

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1954-1955.

SÉANCE DU 21 DÉCEMBRE 1954.

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 1955 (Crédits Travaux Publics).

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1954-1955.

VERGADERING VAN 21 DECEMBER 1954.

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 1955 (Kredieten Openbare Werken).

Présents : MM. VAN BELLE, président; BLOCK, DE BAECK, DECOENE, DELMOTTE, DE STOBBELEIR, DURAY, FERON, GILSON, LEMAL, MATERNE, NEEFS, NEYBERGH, PIOT, VAN DEN STORME, VAN PETEGHEM, WYN et DELOR, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction.

Le budget du Ministère des Travaux Publics a été déposé en temps voulu et votre Commission y a consacré quatre séances au cours desquelles un examen complet a été fait. M. le Ministre Van Glabbeke a assisté à chacune de ces réunions et a apporté une attention toute spéciale aux multiples questions qui furent posées par les commissaires. Certaines de ces questions trouveront leur réponse, donnée par l'Administration, dans le présent rapport. Pour ce qui est des autres, M. le Ministre se propose d'y répondre en séance publique.

Le budget de 1954, dont le rapport fut déposé en fin de la dernière session parlementaire, n'ayant pas encore été porté à l'ordre du jour du Sénat, votre Commission a jugé opportun de reprendre au début de ce rapport la synthèse comparée des budgets de 1954 et 1955.

Au cours de sa première séance, votre Commission a entendu un long exposé de M. le Ministre Van Glabbeke sur la politique qu'il compte suivre en matière de Travaux Publics et qui constitue le programme général du Département.

R. A 4912.

Voir :

Document du Sénat :
5-XVII (Session de 1954-1955) : Projet de loi.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Inleiding.

De Begroting van het Ministerie van Openbare Werken is te rechter tijd ingediend en uw Commissie heeft vier vergaderingen besteed aan een grondige behandeling van het ontwerp. Minister Van Glabbeke was op elk van die vergaderingen aanwezig en heeft zijn speciale aandacht laten gaan naar de talrijke vragen van de Commissieleden. Het antwoord van de Administratie op sommige van die vragen is afgedrukt in dit verslag. De overige vragen zal de Minister ter openbare vergadering beantwoorden.

Daar de begroting voor 1954, waarvan het verslag op het einde van de vorige zitting werd ingediend, nog niet op de agenda van de Senaat is gekomen, heeft uw Commissie het wenselijk geacht in de aanhef van dit verslag een vergelijkende samenvatting van de begrotingen 1954 en 1955 op te nemen.

Tijdens haar eerste vergadering hoorde uw Commissie een lange uiteenzetting van Minister Van Glabbeke over de politiek die hij inzake openbare werken zal voeren en die het algemeen programma van het Departement vormt.

R. A 4912.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
5-XVII (Zitting 1954-1955) : Wetsontwerp.

Synthèse comparée des budgets ordinaires 1954 et 1955 du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction.

Les dépenses prévues pour 1954 et afférentes au Budget du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction s'élevaient à 2.136.904.000 fr.

Si l'on enlève de cette somme les postes suivants :

A. — Dépenses d'administration générale (Chap. I) :

a) Rémunérations et indemnités 943.318.000

b) Dépenses de matériel et autres
dépenses de fonctionnement . 221.163.500

B. — Subventions (Chap. II) :

Subventions à caractère économique.

Subventions diverses.

Subventions exceptionnelles . . 8.300.000

C. — Dépenses courantes (Chap. IV) 5.870.000

D. — Dépenses Exceptionnelles . 652.500

Soit au total . . . fr. 1.179.304.000
=====

Il reste pour le chapitre Travaux
(Chap. III) . . . fr. 957.600.000
=====

Enlevons de ce montant de 957.600.000 francs les sommes prévues pour :

— palais, hôtels, monuments et autres bâtiments de l'Etat, non affectés aux services administratifs (145.000.000 de francs);

— mise en état des habitations royales (2.000.000 de francs);

— restauration intérieure et renouvellement du mobilier des Palais Royaux (allocation extraordinaire à mettre à la disposition de la Liste civile) : (5.000.000 de francs);

— démolition des immeubles érigés en contravention aux dispositions de l'Arrêté-loi du 2 décembre 1946, concernant l'urbanisation. — Travaux exécutés pour compte de tiers (100.000 francs);

— mesures provisoires pour venir en aide aux sinistrés (500.000 francs).

Soit ensemble 152.600.000 francs, il reste pour :

— l'entretien ordinaire des routes, pistes cyclables, signalisations, parcs publics, etc. et organisation du trafic routier (365.000.000 de francs);

— canaux, rivières, polders, passages d'eau et dépendances (340.000.000 de francs);

— ports, côte, phares, etc. (100.000.000 de francs),
Soit 805.000.000 de francs.

Vergelijkende samenvatting van de Gewone Begrotingen 1954 en 1955 van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.

De uitgavenramingen voor 1954 op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw bedroegen 2.136.904.000 frank.

Vermindert men die som met de volgende posten:

A. — Uitgaven van algemeen bestuur (Hfdst. I) :

a) Jaarwedden en vergoedingen . 943.318.000

b) Uitgaven voor materiële be-
hoeften en andere werkings-
uitgaven fr. 221.163.500

B. — Toelagen (Hfdst. II) :

Toelagen van economische aard.

Diverse toelagen.

Uitzonderingstoelagen . . . 8.300.000

C. — Lopende uitgaven (Hfdst. IV) 5.870.000

D. — Uitzonderingsuitgaven . . 652.500

Of in totaal . . . fr. 1.179.304.000
=====

Dan blijft voor het hoofdstuk
Werken over (Hfdst. III) . . fr. 957.600.000
=====

Verminderen wij dit bedrag van 957.600.000 frank met hetgeen uitgetrokken is voor :

— paleizen, hôtels, monumenten en andere gebouwen van de Staat, die niet gebruikt worden door de bestuursdiensten (145.000.000 frank);

— in goede staat herstellen van de koninklijke woningen (2.000.000 frank);

— binnenrestauratie en vernieuwing van het meubilair van de koninklijke paleizen (buitengewone toelage ter beschikking te stellen van de Burgerlijke Lijst) : (5.000.000 frank);

— afbreken van gebouwen opgericht in strijd met de voorschriften van het wetsbesluit van 2 December 1946, omtrent de stedenbouw. — Werken uitgevoerd voor rekening van derden (100.000 frank);

— voorlopige maatregelen om de geteisterden te helpen (500.000 frank).

Of te zamen 152.600.000 frank, dan blijft er over voor :

— gewoon onderhoud der wegen, fietspaden, signalisatie, openbare parken, enz. en inrichting van het wegverkeer (365.000.000 fr.);

— kanalen, rivieren, polders, veren en aanhorigheden (340.000.000 fr.);

— havens, kust, vuurtorens, enz. (100.000.000 fr.),
d. i. 805.000.000 frank.

Sur l'ensemble du budget de 1954, les dépenses relatives aux travaux proprement dits accusent donc un pourcentage de :

$$\frac{805.000.000 \times 100}{2.136.904.000} = 37,67$$

Suivons la même marche pour le budget de 1955, dont les prévisions de dépenses s'élèvent à 1.834.704.600 francs, soit une diminution sur l'exercice précédent de :

$$2.136.904.000 \text{ fr.} - 1.834.704.600 \text{ fr.} = 302.199.400 \text{ fr.}$$

A. — *Dépenses d'administration générale (Chap. I).*

a) Rémunérations et indemnités fr. 930.177.900
(en diminution de
943.318.000 fr. — 930.177.900 fr.
= 13.140.100 fr.)

b) dépenses de matériel et autres
dépenses de fonctionnement fr. 224.244.000
(en augmentation de
224.244.000 fr. — 221.163.500 fr.
= 3.080.500 fr.)

B. — *Subventions (Chap. II).*

Subventions à caractère économique.

Subventions diverses.

Subventions exceptionnelles fr. 7.900.000
(en diminution de
8.300.000 fr. — 7.900.000 fr.
= 400.000 fr.)

C. — *Dépenses courantes (Chap. IV).*

fr. 6.022.700
(en augmentation de
6.022.700 fr. — 5.870.000 fr.
= 152.700 fr.)

D. — *Dépenses exceptionnelles.*

fr. 960.000
(en augmentation de
960.000 fr. — 652.500 fr.
= 307.500 fr.)

Soit au total fr. 1.169.304.600
=====

Il reste pour le chapitre Travaux
(Chap. III) fr. 665.400.000
=====

Soit une diminution de
(957.600.000 fr. — 665.400.000 fr.) = 292.200.000 fr.

Enlevons de ce dernier montant de 665.400.000 fr. les sommes prévues pour :

— palais, hôtels, monuments et autres bâtiments de l'État non affectés aux services administratifs (110.000.000 de francs) (en diminution de 145.000.000 de francs — 110.000.000 de francs = 35.000.000 de francs);

Voor de gezamenlijke begroting 1954 bereiken de uitgaven in verband met de eigenlijke werken dus een percentage van :

$$\frac{805.000.000 \times 100}{2.136.904.000} = 37,67$$

Wij maken nu dezelfde berekening voor de begroting 1955, waarvan de uitgavenramingen 1.834.704.600 frank bedragen, dus tegenover het vorige dienstjaar een vermindering met :

$$2.136.904.000 \text{ fr.} - 1.834.704.600 \text{ fr.} = 302.199.400 \text{ fr.}$$

A. — *Uitgaven van algemeen bestuur (Hoofdst. I).*

a) Jaarwedden en vergoedingen fr. 930.177.900
(vermindering met
943.318.000 fr. — 930.177.900 fr.
= 13.140.100 fr.)

b) Uitgaven voor materiële behoeften en andere werkingsuitgaven 224.244.000
(vermeerdering met
224.244.000 fr. — 221.163.500 fr.
= 3.080.500 fr.)

B. — *Toelagen (Hoofdst. II).*

Toelagen van economische aard.

Diverse toelagen.

Uitzonderingstoelagen . . fr. 7.900.000
(vermindering met
8.300.000 fr. — 7.900.000 fr.
= 400.000 fr.)

C. — *Lopende uitgaven (Hoofdst. IV).*

fr. 6.022.700
(vermeerdering met
6.022.700 fr. — 5.870.000 fr.
= 152.700 fr.)

D. — *Uitzonderingsuitgaven.*

fr. 960.000
(vermeerdering met
960.000 fr. — 652.500 fr.
= 307.500 fr.)

Of in totaal fr. 1.169.304.600
=====

Dan blijft er voor het Hoofdstuk
Werken III fr. 665.400.000
=====

over, d. i. een vermindering met
957.600.000 fr. — 665.400.000 fr. = 292.200.000 fr.

Wij verminderen dit laatste bedrag groot 665.400.000 frank met hetgeen bestemd is voor :

— paleizen, hotels, monumenten en andere gebouwen van de Staat die niet gebruikt worden voor de bestuursdiensten (110.000.000 fr.) (vermindering met 145.000.000 fr. — 110.000.000 fr. = 35.000.000 fr.);

- mise en état des habitations royales (5.000.000 de francs) (en augmentation de 5.000.000 de francs — 2.000.000 de francs = 3.000.000 de francs);
- restauration et renouvellement du mobilier des Palais Royaux (allocation extraordinaire à mettre à la disposition de la liste civile) (10.000.000 de francs) (en augmentation de 10.000.000 de francs — 5.000.000 de francs = 5.000.000 de francs);
- démolition des immeubles érigés en contravention aux dispositions de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946, concernant l'Urbanisme — travaux exécutés pour compte de tiers (100.000 fr.) (inchangé);
- mesures provisoires pour venir en aide aux sinistrés (300.000 fr.) (en diminution de 500.000 fr. — 300.000 fr. = 200.000 fr.);

Soit ensemble, 125.400.000 francs, il reste pour :

- l'entretien ordinaire des routes, pistes cyclables, signalisations, parcs publics, etc. et organisation du trafic routier (175.000.000 de francs) (en diminution de 365.000.000 de francs — 175.000.000 de francs = 190.000.000 de francs);
- canaux, rivières, polders passages d'eau et dépendances (267.000.000 de francs) (en diminution de 340.000.000 de francs — 267.000.000 = 73.000.000 de francs.);
- ports, côte, phares, etc. (98.000.000 de francs) (en diminution de 100.000.000 de francs — 98.000.000 de francs = 2.000.000 de francs).

Soit ensemble 540.000.000 de francs, d'où une diminution de :

$$805.000.000 \text{ de francs} - 540.000.000 \text{ de francs} = 265.000.000 \text{ de francs.}$$

=====

Sur l'ensemble du budget de 1955, les dépenses relatives aux travaux proprement dits accusent donc un pourcentage de :

$$\frac{540.000.000 \times 100}{1.834.704.600} = 29,43$$

d'où une diminution de $(37,67 - 29,43) = 8,24 \%$

=====

Budget extraordinaire du Ministère des Travaux Publics pour 1955.

Le Budget extraordinaire des Travaux Publics pour 1955 marque une certaine augmentation par rapport à celui de 1954 : en effet, le total des investissements prévus atteint 3 milliards 836 millions, contre 3 milliards 283 millions, soit un accroissement des crédits de l'ordre de 17 %.

Cet accroissement relatif affecte aussi bien les crédits d'équipement économique, c'est-à-dire ceux relatifs aux routes et aux voies hydrauliques, qui passent de 2 milliards 239 millions en 1954 à 2 mil-

— in goede staat herstellen van de koninklijke woningen (5.000.000 fr.) (vermeerdering met 5.000.000 fr. — 2.000.000 fr. = 3.000.000 fr.);

— binnenrestauratie en vernieuwing van het meubilair van de Koninklijke Paleizen (buitengewone toelage ter beschikking te stellen van de burgerlijke lijst) (10.000.000 fr.) (vermeerdering met 10.000.000 fr. — 5.000.000 fr. = 5.000.000 fr.)

— afbreken van gebouwen opgericht in strijd met de voorschriften van het wetsbesluit van 2 December 1946, omtrent de stedenbouw — werken uitgevoerd voor rekening van derden (100.000 fr.) (overanderd);

— voorlopige maatregelen om de geteisterden te helpen (300.000 fr.) (vermindering met 500.000 fr. — 300.000 fr. = 200.000 fr.);

Of te zamen 125.400.000 frank, dan blijft er voor :

— gewoon onderhoud der wegen, fietspaden, signalisatie, openbare parken, enz. en inrichting van het wegverkeer (175.000.000 fr.) (vermindering met 365.000.000 fr. — 175.000.000 fr. = 190.000.000 fr.);

— kanalen, rivieren, polders, veren en aanhorigheden (267.000.000 fr.) (vermindering met 340.000.000 fr. — 267.000.000 fr. = 73.000.000 fr.)

— havens, kust, vuurtorens, enz. (98.000.000 fr.) (vermindering met 100.000.000 fr. — 98.000.000 fr. = 2.000.000 fr.).

Of te zamen 540.000.000 frank, dit is een vermindering met :

$$805.000.000 \text{ frank} - 540.000.000 \text{ frank} = 265.000.000 \text{ frank.}$$

=====

Voor de gezamenlijke begroting 1955 bereiken de uitgaven in verband met de eigenlijke werken dus een percentage van :

$$\frac{540.000.000 \times 100}{1.834.704.600} = 29,43$$

dus een vermindering met $(37,67 - 29,43) = 8,24 \%$

=====

Buitengewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor 1955.

De Buitengewone Begroting van Openbare Werken voor 1955 vertoont, vergeleken bij die voor 1954, een zekere verhoging : immers, het totaal van de voorgenomen investeringen bereikt 3 milliard 836 miljoen tegen 3 milliard 283 miljoen, d. i. een vermeerdering der kredieten met 17 %.

Deze relatieve verhoging betreft zowel de kredieten voor economische uitrusting, d.w.z. die welke betrekking hebben op wegen en waterwegen, waarvoor de kredieten van 2 milliard 239 miljoen

liards 615 millions en 1955, que les crédits relatifs aux bâtiments qui étaient de 1 milliard 44 millions en 1954 et 1 milliard 220 millions en 1955.

Par l'examen de ces chiffres repris au budget extraordinaire du Ministère des Travaux Publics, on constate avec satisfaction que les proportions sont respectées en ce qui concerne la part faite à chacune des deux régions linguistiques du pays dans les crédits relatifs à l'équipement économique. Ce n'était pas le cas pour le budget de 1954, où un déséquilibre flagrant et injustifié existait dans ce domaine.

En effet, les prévisions budgétaires de 1954 octroyaient 1 milliard 213 millions à la région flamande, soit 63 % des crédits répartissables, et 713 millions seulement à la Wallonie, soit 37 %.

Dans le budget de 1955, les proportions ont été ramenées respectivement à 46 % pour les régions wallonnes, soit 982 millions, et à 54 % pour les régions flamandes, soit 1 milliard 158 millions. L'accroissement des crédits d'équipement économique est donc de 38 % pour la Wallonie et de 2,5 % pour le pays flamand.

Il est à remarquer que, dans la répartition géographique des crédits affectés aux bâtiments, c'est la région bruxelloise qui reçoit la part prépondérante : 271 millions, soit 52,7 %, la région flamande recevant 156 millions et la Wallonie 87 millions seulement.

Programme général du Département des Travaux Publics.

Au cours de la première séance que votre Commission a tenue en vue d'examiner le présent budget, M. le Ministre Van Glabbeke a exposé complètement quelle serait la politique générale de son Département en ce qui concerne les Travaux publics.

A. — POLITIQUE BUDGÉTAIRE 1955 POUR LES VOIES HYDRAULIQUES.

I. — Introduction.

Les voies hydrauliques posent un problème crucial. En effet, limitons-nous à ne constater que deux faits capitaux :

1^o Il y a le fait de la C.E.C.A.

Les exigences de la C.E.C.A. se précisent; la concurrence se fait sentir de façon plus sévère : il est temps que des conditions de transport favorables mettent nos industries en mesure de les rencontrer au mieux et il est un fait que l'infrastructure actuelle de nos voies hydrauliques est insuffisante.

2^o Nos voies hydrauliques sont lourdement hypothéquées. Cette situation grave est illustrée par les deux citations suivantes :

a) La Commission Economique Interministérielle écrit, par la plume de M. l'Inspecteur Général Valley en 1953, concernant les investissements

in 1954 stijgen tot 2 milliard 615 miljoen in 1955, als de kredieten voor de gebouwen, die in 1954 1 milliard 44 miljoen beliepen tegen 1 milliard 220 miljoen in 1955.

Bij een onderzoek van deze cijfers uit de Buitengewone Begroting van het Ministerie van Openbare Werken stelt men met voldoening vast, dat de verhoudingen zijn in acht genomen wat het aandeel van elk der twee taalgebieden van het land in de kredieten voor de economische uitrusting betreft. Dit was niet het geval in de begroting voor 1954 waar op dit gebied een kennelijk en onverantwoord gebrek aan evenwicht bestond.

De budgetaire ramingen voor 1954 verleenden immers 1 milliard 213 miljoen aan de Vlaamse landstreek, d.i. 63 % van de te verdelen kredieten, en slechts 713 miljoen aan Wallonië, d.i. 37 %.

In de begroting voor 1955 werden de verhoudingen respectievelijk teruggebracht op 46 % voor de Waalse gewesten, d.i. 982 miljoen, en op 54 % voor de Vlaamse gewesten, d.i. 1 milliard 158 miljoen. De verhoging inzake kredieten voor economische uitrusting belooft dus 38 % voor Wallonië en 2,5 % voor het Vlaamse land.

Aan te stippen valt dat in de aardrijkskundige verdeling van de kredieten voor de gebouwen, het leeuwenandeel naar het Brusselse gaat met 271 miljoen, d.i. 52,7 %, terwijl de Vlaamse provinciën slechts 156 miljoen en Wallonië 87 miljoen ontvangen.

Algemeen programma van het Departement van Openbare Werken.

Op de eerste vergadering die uw Commissie aan de voorgelegde begroting besteedde, gaf de heer Minister Van Glabbeke een volledige uiteenzetting van de algemene politiek van zijn Departement inzake openbare werken.

A. — BEGROTINGSPOLITIEK 1955 VOOR DE WATERWEGEN.

I. — Inleiding.

De waterwegen vormen een brandend probleem. Laten wij ons slechts aan twee hoofdfeiten houden :

1^o Het feit van de E.G.K.S.

De eisen van de E.G.K.S. tekenen zich duidelijker af; de concurrentie wordt scherper : het is tijd dat gunstige transportgelegenheid onze industrieën in staat stelt daaraan te gemoet te komen, want de huidige infrastructuur van onze waterwegen is onvoldoende.

2^o Op onze waterwegen rust een zware hypotheek. Die eerste toestand blijkt uit onderstaande twee citaten :

a) In het verslag van de h. Inspecteur-Generaal Valley, voor de Internationale Economische Commissie in 1953 opgesteld, in verband met de Bel-

publics belges, période 1948-1957, portant sur les voies hydrauliques :

« Le retard dans ce domaine est énorme : 56 %. On n'a pas réalisé la moitié de ce qu'il apparaîtrait comme nécessaire en 1947... »

» Bien qu'une discussion technique générale n'ait pas eu lieu, nous pensons que le programme présenté était raisonnable et que le retard actuel doit être considéré comme réel et grave. »

Enfin, encore du même rapport :

« Enfin, dans le problème des voies hydrauliques figure un grand nombre de choses qui ne sont pas relatives exclusivement au transport intérieur. Il y a entre autres divers ouvrages ayant trait à l'approvisionnement en eau du pays : barrages, etc... »

» Ces deux catégories devraient, pour être objectif, être retirées du montant global.

» Cette subdivision n'a pas été faite, mais il est certain qu'elle augmenterait encore le retard des voies hydrauliques proprement dites ».

De ces remarques, il appert que le secteur des voies hydrauliques présente des déficiences considérables qu'il est temps de corriger.

b) Par ailleurs, M. le Ministre cite encore un extrait de la proposition de loi, tendant à créer un Fonds spécial et temporaire des voies hydrauliques, introduite par les Honorables Membres Buisseret, Warnant, Coulonvaux et Marien :

« La comparaison des investissements, pour les années 1948, 1949 et 1950, avec les chiffres du programme décennal des investissements publics pour 1948/1957 montre que les crédits accordés ne représentent qu'une faible partie des crédits nécessaires pour assurer l'exécution de ce programme.

» Ainsi l'achèvement des programmes d'amélioration de certaines voies hydrauliques se trouve reporté à des dates invraisemblables ».

II. — *Politique proprement dite des voies navigables.*

La nature des travaux hydrauliques exigeant des sommes extrêmement importantes, le principe dominant des investissements faits pour 1955 consiste à choisir des travaux qui soient économiquement rentables à bref délai.

1. Le programme est toujours celui conçu en 1947 et même avant.

Cela revient à dire : la réalisation des deux grandes horizontales :

1^o Ostende-Gand-Anvers-Liège, pour bateaux de 2.000 T.

2^o Dunkerque-Lille-Tournai-Charleroi-Liège, pour bateaux de 1.350 T.

gische openbare investeringen tijdens de periode 1948-1957, lezen wij wat betreft de waterwegen :

« De achterstand op dit gebied is ontzaglijk : 56 %. Er is niet eens de helft verwezenlijkt van wat in 1947 noodzakelijk voorkwam... »

» Hoewel er geen algemene technische bespreking plaatsvond, menen wij dat het voorgelegde programma redelijk was en dat de huidige achterstand als werkelijk en ernstig moet beschouwd worden. »

Tenslotte lichten wij nog uit datzelfde verslag :

« In het programma voor de waterwegen komen een groot aantal zaken voor die niet uitsluitend betrekking hebben op het binnenlands vervoer. Er zijn onder meer verscheidene werken die in verband staan met de watervoorziening van het land : stuwdammen, enz.

» Die twee categorieën zouden objectiviteitshalve van het globaal bedrag moeten afgetrokken worden.

» Die onderverdeling is niet gebeurd, maar het is zeker dat daardoor de achterstand inzake eigenlijke waterwegen nog aanzienlijker zou blijken. »

Uit die opmerkingen vloeit voort dat in de sector van de waterwegen belangrijke tekortkomingen bestaan die onverwijld moeten verholpen worden.

b) Hier moge nog een excerpt aangehaald worden uit het wetsvoorstel tot instelling van een speciaal en tijdelijk waterwegenfonds, ingediend door de achtbare leden Buisseret, Warnant, Coulonvaux en Marien.

« De vergelijking van de vastleggingen voor de jaren 1948, 1949 en 1950 met de cijfers van het tienjarig programma van openbare vastleggingen voor 1948-1957 toont aan, dat de verleende kredieten slechts een gering gedeelte vertegenwoordigen van hetgeen er vereist is voor de uitvoering van dat programma.

» Zo komt het dat de voltooiing van programma's tot verbetering van sommige waterwegen naar onwaarschijnlijke data verschoven wordt. »

II. — *Eigenlijke politiek van de waterwegen.*

Daar de waterwerken uiteraard zeer hoge bedragen vergen, is er, bij het bepalen van de investeringen voor 1955, naar gestreefd die werken te kiezen welke economisch renderend zijn op korte termijn.

1. Het programma is nog steeds hetzelfde als in 1947 en zelfs vroeger.

Wat er op neer komt te zeggen : de verwezenlijking van de twee groote horizontale verbindingswegen :

1^o Oostende-Gent-Antwerpen-Luik, voor schepen van 2.000 T ;

2^o Duinkerken-Rijsel-Doornik-Charleroi-Luik voor schepen van 1.350 T.

Sur ces deux horizontales viennent se greffer deux verticales, notamment :

- 1^o Charleroi-Bruxelles, Escaut maritime ;
- 2^o L'Escaut supérieur proprement dit, surtout Tournai-Gand.

Ces deux verticales prénommées, sur la base de bateaux de 1.350 T.

2. Il est incontestable que le centre de gravité de notre industrie lourde se trouve dans le Hainaut. C'est donc surtout les voies navigables qui desservent le Hainaut, avec Charleroi comme centre, qui doivent être soignées en tout premier lieu.

Cela revient à dire qu'il faut se concentrer d'abord sur les liaisons suivantes :

- a) Bruxelles-Charleroi ;
- b) Charleroi-Tournai-Gand ;
- c) Charleroi-Namur-Liège.

La plus importante des trois voies prénommées est le canal de Charleroi-Bruxelles. Cela résulte clairement du tableau qui suit :

	Millions
Estimation totale des travaux	4.600
Crédits engagés pour la période 1947-1953	1.275
(les travaux de modernisation entre Charleroi et Clabecq étant entamés en 1947.)	
Crédits de paiement prévus au budget 1954	225
	<u>1.500</u>
Crédit restant à engager pour 1954	3.100
	<u>=====</u>

Il en résulte que la moyenne annuelle des crédits engagés jusqu'à fin 1954 est de 187,5 millions, alors que celle des crédits restant à engager devrait osciller entre 516 et 620 millions, si l'on veut que les derniers crédits engagés se fassent en 1959 ou en 1960.

Cela démontre bien la lourdeur de l'hypothèque que nous traînons pour ce canal.

Deze twee horizontalen worden doorkruist door twee verticalen nl. :

- 1^o Charleroi-Brussel, Zeeschelde ;
- 2^o Eigenlijke Bovenschelde, inzonderheid Doornik-Gent.

Deze beide verticalen voor schepen van 1.350 T.

2. Het zwaartepunt van onze zware industrie ligt onbetwistbaar in Henegouwen. Derhalve moet in de eerste plaats worden gezorgd voor de waterwegen van Henegouwen, met Charleroi als centrum.

Dit betekent dat men eerst aandacht moet besteden aan de volgende verbindingen :

- a) Brussel-Charleroi ;
- b) Charleroi-Doornik-Gent ;
- c) Charleroi-Namen-Luik.

De voornaamste van deze drie is het kanaal Charleroi-Brussel. Dit blijkt duidelijk uit de navolgende tabel :

	Millioenen
Totale raming van de werken . fr.	4.600
Vastgelegde kredieten voor het tijdvak 1947-1953	1.275
(de moderniseringswerken tussen Charleroi en Klabbek zijn in 1947 begonnen.)	
Betalingskrediet uitgetrokken op de begroting 1954	225
	<u>1.500</u>
Vast te leggen kredieten voor 1954	3.100
	<u>=====</u>

Hieruit volgt dat het jaarlijks gemiddelde van de tot einde 1954 vastgelegde kredieten 187,5 miljoen bedraagt, terwijl dat van de nog vast te leggen kredieten tussen 516 en 620 miljoen zou moeten schommelen, indien men de laatste kredieten in 1959 of 1960 wenst vast te leggen.

Dit toont wel aan hoe zwaar de hypotheek is, die wij voor dit kanaal hebben opgenomen.

CANAL DE : — KANAAL :	1954		1955	
	I.N. N.I.	C.P. B.K.	I.N. N.I.	C.P. B.K.
Charleroi-Bruxelles — <i>Charleroi-Brussel</i>	535,—	225,—	440,—	300,—
Nimy-Blaton-Péronnes-Tournai-Escaut — <i>Nimy-Blaton-Péronnes-Doornik-Schelde</i>	32,—	32,—	161,—	86,—
Meuse — <i>Maas</i>	200,—	25,—	127,—	67,—
Sambre — <i>Samber</i>	93,—	90,—	155,—	89,—
TOTAUX — <i>TOTALEN</i>	860,—	372,—	883,—	542,—

N.B. — I.N. : immobilisations nouvelles.
C.P. : Crédit de paiement pour l'année courante.
N.B. — N.I. : *Nieuwe investeringen*.
B.K. : *Betalingskrediet voor het lopende jaar*.

Augmentation du C.P. pour le Hainaut :
Verhoging van het B.K. voor Henegouwen:
542 — 372 = 170.

Remarquons ici que l'effort budgétaire à réaliser endéans l'année se reflète dans le montant du C.P. et non pas dans les I.N., ces dernières ne représentant qu'un programme d'avenir quoique d'avenir limité.

3. Pour ce qui est de la verticale : Charleroi-Nimy-Blaton-Tournai-Gand, M. le Ministre attire l'attention toute spéciale sur l'importance qu'a pour le Tournaisis et toute la vallée de l'Escaut, le canal de ceinture de Gand, spécialement le tronçon sud de cette ceinture. Aussi, est-ce la raison déterminante pour laquelle les investissements ont été concentrés sur cette partie sud, spécialement sur le complexe de la nouvelle écluse à Merelbeke, qui commandera l'entrée et la sortie du canal dans l'Escaut maritime.

En même temps, vous remarquerez dans le détail du budget que, non seulement le contournement du Mont des Groseillers est prévu, mais aussi qu'il a été prévu le dédoublement de l'écluse d'Antoing et la rectification des courbes de Pottes.

Ces deux derniers travaux, déjà extrêmement importants pour permettre une navigation quelque peu normale, le sont d'autant plus qu'il s'agit là d'investissements qui seront rentables endéans les deux années qui suivent.

4. Pour ce qui est de la liaison Namur-Liège de la seconde horizontale, M. le Ministre attire spécialement l'attention sur le fait que la construction de la nouvelle écluse barragée de Neuville-sous-Huy sera entamée en 1955.

Une fois celle-ci réalisée, la Meuse sera navigable pour bateaux de 1.350 T. de Liège à Namur, ce qui sera une amélioration remarquable et fondamentale.

5. Finalement et concernant les voies navigables proprement dites, M. le Ministre signale encore comme investissement rentable les travaux d'amélioration du canal Roulers-Lys.

Ce canal était normalisé depuis avant la guerre, sauf sur un tronçon de plus ou moins 1.100 m. Le budget prévoit précisément la somme nécessaire pour dégager ce canal de cette hypothèque de 1.100 m.

6. Finalement, signalons encore la remise en état de l'écluse de Genck, laquelle sans cela pourrait menacer toute navigation normale sur notre plus grande artère qu'est le Canal Albert.

III. — Voies navigables et ports.

1. Pour ce qui concerne le canal de Gand à Terneuzen et le port de Gand proprement dit, M. le Ministre signale les quatre faits capitaux suivants :

1^o Les travaux d'élargissement du nouveau canal disposent, pour 1954 et 1955, d'un total de crédits de paiement, ce qui permettra de faire progresser les travaux avec célérité et continuité.

Op te merken valt dat de begrotingsinspanning die binnen het jaar moet worden verricht tot uitdrukking komt in het bedrag van het B.K. en niet in de N.I., aangezien deze slechts een beeld geven van het programma voor de toekomst, die echter niet zover afligt.

3. Met betrekking tot de verticale Charleroi-Nimy-Blaton-Doornik-Gent vestigt de Minister de bijzondere aandacht op het belang van de ringvaart te Gent, en vooral van het Zuidelijk vak, voor het Doornikse en de gehele Scheldevallei. Dit is dan ook de overwegende reden waarom de investeringen geconcentreerd werden op dit Zuidelijk vak en vooral op het complex van de nieuwe sluis te Merelbeke die de in- en uitvaart van het kanaal naar de Zeeschelde beheerst.

U zult in de uitgewerke staat ook opmerken dat niet alleen voorzien is in de omleiding van de « Mont des Groseillers », maar ook in splitsing van de sluis te Antoing en de rechtekking van de bochten te Pottes.

Deze twee werken die reeds een uiterst groot belang hebben voor een enigszins normale scheepvaart zijn des te belangrijker daar het hier gaat om investeringen die binnen twee jaar renderend zullen zijn.

4. Wat de verbinding Namen-Luik van de tweede horizontale betreft, vestigt de Minister er de bijzondere aandacht op dat met het bouwen van de nieuwe stuwsuis te Neuville-sous-Huy in 1955 zal worden begonnen.

Zodra dit werk is uitgevoerd, wordt de Maas van Luik tot Namen bevaarbaar voor boten van 1.350 ton wat een opmerkelijke en grondige verbetering zal zijn.

5. Ten slotte vermeldt de Minister nog, in verband met de eigenlijke waterwegen, als renderende belegging de verbeteringswerken van het kanaal Roeselare-Leie.

Dit kanaal werd reeds vóór de oorlog genormaliseerd behalve een vak van circa 1.100 meter. Op de begroting is nu juist het benodigde bedrag uitgetrokken tot opheffing van de hypotheek, welke deze 1.100 meter op het kanaal leggen.

6. Wij vermelden ten slotte nog de herstelling van de sluis te Genk, die anders de gehele normale scheepvaart op onze grootste waterweg, het Albertkanaal, zou kunnen bedreigen.

III. — Waterwegen en havens.

1. In verband met het kanaal Gent-Terneuzen en de haven te Gent zelf vestigt de Minister de aandacht op de volgende vier hoofdpunten :

1^o Voor de verbredingswerken van het nieuw kanaal is een totaal aan betalingskredieten voor 1954 en 1955 uitgetrokken, waardoor de werken snel en onafgebroken zullen kunnen voortgezet worden.

2° Les nouveaux grands ponts de Meulestede et Zelzate seront mis en service dans la première moitié de 1955.

3° Le Budget de 1955 prévoit le décongestionnement du port de Gand (voir article 526, 3°, n° 7 à 11), en enlevant endéans une année tous les grands impedimenta qui gênent encore la navigation maritime.

4° Les murs de quai du Bassin de Commerce qui menacent de s'effondrer et qui entraîneraient le chômage de plusieurs grandes industries gantoises, seront réfectionnés avant la fin de 1955.

2. Pour ce qui est du port d'Anvers, il reste à signaler un phénomène économique d'une importance capitale.

Anvers manque de quais d'accostage à telle enseigne, que le port ne peut honorer les demandes faites par plusieurs lignes internationales.

C'est la raison pour laquelle, nonobstant le fait que le quatrième dock n'est pas encore entièrement équipé et achevé, il a été décidé de faire déjà démarrer la construction d'un nouveau cinquième dock.

IV. — *Ponts.*

Pour ce qui est des ponts détruits par faits de guerre, c'est également le point de vue strictement économique qui a prévalu.

Dans ce sens, il est à signaler spécialement :

a) *Sur le canal Albert :*

les ponts de : Deurne-Bal,
Zutendaal,
Stokrooi,
Kwaadmechelen.

b) *Dans le Tournaisis :*

les ponts de : Warcoing,
Escanaffles.

c) *Dans les Flandres :*

pratiquement tous les ponts restant à construire sur le canal Léopold entre Zelzate et Heyst; ces ponts surtout parce que d'une part, ce canal sectionne dans le sens Nord-Sud une contrée riche en produits agricoles et, d'autre part, la région a un besoin vital de communications avec la Hollande.

V. — *Côte.*

Signalons finalement le désensablement de la côte.

Nous commençons à voir apparaître, petit à petit les résultats des patients travaux qui ont duré des années.

Il s'agit de ne pas relâcher l'effort entrepris.

2° De nieuwe grote bruggen te Meulestede en Zelzate zullen in het eerste halfjaar van 1955 in bedrijf worden gesteld.

3° De begroting voor 1955 voorziet in de ontlasting van de haven van Gent (zie artikel 526, 3°, n° 7 tot 11) doordat, binnen een jaar, al de grote impedimenta die de zeevaart nog belemmeren, uit de weg geruimd zullen zijn.

4° De kaaimuren van het handelsdok, die dreigen in te storten, met het gevolg dat verscheidene grote industrieën uit het Gentse tot stilstand zouden komen, zullen vóór het einde van 1955 hersteld zijn.

2. Wat de haven van Antwerpen betreft, dient nog gewezen te worden op een belangrijk verschijnsel van economische aard.

In Antwerpen ontbreekt het zozeer aan aanlegplaatsen dat de haven geen gevolg kan geven aan de aanvragen van verscheidene internationale lijnen.

Om deze reden is beslist, een aanvang te maken met de bouw van een vijfde dok, al is het vierde nog niet volledig uitgerust noch voltooid.

IV. — *Bruggen.*

Het zuiver economische standpunt heeft ook de doorslag gegeven inzake de door oorlogsgeweld vernielde bruggen.

In dit verband moeten speciaal vermeld worden :

a) *Albertkanaal :*

de bruggen van : Deurne-Bal,
Zutendaal,
Stokrooi,
Kwaadmechelen.

b) *In het Doornikse :*

de bruggen van : Warcoing,
Schalafie.

c) *In Vlaanderen.*

Vrijwel alle bruggen, die over het Leopoldkanaal tussen Zelzate en Heist nog moeten aangelegd worden; en vooral deze bruggen omdat dit kanaal enerzijds een rijke landbouwstreek in noordzuidelijke richting doorkruist en anderzijds omdat het een dringende behoefte heeft aan verbinding met Nederland.

V. — *Kust.*

Ten slotte zij gewezen op de ontzanding van de kust.

Stilaan beginnen wij de vruchten te plukken van de moeizame werken die jarenlang geduurd hebben.

Het komt er op aan de gedane inspanning niet te laten verflauwen.

Quoique le budget reflète cette intention, il est probable que mon département envisage encore des moyens plus énergiques que ceux mis en œuvre dans le passé.

Il est toutefois trop tôt pour préciser plus avant vu que le département en est encore au stade de l'étude qui va aboutir d'ici quelques mois.

VI. — *Le problème de l'ensablement de la Durme et du Moervaart.*

L'ensablement de la Durme et du Moervaart est un phénomène très critique, puisque en amont de Hamme, il n'est pratiquement plus possible aux terrains agricoles de toute la vallée d'écouler leurs eaux supérieures dans la rivière.

Ce phénomène va en s'accroissant. En même temps, on constate que la moyenne des hautes et basses eaux augmente en fonction du temps.

Qu'a-t-on fait jusqu'à présent ? Il a été érigé, dans le laboratoire hydraulique des Ponts et Chaussées à Anvers, un modèle de l'embouchure de la Durme dans l'Escaut.

Cette première étude a montré qu'un épi de guidage pourrait avoir un effet très salutaire. En ce moment-ci cet épi est presque achevé.

Dans un proche avenir, on pourra constater le résultat de ce travail, duquel il n'est pas possible de préjuger à ce jour.

Il est toutefois certain que cela ne suffira pas pour donner une solution définitive au problème.

Pour le moment sont à l'étude trois solutions :

a) des travaux de dragage. Cette solution ne peut être que temporaire et dans ce sens-là, elle n'est pas à retenir.

b) construire soit à l'embouchure, soit plus en amont un barrage de façon donc à canaliser pratiquement le Moervaart et la Durme.

c) installer partout des stations de pompage. Les communes et Wateringues peuvent profiter ici d'un subside de 60% de la part du Ministère de l'Agriculture. Le pourcentage de ce subside est toutefois trop minime. Cette solution ne peut être pratique que si l'on augmente les subsides jusque 100%. Ceci pose donc un problème administratif qui est, pour le moment, à l'étude et dans lequel interviennent le Ministère des Finances, le Ministère de l'Agriculture et le Ministère des Travaux Publics.

Il est un fait certain, c'est que M. le Ministre est résolu à ce que l'on choisisse et adopte bientôt une solution et que l'on commence, d'ici quelques mois, à étudier la réalisation de la solution adoptée.

M. le Ministre attire finalement l'attention, qu'adopter une solution contre l'ensablement de la Durme a sa répercussion sur tout le reste du bassin de l'Escaut maritime et que, dans ce sens là, il faut bien considérer qu'il s'agit ici d'un problème vaste et complexe.

Dit voornemen is in de begroting weerspiegeld, doch mijn Departement heeft nog krachtiger middelen op het oog dan die welke in het verleden werden aangewend.

Het is evenwel nog te vroeg om nadere inlichtingen te verstrekken, omdat de zaak op het Departement nog altijd in studie is. Over enige maanden zal dit studiewerk klaar zijn.

VI. — *De verzanding van Durme en Moervaart.*

De verzanding van Durme en Moervaart is een zeer kritisch verschijnsel, aangezien stroomopwaarts Hamme het bodemwater der landbouwgronden van de gehele vallei practisch niet meer naar de rivier kan afvloeien.

Dit verschijnsel wordt steeds erger. Tevens blijkt ook dat het gemiddelde peil van hoog en laag water naargelang van de weersgesteldheid toeneemt.

Wat werd er tot nu toe gedaan ? In het waterbouwkundig laboratorium van Bruggen en Wegen te Antwerpen is een model van de Durmemonding in de Schelde vervaardigd.

Uit deze eerste studie is gebleken dat een leiding in vlechtverband zeer heilzame gevolgen kan hebben. Deze leiding is thans bijna gereed.

In een nabije toekomst zal de uitslag van dit werk kunnen vastgesteld worden; een oordeel is thans nog niet mogelijk.

Toch staat het vast dat deze maatregel niet zal volstaan om het vraagstuk voorgoed op te lossen.

Op dit ogenblik worden drie oplossingen onder ogen genomen :

a) baggerwerken. Deze oplossing is uiteraard tijdelijk en dient derhalve afgewezen te worden;

b) hetzij aan de monding, hetzij stroomopwaarts een stuwdam te bouwen om zodoende Moervaart en Durme practisch te kanaliseren;

c) overal pompstations aan te leggen. Hiervoor kunnen de gemeenten en Wateringen een toelage van 60 % ontvangen van het Ministerie van Landbouw. Het percentage van deze toelage is echter te gering. Deze oplossing is slechts van practisch nut, wanneer men de subsidiëring tot 100 % opvoert. Hier rijst dus een administratief vraagstuk, dat thans reeds in studie is en waarbij het Ministerie van Financiën, het Ministerie van Landbouw en dat van Openbare Werken betrokken zijn.

Eén feit is zeker, namelijk dat de Minister vastbesloten is te eisen dat er binnenkort een oplossing gekozen en aangenomen wordt en dat over enkele maanden met de bestudering van de verwezenlijking dier oplossing begonnen wordt.

Ten slotte vestigt hij er de aandacht op dat het aannemen van een oplossing van het vraagstuk der verzanding van de Durme een terugslag zal hebben op de rest van het bekken der Zeeschelde en dat het hier dus wel een ingewikkeld en verstrekkend probleem betreft.

B. — ADMINISTRATION DES ROUTES.

Les prévisions budgétaires de 1955 ont été établies en se basant sur les quatre critères ci-après :

1^o Poursuivre l'achèvement de l'autoroute Ostende-Bruxelles, c'est-à-dire, d'un ouvrage commencé depuis une vingtaine d'années.

Trop souvent, dans notre pays, on commence des travaux routiers ou autres sans faire l'effort suffisant pour les achever rapidement et en perdant de vue les questions de rentabilité des investissements.

C'est pour cette raison que déjà en 1954, M. le Ministre a fait réduire dans toute la mesure du possible les délais d'exécution ainsi que les formalités administratives qui retardent l'usage qui peut être fait des réalisations routières.

L'autoroute d'Ostende à Bruxelles, commencée jadis en plein désert, sera pour Pâques 1955 utilisable d'Alost au cœur d'Ostende même. Pour la fin de l'année 1955, on arrivera aux abords de Bruxelles.

Cependant, il convient de donner à cette première autoroute belge le caractère propre à ce type de voie routière, c'est-à-dire qu'il convient de contrôler les accès en réalisant des passages supérieurs et inférieurs en de nombreux endroits, où actuellement encore, les traversées de l'autoroute se font à niveau, pour le plus grand danger des usagers de la route.

C'est pourquoi est prévu au budget de 1955 la construction de 13 ouvrages d'art destinés à éviter ces croisements à niveau.

2^o Commencer, dès 1955, des travaux routiers importants qui intéressent l'Exposition Universelle, qui doit se tenir à Bruxelles, en 1958.

C'est pour cette raison que sont prévus au budget les crédits nécessaires, soit 202 millions, pour la construction de divers ouvrages d'art, ainsi que pour les emprises du tronçon de ring autour de Bruxelles, compris entre l'autoroute de Bruxelles à Ostende et l'autoroute de Bruxelles à Anvers. Cette section du ring passe, en effet, à proximité des Grands Palais de l'Exposition Universelle, et il convient, dès maintenant, d'exploiter les terrains nécessaires aux parkings de plusieurs dizaines de milliers de voitures, ainsi qu'aux voies d'accès à l'Exposition en provenance des deux autoroutes précitées.

C'est pour cette raison qu'est prévu au budget un crédit de 25 millions pour les terrassements sur l'autoroute Bruxelles-Amsterdam, entre le Drij-Pikkel et Meise, en vue de dédoubler la chaussée actuellement unique sur cette section.

D'autre part, il importe d'aménager et de moderniser certaines grandes artères de pénétration dans Bruxelles. C'est pourquoi des crédits ont été prévus pour les modernisations du Boulevard Léopold II, où les voies des tramways seront mises dans l'axe sur le terre-plein, de manière à augmenter la capacité des allées latérales, tout en

B. — BESTUUR DER WEGEN.

De begrotingsramingen voor 1955 werden opge maakt op grond van de vier volgende criteria :

1^o Voortwerken aan de voltooiing van de autosnelweg Oostende-Brussel, die vóór een twintigtal jaren werd begonnen.

Al te vaak worden in ons land, op verkeersgebied of elders, werken aangevat zonder dat een voldoende inspanning wordt gedaan om ze snel te beëindigen en zonder de rendabiliteit der investeringen in het oog te houden.

Daarom heeft de Minister reeds in 1954 een beperking toegepast voor de uitvoeringstermijnen en voor de administratieve formaliteiten die het practisch gebruik van de aangelegde wegen te lang uitstellen.

Tegen Pasen 1955 zal de autosnelweg Oostende-Brussel, eens ondernomen in een echte woestijn, bruikbaar zijn van Aalst tot in het hartje van Oostende. Tegen einde 1955 zal hij tot in de nabijheid van Brussel gaan.

Het past evenwel aan deze eerste Belgische autosnelweg zijn waar karakter te geven, namelijk de opritten te controleren door onder- en bovenkruisingen aan te leggen op vele plaatsen waar de kruisingen nu nog in hetzelfde vlak liggen, hetgeen de weggebruikers aan de grootste gevaren blootstelt.

Daarom voorziet de begroting voor 1955 in de bouw van 13 kunstwerken ten einde zulke kruispunten uit te schakelen.

2^o Reeds in 1955 op verkeersgebied belangrijke werken aanvangen, mede in verband met de Wereldtentoonstelling, welke in 1958 te Brussel zal plaatsvinden.

Om die reden zijn op de begroting kredieten uitgetrokken ten bedrage van 202 miljoen voor de bouw van verschillende kunstwerken, alsmede voor de grondinnemingen van de ringlaan rondom Brussel tussen de autosnelweg Brussel-Oostende en de autosnelweg Brussel-Antwerpen. Deze sectie van de ringlaan loopt immers in de nabijheid van de grote paleizen der Wereldtentoonstelling en het past nu reeds de nodige gronden te onteigenen om parkgelegenheid aan te leggen voor duizenden wagens en om toegangswegen te bouwen naar de tentoonstelling uit de richting van de twee voornoemde autosnelwegen.

Te dien einde is op de begroting een krediet van 25 miljoen uitgetrokken voor de grondwerken op de autosnelweg Brussel-Amsterdam tussen de Drijpikkel en Meise om de weg, die thans slechts één sectie bezit, te splitsen.

Verder is het noodzakelijk bepaalde grote penetratieaders in Brussel aan te passen en te moderniseren. Derhalve zijn kredieten uitgetrokken voor de modernisering van de Leopold II-laan, waar de tramsporen in de as van de wandelweg zullen aangebracht worden, ten einde de ruimte van de zijlanen uit te breiden en tevens het stationneren,

permettant un stationnement qui se justifie sur cette artère très commerçante. De même, le Boulevard Lambermont sera modernisé de la même manière. Ce boulevard qui constitue une voie d'évitement du centre de la capitale, connaît un trafic excessivement élevé.

3^o Entamer les travaux de construction de l'autoroute de contournement de Liège, par l'établissement d'une série de petits ouvrages d'art, ainsi que par l'exécution de travaux de terrassement sur ce même contournement; un crédit de 96,5 millions est prévu dans ce but. L'exécution des ouvrages d'art étant, par nature, plus lente que les autres travaux routiers, il s'indique, lors de l'élaboration d'un programme, d'envisager tout d'abord l'exécution des ponts.

Il y a lieu de souligner que les travaux prévus constituent la continuation de ceux entamés il y a de nombreuses années pour contourner Liège par le Nord.

Le contournement en question constituera, en partie, le tronçon commun des autoroutes Bruxelles-Liège et Anvers-Liège.

4^o Poursuivre la réalisation du programme de modernisation des voies de l'État, tel que décrit à la loi du 11 juillet 1952, instituant le Fonds spécial et temporaire des routes.

L'exécution de ce programme tient compte des derniers recensements en matière de circulation routière, c'est-à-dire que l'effort se porte tout d'abord sur la modernisation des sections de routes actuellement insuffisantes.

Dans cet ordre d'idées, M. le Ministre cite la section de la route comprise entre Courtrai et Bellegem, la poursuite des travaux de construction d'une route nouvelle entre Tamise et St-Nicolas, qui est une région industrielle où manque une grande voie d'accès moderne, l'achèvement du contournement de Gosselies, la création d'une route nouvelle entre le carrefour Didi et Belgrade afin d'éviter les fameux tournants de St-Servais, l'achèvement des accès au pont des Ardennes à Namur sur la rive droite, la modernisation de la Route royale qui comporte encore de nombreuses sections vétustes et peu appropriées à l'importance de cette artère côtière, etc.

Outre les objectifs décrits ci-dessus, l'effort routier comportera également l'exécution d'une série d'ouvrages de moindre importance, mais qui se justifie par le mauvais état des voiries actuelles. C'est pourquoi le Budget extraordinaire comporte un poste relativement important pour des travaux d'entretien extraordinaire en vue de la résorption du chômage.

Ces travaux se justifient par le fait que, pendant de nombreuses années, des crédits insuffisants ont été attribués à l'entretien courant des voiries, au point qu'au bout d'un certain temps, des dégradations profondes se sont produites qui nécessitent des réfections générales.

La résorption du chômage trouve là un exutoire tout naturel.

dat langs deze handelsader ten volle verantwoord is, mogelijk te maken. De Lambermontlaan zal op dezelfde wijze gemoderniseerd worden. Deze laan, die een ontwijking van het stadscentrum mogelijk maakt, wordt te sterk belast.

3^o De werken voor het aanleggen van de autosnelweg rondom Luik aan te vangen met de bouw van een reeks kleine kunstwerken, alsmede met de uitvoering van grondwerken op diezelfde omleiding; een krediet van 96,5 miljoen is voor dit doel uitgetrokken. Daar de uitvoering van kunstwerken uiteraard trager verloopt dan de andere wegenwerken, past het bij het opstellen van een programma vooreerst de bouw van de bruggen in aanmerking te nemen.

Er valt aan te stippen, dat de ontworpen werken een voortzetting zijn van die welke vele jaren geleden reeds werden aangevangen aan de Noordkant voor een omleiding van de stad Luik.

Gedeeltelijk zal deze omleiding een gemeenschappelijk vak vormen van de autosnelwegen Brussel-Luik en Antwerpen-Luik.

4^o Voortzetting van het moderniseringsprogramma der Rijkswegen, zoals beschreven in de wet van 11 Juli 1952 tot instelling van een Speciaal en tijdelijk Wegenfonds.

De uitvoering van dit programma houdt rekening met de jongste tellingen in verband met het wegverkeer, d.w.z. dat de inspanning in de eerste plaats gericht is op de modernisering van de wegvakken welke thans onvoldoende blijken.

In dit verband vermeldt de Minister o.m. het wegvak tussen Kortrijk en Bellegem, de voortzetting van de aanleg van een nieuwe weg tussen Temse en Sint-Niklaas, een industrieel gebied waar een grote moderne toegangsweg ontbreekt, de voltooiing van de omleiding van Gosselies, het aanleggen van een nieuwe weg tussen het kruispunt Didi en Belgrade om de beruchte bochten van Saint-Servais te vermijden, de voltooiing van opritten naar de Pont des Ardennes te Namen aan de rechteroever, de modernisering van de Koninklijke weg waarvan talrijke vakken verouderd en weinig geschikt zijn voor deze belangrijke kustweg, enz.

Benevens de hierboven omschreven doeleinden, zal de wegenprogramma eveneens omvatten de uitvoering van een reeks kleinere werken die nodig zijn ingevolge de slechte toestand van de huidige wegen. Derhalve komt op de Buitengewone Begroting een vrij belangrijke post voor, ten behoeve van werken van buitengewoon onderhoud, dit met het oog op de werkverschaffing.

Die werken zijn vereist, omdat jarenlang onvoldoende kredieten werden uitgetrokken voor het gewoon onderhoud van de wegen, zodat na zekere tijd ernstige beschadigingen zijn ontstaan die algemene herstellingen noodzakelijk maken.

Hierbij ligt een natuurlijke uitweg voor de werkloosheidsbestrijding.

Enfin, il y a lieu de citer, parmi les autres activités de l'Administration des Routes, celle qui a trait à la réparation des dommages de guerre et qui se manifeste plus spécialement dans le domaine des ponts.

Rien que pour ce qui concerne l'Administration des Routes, une quinzaine de ponts seront construits en 1955.

C. — ADMINISTRATION DES BATIMENTS.

De même qu'en matière de travaux routiers, M. le Ministre a eu le souci, dans la préparation du budget de 1955, de prévoir les crédits pour l'achèvement des bâtiments mis en adjudication et commencés au cours d'exercices antérieurs.

Il importe, en effet, de rendre les investissements rentables aussi rapidement que possible. C'est pour cette raison que des crédits relativement importants ont été prévus pour la Bibliothèque Albertine, pour l'Hôpital Universitaire de Gand, ainsi que pour l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Bruxelles, pour ne citer que les trois plus importants.

Trop souvent, dans le passé, des bâtiments ont été mis en adjudication grâce à de petites tranches de crédits totalement insuffisantes pour l'exécution du gros-œuvre seul.

Pour peu que, par la suite, des restrictions budgétaires aient été édictées par les Gouvernements, il s'ensuivait que ces bâtiments restaient inachevés au lieu de voir concentrer les efforts sur la construction et le parachèvement d'une partie d'entre eux. Ces restrictions budgétaires ont eu, dans le passé, pour conséquence, tout comme en matière de route, de négliger l'entretien courant des biens de l'Etat.

C'est la raison pour laquelle de nombreux immeubles doivent faire l'objet de réfections plus profondes et c'est ce qui a conduit à l'inscription au budget extraordinaire d'un crédit global de 190 millions, destinés à des travaux d'entretien extraordinaires en vue de la résorption du chômage.

En matière de bâtiments comme en matière de routes, la résorption du chômage trouvera un exutoire dans ces investissements qui permettront de faire, par la suite, des économies substantielles d'entretien.

Dans le domaine des bâtiments de l'Etat, M. le Ministre tient à déclarer que, depuis son arrivée au Département, il a instauré une nouvelle politique en matière de location des bâtiments pour le compte de l'Etat.

Il a constaté, en effet, que l'Etat possédait un nombre absolument exagéré d'immeubles loués et qu'aucune politique, tendant à diminuer ce nombre et à regrouper des services dans des bâtiments neufs à construire, n'avait été élaborée.

C'est pourquoi il a mis fin à cette continuelle augmentation du nombre de bâtiments loués en prescrivant à ses services d'occuper tout d'abord au maximum tous les bâtiments actuellement loués ou non occupés et d'étudier dès maintenant, le problème du regroupement des services et de la construction de bâtiments neufs pour les y loger.

Verder valt nog onder de andere activiteiten van het Wegenbestuur te vermelden het herstel van de oorlogsschade, meer bepaald op het gebied van de bruggen.

Alleen reeds wat het Bestuur der Wegen betreft, zullen in 1955 een vijftiental bruggen gebouwd worden.

C. — BESTUUR DER GEBOUWEN.

Evenals voor de wegwerken heeft de Minister, bij de voorbereiding van de begroting 1955, gezorgd voor de nodige kredieten ter voltooiing van de gebouwen die in de loop van voorgaande dienstjaren aanbesteed en begonnen waren.

Het is immers van belang dat de investeringen zo vlug mogelijk renderend worden gemaakt. Daarom werden betrekkelijk hoge kredieten uitgetrokken voor de Albertina-Bibliotheek, voor het Universitair-Hospitaal te Gent, zomede voor het Koninklijk Instituut voor Natuurlijke Wetenschappen te Brussel, om slechts de drie voornaamste te noemen.

Al te vaak werden in het verleden gebouwen aanbesteed met kleine krediettranches die alleen al voor de ruwbouw volstrekt ontoereikend waren.

Wanneer dan nadien de Regeringen besloten de begrotingen in te krimpen, volgde hieruit dat die gebouwen onafgewerkt bleven, in plaats te pogen een deel ervan te bouwen en af te werken. Deze begrotingsinkrimpingen hebben, in het verleden, tot gevolg gehad, dat, evenals voor de wegen, het gewone onderhoud van de Staatsgoederen verwaarloosd werd.

En zo komt het dat tal van gebouwen thans grondiger herstelling behoeven, met het gevolg dat op de buitengewone begroting een globaal krediet van 190 miljoen, voor buitengewone onderhoudswerken met het oog op de werkverschaffing werd aangerekend.

Zowel voor de gebouwen als voor de wegen zal de werkloosheidsbestrijding in de hand gewerkt worden door deze beleggingen, welke later aanzienlijke bezuinigingen inzake onderhoud zullen mogelijk maken.

Op het gebied van de Rijksgebouwen legt de Minister er de nadruk op dat hij, sinds zijn aankomst op het Departement, een geheel nieuwe politiek inzake huur van gebouwen voor rekening van de Staat heeft ingezet.

Hij heeft immers vastgesteld dat de Staat een waarlijk al te groot aantal goederen in huur heeft en dat er nooit een systematische poging is gedaan om dit aantal te verminderen en de diensten samen te brengen in nieuw op te trekken gebouwen.

Daarom heeft hij een einde gemaakt aan die onafgebroken toeneming van het aantal gehuurde gebouwen, door aan zijn diensten voor te schrijven alle thans gehuurde of niet betrokken gebouwen op het maximum-peil in gebruik te nemen en reeds nu het vraagstuk van de hergroepering der diensten en de oprichting van nieuwe gebouwen te bestuderen.

D. — ADMINISTRATION DE L'URBANISME.

En matière d'Urbanisme, le budget de 1955 se caractérise par un accroissement substantiel, par rapport à ce qu'avait prévu le Ministre précédent, des crédits pour subsides aux communes en vue de l'aménagement de leur voirie, la construction de leurs écoles et des travaux d'égouts.

De plus, cette année, un crédit a été prévu pour subsidier les constructions de points d'eau et de casernement de pompiers dépendant du département de l'Intérieur.

D'autre part, le montant prévu pour financer les travaux dépendant du Fonds national du logement, en d'autres termes, de la loi Brunfaut, a été maintenu au même montant qu'en 1954, c'est-à-dire 300 millions.

M. le Ministre se réjouit de pouvoir déclarer qu'en collaboration avec son collègue de la Santé Publique et de la Famille, il a mis au point les mesures administratives propres à éviter, dans l'avenir, le renouvellement de certaines erreurs qui conduisaient à la construction d'habitations bien avant l'installation des égouts et l'aménagement des voiries.

Dorénavant, les habitants des cités nouvelles créées par application de la loi précitée, entreront dans leur maison lorsque les voiries, les égouts, l'électricité, le gaz et l'eau seront installés.

* *

E. — LE PROBLÈME DE NOS LIAISONS INTERNATIONALES. — VOIES HYDRAULIQUES.

Nos liaisons internationales, notamment :

- le canal d'Anvers-Moerdijk;
- le nouveau canal de Gand-Terneuzen;
- et le nouveau problème du bouchon de Lanaye, font l'objet du rapport Steenberghe-Van Cauwelaert. Jusqu'à présent, le Gouvernement a lié ces trois questions.

Entretemps est venu se greffer un fait nouveau sur ce rapport, notamment le plan « Delta ».

La Commission du « Delta », instituée aux Pays-Bas le 12 février 1953, étudie les mesures à prendre afin de mettre le pays à l'abri des inondations de raz-de-marée qui s'engouffrent par les bras de mer. Quoique le Gouvernement néerlandais n'ait pas encore officiellement pris position, il semble bien qu'il faille s'attendre à ce qu'il fasse siennes les conclusions de cette Commission.

Dans cette perspective, il s'indique évidemment que, de notre côté, nous accordions une attention toute spéciale aux répercussions que les fermetures projetées pourraient avoir sur l'Escaut occidental et la voie navigable reliant l'Escaut au Waal.

Une autre question à étudier et relevant du même plan « Delta » est le relèvement du niveau des marées dans l'embouchure de l'Escaut.

D. — BESTUUR VAN DE STEDEBOUW.

Inzake Stedebouw is de begroting voor 1955 gekenmerkt door een sterke toeneming, in vergelijking met de ramingen van de vorige Minister, van de kredieten voor toelagen aan de gemeenten met het oog op de geschiktmaking van hun wegennet, de bouw van scholen en de rioleringswerken.

Bovendien is dit jaar een krediet uitgetrokken ter subsidiëring van de bouw van brandkranen en de kazernering van pompiers die afhangen van het Departement van Binnenlandse Zaken.

Voorts is het geraamde bedrag voor de financiering van de werken ten behoeve van het Nationaal Fonds voor de Huisvesting, m.a.w. van de wet Brunfaut, op hetzelfde bedrag gehandhaafd als in 1954, nl. 300 miljoen.

De Minister acht zich gelukkig te kunnen verklaren dat hij, samen met zijn collega van Volksgezondheid en van het Gezin, passende administratieve maatregelen heeft getroffen om een herhaling te voorkomen van sommige vergissingen, die tot gevolg hebben gehad dat er woningen werden opgetrokken, lang voordat de riolen en de wegen waren aangelegd.

Voortaan zullen de bewoners van nieuwe woonwijken, gebouwd met toepassing van voornoemde wet, hun huis kunnen betrekken wanneer de straten en de rioleringen, de gas- en waterleidingen klaar zijn.

* *

E. — HET PROBLEEM VAN ONZE INTERNATIONALE VERBINDINGEN TE WATER.

Onze internationale verbindingen, inzonderheid :

- het kanaal Antwerpen-Moerdijk;
- het nieuw kanaal Gent-Terneuzen;
- het nieuw probleem van de stop te Ternaaien, zijn behandeld in het verslag Steenberghe-Van Cauwelaert. Totnogtoe had de Regering die drie zaken aan elkaar gekoppeld.

Inmiddels is er echter een nieuw feit ingetreden, namelijk het Delta-plan.

De Delta-commissie, die op 12 Februari 1953 in Nederland tot stand kwam, onderzoekt welke maatregelen er kunnen getroffen worden om het land te vrijwaren voor de overstromingen in geval van springvloed, die de zeearmen overlasten. Hoewel de Nederlandse Regering haar standpunt nog niet officieel bepaald heeft is het toch te verwachten dat zij de conclusies van deze Commissie tot de hare zal maken.

In dit vooruitzicht behoren wij natuurlijk onzerzijds een speciale aandacht te wijten aan de gevolgen die de ontworpen sluitingen kunnen hebben voor de Westerschelde en de waterwegen die de Schelde met de Waal verbinden.

Een andere kwestie, die nog te bestuderen valt en die in hetzelfde Delta-plan thuisbehoort, is de verhoging van het peil der getijden in de monding van de Schelde.

Finalement, il restera à étudier les répercussions du plan sur le désensablement de notre côte.

Les problèmes susindiqués exigeront de longues et délicates études théoriques et expériences en laboratoire.

Nous devons nous attendre, dès maintenant, de la part du Gouvernement néerlandais, à certaines velléités, visant à nous faire entériner les conclusions de la Commission.

Il importe que nous écartions toute tentative dans ce sens aussi longtemps que nous ne connaissons pas les considérations et les avis aussi bien des techniciens hollandais que des nôtres.

D'une façon ou d'une autre, cela ne peut nous empêcher de donner, en 1955, des solutions définitives pour ce qui est des problèmes traités dans le rapport Steenberghe-Van Cauwelaert. La question s'il serait plus expéditif et sain de dissocier les trois problèmes, est pour le moment à l'étude. Cette dernière question est plutôt d'une nature politique que technique.

Discussion générale.

QUESTION.

Un commissaire rappelle le raz-de-marée et les inondations du 1^{er} février 1953. Il y a quelques jours, une tempête a de nouveau provoqué des dégâts importants sur les côtes anglaises. La catastrophe du 1^{er} février n'est pas, en fait, exceptionnelle. Se basant sur une étude historique de M. Belpaire, directeur de la Marine à Ostende, l'orateur affirme qu'en moins de dix siècles, il y a eu 130 inondations. Il estime que le système des digues doit être renforcé sans délai. Il faut tenir compte de ce qui est fait en Hollande. Ces travaux offrent d'ailleurs certaines possibilités dans la lutte contre le chômage.

Il constate que les travaux exécutés actuellement dans le secteur septentrional de la côte sont inutiles. Les eaux douces, venant de l'intérieur du pays, déposent de la boue sur cette partie de la côte. Les eaux de cette partie de la côte sont polluées. Quel est l'avis du Département de la Santé Publique à ce sujet ?

Il signale enfin les dangers d'une nouvelle inondation pour la plaine d'aviation militaire située dans ces parages.

Il demande au Ministre de créer sans délai une Commission, composée de fonctionnaires et des intéressés, pour examiner tous ces problèmes. Une nouvelle inondation nous coûterait très cher. La moitié de la Flandre Occidentale, la partie septentrionale de la Flandre Orientale et la moitié de la province d'Anvers seraient perdues.

Ten slotte zullen wij nog moeten nagaan wat de weerslag van het plan zal zijn op de ontzanding van onze kust.

De bovengenoemde problemen zullen lange en moeilijke theoretische studies en laboratoriumproefnemingen vergen.

Wij moeten nu reeds van de zijde van de Nederlandse Regering een zeker streven verwachten om van ons te verkrijgen, dat wij de conclusies van de Commissie bekrachtigen.

Wij behoren elke poging in die zin van de hand te wijzen zolang wij de overwegingen en de adviezen, zowel van onze deskundigen als van de Nederlandse, niet kennen.

Hoe het ook zij, dit mag ons niet verhinderen om in 1955 definitieve oplossingen te geven aan de problemen die in het Verslag Steenberghe-Van Cauwelaert behandeld worden. De vraag of een afzonderlijke behandeling van de drie kwesties tot een snellere en gezondere oplossing zal leiden, is in studie genomen. Deze vraag is echter meer van politieke dan van technische aard.

Algemene bespreking.

VRAAG.

Een lid van de Commissie herinnert aan de springvloed en de overstromingen van 1 Februari 1953. Vóór enkele dagen heeft een storm andermaal belangrijke schade veroorzaakt aan de Engelse kust. De ramp van 1 Februari is in feite niet zó buitengewoon. Aan de hand van een historische studie van de heer Belpaire, directeur van het Zeewezen te Oostende, betoogt spreker dat er in minder dan tien eeuwen 130 overstromingen hebben plaats gevonden. Hij is van mening dat de dijken zonder verwijl dienen verstevigd te worden. Er moet rekening worden gehouden met wat in Nederland is gedaan. Dergelijke werken bieden trouwens bepaalde mogelijkheden in de strijd tegen de werkloosheid.

Spreker verklaart verder, dat de thans in de noordelijke sector van de kust uitgevoerde werken nutteloos zijn. Het zoet water dat uit het binnenland komt, voert op dit gedeelte van de kust slijk aan en is daar oorzaak van verontreiniging. Wat is de mening van het Departement van Volksgezondheid dienaangaande ?

Spreker wijst verder op de gevaren van een nieuwe overstroming voor het militair vliegveld dat in de nabijheid ligt.

Hij verzoekt de Minister onverwijld een Commissie samen te stellen, uit ambtenaren en belanghebbenden, om al die problemen te onderzoeken. Een nieuwe overstroming zou ons duur komen te staan. De helft van West-Vlaanderen, het noordelijk gedeelte van Oost-Vlaanderen en de helft van de provincie Antwerpen zouden verloren gaan.

RÉPONSE.

1. — Il y a lieu de distinguer trois sortes principales de digues :

- a) les digues de mer;
- b) les digues de nos rivières soumises à marée;
- c) les digues de nos autres rivières et canaux.

2. — a) Qu'a-t-on fait depuis mai 1954 ?

Le volume des travaux effectués aux digues de mer (jetées) a été doublé; pratiquement, leur importance est passée de 40 à 80 millions.

b) En novembre-décembre, au moment où tous les autres crédits étaient épuisés, une dizaine de millions ont été rendus disponibles pour nos digues de l'Escaut.

3. — Quelles sont les prévisions pour 1955 ?

a) Une somme de 10 millions de francs a été prévue à l'article 553-3^o pour la démolition des bunkers.

b) Le total du budget d'entretien — c'est-à-dire la somme des budgets d'entretien ordinaire et extraordinaire — dépasse de quelque 180 millions celui de 1954. Cela a permis d'estimer qu'on pourra consacrer, en 1955, plus ou moins 127 millions à la construction de nouvelles digues et à des réparations de digues, ce qui représente le montant le plus élevé affecté à ces travaux depuis la libération.

4. — *Conclusions :*

a) M. le Ministre approuve la proposition de ce commissaire tendant à instituer une Commission mixte pour l'étude des digues, qui compterait des parlementaires, des représentants des autorités civiles et des fonctionnaires techniciens.

b) Le Ministre fait activer l'élaboration d'un plan de mobilisation destiné à assurer l'indispensable collaboration entre les différents services en cas de cataclysme.

QUESTION.

Un autre commissaire soulève le problème de l'emprunt en vue de doter le Fonds des Routes de crédits nécessaires. Etant donné que ce Fonds sera absorbé par un organisme plus vaste, il demande au Ministre de veiller à ce que la majeure partie des crédits soit affectée aux routes.

L'orateur parle ensuite de la situation précaire dans laquelle se trouvent les carrières de porphyre, suite aux importations de certains matériaux pour le revêtement des routes. Il demande au Ministre de prendre des mesures pour protéger cette industrie nationale.

ANTWOORD.

1. — Men moet hoofdzakelijk drie soorten van dijken onderscheiden :

- a) de zeedijken;
- b) de dijken van onze rivieren onderhevig aan tij;
- c) de dijken van onze andere rivieren en kanalen.

2. — a) Wat werd er gedaan sedert Mei 1954 ?

De werken aan de zeedijken (strandhoofden) werden verdubbeld in volume, practisch van 40 op 80 miljoen gebracht.

b) Voor onze Scheludedijken werd in November-December, op het ogenblik dat alle andere kredieten uitbetaald waren, een tiental miljoenen ter beschikking gesteld.

3. — Wat is er voorzien voor 1955 ?

a) Er is op artikel 553-3^o een som van 10 miljoen uitgetrokken voor het afbreken der bunkers.

b) De totale begroting voor het onderhoud, — dit is de som van de gewone en buitengewone begroting voor onderhoud — bedraagt ongeveer 180 miljoen meer dan in 1954. Derhalve is het mogelijk te ramen dat ongeveer 127 miljoen zal kunnen besteed worden aan nieuwe dijken en dijkherstellingen in 1955, wat het hoogste bedrag is dat daarvoor sedert de bevrijding werd bestemd.

4. — *Besluit :*

a) De Minister is het eens met het voorstel van het commissielid om een gemengde Commissie van Dijkenonderzoek op te richten, die zou bestaan uit parlementairen, burgerlijke overheden en technische ambtenaren.

b) De Minister waakt ervoor dat spoed wordt gemaakt met het opstellen van een mobilisatieplan dat de onmisbare samenwerking moet tot stand brengen tussen de verschillende diensten in geval van een stormramp.

VRAAG.

Een ander lid brengt het probleem ter sprake van de lening ter behoeve van het Wegenfonds. Aangezien dit Fonds zal opgaan in een groter organisme verzoekt hij de Minister er voor te zorgen, dat het grootste gedeelte voor de wegen bestemd wordt.

Spreker heeft het vervolgens over de benarde toestand waarin de porfiergroeven verkeren als gevolg van de invoer van sommige materialen voor wegbekleding. Hij verzoekt de Minister maatregelen te treffen om deze nationale nijverheid te beschermen.

RÉPONSE.

Il y a lieu de noter la déclaration d'un commissaire, suivant laquelle la vente des concassés de porphyre est satisfaisante.

Quant à la vente des pavés, les producteurs de ceux-ci devraient davantage se rendre à l'évidence que les revêtements en pavage sont appelés pratiquement à disparaître au profit de revêtements plus modernes, plus roulants, tels que les bétons de ciment et les revêtements hydrocarbonés.

Il s'agit là d'une évolution technique normale à laquelle la Belgique ne peut pas échapper.

A de très rares exceptions près, comme dans des montagnes avec routes en lacets, aucun des constructeurs de routes modernes n'emploie plus le pavé.

La concurrence entre le gravier et les concassés de grès et de porphyre s'inscrit dans le régime de compétition qui doit exister entre les matériaux de bonne qualité donnant satisfaction.

On peut réaliser des empièvements et des bétons de ciment excellents avec des graviers concassés comme avec d'autres natures de matériaux.

Autre chose est la concurrence des graviers hollandais, mais cette question ressortit au Ministère des Affaires Economiques.

Enfin, l'emploi de «klinkerkeien» et des pavés de remploi venant de Hollande n'intéresse que les communes.

Aucun travail sur les routes de l'Etat n'est effectué avec les matériaux précités.

Le Ministre des Travaux Publics n'agit envers les communes, que comme pouvoir subsidiant. Il ne peut empêcher les maîtres de l'ouvrage, qui sont les communes, de prévoir tel ou tel type de revêtement, mais il peut ne pas accorder de subside à ces communes.

Dans ces conditions, il conviendrait d'inviter le commissaire à faire connaître à M. le Ministre, des exemples de travaux subsidiables où les communes ont prévu le remploi de pavés provenant de Hollande.

QUESTION.

Un autre commissaire se plaint, d'une manière générale, de l'insuffisance des crédits pour les travaux routiers à effectuer dans la province de Luxembourg.

RÉPONSE.

Il convient de lui signaler qu'en ce qui concerne les routes de l'Etat, cette situation est due au fait que celles-ci sont dans leur très grosse majorité en très bon état.

D'autre part, le budget de 1955 prévoit la reconstruction de 5 ponts, ce qui est un nombre beaucoup plus élevé que dans les autres provinces; il suffit de jeter un coup d'œil à la page 142 du Budget Extraordinaire.

ANTWOORD.

Het past de verklaring te noteren van een commissielid, volgens welke de verkoop van porfierslag voldoening schenkt.

Wat de verkoop van keien betreft, zouden de producenten meer moeten inzien dat de keibestratingen practisch zullen moeten verdwijnen ten bate van meer moderne en beter rollende verhardingen zoals die van cementbeton en die met koolwaterstofbindmiddelen.

Het geldt hier een normale technische evolutie, waaraan België niet kan ontkomen.

Behoudens in buitengewone gevallen, zoals in de bergen met slingerwegen, worden door de moderne wegenbouwers geen keien meer verwerkt.

De concurrentie tussen grind en zandsteen- en porfierslag is iets dat moet bestaan tussen de materialen van goede hoedanigheid die voldoening schenken.

Zowel met gebroken grind als met materialen van andere aard kunnen uitmuntende steenslagwegen en cementbeton worden verkregen.

Heel wat anders is de concurrentie van het Hollands grind, maar dit is een kwestie die het Ministerie van Economische Zaken aangaat.

Ten slotte zij gezegd dat de klinkerkeien en de herbruikte keien die uit Nederland komen, enkel de gemeenten betreffen.

Op de Rijkswegen worden die materialen hoege-naamd niet verwerkt.

De Minister van Openbare Werken treedt ten opzichte van de gemeenten slechts op als subsidiërende macht. Hij kan de bouwheren, hier de gemeenten, niet beletten dit of dat wegbedekkings-type aan te nemen, wel kan hij aan die gemeenten geen subsidie toekennen.

Derhalve zou het commissielid dienen verzocht te worden, de Minister voorbeelden te willen geven van subsidieerbare werken waarvoor door de gemeenten het wedergebruik van uit Nederland herkomstige keien werd voorzien.

VRAAG.

Een ander commissielid klaagt in algemene zin over de ontoereikendheid van de kredieten voor de in de provincie Luxemburg uit te voeren wegwerken.

ANTWOORD.

Er zij op gewezen dat die toestand, wat de Rijkswegen betreft, te wijten is aan het feit dat de zeer grote meerderheid er van zich in zeer goede toestand bevindt.

Verder voorziet de begroting van 1955 in de herbouw van 5 bruggen, wat veel meer is dan in de andere provincies: het volstaat een blik te werpen op blz. 142 van de Buitengewone Begroting

Pour ce qui est des ponts communaux, il conviendrait d'inviter le commissaire à remettre à M. le Ministre une liste des ponts à reconstruire avec, si possible, leur estimation et leur différenciation s'ils appartiennent à la commune ou à la province.

QUESTION.

Un autre commissaire expose le problème de la Durme et demande que la route Zele-Termonde-frontière hollandaise soit mise en état.

RÉPONSE.

1. — Si j'ai bien compris, l'honorable Membre voudrait :

a) Que des chômeurs soient affectés sur-le-champ à l'exécution de certains travaux de dragage primaires. Il en sera fait ainsi prochainement.

b) L'honorable Membre voudrait qu'un barrage soit construit sur la Durme. Cette question fait actuellement l'objet d'une étude technique et une solution définitive sera arrêtée à cet égard dans les prochains mois.

2. — J'admets, avec l'honorable Membre, que les inondations qui se produisent à Lokeren constituent le point névralgique du problème de la Durme.

Toutes les autorisations et les crédits voulus ont été accordés à cette ville en septembre 1954, pour lui permettre de pousser activement les travaux.

QUESTION.

Un autre commissaire fait remarquer qu'il y a toujours un grand écart entre les programmes et les réalisations. Il faut se limiter; il faut exécuter d'abord les travaux les plus utiles et les plus rentables. Il faut également tenir compte de ce point de vue dans la lutte contre le chômage.

En ce qui concerne nos ports, il est évident qu'Anvers mérite toute notre attention. Cependant, l'orateur se déclare très satisfait des déclarations du Ministre concernant le port de Gand.

Quant au Fonds des Routes, ce commissaire estime qu'il doit être financé par voie d'emprunt. Un emprunt est toujours rentable.

Il insiste pour que nos routes soient reclassées. Il faut d'abord fixer l'importance respective des routes.

Il demande enfin que le Ministre accorde à chaque province sa part de subsides pour l'exécution des travaux pour les pouvoirs subordonnés.

Wat de gemeenteburgen betreft, zou het commissielid moeten verzocht worden, aan de h. Minister een lijst te bezorgen van de te herbouwen bruggen, met zo mogelijk de raming er van en de vermelding of ze aan de gemeente of aan de provincie toebehoren.

VRAAG.

Een ander commissielid belicht het Durme-probleem en vraagt dat de weg Zele-Dendermonde-Nederlandse grens in goede staat zou gebracht worden.

ANTWOORD.

1. — Als ik het geachte Lid goed begrepen heb, wil hij het volgend :

a) Onmiddellijk met werklozen bepaalde primaire baggerwerken uitvoeren. Dit zal binnenkort gebeuren.

b) Het geachte Lid wenst een stuw te zien bouwen op de Durme. Deze zaak is thans aan een technisch onderzoek onderworpen, en in de komende maanden zal daar een definitieve oplossing aan gegeven worden.

2. — Ik stem met het geachte Lid in dat de overstromingen in de stad Lokeren in het brandpunt van het Durmevraagstuk liggen.

In September 1954 werden aan deze stad alle nodige vergunningen en kredieten ter beschikking gesteld om de werken met spoed te kunnen door-drijven.

VRAAG.

Een ander commissielid maakt de opmerking dat er steeds een grote afstand ligt tussen programma's en uitvoering. Men moet zich beperken. Eerst moeten de nuttigste en meest renderende werken aan de beurt komen. Ook bij de werkloosheidsbestrijding moet met dit standpunt rekening worden gehouden.

Wat onze havens betreft, ligt het voor de hand dat Antwerpen onze volle aandacht verdient. Spreker verklaart zich evenwel zeer tevreden over de verklaringen van de Minister omtrent de haven van Gent.

Ten aanzien van het Wegenfonds is dit commissielid van oordeel dat het door middel van leningen moet worden gefinancierd. Een lening is altijd renderend.

Hij dringt aan op herklassering van onze wegen. De onderlinge belangrijkheid er van moet bepaald worden.

Ten slotte vraagt hij dat de Minister aan elke provincie haar aandeel zou geven in de subsidies ter uitvoering van werken voor rekening van de ondergeschikte besturen.

RÉPONSE.

Les grands programmes.

J'admets que, dans le passé, on a voulu réaliser simultanément trop de programmes à l'échelle américaine, disproportionnés par rapport aux chiffres modestes du budget belge.

Toutefois, les plans quinquennaux et décennaux se justifient entièrement si l'on veut s'organiser en fonction du temps et éviter ainsi de construire des ouvrages qui, ultérieurement, se feraient mutuellement obstacle.

Il faut s'attacher à réaliser des parties de ces grands programmes de façon à assurer rapidement la rentabilité des investissements.

Le mauvais départ de certains grands travaux.

J'admets que certains grands travaux ont été mal engagés. Ces erreurs appartiennent au passé et on ne peut, actuellement, que concentrer les investissements sur ces travaux, de façon qu'ils deviennent rentables aussitôt que possible.

La mise au travail des chômeurs.

Les travaux ressortissant à mon Département présentent, en général, un tel caractère de technicité qu'ils exigent, outre le matériel voulu, un noyau d'ouvriers qualifiés. C'est pourquoi j'estime que, dans certains cas, la bonne solution en ce qui concerne la mise au travail des chômeurs consiste à prévoir contractuellement l'utilisation d'un certain pourcentage de chômeurs.

Le Problème du Delta.

a) L'Administration des Ponts et Chaussées suit de près, grâce à un ingénieur-observateur résidant sur place, les essais auxquels il est procédé aux Pays-Bas.

b) Il sera institué prochainement, au sein du Département, une Commission de spécialistes-techniciens qui étudieront scientifiquement le problème.

Le Ringvaart.

La section sud du Ringvaart doit bénéficier de la priorité par rapport aux sections ouest et nord, car il s'impose de façon absolue que l'Escaut maritime soit alimenté par son débit d'amont naturel; d'autre part, la réalisation de cette section facilitera très sensiblement la navigation à destination d'Anvers.

La réalisation des diverses sections est une question de timing, eu égard au coût élevé des travaux.

L'équilibre dans l'attribution des subsides pour travaux communaux.

J'ai fourni à ce commissaire les pourcentages globaux par province de ce qui a été attribué et de ce qui selon moi devrait encore l'être.

ANTWOORD.

De grote programma's.

Ik geef toe dat men in het verleden te veel programma's van Amerikaanse afmetingen tegelijk heeft willen uitvoeren ten overstaan van de bescheiden omvang van een Belgische begroting.

De tien- en vijftienjarenplannen zijn nochtans nodig om zich te organiseren in functie van de tijd en aldus geen bouwwerken op te trekken die later zouden blijken elkaar in de weg te staan.

Er moeten fragmenten van deze grote programma's uitgevoerd worden op een zodanige manier dat de investeringen een snelle rentabiliteit verwerven.

Het verkeerd aanpakken van grote werken.

Ik geef toe dat sommige grote werken verkeerd aangepakt werden. Dat is het verleden en daar blijft thans niets anders over dan de investeringen te concentreren op deze werken om ze zo snel mogelijk rentabel te maken.

Arbeid voor werklozen.

De werken die ressorteren onder mijn Departement zijn in de regel zo technisch dat zij behalve het nodige materieel ook een geschoolde kern van werklieden vergen. Daarom ben ik van oordeel dat in enkele gevallen de goede oplossing voor de tewerkstelling der werklozen bestaat in het beschrijven van een bepaald percentage van werklozen in het aannemingscontract.

Het Delta-probleem.

a) Het Bestuur van Bruggen en Wegen volgt, door een ingenieur-waarnemer die ter plaatse vertoeft, van dichtbij de proeven die uitgevoerd worden in Nederland.

b) Eerlang wordt in het Departement een Commissie ingesteld van specialisten-technici die het probleem wetenschappelijk zullen onderzoeken.

De Ringvaart.

Het Zuidervak van de Ringvaart moet prioriteit hebben op het Westervak en het Noordervak omdat het absoluut nodig is dat de Zeeschelde gevoed wordt door zijn natuurlijk bovendebiet, behalve nog het feit dat de scheepvaart met bestemming naar Antwerpen alsdan ook zeer vereenvoudigd zal zijn.

De uitvoering van de verschillende vakken is een kwestie van timing, gezien het hoge bedrag der werken.

Het evenwichtig subsidiëren der gemeentewerken.

Ik heb aan het lid de globale percentages verschaft per provincie van wat verdeeld is en van wat er mijns inziens nog zou moeten verdeeld worden.

Il est certain que ces taux de répartition varient en fonction des éléments que l'on fait entrer en ligne de compte. Toutefois, ces variations resteront toujours limitées.

Pour ce qui concerne 1954, j'ai réussi, le 30 novembre 1954, à réaliser un équilibre parfait entre la partie wallonne et la partie flamande du pays.

Autoroute et rings.

a) Le budget de 1955 prévoit un total de 202 millions pour la réalisation du ring de Bruxelles, expropriations comprises.

b) Le demi-ring d'Anvers est également prévu dans le cadre du Fond des Routes.

Fonds des Routes.

a) Il est exact que le Fonds des Routes n'a pas la personnalité civile, avec les conséquences que cela implique.

b) Le reclassement de nos routes secondaires est en bonne voie d'achèvement, et je disposerai, au début de 1955, de propositions fermes en vue d'une classification logique.

QUESTION.

Un autre commissaire expose :

Au début de son exposé, M. le Ministre a souligné l'importance du problème de nos liaisons par eau avec les Pays-Bas ainsi que l'urgence à leur apporter une solution.

Ce problème a fait l'objet d'un avis de MM. Van Cauwelaert et Steenberghe.

Étant donné que cet avis a été remis au Gouvernement le 11 mars 1954 et publié au mois d'avril suivant, deux questions s'imposent :

1^o le Gouvernement belge a-t-il entamé des négociations avec celui des Pays-Bas pour conclure le traité qui doit être la suite normale du rapport Van Cauwelaert-Steenberghe ?

2^o sinon, quand et de quelle manière le Gouvernement entend-il entamer ces négociations ?

Il échet à cet égard d'observer que MM. Van Cauwelaert et Steenberghe ont donné leur avis sur trois questions :

1^o le bouchon de Lanaye;

2^o les écluses et le canal de Terneuzen;

3^o le canal du Moerdijk.

Étant donné que les deux pays n'ont pas, à la solution de ces problèmes, le même intérêt, le Gouvernement belge compte-t-il, comme il se devrait, poursuivre la solution des trois problèmes en même temps et par un même traité ?

A cet égard, il y a lieu de ne pas perdre de vue que la suppression du bouchon de Lanaye dont la justification économique est incontestable, pourrait

Het is zeker dat, volgens de gegevens die men wil in aanmerking nemen, deze verdelingscijfers wisselen. Desniettegenstaande zullen die veranderingen immer klein blijven.

Wat 1954 betreft, ben ik er op 30 November 1954 in geslaagd, een nauwkeurig evenwicht te brengen tussen het Vlaamse en het Waalse gedeelte van het land.

Autosnelweg en ringlanen.

a) De uitvoering van de ring rond Brussel is voorzien in de begroting 1955 voor een totaal van 202 miljoen, onteigeningen inbegrepen.

b) Een halve ring rond Antwerpen is ook voorzien in het kader van het Wegenfonds.

Wegenfonds.

a) Het is juist dat het Wegenfonds geen rechtspersoonlijkheid bezit met de gevolgen die dat medebrengt.

b) De herklassering onzer secundaire wegen is in volle afwerking, en ik zal begin 1955 beschikken over vaste voorstellen in verband met een logische classificatie.

VRAAG.

Een ander commissielid betoogt :

Bij de aanvang van zijn uiteenzetting heeft de Minister het belang van het probleem van onze verbindingen te water met Nederland, alsmede de dringende aard van een oplossing in dat verband onderstreept.

Over dit vraagstuk is een advies uitgebracht door de hh. Van Cauwelaert en Steenberghe.

Daar dit advies aan de Regering werd overhandigd op 11 Maart 1954 en in de loop van de daaropvolgende maand April is gepubliceerd, rijzen er twee vragen :

1^o heeft de Belgische Regering met de Nederlandse Regering onderhandelingen aangeknoopt met het oog op het afsluiten van het verdrag dat normalerwijze op het rapport Van Cauwelaert-Steenberghe moet volgen;

2^o zoniet, wanneer en hoe is de Regering van plan zodanige onderhandelingen aan te vatten ?

Er valt dienaangaande op te merken dat de hh. Van Cauwelaert en Steenberghe hun mening hebben te kennen gegeven over drie vraagstukken :

1^o de stop van Ternaaien;

2^o de sluizen en het kanaal van Terneuzen en

3^o het Moerdijkkanaal.

Is de Belgische Regering voornemens, zoals het behoort, de oplossing van die drie vraagstukken gelijktijdig en in eenzelfde verdrag na te streven, aangezien de twee landen bij de oplossing er van niet hetzelfde belang hebben ?

Wij mogen niet uit het oog verliezen dat de opheffing van de stop te Ternaaien, waarvan het economisch belang onbetwistbaar is, noodlottige

avoir des effets néfastes sur le trafic fluvial entre Liège et Anvers si, auparavant, les frais de transport par eau en Belgique, et plus particulièrement les taxes de transmission et les péages n'étaient pas adaptés aux tarifs hollandais.

Monsieur le Ministre a fait allusion au plan Delta dont les Pays-Bas paraissent envisager très sérieusement la réalisation. Il ne paraît pas que cette éventualité puisse, de quelque manière, modifier l'avis qui a été formulé par MM. Steenberghe et Van Cauwelaert.

En effet :

1^o le plan Delta, pour n'avoir pas reçu, avant les ruptures de digues de début 1953, la publicité officielle qui lui a été donnée depuis en Hollande, existait cependant déjà avant que MM. Van Cauwelaert et Steenberghe eussent clôturé leur rapport;

2^o le traité du 19 avril 1939 prévoit en son article 9, § 8 :

« Si des événements naturels, ou des travaux d'art venaient par la suite à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodées, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables. »

Il s'ensuit que la réalisation du plan « Delta » serait de nature à inciter le Gouvernement des Pays-Bas à examiner plus favorablement qu'auparavant la création du canal du Moerdijk.

Ce plan « Delta » pourrait cependant avoir des conséquences extrêmement défavorables pour la navigation maritime sur l'Escaut occidental.

N'y aurait-il pas lieu de faire examiner ce problème par des experts belges et néerlandais, ainsi qu'il a été fait pour les problèmes qui ont été soumis à MM. Van Cauwelaert et Steenberghe ?

* *

En ce qui concerne plus particulièrement le port d'Anvers lui-même, il importe de souligner :

1^o que ce port qui assure, à raison de 86 % le trafic de tous les ports belges, est incontestablement notre port national;

2^o que, pour qu'il puisse continuer à remplir son rôle économique au profit de la Nation, lutter à armes égales avec les ports étrangers et notamment Rotterdam et, enfin, satisfaire aux nombreuses demandes de ses clients, il y a lieu, d'étendre et de moderniser ses installations d'urgence.

En ce moment, des emplacements fixes doivent être refusés régulièrement à des lignes de navigation importantes. De nombreuses industries qui désirent s'installer à proximité du port n'y peuvent trouver place.

* *

gevolgen kan hebben voor de scheepvaart tussen Luik en Antwerpen, indien vooraf de kosten van vervoer te water in België en inzonderheid de overdrachtsbelasting en de tolrechten niet bij de Hollandse tarieven worden aangepast.

De h. Minister heeft gezinspeeld op het Delta-plan waarvan de verwezenlijking blijkbaar zeer ernstig door Nederland wordt overwogen. Deze mogelijkheid schijnt het advies van de hh. Steenberghe en Van Cauwelaert geenszins te kunnen beïnvloeden.

Immers,

1^o het Delta-plan had weliswaar vóór de dijkbreuken van begin 1953 niet de officiële ruchtbaarheid gekregen die er sedertdien in Nederland aan gegeven is, doch het bestond reeds voordat de hh. Van Cauwelaert en Steenberghe hun rapport afsloten.

2^o het verdrag van 19 April 1939 bepaalt in artikel 9, § 8 :

« Indien natuurlijke gebeurtenissen of kunstwerken achteraf de in dit artikel aangewezen scheepvaartwegen onbruikbaar mochten maken, zal de Nederlandse Regering voor de Belgische scheepvaart even veilige en even goede en gemakkelijke wegen toewijzen ter vervanging van de aldus onbruikbaar geworden scheepvaartwegen. »

Hieruit volgt dat de verwezenlijking van het Delta-plan de Regering van Nederland zou kunnen aansporen tot een gunstiger houding ten opzichte van de aanleg van het Moerdijkkanaal.

Het Delta-plan zou evenwel uiterst nadelige gevolgen kunnen hebben voor de zeevaart op de Westerschelde.

Bestaat er geen aanleiding dit vraagstuk te doen onderzoeken door Belgische en Nederlandse deskundigen, zoals gedaan is voor de vraagstukken welke aan de hh. Van Cauwelaert en Steenberghe zijn voorgelegd ?

* *

Wat meer in het bijzonder de haven van Antwerpen zelf betreft, behoort te worden onderstreept :

1^o dat deze haven, die voor 86 % het verkeer van al de Belgische havens verzorgt, onbetwistbaar onze nationale haven is;

2^o dat haar installaties dringend moeten worden uitgebreid en gemoderniseerd, opdat ze haar economische rol ten behoeve van de Natie verder zou kunnen vervullen, met gelijke wapenen strijden als de buitenlandse havens, voornamelijk Rotterdam, en ten slotte, aan de talrijke verzoeken van haar klanten gevolg zou kunnen geven.

Thans moeten geregeld vaste emplacements worden geweigerd aan belangrijke scheepvaartlijnen. Talrijke industrieën die zich bij de haven wenssen te vestigen kunnen geen plaats vinden.

* *

La construction de la cinquième darse s'impose d'urgence. Les travaux peuvent être entamés immédiatement et achevés dans un délai de dix-huit mois. Leur coût total s'élèverait à 450 millions auxquels il y aurait lieu d'ajouter cent millions pour l'outillage.

Or, le budget pour 1955 prévoit uniquement un crédit de trente-cinq millions destiné exclusivement au déplacement et à la construction d'une route qui doit longer la darse.

Le trafic routier pour marchandises finies s'intensifiant de jour en jour et les Pays Bas ayant déjà entamé et en grande partie construit l'autostade qui devra relier Rotterdam au bassin de la Ruhr, il importe que la Belgique entame sans tarder la construction de l'autoroute qu'elle a elle-même projetée.

Le tracé actuellement prévu, pour imparfait qu'il soit, puisqu'il relie Anvers au Rhin plutôt qu'à la Ruhr, est le seul qui réponde aux nécessités économiques.

S'il importe d'être reconnaissant à M. le Ministre d'avoir réaffirmé que ce tracé serait celui demandé avec raison par les milieux portuaires anversoïses, il échet cependant d'observer qu'il avait déjà été officiellement admis par le Gouvernement précédent et qu'au budget pour 1955 aucun crédit n'est prévu pour des travaux se rapportant spécifiquement à cette autoroute.

En effet, les travaux prévus pour la construction du pont sur la Meuse entre Liège et Aix-la-Chapelle, pour lesquels des crédits ont été prévus, ont tout autant d'intérêt pour l'autoroute Aix-la-Chapelle-Ostende que pour l'autoroute Anvers-Cologne.

Or, contrairement à ce que paraît croire M. le Ministre qui allègue que seuls les travaux d'études préliminaires pourraient être effectués, la construction de l'autoroute elle-même pourrait être commencée en 1955, à son point de départ à Anvers, notamment par l'aménagement du ring autour de la ville.

Un début d'exécution des travaux à l'autoroute elle-même mettrait heureusement fin à certaines appréhensions que la fixation d'un tracé théorique n'a pas réussi à lever. L'opinion publique n'ignore pas, en effet, que certains hauts fonctionnaires persistent à critiquer le tracé actuel de l'autoroute et ne paraissent pas avoir abandonné tout espoir d'obtenir sa modification.

Les objections financières qui pourraient être opposées à l'exécution des travaux ci-dessus mentionnés pourraient être facilement levées si le Gouvernement, en exécution de la loi du 11 juillet 1952 sur le fonds spécial et temporaire des routes, émettait un emprunt dont le produit serait exclusivement destiné à l'exécution de notre réseau routier.

Le succès de cet emprunt qui connaîtrait la faveur d'un très large public serait incontestablement compromis s'il devait être englobé dans un emprunt général dont le produit serait également réservé aux voies ferrées et aux voies navigables.

Er moet dringend een vijfde dok worden gegraven. De werken kunnen onmiddellijk aanvangen en beëindigd worden binnen achttien maanden. Ze zouden in totaal 450 miljoen kosten, waarbij een bedrag van 100 miljoen moet worden gevoegd voor de gereedschappen.

Welnu, op de begroting voor 1955 werd slechts een krediet van 35 miljoen uitgetrokken dat uitsluitend is bestemd voor het verleggen en het bouwen van een weg langs het dok.

Het vervoer van afgewerkte producten over de weg neemt van dag tot dag toe, en aangezien Nederland begonnen is en grotendeels klaarkwam met het aanleggen van de autosnelweg tussen Rotterdam en het Roerbekken, is het van belang dat België onverwijld begint met de voorgenomen aanleg van zijn eigen autosnelweg.

Het huidig tracé, hoe onvolmaakt het ook zij vermits het Antwerpen verbindt met de Rijn, eerder dan met de Roer, is het enige dat aan de economische eisen voldoet.

Indien wij de Minister dank verschuldigd zijn omdat hij opnieuw heeft bevestigd dat het tracé zou worden gevolgd dat de Antwerpse havenkringen terecht vragen, moet toch worden opgemerkt dat dit reeds officieel door de vorige Regering was aangenomen en dat op de begroting voor 1955 geen krediet is uitgetrokken voor werken die in het bijzonder deze autosnelweg betreffen.

De werken die in uitzicht zijn gesteld voor de brug over de Maas tussen Luik en Aken en waarvoor kredieten zijn gevraagd hebben immers evenveel belang voor de autosnelweg Aken-Oostende als voor Antwerpen-Keulen.

Welnu, in tegenstelling met wat de h. Minister blijkt te geloven waar hij aanvoert dat alleen het voorafgaand studiewerk kan worden verricht, is het mogelijk het bouwen van de autosnelweg zelf in 1955 aan te vangen bij zijn uitgangspunt te Antwerpen, door het aanleggen van de ring rond de stad.

Indien de werken aan de autosnelweg zelf een begin van uitvoering kregen zou een gelukkig einde worden gemaakt aan de vrees die de vaststelling van het theoretisch tracé niet heeft kunnen opheffen. Het is immers vrij algemeen bekend dat sommige hoge ambtenaren het huidig tracé van de autosnelweg verder blijven becritiseren en blijkbaar niet alle hoop op een wijziging er van hebben opgegeven.

De eventuele financiële bezwaren tegen de uitvoering van de vorengenoemde werken kunnen gemakkelijk worden ondervangen indien de Regering, krachtens de wet van 11 Juli 1952 op het Speciaal en tijdelijk Wegenfonds, een lening uitschreef waarvan de opbrengst uitsluitend zou worden aangewend voor de uitvoering van ons wegnnet.

Het succes van deze lening, die veel bijval zou hebben in de brede volkslagen, zou onbetwistbaar in het gedrang komen indien ze opgenomen werd in een algemene lening die insgelijks aan de spoorwegen en de waterwegen zou ten goede komen.

RÉPONSE.

Objet : Le port d'Anvers.

Une comparaison avec les autres ports belges appelle les remarques suivantes :

1. — Les autres ports belges de moindre importance sont d'une nature différente de celle du port d'Anvers et présentent un autre caractère.

2. — Anvers est indubitablement notre port national et il doit donc être traité comme tel. Il ne faut pas se laisser hypnotiser par un seul budget, mais penser par exemple à la nouvelle écluse Baudouin qui a coûté 850 millions à l'État et à laquelle 112 millions doivent encore être consacrés en 1955.

3. — Pour ce qui est des conséquences du plan Delta, je crois pouvoir renvoyer l'honorable Membre à l'exposé général que j'ai fait le 25 novembre et aux réponses que j'ai données à plusieurs de ses collègues.

4. — En ce qui concerne les trois problèmes soulevés dans le rapport Steenberghe - Van Cauwelaert, il y a lieu de noter qu'ils relèvent, en tout premier lieu, de la compétence du Ministère des Affaires Étrangères.

5. — A propos de l'Urbanisme, je note le vœu de voir procéder à la révision et au renouvellement de la loi de 1946, laquelle présentait un caractère provisoire. Cette question vient d'être mise à l'étude.

QUESTION.

Un autre commissaire traite :

Du subside de 30 % pour l'entretien ordinaire des routes provinciales, des chemins vicinaux de grande communication et des chemins vicinaux ordinaires, améliorés comme chemins agricoles avec l'intervention financière de l'État en application de l'article 2 §1, 2^o, c, de l'arrêté du 2 juillet 1949.

L'article 23 du budget ordinaire de 1955 ne prévoit aucun crédit pour cet objet.

RÉPONSE.

Mon honorable prédécesseur a, en effet, supprimé depuis 1952 les crédits y afférents et je n'ai pas cru devoir les rétablir, car cette absence de subsides a eu pour effet d'aggraver l'état dans lequel se trouve le réseau routier secondaire.

Il en résulte que la plupart des travaux à effectuer prennent le caractère de travaux d'entretien extraordinaire qui peuvent être subsidiés par imputation à l'article 508-1^o du budget extraordinaire.

ANTWOORD.

Betreft : De haven van Antwerpen.

Een vergelijking met de andere Belgische havens leidt tot de volgende opmerkingen :

1. — Dat de andere kleinere Belgische havens van een andere aard zijn dan de haven van Antwerpen, en een verschillend karakter vertonen.

2. — Dat Antwerpen zeer zeker de nationale haven is en dan ook aldus behandeld moet worden. Men mag zich niet blind kijken op één enkel budget, doch men moet bv. ook denken aan de nieuwe Boudewijns-luis die 850 miljoen aan de Staat gekost heeft en waarvoor in 1955 nog 112 miljoen ter beschikking gesteld wordt.

3. — Wat betreft de gevolgen van het Delta-plan meen ik het geachte lid te mogen verwijzen naar de algemene uiteenzetting die ik op 25 November gehouden heb en naar de antwoorden die ik aan verscheidene van zijn collega's gegeven heb.

4. — Wat betreft de drie problemen, besproken in het rapport Steenberghe-Van Cauwelaert zij opgemerkt dat dit, in de eerste plaats, ressorteert onder het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

5. — Betreffende de Stedebouw noteer ik de wens om de wet van 1946 die een voorlopig karakter had, te herzien en te hernieuwen. Deze zaak is thans in studie genomen.

VRAAG.

Een ander lid handelt :

Over de toelage van 30 % voor het gewoon onderhoud van de provinciewegen, de buurtwegen van groot verkeer en de gewone buurtwegen, die als landbouwwegen met Staatssteun werden verbeterd ter toepassing van artikel 2, § 1, 2^o, c, van het besluit van 2 Juli 1949.

Artikel 23 van de gewone begroting voor 1955 voorziet in geen krediet dienaangaande.

ANTWOORD.

Mijn geachte voorganger heeft inderdaad sedert 1952 de betrokken kredieten afgeschaft en ik heb niet gemeend ze weer te moeten invoeren want het gebrek aan toelagen heeft tot gevolg gehad dat de toestand waarin het secundair wegnnet verkeerde nog verslecht is.

Daaruit vloeit voort dat de meeste uit te voeren werken het karakter hebben van buitengewone onderhoudswerken die kunnen gesubsidieerd worden op grond van artikel 508, 1^o, van de buitengewone begroting.

Néanmoins, la question de l'entretien normal de ces chemins n'est pas perdue de vue et j'envisage de la régler par voie légale au cours de l'année 1955.

Discussion des articles.

ART. 24-3. — *Amendement proposé par MM. Edebau et Missiaen.*

Objet : Suppression du crédit de 1.000.000 prévu comme subvention pour la reconstruction de la Tour de l'Yser (5^e crédit).

Les auteurs soulignent que la Tour de l'Yser n'est pas un monument national et que les pèlerinages annuels sont des manifestations qui sèment la discorde entre les Belges.

Un commissaire souligne le caractère national de la Tour de l'Yser et demande à la Commission de suivre le Gouvernement, qui, en maintenant le crédit, fait preuve d'un esprit de conciliation.

M. le Ministre communique que le Premier Ministre et le Comité du Budget, consultés quant au maintien du crédit, se sont prononcés dans un sens affirmatif. Il regrette vivement que la justice n'ait pas découvert les auteurs du dynamitage de la Tour et il estime que le crédit annuel d'un million constitue un dédommagement de la part de l'État. Il annonce qu'il a promis au Comité du Pèlerinage de maintenir le crédit, dont la liquidation se fera toutefois après le pèlerinage et à condition que ce dernier n'ait pas eu un caractère blessant pour les sentiments des autres Belges. Il demande aux auteurs de l'amendement de le retirer et, dans le cas où l'amendement serait maintenu, il prie la Commission de le rejeter.

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 1 et 4 abstentions.

Les autres articles du projet ont été adoptés sans discussion.

Le projet a été adopté par 12 voix contre 5.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. DELOR.

Le Président,
C. VAN BELLE.

Ik verlies evenwel de kwestie van het normaal onderhoud van die wegen niet uit het oog en overweeg de mogelijkheid die toestand langs wettelijke weg te regelen in de loop van het jaar 1955.

Artikelsgewijze bespreking.

ART. 24-3. — *Amendement voorgesteld door de hh. Edebau en Missiaen.*

Doel : Afschaffing van het krediet van 1 miljoen als toelage voor de wederopbouw van de IJzertoren (5^e krediet).

De indieners onderstrepen dat de IJzertoren geen nationaal gedenkteken is en dat de jaarlijkse IJzerbedevaarten tweedracht zaaien onder de Belgen.

Een commissielid wijst op het nationaal karakter van de IJzertoren en vraagt dat de Commissie de Regering zou volgen, die door de handhaving van het krediet blijkt geeft van verzoeningsgezindheid.

De Minister deelt mede dat de Eerste-Minister en het Begrotingscomité, die omtrent de handhaving van het krediet werden geraadpleegd, zich bevestigend hebben uitgesproken. Hij betreurt het ten eerste dat het gerecht de daders van de opblazing van de IJzertoren niet heeft ontdekt en hij is van oordeel dat het jaarlijks krediet van 1 miljoen een schadeloosstelling is vanwege de Staat. Hij kondigt aan dat hij aan het IJzerbedevaartcomité de handhaving heeft toegezegd van dit krediet, dat slechts betaalbaar zal worden gesteld na de bedevaart en bijaldien deze geen kwetsend karakter voor de gevoelens van de overige Belgen heeft gehad. Hij verzoekt de indieners om hun amendement in te trekken, en de Commissie, het te verwerpen, indien het gehandhaafd wordt.

Het amendement is verworpen met 12 stemmen tegen 1 stem bij 4 onthoudingen.

De overige artikelen van de begroting zijn zonder bespreking aangenomen.

Het ontwerp is aangenomen met 12 tegen 5 stemmen.

Dit verslag is bij eenparigheid goedgekeurd.

De Verslaggever,
R. DELOR.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.