

Kamer der Volksvertegenwoordigers		Chambre des Représentants
Zittingsjaar 1937-1938	N ^o 191	Session de 1937-1938
N ^o 4 ^{xi} : BEGROOTING		BUDGET N ^o 4 ^{xi}

BEGROOTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en Werkverschaffing voor het dienstjaar 1938.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER **DESMIDT**.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De Begrooting wordt, zonder bespreking, met 12 stemmen tegen 1 goedgekeurd.

I. — DE BEGROOTING.

Dit ontwerp van begrooting omvat de volgende uitgaven :

a) In gewone...	fr. 286,930,145
b) In buitengewone...	380,000

Totaal ... 287,310,145

tegen 264,580,269 in 1937. 't Zij eene vermeerdering van 22,729,876 frank. (Zie verantwoording, document n^o 5-XII van den Senaat, op bladz. 65 en volgende.)

II. — BESCHOUWINGEN EN OPMERKINGEN.

Daar over deze begrooting, door den achtbaren heer Van Belle, in den Senaat een zeer uitgebreid verslag is opgemaakt, dat als basis heeft gediend voor een grondige en langdurige bespreking, meenen wij met het onze, bestemd voor de Kamer, zeer bondig te mogen zijn.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Résorption du Chômage pour l'exercice 1938.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. **DESMIDT**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget a été adopté, sans discussion, par 12 voix contre 1.

I. — LE BUDGET.

Le projet de budget comporte les dépenses suivantes :

a) A l'ordinaire...	fr. 286,930,145
b) A l'extraordinaire...	380,000

Total ... 287,310,145

contre 264,580,269 francs en 1937, soit une augmentation de 22,729,876 francs. (Voir justification, document n^o 5-XII du Sénat, pp. 65 et suiv.)

II. — CONSIDERATIONS ET OBSERVATIONS.

L'honorable M. Van Belle ayant fait un rapport très détaillé sur le budget en question, qui a servi de base à un examen approfondi et étendu, nous croyons pouvoir limiter le nôtre qui est destiné à la Chambre.

Dit verslag n^o 191 werd rondgedeeld op 22 April 1938.
(Reglement van de Kamer, art. 91, n^o 5.)

Le présent rapport n^o 191 a été distribué le 22 avril 1938. (Règlement de la Chambre, art. 91, n^o 5.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers		Chambre des Représentants
Zittingsjaar 1937-1938	N° 191	Session de 1937-1938
N° 4xi : BEGROOTING		BUDGET N° 4xi

BEGROOTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en Werkverschaffing voor het dienstjaar 1938.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER DESMIDT.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De Begrooting wordt, zonder bespreking, met 12 stemmen tegen 1 goedgekeurd.

I. — DE BEGROOTING.

Dit ontwerp van begrooting omvat de volgende uitgaven :

a) In gewone...	fr. 286,930,145
b) In buitengewone...	380,000

Totaal ... 287,310,145

tegen 264,580,269 in 1937. 't Zij eene vermeerdering van 22,729,876 frank. (Zie verantwoording, document n° 5-XII van den Senaat, op bladz. 65 en volgende.)

II. — BESCHOUWINGEN EN OPMERKINGEN.

Daar over deze begrooting, door den achtbaren heer Van Belle, in den Senaat een zeer uitgebreid verslag is opgesteld, dat als basis heeft gediend voor een grondige en langdurige bespreking, meenen wij met het onze, bevestigend voor de Kamer, zeer bondig te mogen zijn.

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Van Belle, bestaat uit de HH. Blavier (J.), Brunfaut, Delor, Fischer, Schevenels, Van Acker, Van Hoeylandt, Van Santvoort. — Debersé, Debruyne R., Schaeperherders, Steps, Vaes, Van Buggenhout, Van Hecke. — Desmidt, Marien. — Motteux, Teughels. — De Lille. — Desellier.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Résorption du Chômage pour l'exercice 1938.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. DESMIDT.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget a été adopté, sans discussion, par 12 voix contre 1.

I. — LE BUDGET.

Le projet de budget comporte les dépenses suivantes :

a) A l'ordinaire...	fr. 286,930,145
b) A l'extraordinaire...	380,000

Total ... 287,310,145

contre 264,580,269 francs en 1937, soit une augmentation de 22,729,876 francs. (Voir justification, document n° 5-XII du Sénat, pp. 65 et suiv.)

II. — CONSIDERATIONS ET OBSERVATIONS.

L'honorable M. Van Belle ayant fait un rapport très détaillé sur le budget en question, qui a servi de base à un examen approfondi et étendu, nous croyons pouvoir limiter le nôtre qui est destiné à la Chambre.

(1) La Commission, présidée par M. Van Belle, est composée de MM. Blavier (J.), Brunfaut, Delor, Fischer, Schevenels, Van Acker, Van Hoeylandt, Van Santvoort. — Debersé, Debruyne R., Schaeperherders, Steps, Vaes, Van Buggenhout, Van Hecke. — Desmidt, Marien. — Motteux, Teughels. — De Lille. — Desellier.

Beschouwingen.

Bij het opmaken van dit verslag, denken we onwillekeurig aan den toestand waarin onze wegen, rivieren, vaarten, bruggen en openbare gebouwen, een tiental jaren geleden, verkeerden, en dan moeten we in alle oprechtheid erkennen, dat er door het departement van Openbare werken en Werkverschaffing, dat slechts over een zeer beperkt aantal bekwame technici beschikt, een reuzenwerk geleverd is.

Er valt eventwel nog veel te doen, en daarom dringen wij ten eerste aan voor het behoud van alle kredieten, ten einde de actie van het departement niet te moeten verminderen.

Stellig, koken kost geld; doch wij beweren dat het land het noodige financieel offer moet brengen, om, door het uitvoeren van nuttige en noodzakelijke werken van allen aard, die nijverheden, wier bestaan afhangt van de binnenlandsche bedrijvigheid, te steunen en, anderzijds, de werkloosheid te doen afnemen; op dit laatste vooral leggen we den nadruk, omdat wij, die bestendig en van nabij, de gevolgen van de werkloosheid kunnen nagaan, er van overtuigd zijn, dat, indien er niet onverwijld maatregelen worden getroffen, om de jeugd, welke generatie, binnen enkele jaren, onze taak zal moeten overnemen, de gelegenheid te geven te leeren werken, het, ten slotte, voor 's Lands economie en de sociale orde slecht eindigen zal.

Opmerkingen.

Wanneer het dwarsprofiel van een groote verkeersbaan wordt gewijzigd, houdt men nog steeds te weinig rekening met de behoeften van het modern verkeer.

Een minimum-breedte van 8 meter is noodzakelijk voor alle banen van eenig belang.

Nog te dikwijls ziet men er tegen op, om, in de bochten, een paar huizen te onteigenen, met het gevolg dat de zichtbaarheid, er nul is, en te scherpe bochten blijven bestaan.

Wij geven de voorkeur aan betonwegen, omdat deze min onderhoud vergen dan asfaltbanen.

Dagelijks gebeuren er tientallen verkeersongevallen, waarvan vele met doodelijken afloop, veelal ligt de oorzaak in het feit, dat de fietsbaan één vormt met den berijbaren weg; wanneer de fietsers elkaar voorbijsteken gebruiken ze den rijweg en leveren zoodoende gevaar op voor de weggebruikers en zich zelf.

Langs alle banen met min of meer druk verkeer, zouden de fietsbanen moeten gescheiden worden van den rijweg door een verhoogden berm, of, waar zulks niet mogelijk is, door middel van een haagje. Beter ware het enkele kilometer wegen min te maken per jaar en de banen een dwarsprofiel te geven dat volledig beantwoordt aan de verkeersbehoeften.

Ook de afbakening van de wegen laat te wenschen; vooral op de asfaltbanen kan de automobilist zich s'avonds moeilijk richten.

Considérations.

En faisant ce rapport, nous songeons involontairement à l'état dans lequel se trouvaient nos routes, rivières, canaux, ponts et édifices publics, il y a une dizaine d'années, et force nous est de reconnaître que le département des Travaux publics et de la Résorption du Chômage a fourni un travail considérable, malgré le nombre fort restreint de techniciens dont il dispose.

Toutefois, il reste beaucoup à faire et nous insistons donc pour que l'on maintienne tous les crédits, afin de ne pas énerver l'action du département.

Certes, point d'argent point de Suisses; mais nous estimons que le pays doit faire le sacrifice financier nécessaire en vue de venir en aide aux industries dont l'existence dépend de l'activité intérieure, d'une part, et d'enrayer le chômage, d'autre part, par l'exécution de travaux utiles et nécessaires de toutes sortes. Nous insistons surtout sur la résorption du chômage, parce qu'en présence des conséquences du chômage que nous voyons constamment et de près, nous sommes convaincus que si des mesures ne sont pas prises sans tarder en vue de mettre au travail la jeunesse, la génération qui sous peu d'années devra reprendre notre tâche, l'économie du pays et l'ordre social seront mis en danger.

Observations.

Lorsqu'on modifie le profil en travers d'une grande voie de communication, on persiste à ne pas tenir assez compte des exigences du trafic moderne.

Une largeur minima de 8 mètres s'impose pour toutes les routes de certaine importance.

Trop souvent, on craint de procéder à l'expropriation d'une ou deux maisons dans les courbes, de sorte que la visibilité y est nulle et que les tournants dangereux subsistent.

Nous préférons les routes en béton dont l'entretien est moins coûteux que celui des routes asphaltées.

Chaque jour, on signale des accidents de roulage dont plusieurs accidents mortels et, la plupart du temps, la cause en doit être recherchée dans le fait que la voie cyclable se confond avec la voie carrossable; en voulant dépasser, les cyclistes empruntent la voie carrossable au grand dam des usagers et d'eux-mêmes.

Sur toutes les routes à grand trafic, les voies cyclables devraient être séparées des voies carrossables par un accotement en saillie ou, si cela s'avère impossible, par une haie peu élevée. Mieux vaudrait faire chaque année quelques kilomètres de voirie de moins et doter les routes d'un profil en travers répondant pleinement aux exigences du trafic.

Le jalonnement des routes laisse à désirer aussi; surtout sur les routes asphaltées où l'automobiliste s'oriente avec peine le soir.

De beplantingen langs de wegen moet meer uitgebreid worden, men heeft ongelijk, in het Noorden van het land, boomen te planten die er niet kunnen gedijen.

De spoorwegmaatschappijen zijn verplicht de bestrating tusschen de spoorstaven in goeden staat en vlak met den weg te onderhouden; zulks gebeurt over het algemeen niet en vele overwegen zijn een wezenlijk gevaar voor het verkeer.

Gebruik van vreemde materialen.

Dat het gebruik van vreemde materialen, zelfs als de kostprijs veel lager is, in het belang van onze nijverheid moet vermeden worden, is zeker; wij meenen nochtans dat er uitzondering mag gemaakt worden voor wat den Franschen witten steen betreft; deze steen wordt in ruwe blokken ingevoerd, en de bewerking er van verschaft aan honderden Belgische steenkappers, wier faam niet meer moet gemaakt worden, bezigheid; wij vragen dan ook aan het departement hiermee rekening te houden; de esthetiek van onze openbare gebouwen zou er ten andere niets bij verliezen.

III. — DE HAVEN VAN BLANKENBERGE.

Een Commissie, bij Koninklijk besluit van 1921 aangesteld, was na grondig onderzoek tot het besluit gekomen dat, in het belang der visschersnijverheid, de tegenwoordige havendok naar den Westkant der havengeul diende verplaatst te worden.

De noodige gronden waren sinds 1912 onteigend.

In 1926, had de aanbesteding plaats, maar er werd geen gevolg aan gegeven.

Sindsdien, is het getal visschersbooten te Blankenberghe verminderd, maar het getal visschers niet, aangezien een zestigtal thans te Zeebrugge varen, niettegenstaande zij hun verblijf in Blankenberghe behouden. De visschersgeest is er niet uitgedoofd, des te meer daar het Gemeentebestuur in de vakschool degelijke lessen voor motoristen en zeevaart heeft ingericht, die door een dertigtal jonge visschers worden gevolgd.

Men kan dus met zekerheid hieruit afleiden, dat het verminderen van het getal visschersbooten niet mag ingeroepen worden om de nutteloosheid van de verplaatsing der haven te bewijzen, maar veeleer dat de niet-uitvoering van die werken de oorzaak is van het kwijnen der vischerij, want alle visschers varende op Zeebrugge vragen niet beter dan naar Blankenberghe terug te keeren.

Sinds 1926, zijn er andere elementen voorhanden, waarop alsdan door de Commissie niet kon gewezen worden. De vischmijn staat nu in het midden van bebouwde blokken. De aanvoer van visch van de aanlegplaats der booten naar de vischmijn vraagt veel tijd en moeite.

De zuidkant van den schuurput is, sinds 1926, geheel bebouwd en de stad breidt zich gedurig uit langs dezen kant. Die inwoners worden door het behoud van den schuurput

Les plantations le long des routes devraient être étendues et, à tort, on plante dans le nord du pays des arbres qui ne peuvent s'y acclimater.

Les sociétés de chemins de fer sont tenues d'entretenir le pavage entre les rails et de le garder au même niveau que la route ce qui, en général, est négligé, de sorte que nombre de passages à niveau présentent un réel danger pour le trafic.

Utilisation de matériaux étrangers.

Il est incontestable que l'utilisation de matériaux étrangers, même si le prix de revient est moins élevé, doit être évité dans l'intérêt de notre industrie; mais, à notre avis, il y a lieu de faire une exception pour la pierre blanche de France. Cette pierre est importée en blocs et son travail occupe des centaines de tailleurs de pierre belges, dont la réputation n'est plus à faire. Aussi nous demandons au département d'en tenir compte, l'esthétique de nos édifices publics y gagnera tout autant.

III. — LE PORT DE BLANKENBERGHE.

Une Commission instituée en 1921 par arrêté royal avait conclu, après un examen approfondi, que le port actuel devrait être déplacé, dans l'intérêt de l'industrie de la pêche, vers le côté ouest du chenal.

Les terrains nécessaires ont été expropriés depuis 1912. En 1926, eut lieu une adjudication qui resta sans suite.

Depuis lors, le nombre de bateaux de pêche à Blankenberghe a diminué, mais non le nombre de pêcheurs, puisqu'une soixantaine d'entre eux appareillent, à l'heure actuelle, de Zeebruges, tout en gardant leur résidence à Blankenberghe. L'attachement au métier de pêcheur y reste vivace, d'autant plus que l'administration communale a institué à l'école professionnelle des cours de motoristes et de navigation maritime, suivis par une trentaine de jeunes pêcheurs.

On peut en conclure avec certitude, que la diminution du nombre de bateaux ne peut être invoquée en vue de démontrer l'inutilité du déplacement du port, mais que l'ajournement de ces travaux est plutôt la cause du dépérissement de l'industrie de la pêche, tous les pêcheurs appareillant de Zeebruges ne demandant pas mieux que de pouvoir retourner à Blankenberghe.

Depuis 1926, il s'est présenté d'autres éléments sur lesquels la Commission ne pouvait attirer l'attention à l'époque. La minque se trouve à l'heure actuelle au milieu de terrains bâtis. L'arrivage du poisson du quai d'accostage des bateaux à la minque prend beaucoup plus de temps et ne se fait point sans peine.

Le côté sud du bassin de curage est complètement bâti depuis 1926 et la ville s'étend de plus en plus dans cette direction. Le maintien de ce bassin de curage prive ces

van de stad afgesneden. Daarbij, ligt de schuurput droog het grootste deel van het jaar, de vuile en ongezonde uitwasemingen brengen groot nadeel aan de inwoners van dit kwartier.

Een grondige studie over die punten dient gedaan, want in afwachting zijn er dringende verbeteringswerken noodig, waaraan niet begonnen wordt, wellicht omdat de betrokken besturen een beslissing van hooger hand afwachten.

IV. — DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE.

De havengeul van Zeebrugge moet voor groote zeeschepen toegankelijk blijven, niet alleen om economische doch ook en vooral om hogere nationale redenen.

Enkele cijfers ter zake van de havenbeweging, gedurende het jaar 1937 :

Waarde van de koopwaren in- en uitvoer : 1,500,000,000 frank;

Visch : 13,000,000 frank;

Garnaal : 8,000,000 frank.

1,100 zeeschepen hebben er gebunkerd.

De huidige manier van baggeren geeft geen voldoening; het gebeurt niet zelden dat schepen die komen bunkeren vast lopen en verscheidene uren moeten wachten op de hooge tij.

Ten einde aan de haven van Zeebrugge meer leefbaarheid te geven, stellen wij voor deze haven te verbinden met haar natuurlijk hinterland, t. t. z. midden en zuid Westvlaanderen, door het graven van een vaart van Roeselare naar Brugge.

V. DE OVERSTROOMINGEN IN WEST-OOSTVLAANDEREN.

Oost-Vlaanderen.

Tijdens den oorlog, heeft Nederland in het Zuidelijk gedeelte van den « Brakman » een groote uitgestrektheid schorre drooggelegd en een havengeul gemaakt van de haven van Bouchoute tot aan den Brakman.

Die havengeul is bijna geheel toegeslibd, zoodat de sluizen van Bouchoute, welke het water komende van Belgische zijde, moeten loozen, buiten dienst zijn.

Er is echter nog meer. Al het water voortkomende van de groote en kleine Isabella-polder, van de St-Pieterspolder en Clara-polder, gelegen op Nederlandsch grondgebied, wordt thans geloosd in den bergboezem die zich bevindt tusschen de haven van Bouchoute en de Belgische grens, zoodat de sluizen, gelegen op de grensscheiding, die gebouwd zijn om het water voortkomende uit de streek van Bouchoute (België) naar de Westerschelde te voeren, thans in verkeerde richting moeten werken om het water van bovengemeld Nederlandsch gebied, in de Belgische waterlopen te laten vloeien.

habitants de toute communication avec la ville. De plus, pendant la plus grande partie de l'année, le bassin de curage est à sec, de sorte que les habitants du quartier sont exposés à ses évaporations sales et malsaines.

Un examen approfondi devrait être consacré à ces questions car, en attendant, des travaux d'amélioration urgents s'imposent, auxquels on n'ose procéder, les administrations intéressées attendant une décision de l'autorité supérieure.

IV. — LE PORT DE ZEEBRUGES.

Le chenal du port de Zeebrugge doit rester accessible aux grands navires de mer, non seulement pour des raisons d'ordre économique, mais surtout pour des raisons supérieures d'ordre national.

Voici quelques chiffres se rapportant au trafic du port pendant l'année 1937.

Valeur des marchandises à l'importation et à l'exportation : 1,500,000,000 de francs.

Poisson : 13,000,000 de francs.

Crevettes : 8,000,000 de francs.

1,100 navires de mer s'y sont approvisionnés en charbon.

Le procédé de dragage actuellement appliqué ne donne nullement satisfaction. Il arrive fréquemment que des navires venant prendre du charbon s'échouent et doivent attendre pendant des heures la marée haute.

Afin de procurer plus de vitalité au port de Zeebruges, nous proposons de relier ce port à son « hinterland » naturel, c'est-à-dire la partie centrale et le sud de la Flandre Occidentale, par le creusement d'un canal de Roulers à Bruges.

V. — LES INONDATIONS EN FLANDRE OCCIDENTALE ET ORIENTALE.

Flandre Orientale.

Pendant la guerre, la Hollande a procédé à l'assèchement d'une grande étendue de côtes basses situées dans la partie sud du « Brakman » et a construit un chenal du port de Bouchoute jusqu'au Brakman.

Ce chenal est presque entièrement envasé, de sorte que les écluses de Bouchoute devant évacuer l'eau venant du côté belge se trouvent hors service.

Il y a plus encore. Toute l'eau provenant du grand et petit polder Isabella, du polder St-Pieters et du polder Clara, situés sur le territoire néerlandais, est actuellement évacuée dans le bassin de déversement se trouvant entre le port de Bouchoute et la frontière belge, de sorte que les écluses situées à la limite séparative, construites afin de diriger l'eau provenant de la région de Bouchoute (Belgique) vers l'Escaut occidental, doivent actuellement fonctionner dans le sens inverse, afin de laisser s'écouler les eaux provenant du territoire néerlandais précité vers les cours d'eau belges.

Wij hebben er aan gehouden, melding te maken van dezen, voor de overstromingen in het noorden der provincie, zoo gevaarlijken toestand.

West-Vlaanderen.

Het is gebleken dat de afleidingsvaart die het overtollige water van de Leie en bijrivieren naar de Zee moet voeren, tijdens de aanhoudende stormen, van geen nut is, daar de sluizen van Heist alsdan niet, of althans gedurende zeer korten tijd, kunnen geopend worden.

Derhalve, stellen wij voor, het bouwen van een gemaal, voorzien van pompen met een minuutdebiet van 3 tot 400 m³, dat zou opgericht worden noordwaarts van de « Syphon », op het punt waar de afleidingsvaart onder de vaart van Brugge-Sluis doorloopt.

De elf kilometer lange vaart van dit punt tot aan Heist sluizen zou dienen als boezem; en zodoende zou, te allen tijde, het uit het zuiden toestroomende water kunnen weggeleid worden.

Uw verslaggever zou aan zijn taak te kort komen, indien hij hier niet overbracht de onrust bij het publiek, wegens de publicatie door een dagblad uit de hoofdstad van een zoogedde officieel document betreffende de nationalisatie van de electriciteitsondernemingen.

Dergelijk vooruitzicht heeft een ware paniekstemming verwekt, welke, in weinig dagen, een daling van meerder honderden millioenen meebracht.

Een zoo aanzienlijke ontwaarding van titels welke voor een groot deel in de handen zijn van middenstanders, moet onvermijdelijk een slechten invloed hebben op andere sectoren van onze economie.

Het is dan ook, onzes inziens, hoogst wenschelijk dat de Heer Minister van Openbare Werken, in afwachting dat bij het Parlement een ontwerp van Statuut van de electriciteit aanhangig zij, de openbare meening gerust stelde, door de beginselen te laten keunen, welke hij als grondslag voor de organisatie, de voorbrengst, het vervoer en de distributie van de electriche beweegkracht heeft voorzien.

De Verslaggever,

F. DESMIDT.

De Voorzitter,

F. VAN BELLE.

Nous avons tenu à faire mention de cette situation, tellement dangereuse pour les inondations dans le nord de la province.

Flandre Occidentale.

Il est apparu que le canal de dérivation devant évacuer l'excédent d'eau provenant de la Lys et de ses affluents vers la mer n'est d'aucune utilité pendant les tempêtes continues, du fait que les écluses de Heyst ne peuvent alors être ouvertes tout au plus que pendant peu de temps.

Nous proposons, dès lors, la construction d'une station de pompage, pourvue de pompes avec débit minimum de 3 à 400 mètres cubes, à ériger vers le côté nord du « syphon », à l'endroit où le canal de dérivation passe sous le canal de Bruges à l'Ecluse.

Le canal, d'une longueur de onze kilomètres à partir de ce point jusqu'à Heyst, servirait de bassin de déversement et ainsi il serait possible d'évacuer, de tout temps, l'eau provenant de la partie sud.

Votre rapporteur faillirait à sa mission, s'il ne se faisait l'écho de l'inquiétude qui s'est emparée de l'opinion publique à la suite de la publication, dans un journal de la capitale, d'un document, prétendument officiel, relatif à la nationalisation des entreprises d'électricité.

Pareille perspective a créé un véritable esprit de panique, entraînant en peu de jours une baisse de plusieurs centaines de millions des valeurs boursières d'électricité.

Une dépréciation de cette importance de titres, détenus en grande partie par les classes moyennes, ne peut manquer d'avoir une influence fâcheuse sur d'autres secteurs de notre économie.

Aussi est-il, à notre avis, hautement désirable qu'en attendant que le Parlement soit saisi d'un projet de statut de l'électricité, M. le Ministre des Travaux Publics tranquillise l'opinion publique, en faisant connaître les principes qu'il a prévu à la base de l'organisation de la production, du transport et de la distribution de l'énergie électrique.

Le Rapporteur,

F. DESMIDT.

Le Président,

F. VAN BELLE.

BIJLAGE.

VRAGEN DOOR DE COMMISSIE GESTELD
EN ANTWOORD VAN DE REGEERING.1^{ste} VRAAG.

a) Welk is de juiste opdracht van de agenten der bijzondere Verkeerspolitie?

b) Wordt er door dit Korps, buiten de Staatswegen, ook op andere wegen toezicht uitgeoefend?

ANTWOORD.

a) Het doen eerbiedigen van den wegcode alsmede zooveel mogelijk opleidend en preventief optreden ten opzichte van de weggebruikers.

b) Ja, in de mate van het mogelijke.

2^e VRAAG.

Welk is het bedrag der vreemde materialen gebezigd voor het aanleggen van wegen, gedurende de jaren 1936 en 1937?

ANTWOORD.

Het Beheer van Bruggen en Wegen kan enkel de totale oppervlakten aangeven van de, in 1936-1937, op de Staatsbanen, nieuwe kasseien van buitenlandschen oorsprong in het werk gesteld.

Deze oppervlakten zijn:

Voor 1936: 186,024 v. m.

Voor 1937: 117,154 v. m.

Wat het bitumen en het asphalt aangaat, de hoeveelheden in het werk gesteld zouden enkel na langdurige en werkzame naspeuringen vastgelegd kunnen worden.

3^e VRAAG.

(Overstromingen in Oost- en West Vlaanderen.)

a) *West Vlaanderen.* — Welke zijn de gemeenten uit het zuiden dezer provincie, die het meest te lijden gehad hebben aan overstromingen (niet veroorzaakt door dijkbreuken)?

b) Welke hoogte heeft het water bereikt, tijdens de jaren 1936 en 1937?

ANNEXE.

QUESTIONS POSEES PAR LA COMMISSION.
REPONSES DU GOUVERNEMENT.

PREMIÈRE QUESTION.

a) Quelle est exactement la mission des agents de la police spéciale de la route?

b) Ce corps exerce-t-il aussi son contrôle sur d'autres routes que les routes de l'Etat?

RÉPONSE.

a) Faire respecter le Code de la route, et jouer un rôle instructif et préventif vis-à-vis des usagers de la route.

b) Oui, dans la mesure du possible.

2^e QUESTION.

Quel est le montant des matériaux étrangers utilisés à la construction des routes durant les années 1936 et 1937?

RÉPONSE.

L'Administration des Ponts et Chaussées ne peut donner que les surfaces totales des pavés d'origine étrangère utilisés sur les routes de l'Etat en 1936-1937.

Ces surfaces sont:

En 1936: 186,024 m. c.

En 1937: 117,154 m. c.

Quant au bitume et à l'asphalte, les quantités utilisées ne pourrait être fixées qu'après de longues et laborieuses recherches.

3^e QUESTION.

(Inondations en Flandre Orientale et en Flandre Occidentale).

a) *Flandre Occidentale.* — Quelles sont les communes du sud de cette province ayant eu le plus à souffrir des inondations (non causées par la rupture d'une digue)?

b) Quelle hauteur l'eau a-t-elle atteinte pendant les années 1936 et 1937?

c) Gedurende hoeveel tijd hebben de overstromingen aangehouden?

d) Benaderende raming der schade?

e) Zijn de oorzaken gekend?

ANTWOORD.

a) *West Vlaanderen.* — De gemeenten Noordschote, Reninge, Merkem (broeken) gelegen langs de vaart Ieper-IJzer.

De gemeenten gelegen langs de Leie, en bijzonderlijk Meenen, waarvan de gronden te laag gelegen zijn.

b) De volgende hoogten werden bereikt:

Langs de vaart Ieper-IJzer:

a) in 1936 — 4.26 (E. M.);

b) in 1937 — 4.49 (E. M.).

Langs de Leie:

a) in 1936:

Komen	Meenen	Harelkeke	St-Eloois-Vijve
13.35	12.43	10.45	9.13

b) in 1937:

14.27	13.14	11.29	9.86
-------	-------	-------	------

c) Langs de vaart Ieper-IJzer:

a) in 1936 van 20 tot 30 Januari;

b) in 1937 van 10 tot 20 Februari.

Langs de Leie:

a) in 1936, van 18 tot 26 Januari;

b) in 1937, van 14 Januari tot 31 Maart en van 15 Mei tot 25 Mei.

d) Geen raming werd opgemaakt. Overigens mijn Beheer ontving geen klachten.

e) Overvloedige en buitengewoon lang aanhoudende regens.

4^e VRAAG.

Zijn de afleidingsvaarten Schipdonk en Leopold, bij aanhoudende storm en regens, nog van eenig nut?

ANTWOORD.

Ja: er zijn zelfs werken in uitvoering en andere nog ontworpen om den afvoer te vergemakkelijken.

5^e VRAAG.

Is het U bekend dat, onder den oorlog, van Nederlandse zijde, indijkingen of beter afdammingen van den zeearm Braakman zijn gedaan, waardoor het water uit de streek van Bouchoute thans niet meer kan geloosd worden?

c) Pendant combien de temps les inondations ont-elles duré?

d) Estimation aproximative des dégâts?

e) Les causes sont-elles connues?

RÉPONSE.

a) *Flandre Occidentale.* — Les communes de Noordschote, Reninge, Merkem (champs endigués), sises le long du canal Ypres-Yser. Les communes sises le long de la Lys, et surtout Menin, dont les terrains se trouvent trop bas.

b) Les hauteurs suivantes ont été atteintes:

Le long du canal Ypres-Yser:

a) en 1936 — 4.26 (E. M.);

b) en 1937 — 4.49 (E. M.).

Le long de la Lys:

a) en 1936:

Comines	Menin	Harlebeke	Vive-St-Eloi
13.35	12.43	10.45	9.13

b) en 1937:

14.27	13.14	11.29	9.86
-------	-------	-------	------

c) Le long du canal Ypres-Yser:

a) en 1936, du 20 au 30 janvier;

b) en 1937, du 10 au 20 février.

Le longs de la Lys:

a) en 1936, du 18 février au 26 janvier;

b) en 1937, du 14 janvier au 31 mars et du 15 au 25 mai.

d) Aucune estimation n'a été faite. D'ailleurs mon administration n'a pas reçu de plaintes.

e) Pluies abondantes et de durée exceptionnellement longue.

4^e QUESTION.

Les canaux de dérivation Schipdonck et Léopold sont-ils encore de quelque utilité, lors de tempête et pluies persistantes?

RÉPONSE.

Oui; il y a même des travaux en exécution et d'autres en projet pour faciliter l'écoulement.

5^e QUESTION.

Savez vous que, pendant la guerre, on a établi, du côté de la Hollande, des endiguements ou plutôt des barrages du bras de mer Braakman, qui ne permettent plus l'évacuation des eaux de la région de Bouchoute?

ANTWOORD.

Er zijn inderdaad indijkingswerken uitgevoerd van zekere schorren langs den Braakman. De slechte afloosning is te wijten aan de verzanding van de opengelaten geul.

6° VRAAG.

Zijn er destijds door Uw Departement studies gedaan voor het graven van een vaart van Roeselare naar Brugge?

ANTWOORD.

Ja.

7° VRAAG.

Zoo ja :

- a) Welke was de raming dier werken?
- b) Kan die vaart gegraven worden zonder sluizen?

ANTWOORD.

a) Er werd, over circa 15 jaar, een raming opgemaakt, maar, eerstens, had ze betrekking op een voorloopige studie en, tweedens, kan ze natuurlijk niet meer in acht genomen worden.

b) Neen. Talrijke sluizen zijn noodig en bovendien een kruinpand.

8° VRAAG.

a) Wanneer zullen de werken der autosnelbanen Brussel-Oostende en Antwerpen-Maldegem voltooid zijn?

b) Tot op welke diepte zal de bouwvrije strook langs heen die banen worden opgelegd?

c) Hoeveel km. fietsbanen zijn tijdens de laatste twee jaren aangelegd?

ANTWOORD.

a) Het Beheer is thans niet in staat een datum te bepalen voor het voleindigen der werken tot aanleggen der autosnelwegen Brussel-Oostende en Antwerpen-Maldegem.

Er dient rekening gehouden met het feit dat deze werken, welke ongeveer 170 km. nieuwe wegen begripen, op meerdere jaren moeten verdeeld worden, en dat het verwezenlijken er van van de kredieten afhangt, die elk jaar door de Kamers gestemd worden.

Reeds voor 1938, moet men een aanzienlijke vermindering van werkdadigheid voorzien, tengevolge van de belangrijke vermindering der kredieten van artikel 92 van de buitengewone begroting.

RÉPONSE.

Les travaux d'endiguement de certains bancs de sable le long du Braakman ont, en effet, été exécutés. L'évacuation défectueuse est causée par l'ensablement du chenal qu'on a laissé ouvert.

6° QUESTION.

Votre Département a-t-il mis, dans le temps, à l'étude, la construction d'un canal Roulers-Bruges?

RÉPONSE.

Oui.

7° QUESTION.

Dans l'affirmative :

- a) Quelle fut l'estimation de ces travaux?
- b) Ce canal peut-il être construit sans écluses?

RÉPONSE.

a) Une estimation a été faite il y a environ 15 ans, mais, en premier lieu, elle avait trait à une étude provisoire et, en second lieu, elle ne peut évidemment plus être prise en considération.

b) Non. De nombreuses écluses seront nécessaires et, en plus, un zénith.

8° QUESTION.

a) Quand les travaux des autostrades Bruxelles-Ostende et Anvers-Maldegem seront-ils achevés?

b) Quelle sera la profondeur imposée de la zone non-aedificandi le long de ces routes?

c) Combien de kilomètres de pistes cyclables ont été aménagées au cours des deux dernières années?

RÉPONSE.

a) L'Administration n'est pas en mesure de fixer une date à laquelle les travaux des autostrades Bruxelles-Ostende et Anvers-Maldegem seront achevés.

Il y a lieu de tenir compte du fait que ces travaux comprenant environ 170 km. de routes nouvelles, doivent être répartis sur plusieurs années et que leur réalisation dépend des crédits votés chaque année par les Chambres.

Déjà, pour 1938, il faut prévoir un ralentissement notable de l'activité à la suite de la réduction importante des crédits de l'art. 92 du budget extraordinaire.

Er bestaan nog andere reden van onzekerheid, namelijk : ten zuiden van Gent, verwezenlijken van aardwerken door baggering van waterwegen; verplaatsing van het bed der Schelde; ten Zuiden van Zelzate, ingewikkelde studie van de kruising der vaart naar Terneuzen, enz.

Doch stelt het Bestuur alles in het werk om de volgende vakken te verwezenlijken en ze tegen einde 1939 of begin 1940 te voleindigen; autosnelweg Brussel-Oostende, tusschen weg n° 66, te Drongen en Jabbeke; autosnelweg Antwerpen-Maldegem, vak tusschen Antwerpen en weg n° 60 (St-Niklaas-Hulst).

b) De bouwvrije strook langsheen die banen zal op het maximum, door de wet voorzien, bepaald worden, dat is 8 m. Het is nochtans wel verstaan dat er geen toegang aan die wegen zal toegestaan worden aan de aangrenzende eigendommen.

c) Het Ministerie van Openbare Werken heeft, in 1936, 267 km., en, in 1937, 157 km. nieuwe rijwielpaden op de Staatsbanen aangelegd.

9° VRAAG.

Hellingen werden aangelegd om de doortochtmoelijkheden aan het station Leuze te doen verdwijnen, doch zij kunnen niet worden benuttigd daar de brug welke over de spoorweglijn dient aangebracht nog niet werd gebouwd.

Eenzoo kan er geen gebruik worden gemaakt van den nieuwen steenweg voor de omlegging van de baan Rijsel-Brussel, te Leuze, die bijna is voltooid, daar op die plaats evenmin de brug is gebouwd, die de twee spoorlijnen moet overspannen aan het uitgangspunt van Leuze.

Zou de Minister mij de redenen kunnen aangeven van de vertraging die zich voordoet bij den bouw van die kunstwerken?

ANTWOORD.

Het geldt de afschaffing van den overweg genaamd « du Bois blanc », bestaande op de baan n° 58, te Leuze. Het eigenlijk kunstwerk ligt ter studie bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die er de bouwkosten van ten laste neemt. Het definitief ontwerp er van is opgemaakt en zal weldra het voorwerp uitmaken van een aanbesteding; dit werd ten minste beloofd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Slechts na de voltooiing van de viaduct, zal het mogelijk zijn de steenwegbekledingen op de verhoogingen te verwezenlijken.

Wat den nieuwen steenweg betreft, bestemd om de stad Leuze langs baan n° 8 om te trekken, moest het ontwerp van kunstwerk, aan te brengen boven de spoorweglijnen en de Dender (Oostelijke strook der afleiding), waarvan de studie reeds ver gevorderd is, voorgelegd worden aan het advies van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die de gevraagde inlichtingen zoo pas heeft verstrekt.

Het Bestuur van Bruggen en Wegen zal zich beijveren om die werken dit jaar nog in aanbesteding te geven, indien het evenwel de voldoende kredieten hiervoor bekomt.

Il y a encore d'autres motifs d'insécurité, notamment : au sud de Gand, l'exécution de terrassements au moyen du dragage de voies d'eau; déplacement du lit de l'Escaut; au sud de Zelzate, étude compliquée du passage du canal de Terneuzen, etc.

Cependant l'Administration met tout en œuvre en vue de réaliser et d'achever, fin 1939 ou au début de 1940, les sections suivantes : autostrade Bruxelles-Ostende : entre le chemin n° 66, à Tronchiennes et Jabbeke; autostrade Anvers-Maldegem : entre Anvers et le chemin n° 60 (St-Nicolas-Hulst).

b) La zone non-aedificandi, le long de ces routes, sera établie au maximum prévu par la loi, c'est-à-dire 8 mètres. Cependant, il est bien entendu que les propriétés contiguës n'auront pas d'accès à ces routes.

c) Le Ministère des Travaux Publics a aménagé, en 1936, 267 km. et, en 1937, 157 km. de pistes cyclables.

9° QUESTION.

Des rampes ont été établies pour supprimer les difficultés de passage à la gare de Leuze, mais elles ne peuvent être utilisées parce que le pont qu'il faut établir au-dessus de la ligne de chemin de fer n'est pas encore construit.

De même, la nouvelle chaussée pour le détournement de la route de Lille-Bruxelles, à Leuze, qui est sur le point d'être terminée, ne pourra être utilisée parce que là aussi le pont, qui doit enjamber les deux lignes de chemin de fer à la sortie de Leuze, n'est pas encore en construction.

M. le Ministre pourrait-il me donner les raisons du retard apporté à la construction de ces ouvrages d'art?

RÉPONSE.

Il s'agit de la suppression du passage à niveau dit « du Bois blanc », existant sur la route n° 58, à Leuze. L'ouvrage d'art proprement dit est étudié par la Société Nationale des Chemins de fer belges qui en supporte les frais de construction. Le projet définitif en est établi et sera mis en adjudication sous peu, du moins la Société Nationale des Chemins de fer belges a promis qu'il en serait ainsi. Ce n'est qu'après l'achèvement du viaduc qu'il sera possible de réaliser les revêtements de chaussée sur les rampes.

Quant à la nouvelle chaussée établie pour réaliser le contournement de la ville de Leuze, par la route n° 8, le projet des ouvrages d'art à réaliser au-dessus des lignes de chemin de fer et de la Dendre (tronçon Est du détournement), dont l'étude est déjà très avancée, a dû être soumis à l'avis de la Société Nationale des Chemins de fer belges qui vient de fournir les renseignements demandés.

L'Administration des Ponts et Chaussées s'efforcera d'adjuger ces travaux cette année encore, si toutefois des crédits suffisants lui sont accordés.

10^{me} Question — 10^{de} Vraag

Liste des Commissions dépendant du Ministère des Travaux Publics et de la Résorption du chômage

Lijst van de Commissies ahangende van het Ministerie van Openbare Werken en Werkverschaffing

Numéros — Nummers	DÉNOMINATION DES COMMISSIONS — BENAMING DER COMMISSIES	Nombre des séances en — Aantal vergaderingen in			Montant des frais de ces séances (rémunération du personnel, etc.) — Bedrag van de kosten dier vergaderingen (vergoedingen aan het personeel, enz.)		
		1935	1936	1937	1935	1936	1937
1	Commission permanente de l'Escaut <i>Vaste Scheldecommissie.</i>	4	4	4	2.000.—	2.000.—	2.000.—
2	Commission d'étude pour l'aménagement de l'agglomération anversoise <i>Studiecommissie tot inrichting van de Antwerpsche agglomeration.</i>	14	20	23	6.019.—	6.660.—	8.189.—
3	Commission interministérielle d'incendie... .. <i>Interministerieele Brandcommissie.</i>	11	10	7	1.320.—	1.177.80	1.008.75
4	Conseil supérieur de la navigation intérieure <i>Hooge Raad voor de Binnenvaart.</i>	13	10	13	14.000.—	11.000.—	14.000.—
5	Comité du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles. <i>Comité van de Brusselsche Vaart en Haveninrichtingen.</i>	1	1	1	800.—	800.—	800.—
6	Commission d'étude pour l'aménagement de l'agglomération gantoise <i>Studiecommissie tot inrichting van de Gentsche agglomeration.</i>	—	3	1	—	—	—
7	Commission du Palais de Justice de Liège <i>Commissie voor het Justitiepaleis te Luik.</i>	—	—	—	—	—	—
8	Commission d'étude pour l'aménagement de la ville de Bruges et des communes limitrophes <i>Studiecommissie tot inrichting der stad Brugge en der aangrenzende gemeenten.</i>	—	4	3	—	—	—
9	Comité permanent d'électricité... .. <i>Vast Electrotechnisch Comité.</i>	30	20	23	5.274.—	4.929.—	6.963.—
10	Commission pour la délivrance des patentes de bateliers du Rhin <i>Commissie voor het uitreiken van Rijnscheepspatenten.</i>	30	31	37	—	—	—
11	Commission de visite des chalands rhénans <i>Commissie voor onderzoek van Rijnschepen.</i>	63	73	77	—	—	—
12	Conseil supérieur de la route <i>Hooge Wegenraad.</i>	5	5	5	2.500.—	2.500.—	2.500.—
13	Comité spécial des voies navigables entre la Belgique et le Rhin <i>Bijzonder Comité der Scheepvaartwegen van België naar den Rijn.</i>	4	4	4	—	—	—
14	Commission des passages à niveau <i>Overwegen-commissie.</i>	—	3	1	—	—	—
15	Commission pour l'étude des questions relatives à l'aménagement de la banlieue de Bruxelles <i>Commissie tot bestudeering van de vraagstukken betreffende het inrichting van de Brusselsche agglomeration.</i>	3	11	15	—	—	—
16	Commission générale d'enquête pour l'amélioration de la voirie communale <i>Algemeene Onderzoekcommissie voor de verbetering der gemeentewegen.</i>	8	26	—	—	—	—
17	Comité de direction interministériel auprès du Service pour l'épuration des eaux résiduaires... .. <i>Interministerieel Directiecomité bij den Dienst voor Zuivering van Afvalwater.</i>	8	3	—	—	—	—
18	Commission des canaux brabançons <i>Commissie voor de Brabantsche Kanalen.</i>	—	1	—	—	—	—

Numéros — Nummers	DÉNOMINATION DES COMMISSIONS — BENAMING DER COMMISSIES	Nombre des séances en — Aantal vergaderingen in			Montant des frais de ces séances (rémunération du personnel, etc.) — Bedrag van de kosten dier vergaderingen (vergoedingen aan het personeel, enz.)		
		1935	1936	1937	1935	1936	1937
19	Comité consultatif pour le trafic routier ... <i>Commissie van advies in zake wegverkeer.</i>	2	2	—	1.468.80	1.353.55	—
20	Commission pour l'étude de la question de l'épuration des eaux résiduelles des sucreries ... <i>Commissie tot bestudeering van het vraagstuk der zuivering van het afvalwater der suikerfabrieken.</i>	4	3	3	—	10.975.—	—
21	Commission pour les conditions de travail du personnel à l'exception du Corps des Ponts et Chaussées et du Person- nel des Voies navigables ... <i>Commissie der arbeidsvoorwaarden van het personeel, met uitzondering van het Korps van Bruggen en Wegen en van het Personeel der Waterwegen.</i>	—	4	—	—	—	—
22	Commission consultative pour les conditions de travail du personnel des voies navigables ... <i>Commissie van advies in zake de arbeidsvoorwaarden van het personeel der waterwegen.</i>	3	3	—	—	—	—
23	Comité de contrôle du service de remorquage gratuit ... <i>Comité voor toezicht op den kosteloozen sleepdienst.</i>	4	4	3	—	—	—
24	Commission pour le Palais de Justice de Bruxelles ... <i>Commissie voor het Justitiepaleis te Brussel.</i>	4	7	4	—	—	—
25	Commission des Commissaires de police en chef des princi- pales villes belges ... <i>Commissie van de Hoofddcommissarissen van politie der voor- naamste Belgische steden.</i>	2	1	1	1.950.—	856.50	996.15
26	Commission consultative pour l'urbanisation ... <i>Commissie van advies in zake Urbanisme.</i>	—	25	45	—	200.—	350.—
27	Commission pour l'aménagement de la rade de Zeebruges ... <i>Commissie voor de inrichting van de reede van Zeebrugge.</i>	—	3	3	—	—	—
28	Commission nationale paritaire pour la navigation intérieure. <i>Nationale Paritaire Commissie voor de binnenscheepvaart.</i>	—	2	1	—	—	—
29	Comité technique pour la construction d'un pont à Tamise. <i>Technisch Comité voor het bouwen van een brug te Tamsche.</i>	—	—	4	—	—	—
30	Commission d'étude pour l'épuration des eaux du Grand- Bruxelles ... <i>Studiecommissie voor de waterzuivering van Groot-Brussel.</i>	—	—	9	—	—	—
31	Commission pour la révision du cahier général des charges. <i>Commissie tot herziening van het algemeen lastenboek.</i>	—	—	1	—	—	—
32	Commission pour la révision de la convention-loi de 1912 avec la ville d'Ostende ... <i>Commissie tot herziening van de overeenkomst-wet van 1912 met de stad Oostende.</i>	—	—	12	—	—	—
33	Commission d'étude pour l'utilisation et la distribution de l'eau du barrage d'Eupen ainsi que pour l'épuration des eaux industrielles et autres du bassin de la Vesdre... <i>Studiecommissie in zake benutting en verdeling van het water van de dalstuw, te Eupen, alsmede zuivering van het nijverheidswater en ander water van het Vesdrebekken.</i>	—	—	6	—	—	—
34	Commission des pavés ... <i>Commissie voor straatkeien.</i>	—	—	11	—	—	—