commission pour stimuler la vie économique dans la région d'Ypres — Routes provinciales Ypres-Roulers et Passendale-Beselare.

RÉPONSE.

Le Ministre compte réunir prochainement les parlementaires de la région Yproise, en vue de discuter avec eux des conclusions de la Commission et d'arriver à des mesures pratiques. L'amélioration des routes précitées sera discutée à ce moment, mais il importe de souligner, dès maintenant, que toutes les routes provinciales seront reprises dans le réseau de l'Etat dès que le projet de loi portant reclassification de la voirie, aura été voté; cette reprise impliquera une modernisation des routes.

65^e QUESTION.

Un autre commissaire pose encore une série de questions :

1. Le cadre du personnel du Département est trop peu étoffé.

Lors d'un entretien que j'ai eu il y a quelques semaines avec l'Ingénieur en chef-Directeur des Ponts et Chaussées de la province d'Anvers, il m'a été donné de constater dans quelles conditions difficiles, certains fonctionnaires techniques doivent travailler, et à quel point ils sont surchargés de besogne. Le manque de personnel n'affecte donc pas uniquement l'Administration centrale, mais aussi les directions provinciales. Cette situation est

ANTWOORD.

De werken in kwestie hebben het voorwerp uitgemaakt van vier afzonderlijke aanbestedingen, nl. één per betrokken gemeente.

Voor Merkem, Noordschote en Reninge kon reeds het nodige worden gedaan, nl. :

a) voor Merkem :

1^o rijweg : in Juli 1954;

2^o fietspad : in Februari 1956;

b) voor Noordschote :

1^o rijweg : in Juli 1955;

2^o fietspad : in November 1955;

c) voor Reninge :

1^o rijweg : in Maart 1955;

2^o fietspad : in November 1955.

Het vak Oostvleteren blijft nog over. Ook hiervoor zal ik, het belang van de zaak kennende, zo haast mogelijk zorgen.

c) Commissie tot bevordering van het Ieperse bedrijfsleven. Provinciale wegen Ieper-Roeselare en Passendale-Beselare.

ANTWOORD.

De Minister is voornemens binnenkort een vergadering van de Parlementsleden uit het Ieperse te beleggen, om de besluiten van de Commissie met hen te bespreken en tot praktische verwezenlijkingen te komen. De verbetering van de genoemde wegen zal op die vergadering worden behandeld, doch er kan nu reeds worden op gewezen dat al de provinciale wegen in het Rijkswegennet zullen worden opgenomen zodra het ontwerp van wet tot nieuwe klasse-indeling van de wegen zal goedgekeurd zijn; de overneming zal gepaard gaan met een modernisering van die wegen.

65^e VRAAG.

Een ander lid stelt nog een reeks vragen :

1. Het personeelskader van het Departement is onvoldoende bezet.

Tijdens een gesprek dat ik enkele weken geleden had met de Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen der Provincie Antwerpen, kon ik nog vaststellen in welke moeilijke omstandigheden en met welke overbelasting sommige van uw technische ambtenaars moeten werken. De ontoereikendheid van uw personeelskader treft dus niet enkel het Hoofdbestuur, doch ook de Provinciale Directies. Deze toestand is in hoofdzaak te wijten aan het

due en ordre principal soit au fait que le cadre ne prévoit pas le nombre voulu d'agents, soit à l'insuffisance de certains barèmes.

Eu égard aux tâches importantes qui sont confiées à vos services et à la nécessité d'assurer une bonne exécution du programme de votre Département, je crois donc pouvoir exprimer le vœu — auquel je ne doute pas que tous les membres se rallient — qu'il soit remédié à cette situation.

Un seul exemple suffira d'ailleurs : dans la province d'Anvers, un certain travail pour lequel les crédits nécessaires sont disponibles, pour lequel les autorisations voulues ont été accordées et dont l'exécution est urgente (il s'agit d'un travail à réaliser dans le cadre de la loi Brunfaut), n'a pas été entamé parce qu'aucun conducteur n'était disponible pour diriger les travaux. N'est-ce pas là un exemple frappant ?

2. A propos de l'application de la loi Brunfaut, vous avez déclaré, Monsieur le Ministre, que les administrations communales seraient autorisées à faire dresser elles-mêmes des plans et des cahiers des charges, selon des normes qui seraient définies par le Département, et sous le contrôle de l'Administration centrale de l'Urbanisme. Puis-je demander que les honoraires et les frais de surveillance soient supportés entièrement par l'Etat ou que tout au moins un subside de 60 p. c. soit accordé à cet effet ? On peut considérer, en effet, que la quote-part de la commune sera compensée par un enrichissement de son patrimoine.

3. J'ai appris que le Département procédera sous peu à la reprise de routes provinciales et de certains chemins vicinaux de grande communication. Puis-je vous demander si cette reprise s'accompagnera de celle du personnel provincial ou communal chargé de la surveillance et de l'entretien desdites routes ? Dans la négative, quelle solution envisage-t-on ? Je crois pouvoir insister pour que cette reprise de personnel se fasse.

J'aimerais également être renseigné sur les routes que vous vous disposez à reprendre en premier lieu.

4. Au cours d'une réunion de la Commission du Budget Extraordinaire, j'ai déjà eu l'occasion de vous demander si les crédits d'engagement prévus au programme du Fonds des Routes pour 1956 comprennent les crédits nécessaires à la réalisation des expropriations. Vous m'avez répondu affirmativement. Ne serait-il pas indiqué de préciser dans quelle proportion ces crédits sont destinés aux expropriations, d'une part, et à l'exécution des travaux, d'autre part ?

5. Pour ce qui concerne les expropriations proprement dites, je me suis permis, l'an dernier, au cours de la discussion du budget des Travaux Publics, d'attirer votre attention sur le cas malheureux de certains ouvriers qui, après avoir consacré toutes leurs économies à l'acquisition d'un terrain

fait dat enerzijds het kader geen voldoende personeel voorziet, ofwel anderzijds bepaalde weddeschalen veel te laag liggen.

Ik geloof dan ook, verwijzend naar de zo belangrijke opdrachten die aan uw diensten werden toevertrouwd, en de noodzakelijkheid van een goede afwerking van het programma van uw Departement, de wens te mogen uiten — en alle leden zullen het hier zeker met mij eens zijn — dat deze toestand zou worden verholpen.

Een enkel voorbeeld zal trouwens volstaan : in de provincie Antwerpen wordt een bepaald werk, waarvoor de nodige kredieten beschikbaar zijn en de nodige toelatingen werden verleend, en waarvan de uitvoering dringend gewenst is (het is nl. een werk in het kader van de wet Brunfaut) niet begonnen omdat er geen conducteur beschikbaar is om het werk te leiden. Is dit voorbeeld niet zeer treffend ?

2. In verband met de toepassing van de wet Brunfaut hebt U verklaard, Mijnheer de Minister, dat aan de gemeentebesturen machtiging zou worden verleend om zelf plans en bestekken te laten opmaken, volgens normen door het Departement vast te stellen en onder toezicht van het Hoofdbestuur van Stedebouw. Mag ik in dit verband vragen dat de erelonen en toezichtskosten volledig door de Staat zouden worden gedragen, of dat toch minstens toelagen van 60 pct. hierop zouden worden verleend, vooropgesteld dat van het standpunt wordt uitgegaan dat het door de gemeente te dragen aandeel wordt gecompenseerd door de verbetering van haar patrimonium.

3. Het is mij bekend dat het Departement binnenkort zal overgaan tot het overnemen van provinciewegen en bepaalde buurtsteenwegen van groot verkeer. Mag ik vragen of met deze wegen terzelfdertijd het personeel van provincie of gemeente, dat belast is met het toezicht en het onderhoud van bedoelde wegen, zal worden overgenomen, of wat er terzake voorzien is ? Ik meen hierbij te mogen aandringen op een overname van het bedoelde personeel.

Graag vernam ik insgelijks aanduidingen over die wegen, die U van plan is eerst over te nemen.

4. Tijdens een vergadering van de Commissie voor de Buitengewone Begroting had ik reeds gelegenheid U te vragen of in de vastleggingskredieten voorzien in het programma van het Wegenfonds voor 1956, de kredieten voor de door te voeren onteigeningen zijn begrepen. U hebt hierop bevestigend geantwoord. Ware het niet gewenst terzake juist te bepalen hoeveel bestemd is voor onteigeningen en hoeveel voor uit te voeren werken ?

5. Wat de onteigeningen betreft, was ik zo vrij in mijn tussenkomst vorig jaar, tijdens de bespreking van de begroting van Openbare Werken, de aandacht te vestigen op bepaalde sociale gevallen. Het betreft hier arbeiders, die hun laatste spaargelden hebben aangewend om bouwgrond te

sur lequel ils comptaient faire construire leur maison, voient ce terrain frappé d'une interdiction de bâtir parce qu'une autoroute à construire doit y passer. Pour comble de malheur, l'existence même de cette interdiction enlève aux intéressés tout espoir de pouvoir revendre leur terrain et réduit à néant l'initiative qu'ils avaient prise. Seule l'expropriation immédiate peut apporter une solution à cet état de choses.

Vous m'avez promis, en son temps, de rechercher une solution à cette question. Je profite de l'occasion pour vous rappeler ce problème et je me tiens à votre disposition pour vous fournir tous renseignements complémentaires. Enfin, j'exprime l'espoir que, du moins pour les personnes à revenus modestes, il soit pris des dispositions qui donnent entière satisfaction aux intéressés.

6. Je voudrais aussi attirer l'attention sur la nécessité de donner de l'extension à nos ports et de les moderniser. Je pense en tout premier lieu à notre port national, Anvers. La construction d'une cinquième et d'une sixième darse, la modernisation des grues, des élévateurs à grain, des ponts, des routes, etc., s'imposent de façon absolue si nous voulons sauvegarder la prospérité économique du pays tout entier et le standard de vie élevé dont bénéficie actuellement notre population.

Notre réseau de voies navigables a, lui aussi, besoin d'être amélioré et étendu. D'ici quelques années, l'Allemagne aura réalisé sa liaison Rhin-Danube par le Main, ouvrant ainsi une voie ininterrompue entre Rotterdam et la Mer Noire. J'estime que la réalisation d'une liaison Liège-Ruhr par le bassin houiller d'Aix-la-Chapelle reste nécessaire et que cette question n'intéresse que l'Allemagne et la Belgique. Il en est de même pour la liaison Meuse-Moselle sans toutefois qu'on doive renoncer au canal du Moerdijk.

Pour ce qui est de la réalisation d'un programme en la matière, je pense à la politique heureuse qui a été suivie dans certains cas : le plan décennal pour notre Colonie, le programme d'organisation et de réorganisation de la S.N.C.B. C'est dans cet esprit que, plutôt que de procéder à la création d'un Fonds spécial dans le genre du Fonds des Routes, je voudrais voir mettre au point un plan quinquennal ou décennal en vue de la réalisation des travaux les plus urgents dans des délais plus ou moins longs appuyés sur une législation qui permette de procéder à une étude approfondie des divers problèmes qui se posent en matière de voies navigables quelles qu'elles soient, de dresser l'inventaire de nos ports, de leur équipement, de leurs possibilités d'extension, et qui, enfin, constitue un programme susceptible de sauvegarder dans la plus large mesure, nos intérêts économiques les plus impérieux.

Quant au financement des travaux à exécuter, il pourrait être assuré par des dotations annuelles à charge du budget extraordinaire et par des em-

kopen, met het doel een huisje te bouwen. Hun perceeltje grond valt in het tracé van een aan te leggen autostrade, zodat aldaar bouwverbod bestaat. Tot overmaat van ramp bestaat voor die mensen geen mogelijkheid hun perceeltje grond opnieuw te verkopen, juist door het bestaan van dit bouwverbod. Deze toestand maakt een einde aan het initiatief van de betrokken werkmensen om zich een eigen woning aan te schaffen. Slechts de onmiddellijke onteigening van de kwestieuze percelen bouwgrond kan een oplossing brengen in deze toestand.

U hebt me destijds beloofd in deze kwestie een oplossing te zoeken. Ik neem deze gelegenheid te baat om deze aangelegenheid opnieuw in herinnering te brengen en ben bereid alle verdere inlichtingen desaangaande te verstrekken. Ik druk ten slotte de hoop uit, dat, althans voor de personen met een bescheiden inkomen, een regeling zou worden getroffen welke volledige voldoening geeft.

6. Ik wil hier ook de aandacht vestigen op de noodzakelijkheid tot uitbreiding en modernisering van onze havens, en in de eerste plaats van onze nationale haven Antwerpen; de bouw van een vijfde en zesde havendok, de modernisering van kranen, graanzuigers, bruggen, wegen e.a. zijn een absolute noodzakelijkheid, willen wij de economische bloei van gans het land en de huidige gunstige levensstandaard van onze bevolking blijven behouden.

Ook onze waterwegen dienen verbeterd en uitgebreid. Duitsland zal binnen enkele jaren gereed zijn met de Rijn-Donau-verbinding, via de Main, waardoor een doorlopende verbinding zal bestaan tussen Rotterdam en de Zwarte Zee. Naar mijn oordeel blijft een verbinding Luik-Ruhr, doorheen het kolenbekken van Aken, een noodzakelijkheid, waarbij slechts twee partijen, Duitsland en België, zijn betrokken, evenals een verbinding Maas-Moezel, zonder dat evenwel het Moerdijkkanaal dient opgegeven.

Wat de verwezenlijking van een programma terzake betreft, denk ik aan de gelukkige politiek die o. m. werd gevoerd in bepaalde gevallen : het tienjarenplan voor onze Kolonie, het programma voor organisatie en wederinrichting van de N.M.B.S. Het is in die geest, liever dan over te gaan tot de instelling van een Speciaal Fonds, in de aard van het Wegenfonds, dat ik de organisatie zou willen zien van een vijf- of tienjarenplan voor de verwezenlijking van de meest dringende werken op korte termijn en andere op langere termijn, gesteund op een wetgeving terzake die het mogelijk maakt een volledige studie van de verschillende problemen in verband met alle waterwegen zonder onderscheid, de inventaris van onze havens, hun uitrusting, hun uitbreidingsmogelijkheden mogelijk te maken, die tenslotte een programma vastlegt, van aard om met het hoogst mogelijke rendement onze meestdringende economische belangen te vrijwaren.

Wat de financiering der uit te voeren werken betreft zou de stijving kunnen geschieden door jaarlijkse dotaties op de buitengewone begroting,

prunts éventuels lancés à des fins bien précises et bien définies.

7. Je demande ensuite si la création d'une Commission spéciale chargée d'étudier le problème de la région du Rupel ne se justifie pas.

Les communes de cette région ont tellement souffert des excavations effectuées au cours des années, que dans leur état actuel, elles sont devenues des communes sans avenir.

J'estime qu'une Commission spéciale qui s'occuperait de l'étude des différents problèmes que cette situation pose et qui examinerait la possibilité de procéder certains aménagements (comblement des tranchées qui ne sont plus utilisées, utilisation de tranchées à des fins industrielles, etc.) pourrait se livrer à un travail utile et apporter ainsi une aide efficace aux communes mutilées de la région du Rupel.

8. Enfin, pour ce qui concerne les crédits de 700 millions prévus pour les travaux communaux, j'estime qu'étant donné leur intérêt purement local, ils devraient être répartis proportionnellement et équitablement entre les deux parties du pays.

RÉPONSES.

1. En ce qui concerne le manque de personnel pour l'exécution du programme d'amélioration du réseau routier, je puis signaler que M. le Premier Ministre a autorisé le recrutement d'un effectif technique de 62 membres.

En outre, le Fonds Autonome des Routes a engagé 88 techniciens pour des études bien déterminées.

Enfin, pour des ouvrages spéciaux, le Fonds Autonome des Routes a eu recours à des bureaux d'études qualifiés.

2. En ce qui concerne le transfert aux communes des études d'équipement des voiries en vertu de la loi Brunfaut, je puis assurer l'honorable membre que l'Etat prendra à sa charge les honoraires des auteurs de projets suivant les barèmes en vigueur à mon Département.

3. Pour ce qui est de la reprise dans le réseau de l'Etat des routes provinciales et de certains chemins vicinaux de grande communication, je tiens à signaler que le projet de loi en cours d'élaboration prévoit la reprise du personnel provincial et communal nécessaire.

4. La suggestion de séparer dans le budget les montants des travaux proprement dits de celui des expropriations est intéressante et il en sera tenu compte dans les budgets ultérieurs.

5. La question de l'expropriation anticipée de terrain sur lequel des propriétaires modestes ont

en door eventuele leningen voor welbepaalde en welomschreven doeleinden.

7. Hij vraagt vervolgens of de instelling van een speciale Commissie om het vraagstuk van de Rupelstreek te onderzoeken niet verantwoord is.

De gemeenten van die streek zijn door uitgravingen die in de loop der jaren werden uitgevoerd zodanig verminkt dat zij, in hun huidige toestand, gemeenten zonder toekomst zijn geworden.

Ik meen dat een speciale Commissie, welke zich zou bezighouden met de studie van de verschillende problemen die deze toestanden met zich meebrengen, en die de mogelijkheden zou onderzoeken om bepaalde aanpassingen door te voeren (aanvullen van niet meer gebruikte uitgravingen, aanwenden van uitgravingen tot nijverheidsdoeleinden e.a.), hier nuttig werk zou kunnen verrichten en op die wijze een daadwerkelijke hulp zou kunnen verlenen aan de verminkte Rupelgemeenten.

8. Wat ten slotte de uitgetrokken kredieten van 700 miljoen voor gemeentewerken betreft, ben ik van oordeel dat deze, gezien het louter lokaal belang, evenredig en rechtvaardig moeten worden verdeeld tussen beide landsgedeelten.

ANTWOORD.

1. Wat het tekort aan personeel voor de uitvoering van het programma tot verbetering van het wegennet betreft, kan ik mededelen dat de h. Eerste-Minister verlof heeft verleend tot het aanwerven van 62 technici.

Bovendien heeft het Autonoom Wegenfonds 88 technici aangeworven voor het maken van bepaalde studies.

Voor bijzondere kunstwerken ten slotte heeft het Autonoom Wegenfonds de hulp ingeroepen van bevoegde studiebureau's.

2. Inzake het opdragen, aan de gemeenten, van de studies voor de uitrusting van de wegen krachtens de wet Brunfaut, kan ik aan het geacht lid de verzekering geven dat de kosten van de honoraria der ontwerpers door het Rijk zullen worden gedragen, op basis van de in mijn Departement geldende tarieven.

3. Wat de opnemings van de provinciale wegen en van zekere buurtwegen van groot verkeer in de Rijkswegen betreft, wens ik mede te delen dat het in voorbereiding zijnde wetsontwerp bepaalt dat het vereiste provincie- en gemeentepersoneel zal worden overgenomen.

4. De suggestie, om in de begroting de bedragen voor de eigenlijke werken te scheiden van die voor de onteigeningen, is belangwekkend en in de komende begrotingen zal er rekening worden mede gehouden.

5. De kwestie van de vervroegde onteigening van gronden waarop eigenaars met bescheiden

l'intention de bâtir, a retenu toute mon attention. Il va de soi que lorsqu'une autoroute doit être construite dans plusieurs années, il ne s'indique pas de procéder dès maintenant aux expropriations parce que cela constituerait des investissements momentanément non rentables. Toutefois, des instructions ont été données depuis tout un temps pour que chaque cas particulier soit examiné de manière à ne pas léser les propriétaires qui ont l'intention de construire et qui peuvent en apporter la preuve.

6. La question très importante de l'avenir du port d'Anvers retient l'attention du Gouvernement.

J'examine en ce moment les possibilités d'activer l'équipement en murs de quai et en grues dans un temps admissible, de manière à permettre à notre port national de remplir son rôle.

Il en est de même de la modernisation des voies navigables. Ce problème demande également une solution. Il s'impose d'avoir un programme et de s'y tenir de manière à éviter tout retard quant à l'achèvement d'une voie d'eau déterminée.

Les études sont pratiquement achevées et la Commission des Travaux Publics sera certainement appelée dans un très bref délai à les examiner.

7. La question du remblaiement des grandes excavations par les briquetteries de la vallée du Rupel intéresse en premier lieu mon collègue des Affaires Economiques. J'aurai soin d'attirer l'attention sur tout l'intérêt que comporte pour l'avenir le remblaiement de ces excavations.

8. J'ai déjà eu l'occasion à plusieurs reprises d'indiquer les critères qui sont suivis pour l'octroi des subsides pour travaux communaux. Ces critères sont notamment ceux d'une répartition équitable, géographique, mais aussi le souci de réaliser notamment en ce qui concerne les routes communales des itinéraires complets afin de rendre rentables les subsides investis.

66^e QUESTION.

Un autre commissaire désirerait savoir où en est le projet relatif aux travaux à faire exécuter au Sénat.

RÉPONSE DU MINISTRE.

En ce qui concerne les travaux au Sénat, j'ai examiné la question des locaux au Sénat avec M. le Président de l'Assemblée et une solution peut être trouvée dans le cadre du regroupement des Ministères dans la Cité administrative.

inkomen van plan waren te bouwen, houdt mijn aandacht geheel bezig. Voor een autosnelweg die eerst binnen verscheidene jaren zal worden gebouwd, is het vanzelfsprekend niet wenselijk, reeds nu de vereiste onteigeningen uit te voeren, omdat dan geldbeleggingen zouden moeten worden gedaan die tijdelijk niet zouden renderen. Sedert geruime tijd zijn echter instructies gegeven opdat ieder bijzonder geval derwijze zou worden onderzocht, dat de eigenaars die voornemens zijn te bouwen en daarvan het bewijs kunnen leveren, niet worden benadeeld.

6. De zeer belangrijke kwestie van de toekomst der haven van Antwerpen houdt de aandacht van de Regering bezig.

Op dit ogenblik onderzoek ik de mogelijkheid, het bouwen van kaaimuren en de outillering met havenkranen binnen een redelijke termijn te bespoedigen, opdat onze nationale haven haar rol zou kunnen vervullen.

Hetzelfde geldt voor de modernisering van de waterwegen. Ook dit probleem moet een oplossing krijgen. Daartoe is een programma vereist, dat moet worden opgevolgd, wil men vertraging van de modernisering van een bepaalde waterweg voorkomen.

De studies zijn praktisch beëindigd en ze zullen zeker binnen zeer korte tijd aan de Commissie van Openbare Werken voor onderzoek worden voorgelegd.

7. De kwestie van het dempen der grote uitgravingen van de steenbakkerijen in de vallei van de Rupel gaat in de eerste plaats mijn collega van de Economische Zaken aan. Ik zal niet nalaten, zijn aandacht te vestigen op het groot belang van het dempen van die uitgravingen met betrekking tot de toekomst.

8. Ik was reeds verscheidene malen in de gelegenheid kennis te geven van de criteria die bij het verlenen van de subsidies voor gemeentewerken worden toegepast. Er wordt onder meer gelet op een billijke geografische verdeling van de subsidies, doch tevens wordt er voor gezorgd, inzonderheid wat de gemeentewegen betreft, doorgaande trajecten te verwezenlijken ten einde de belegde subsidies rendabel te maken.

66^e VRAAG.

Een ander lid wenst te vernemen hoever het staat met het ontwerp betreffende de in de Senaat uit te voeren werken.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Wat de werken in de Senaat betreft, heb ik de kwestie van de lokalen van de Senaat onderzocht met de h. Voorzitter van de Hoge Vergadering en een oplossing kan gevonden worden in het raam van de hergroepering der Ministeries in het Administratief Centrum.

67^e QUESTION.

Un autre commissaire voudrait avoir des précisions en ce qui concerne les travaux à exécuter à la grande ceinture de Bruxelles.

RÉPONSE DU MINISTRE.

On examine les possibilités pour que, dans le cadre des expropriations déjà réalisées, on exécute les revêtements routiers de manière à rendre les dépenses rentables et assurer le nouveau courant de trafic et permettre l'urbanisation des quartiers traversés.

68^e QUESTION.

Un autre commissaire pose une série de questions en ce qui concerne les routes de la Flandre Occidentale :

a) *Route provinciale Bruges-Torhout :*

Circulation très intense. — Encore un revêtement en vieux pavés. — En différents endroits, danger de dérapage.

RÉPONSE.

Je suis bien au courant de l'état de cette route qui est devenue une route de l'Etat; aussi en ai-je décidé récemment l'amélioration. Les travaux prévus sont répartis en trois lots dont les deux premiers seront mis prochainement en adjudication (estimation : ± 14.500.000 francs.).

69^e QUESTION.b) *Route provinciale Beselare-Passendale :*

Circulation intense, notamment du fait du transport par des autobus d'ouvriers frontaliers et d'ouvriers travaillant dans le pays qui, deux fois par jour et en deux groupes, se rendent à leur travail et en reviennent.

Le mauvais état de cette route rend les conditions de transport pénibles pour les passagers et onéreuses pour les exploitants.

RÉPONSE.

Mon Département n'est en possession d'aucun dossier relatif à des travaux à exécuter à cette route qui est une route provinciale.

Il sera exécuté prochainement des travaux d'amélioration de la section Beselare-Geluveld.

70^e QUESTION.c) *Route provinciale Ypres-Broodseinde (Zonnebeke) :*

Route très mauvaise et très fréquentée. Vieux pavés et pas de piste cyclable. Par endroits, des

67^e VRAAG.

Een ander lid wenst inlichtingen over de werken die aan de grote ringlaan te Brussel moeten uitgevoerd worden.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Men onderzoekt de mogelijkheden om, in het kader van de reeds verwezenlijkte onteigeningen, de bestrating zodanig uit te voeren dat de uitgaven rendabel worden, dat de nieuwe verkeersstroming tot stand komt en dat de stedenbouwkundige ordening van de betrokken wijken mogelijk wordt gemaakt.

68^e VRAAG.

Een ander lid stelt een reeks vragen in verband met de wegen in West-Vlaanderen.:

a) *Provincieweg Brugge-Torhout :*

Zeër druk verkeer. — Verharding is nog in oude straatkeien. — Op verschillende plaatsen is er slipgevaar.

ANTWOORD.

De toestand van deze weg die een rijksweg geworden is, is mij voldoende bekend. Ik heb dan ook onlangs tot de verbetering er van besloten. De werken zijn in drie partijen verdeeld. De aanbesteding van de eerste twee (geraamd op ± 14.500.000 frank) zal eerlang plaatshebben.

69^e VRAAG.b) *Provincieweg Beselare-Passendale :*

Druk verkeer, vooral door vervoer per autobus van de grensarbeiders en de binnenlandse arbeiders die tweemaal per dag en in twee groepen van en naar hun werk worden vervoerd.

De slechte staat van die weg maakt het vervoer lastig voor de passagiers en kostelijk voor de exploitanten.

ANTWOORD.

Bij mijn departement is geen dossier aanhangig van werken uit te voeren aan deze weg, die in feite een provincieweg is.

Het vak Beselare-Geluveld zal eerlang worden verbeterd.

70^e VRAAG.c) *Provincieweg Ieper-Broodseinde (Zonnebeke) :*

Zeër slechte weg met druk verkeer. Oude straatkeien en geen fietspad. Hier en daar zijn asfalt-

bandes d'asphalte ont été réalisées pour combattre les arêtes vives des pavés; très dangereux pour les cyclistes et automobilistes.

RÉPONSE.

Mon Département est en possession des projets de ces travaux (2 lots) mais jusqu'à présent, il n'a pas encore pu les approuver.

Un effort sérieux sera fait en vue de l'amélioration des routes provinciales, suivant un programme qui est élaboré avec le plus grand soin mais qui ne me permet pas encore, dans son état actuel, d'avancer une date approximative pour l'approbation des travaux à effectuer aux sections considérées.

71^e QUESTION.

d) *Route de Merkem :*

Cette route est achevée à Merkem, Noordschote et Reninge. Les travaux de la section d'Oostvleteren n'ont pas été entamés. Elle relie la route Dixmude-Ypres (par Woumen, Merkem, etc.) à la route Ypres-Furnes et constitue un raccourci par rapport à l'itinéraire passant par Ypres.

RÉPONSE.

Il s'agit du chemin de grande communication n^o 99.

En ce qui concerne Merkem, les travaux à exécuter à la route proprement dite ont été approuvés en juillet 1954 et ceux intéressant la piste cyclable, en février 1956.

Il en a été de même pour Noordschote et Reninge, respectivement en juillet 1955 d'une part, et en mars 1955 et novembre 1955 d'autre part.

Je sais qu'il reste à exécuter les travaux de la section d'Oostvleteren et je veillerai à ce qu'il y soit procédé aussitôt que possible. Je connais l'importance de la question.

*
* *

Le projet de budget a été adopté par 11 voix contre 8.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. DELOR.

Le Président,
C. VAN BELLE.

banden aangebracht om de scherpe kanten der kasseien te breken; zeer gevaarlijk voor fietser en autobestuurder.

ANTWOORD.

De ontwerpen dezer werken (2 percelen) zijn ahangig bij mijn Departement dat, tot op heden evenwel, nog niet tot goedkeuring is kunnen overgaan.

Een ernstige inspanning zal worden gedaan met het oog op de verbetering van de provinciale wegen, volgens een programma dat met de meeste zorg wordt voorbereid, doch dat mij heden nog niet toelaat, voor de vakken in kwestie, bij benadering een datum van goedkeuring vast te stellen.

71^e VRAAG.

Weg Merkem-Oostvleteren over Reninge.

Deze weg is voltooid op Merkem, Noordschote-Reninge. Het vak Oostvleteren is niet in uitvoering gegeven. Hij verbindt de weg Diksmuide-Ieper (over Woumen, Merkem, enz.) met de weg Ieper-Veurne, en snijdt een grote hoek af uit de richting Ieper.

ANTWOORD.

Het betreft hier de weg van groot verkeer n^o 99.

Voor Merkem werden de werken uit te voeren aan de weg zelf goedgekeurd in Juli 1954 en die aan het fietspad in Februari 1956.

Voor Noordschote en Reninge was zulks respectievelijk Juli 1955 en November 1955 enerzijds en Maart 1955 en November 1955 anderzijds.

Ik weet dat het vak Oostvleteren nog overblijft en zal daar eveneens zohaast mogelijk voor zorgen. Ik ken het belang van de zaak.

*
* *

Het ontwerp van begroting is aangenomen met 11 tegen 8 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd met algemene stemmen.

De Verslaggever,
R. DELOR.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.