

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1958-1959.

VERGADERING VAN 5 FEBRUARI 1959.

Verslag van de Commissie voor de Openbare werken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de Begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1959 (Kredieten : Openbare Werken).

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1958-1959.

SEANCE DU 5 FEVRIER 1959.

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 1959 (Crédits : Travaux publics).

Aanwezig: de hh. VAN DEN STORME, voorzitter; BLOCK, CLAEYS Emiel, DE COENE, DELMOTTE, DELOR, FERON, FERYN, GILSON, HAMBYE, JACOBS, LEMAL, NEEFS, NEYBERGH, ROLAND, SCHEIRE, STUBBE, VAN PETEGHEM, WYN, en VAN BUGGENHOUT, verslaggever.

INHOUD

	Blz.
Inleiding	2
Uiteenzetting van de Minister	5
Titel I. — Gewone uitgaven	5
Titel II. — Buitengewone uitgaven	8
Activiteit in 1958	9
Programma voor 1959	16
Werkloosheidsbestrijding	25
Wet op de investeringen	26
Vragen en antwoorden	28
Stemmingen	80
Bijlage. — Nota van de heer Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw nopens de werkloosheidsbestrijding	82

R. A 5602.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

S-XVII (Zitting 1958-1959) : Wetsontwerp.

SOMMAIRE.

	Page
Introduction	2
Exposé du Ministre	5
Titre I. — Dépenses ordinaires	5
Titre II. — Dépenses extraordinaires	8
Activité en 1958	9
Programme de 1959	16
Résorption du chômage	25
Loi sur les investissements	26
Questions et réponses	28
Votes	80
Annexe. — Note de Monsieur le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction concernant la résorption du chômage	82

R. A 5602.

Voir :

Document du Sénat :

S-XVII (Session de 1958-1959) : Projet de loi.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het wetsontwerp dat U ter bespreking en voor onderzoek wordt voorgelegd, is één der belangrijkste en diepst ingrijpende wetsontwerpen, die aan onze beraadslagingen zijn onderworpen.

De openbare werken zijn inderdaad de werken die door de Staat worden uitgevoerd, niet alleen om zijn strikt persoonlijke zending te kunnen volbrengen, maar vooral om het land in staat te stellen zijn politieke, economische en sociale taak uit te voeren.

Deze taak moet er in de eerste plaats op gericht zijn overal in te grijpen, waar het privaat initiatief te kort schiet of onmogelijk is.

Het wetsontwerp dat ter bespreking ligt, omvat niet al de krachtsinspanningen die door de Staat in die zin worden gedaan, maar slaat toch voor een groot deel op het behoud van 's lands patrimonium, op de uitbreiding ervan en zulks vooral in het kader van de economische expansie.

Het wetsontwerp loopt over de *gewone* en de *buitengewone uitgaven* van Openbare Werken.

De werken die door de Regieën (b.v. Telegraaf en Telefoon, Regie van het Vliegwezen, enz.) worden uitgevoerd, evenals de werken die onder de bevoegdheid vallen van de parastatale instellingen, de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen of de Buurtspoorwegen, worden echter in dit wetsontwerp niet opgenomen.

Hetgeen voor 's lands verdediging aan vliegpleinen, kampen, depots, kazernen, enz. wordt gedaan, *met uitzondering voor de kazernen van de Rijkswacht*, die wel onder dit ontwerp vallen, komt ten laste van de bijzondere dienst der militaire gebouwen.

De herstelling van de oorlogsschade aan het privaat domein wordt door het Departement van Openbare Werken verzekerd, maar het onderzoek ervan is nog steeds toevertrouwd aan de Bijzondere Commissie voor Oorlogsschade, die het best daarvoor is aangewezen.

Vallen echter wel onder dit wetsontwerp, de *gewone* en *buitengewone uitgaven* in verband met :

A. *De wegenis.*

1. De onderhoudswerken, als *gewone uitgaven*, evenals de subsidiëring van de provincie- en gemeentewegen;

2. De aanleg en de verbetering van de rijkswegen (*buitengewone uitgaven*), welke niet onder het Wegenfonds vallen;

3. De werken die ressorteren onder het Wegenfonds;

4. De beplantingen langs wegen en waterwegen (*gewone* en *buitengewone uitgaven*).

B. *De waterwegen.*

1. De onderhoudswerken aan stromen, bevaarbare of als dusdanig beschouwde rivieren, waterlopen en kanalen, evenals het onderhoud der zeedijken (*gewone uitgaven*);

MESDAMES, MESSIEURS.

Le projet de loi soumis à vos délibérations compte parmi les plus importants que nous ayons à examiner et il est l'un de ceux qui entraînent les répercussions les plus profondes.

En effet, les travaux publics sont les travaux que l'Etat exécute, non seulement pour être en mesure d'accomplir sa mission, mais encore et surtout pour permettre au pays de remplir son rôle politique, économique et social.

La mission de l'Etat consiste en premier lieu à intervenir partout où l'initiative privée est insuffisante ou incapable d'agir.

Le projet de loi en discussion n'embrasse pas la *totalité* des efforts que le Gouvernement compte accomplir dans ce domaine. Néanmoins, il vise dans une large mesure à assurer la conservation et le développement du patrimoine national, notamment dans le cadre de l'expansion économique.

Le présent projet comprend les *dépenses ordinaires* et *extraordinaires* des Travaux publics.

Il ne porte pas sur les travaux dont l'exécution incombe aux Régies (Télégraphes et Téléphones, Régie des Voies aériennes, etc.), ni sur ceux qui relèvent de la compétence des parastataux, tels que la Société nationale des Chemins de fer belges ou les Chemins de fer vicinaux.

Les travaux à effectuer pour la défense du pays aux champs d'aviation, camps, dépôts, casernes, etc., sont à charge du Service spécial des Constructions militaires, exception faite pour les *casernes de la Gendarmerie*, qui rentrent dans le cadre du présent projet.

C'est le Département des Travaux publics qui s'occupe de la réparation des dommages causés par la guerre au domaine privé, mais l'examen de ces questions est toujours confié à la Commission spéciale des Dommages de Guerre, la plus qualifiée en la matière.

D'autre part, le présent projet englobe les *dépenses ordinaires* et *extraordinaires* relatives aux objets suivants :

A. *Les routes :*

1° Les travaux d'entretien figurant parmi les dépenses ordinaires, ainsi que les subventions accordées à la voirie provinciale et communale;

2° La construction et la réfection des routes de l'Etat (dépenses extraordinaires) qui ne relèvent pas du Fonds des Routes;

3° Les travaux qui incombent au Fonds des Routes;

4° Les plantations bordant les routes et les voies hydrauliques (dépenses ordinaires et extraordinaires).

B. *Les voies hydrauliques :*

1° Les travaux d'entretien des fleuves, des rivières, des cours d'eau navigables ou considérés comme tels, ainsi que l'entretien des digues maritimes (dépenses ordinaires);

2. De subsidiëring van de havens, die geen staats-eigendom zijn (buitengewone uitgaven); het verbeteren van rivieren en stromen; het aanleggen van kanalen en de grote werken aan zeedijken en dijken der bijrivieren, die voor het behoud van het land onmisbaar zijn;

C. De gebouwen :

1. Het onderhoud van openbare gebouwen en monumenten, met inbegrip van de posterijgebouwen (op de gewone begroting), evenals de subsidiëring voor de gebouwen der ondergeschikte besturen, de gebouwen en monumenten die door de Commissie voor Natuur- en Stedschoon werden geklasseerd;

2. Het bouwen van alle openbare rijksgebouwen, die niet door een bijzondere inrichting worden beheerd, enz.

D. De stedenbouw :

Stedenbouw moet zorgen dat de streekplannen en plaatselijke plannen van aanleg worden opgemaakt en ervoor waken dat deze plannen, die door de gewone begroting worden gesubsidieerd, worden uitgevoerd en nageleefd.

De voorgelegde begroting in *gewone dienst* bedraagt 2.180.756.000 frank aan kredieten.

In de *buitengewone uitgaven* komen voor :

A. *Vastleggingskredieten* ten bedrage van 5 miljard 389.200.000 frank.

B. *Betalingskredieten* ten belope van 4 miljard 944.775.000 frank gemachtigd door deze en vroegere wetten.

Het Wegenfonds (1955-1969).

De *inkomsten* van het Wegenfonds, voorzien voor 1959, belopen 5.790.000.000 frank en de *uitgaven* 5.925.600.000 frank; de vastleggingskredieten belopen 2 miljard frank.

De betalings- en vastleggingskredieten, die op 1 januari 1960 niet toegekend werden, mogen van die datum af gebruikt worden.

Het begrotingsontwerp voor 1959 gaat in een richting die door de economische moeilijkheden van het ogenblik wordt opgedrongen, terwijl het anders niet te ontveinzen is dat de Regering haar investeringspolitiek van openbare werken wil leiden naar de zo noodzakelijke verbindingswegen, zowel te land als te water, welke morgen de economische politiek van het Verenigde Europa zal bepalen.

Het ware ten andere onzinnig geen rekening te willen houden met de nieuw geschapen toestand, die uithet nieuwe werkgebied, dat de Beneluxlanden, Duitsland, Frankrijk en Italië verenigt, zal ontstaan.

Wat aan de Europese samenwerking ten grondslag ligt, is voorzeker niet alleen het afschaffen van de toltarieven, maar het scheppen van een ruimere markt, een groter afzetgebied voor de producten, die alleen

2° Les subventions accordées aux ports qui ne sont pas la propriété de l'Etat (dépenses extraordinaires); les travaux d'amélioration à effectuer aux rivières et aux fleuves; les constructions de canaux et les grands travaux à exécuter aux digues maritimes et fluviales indispensables à la sécurité des terres;

C. Les bâtiments :

1° L'entretien des bâtiments et monuments publics, y compris les bâtiments des Postes (budget ordinaire), ainsi que les subventions allouées en faveur des bâtiments des pouvoirs subordonnés et des bâtiments et monuments classés par la Commission des Monuments et des Sites;

2° La construction de tous les bâtiments publics de l'Etat qui ne sont pas gérés par un organisme spécial, etc.

D. L'urbanisme :

L'urbanisme doit veiller à l'établissement et à l'exécution des plans d'aménagement régionaux et locaux, subventionnés par la voie du budget ordinaire.

Le budget qui vous est soumis prévoit à l'ordinaire des crédits s'élevant à un montant global de 2.180.756.000 francs.

Les dépenses extraordinaires comprennent :

A. Des crédits d'engagement pour un montant de 5.389.200.000 francs.

B. Des crédits de paiement pour un montant de 4.944.775.000 francs, autorisés par le présent projet et par les lois antérieures.

Le Fonds des Routes (1955-1969).

D'après les prévisions du budget, les *recettes* du Fonds des Routes pour 1959 s'élèveront à 5.790 millions de francs et les *dépenses* à 5.925.600.000 francs; les crédits d'engagement s'élèveront à 2 milliards de francs.

Les crédits de paiement et d'engagement non utilisés au 1^{er} janvier 1960 pourront l'être à partir de cette date.

Si le projet de budget pour 1959 s'engage dans la voie imposée par les difficultés économiques de l'heure, il n'est pas moins vrai que le Gouvernement entend orienter sa politique d'investissements en matière de travaux publics vers les communications par terre ou par eau en prévision des impératifs qui détermineront, demain, la politique économique de l'Europe unifiée.

D'ailleurs, il serait absurde de ne pas tenir compte de la situation que créera l'existence d'une communauté groupant les pays de Benelux, l'Allemagne, la France et l'Italie.

Il est certain que la coopération européenne n'a pas pour unique objectif de supprimer les tarifs douaniers. Elle tend, au contraire, à créer un vaste marché, capable d'assurer des débouchés élargis aux produits qu'il

aan concurrentieprijzen kunnen worden gefabriceerd, wanneer de voortgebrachte hoeveelheid de prijs van de studie en de outillering kan wettigen.

Wat echter in die voorwaarde onontbeerlijk blijkt is, dat deze goedkoop voortgebrachte afgewerkte producten zo goedkoop mogelijk in de handen van de verbruiker terechtkomen. Zulks is slechts mogelijk wanneer Europa morgen zal kunnen beschikken, niet alleen over een flink vliegwezen, moderne spoorwegen, maar vooral over geschikte havens, zekere waterwegen en ultra-moderne internationale autosnelwegen. Wat men er ook over denke, de voortbrenger en de verbruiker weten maar al te best, dat het overladen van de producten veel tijd en geld kost.

Wil ons land morgen kunnen mededingen op de Europese markt, dan is het onmisbaar dat de voortbrengers niet alleen de productiviteit bevorderen, de waarde der voortgebrachte producten doen stijgen, maar dat de Staat die practisch alleen beschikt over de noodzakelijke mogelijkheden om het vervoer te bevorderen, zijn activiteit rond dit vraagstuk concentreert en ordent. Een politiek van investering op grote schaal, de oprichting van een sterk geschoold ingenieurscorps, de uitvoering van zekere groot geziene wegenverbindingen en waterwegen, evenals de modernisering van onze havens, die in snel tempo zou moeten worden uitgewerkt, kan alleen ons sterk bezwaard land in het complex van het Verenigd Europa zijn plaats onder de zon verzekeren.

Brussel, onze hoofdstad, die sinds de Wereldtentoonstelling werd herschapen in een moderne verkeersader, heeft een grote stap gedaan in de richting van wat het in de toekomst in het internationaal verkeer te presteren heeft; thans echter moet het land zo snel mogelijk worden aangepast, door het uitwerken van de ontwerpen en door het instellen van de onmisbare verkeersaders met onze partners. Hier is geen tijd te verliezen.

Uw Commissie van Openbare Werken heeft zich tijdens het onderzoek van deze begroting ten zeerste bewust getoond van deze zware taak. Uit de hiernavolgende bespreking zal zulks trouwens nog meer blijken.

De crisis die voor een paar jaren de markt der Verenigde Staten aantastte, heeft ook West-Europa en niet het minst ons eigen land diep getroffen.

Om het euvel van de werkloosheid, die door deze crisis is ontstaan, te verhelpen, wil de regering een politiek van tewerkstelling voeren in de kleine en middelgrote bedrijven, die voor de openbare instellingen arbeiden.

Het zou jammer en zelfs onvergeeflijk zijn indien de openbare besturen de kans die ze thans krijgen, niet aangrepen om op het terrein waarop zij werkzaam zijn, verbeteringen aan te brengen.

De Regering en Uw Commissie zijn ervan overtuigd dat hiervoor door allen offers moeten worden gebracht, maar dat aan de andere kant ook de uitgevaardigde

n'est possible de fabriquer à des prix concurrentiels que si les quantités produites sont suffisantes pour justifier le coût des études et de l'outillage.

Cependant, il est indispensable que ces produits fabriqués dans de conditions avantageuses puissent être vendus aux consommateurs à des prix aussi bas que possible. Or, cela ne sera réalisable que si l'Europe dispose, non seulement de liaisons aériennes convenables, de chemins de fer modernes, mais surtout de ports appropriés, de voies d'eau sûres et d'autostrades internationales ultra-modernes. Quoi qu'on en pense le producteur et le consommateur ne savent que trop bien que le transbordement des produits demande beaucoup de temps et occasionne des frais considérables.

Si, demain, la Belgique veut être capable de soutenir la concurrence sur le marché européen, il sera indispensable, non seulement que nos producteurs augmentent la productivité tout en améliorant la qualité des produits, mais encore que l'Etat, pratiquement seul à disposer des moyens nécessaires au perfectionnement des transports, oriente toute son activité vers la solution de ce problème. Notre pays, qui doit supporter de lourdes charges, ne pourra occuper la place qui lui revient dans l'Europe unie qu'en appliquant une large politique d'investissements, en créant un corps d'ingénieurs possédant une formation solide, en réalisant certaines grandes liaisons par route et par eau et en effectuant au plus tôt dans nos ports les travaux de modernisation qui s'imposent.

Bruxelles, notre capitale, devenue, depuis l'Exposition Universelle, un nœud de communications moderne, a fait un grand pas dans la direction des objectifs qu'elle devra atteindre à l'avenir en matière de trafic international. Mais à présent, c'est le pays tout entier qui doit s'adapter aussi rapidement que possible, en élaborant et en réalisant les projets relatifs à l'établissement des voies de communication reliant notre territoire à celui de nos partenaires. Il n'y a pas de temps à perdre.

Dans l'examen qu'elle a consacré au présent budget, votre Commission des Travaux Publics s'est montrée pleinement consciente de la lourde tâche qui incombe à notre pays en cette matière. C'est d'ailleurs ce qui ressortira plus clairement encore du compte rendu de la discussion qui a eu lieu.

La crise qui s'est manifestée, il y a quelques années, sur le marché des Etats-Unis, a affecté profondément l'Europe occidentale et notamment la Belgique.

Afin de remédier à la plaie du chômage provoquée par la récession, le Gouvernement entend suivre une politique de l'emploi dans les petites et moyennes entreprises qui travaillent pour les pouvoirs publics.

Il serait déplorable, et même impardonnable, que les administrations publiques ne saisissent pas l'occasion qui leur est offerte, de réaliser des améliorations dans le domaine où elles exercent leur activité.

Le Gouvernement et votre Commission sont convaincus de la nécessité pour tous de faire des sacrifices à cette fin, mais ils savent aussi qu'il faudra adapter et

maatregelen aangepast en verbeterd zullen moeten worden, wanneer in het licht van de opgedane ervaring blijkt dat ze onpractisch of ontoereikend zouden zijn.

Arbeiders werkloos laten is niet alleen sociaal gesproken niet te rechtvaardigen, maar moet bovendien op het economisch vlak, in het perspectief van de toekomst, bijna als een zelfmoord worden beschouwd.

In die zin heeft Uw Commissie de nieuwe maatregelen met het oog op de tewerkstelling van werklozen als een goede tijdelijke maatregel begroet.

Zij spreekt de wens uit dat de Senaat deze begroting in die geest zal behandelen. Opbouwende kritiek van allen is wenselijk. Dit is de inspanning die wij moeten leveren om mee te kunnen stappen in de rij van de landen die het Nieuwe Europa wensen op te bouwen.

*
**

In vergadering van 14 januari heeft de Minister een uiteenzetting gegeven over zijn begroting.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

De Minister zal eerst de gewone begroting van zijn departement behandelen en de in 1958 werkelijk vastgelegde kredieten vergelijken met die welke voor 1959 aangevraagd worden. Vervolgens zal hij overgaan tot de buitengewone begroting en de Fondsen (Wegenfonds en Schoolgebouwen), wat hem niet alleen de gelegenheid zal bieden de lijst van de werken bekend te maken, die iedere grote administratie in 1958 in aanbesteding heeft gegeven, maar ook de werkelijke vastleggingen van 1948 tot en met 1958 te vergelijken en daaruit enkele conclusies te trekken.

Ten slotte zal de Minister zekere aspecten toelichten van zijn programma tot bestrijding van de werkloosheid, dat hij reeds vroeger aan Uw Commissie heeft uiteengezet, maar dat nooit in een verslag is gekomen.

TITEL I.

Gewone uitgaven.

De voorgestelde kredieten bedragen, wat de gewone begroting voor het dienstjaar 1959 betreft, 2 miljard 180.756.000 fr., zodat er, ten opzichte van de voor het dienstjaar 1958 verleende kredieten, een vermindering van ruim 30 miljoen frank valt aan te stippen.

Deze vermindering is het gevolg van verschillende kredietaanpassingen en van de inspanning van de Regering om de gewone uitgaven van het land op een normaal peil te houden.

Om hiervan een denkbeeld te geven, verstrekt de Minister de cijfers welke betrekking hebben op ieder hoofdstuk van de gewone begroting voor 1959.

améliorer les mesures qui seront prises, au cas où l'expérience révélerait leur inefficacité ou leur insuffisance.

Le fait de laisser des ouvriers en chômage ne serait pas seulement injustifiable au point de vue social; vue dans la perspective de notre avenir économique, pareille attitude équivaldrait presque à un suicide.

C'est pourquoi votre Commission approuve les mesures temporaires qui ont été prises en vue de la mise au travail des chômeurs.

Elle exprime le vœu que le Sénat voudra bien examiner ce budget avec la même bienveillance. Toute critique constructive sera la bienvenue, d'où qu'elle vienne. Il y va de l'effort à fournir pour que nous puissions occuper notre place parmi les pays qui ont entrepris l'édification de l'Europe nouvelle.

*
**

A la réunion du 14 janvier, le Ministre a exposé l'économie de son budget.

EXPOSE DU MINISTRE.

Le Ministre annonce qu'il parlera d'abord du Budget ordinaire de son Département et qu'il comparera les engagements réellement effectués en 1958 à ceux demandés pour 1959. Il passera ensuite au budget extraordinaire et aux Fonds (Fonds des Routes et Fonds des Constructions scolaires); ce sera pour lui l'occasion, non seulement de donner la liste des travaux engagés en 1958 par chacune des grandes administrations, mais également de comparer les engagements réels depuis 1948 jusqu'en 1958 et d'en tirer quelques conclusions.

Enfin, le Ministre précisera certains aspects de son programme de résorption du chômage dont il a déjà entretenu antérieurement la Commission, mais qui n'a pas fait l'objet de rapport.

TITRE I.

Dépenses ordinaires.

Les propositions afférentes au budget ordinaire de l'exercice 1959 s'élèvent à 2.180.756.000 francs, ce qui représente, par rapport aux crédits accordés pour l'exercice 1958, une diminution de plus de 30 millions de francs.

Cette diminution résulte de divers aménagements de crédits et d'un effort que le Gouvernement s'est imposé afin de maintenir à un niveau normal le montant des dépenses ordinaires du pays.

Pour donner une idée de la façon dont il a été procédé pour réaliser ces aménagements, le Ministre fournit les chiffres relatifs à chaque chapitre du budget ordinaire de 1959.

		Verhoging of vermindering ten opzichte van 1958			Augmentation ou diminution par rapport à 1958
I. 1. Bezoldigingen en vergoedingen	947.453.000	— 16.725.000	I. 1. Rémunérations et indemnités	947.453.000	— 16.725.000
2. Werkingsuitgaven	240.086.000	— 8.794.000	2. Dépenses de fonc- tionnement	240.086.000	— 8.794.000
II. Toelagen	37.000.000	+ 34.500.000	II. Subventions	37.000.000	+ 34.500.000
III. Werken	870.865.000	— 29.460.000	III. Travaux	870.865.000	— 29.460.000
IV. Andere uitgaven	85.352.000	— 11.384.000	IV. Autres dépenses	85.352.000	— 11.384.000

Wat de vermindering onder de rubriek « Bezoldigingen en Vergoedingen » betreft, verklaart de Minister dat deze aanpassing mogelijk is omdat in de loop van het jaar 1959 tal van ambtenaren van het bestuur van Wederopbouw naar andere departementen overgeplaatst zullen worden.

De aanmerkelijke verhoging onder de rubriek « Toelagen » is te wijten aan het uittrekken van de toelage die voor de eerste maal aan de Intercommunale Maatschappij Linker-Schelde-oever (IMALSO) wordt toegekend, om de kosteloze doorgang door de Scheldetunnels te kunnen invoeren.

Wat de kredieten voor het onderhoud van het Staatspatrimonium betreft, die zijn voor 1959 nagenoeg op hetzelfde bedrag gebleven als in 1958.

De Minister wijst erop dat het van groot belang is dit patrimonium in goede staat te bewaren. Door geregelde onderhoudswerken kunnen immers grote uitgaven voor vernieuwingswerken voorkomen worden.

Indien het onderhoud gedurende enkele jaren verwaarloosd wordt, is men later verplicht veel hogere bedragen te besteden aan werken die uiteraard ons patrimonium niet verrijken.

De Minister verklaart dan ook, dat hij de bij de gewone begroting voor 1959 aangevraagde kredieten zodanig zal aanwenden dat een rationeel onderhoud van het patrimonium verzekerd is.

Terloops kondigt hij aan dat het departement een bijzondere inspanning zal doen opdat de onderhoudskredieten sneller aangewend zullen worden in 1959.

De verschillende diensten hebben instructies gekregen om, in de loop van het eerste kwartaal van dit jaar, zoveel mogelijk onderhoudswerken te doen uitvoeren, teneinde aldus bij te dragen tot de bestrijding van de werkloosheid. Er is immers gebleken, dat de onderhoudswerken een gunstige invloed hebben op de arbeidsmarkt. Over het algemeen lenen de onderhoudswerken zich niet tot het gebruik van het zwaar materieel der moderne ondernemingen, zodat de aannemers verplicht zijn meer arbeidskrachten te gebruiken.

De Minister wil de gelegenheid te baat nemen om de verschillende onderhoudswerken toe te lichten.

Onderhoud van de wegen.

Het Belgisch Rijkswegennet is ongeveer 10.000 km lang, met inbegrip van de autowegen. Het aantal auto's stijgt voortdurend : elk jaar groeit het autopark met

Au sujet de la diminution constatée à la rubrique « Rémunérations et indemnités », le Ministre déclare que cet aménagement est possible grâce au fait que, dans le courant de l'année 1959, de nombreux agents de l'Administration de la Reconstruction seront transférés à d'autres départements.

L'augmentation appréciable relevée à la rubrique « Subventions » est due à l'inscription au budget, pour la première fois, d'une subvention à accorder à la Société intercommunale de la rive gauche de l'Escaut (IMALSO) en vue d'assurer la gratuité de passage par les tunnels de l'Escaut.

En ce qui concerne les crédits destinés à l'entretien du patrimoine de l'Etat, leur montant est en 1959 pratiquement le même qu'en 1958.

Le Ministre souligne combien il est important de maintenir ce patrimoine en bon état. En effet, des travaux d'entretien réguliers permettent d'éviter ultérieurement des dépenses considérables pour travaux de renouvellement.

Si l'on néglige l'entretien pendant quelques années, on se voit forcé, par la suite, de consacrer des sommes plus importantes à des travaux dont l'exécution ne se traduit pas, en fin de compte, par un enrichissement de notre patrimoine.

Le Ministre déclare qu'il utilisera donc les crédits sollicités au budget ordinaire de 1959 de façon à assurer un entretien rationnel du patrimoine.

Il signale en passant que le Département fera un effort tout spécial pour qu'en 1959, les crédits d'entretien soient utilisés à un rythme plus rapide qu'auparavant.

Les différents services ont reçu des instructions pour qu'ils fassent effectuer, au cours du premier trimestre de cette année, autant de travaux d'entretien que possible, de façon à contribuer à la résorption du chômage. On a constaté, en effet, que ces travaux exercent une influence favorable sur le marché du travail. En général, ils ne se prêtent pas à la mise en œuvre du gros matériel d'entreprise moderne, de sorte que les entrepreneurs se voient obligés de faire appel à une main-d'œuvre plus abondante.

Le Ministre déclare profiter de l'occasion pour commenter les différents travaux d'entretien.

Entretien des routes.

Le réseau routier belge comporte environ dix mille kilomètres de routes, y compris les autoroutes. Le nombre de véhicules automobiles est en accroissement

60 à 70.000 nieuwe wagens aan. Het zware wegverkeer — vrachtwagens met een laadvermogen van 20 à 30 ton zijn geen uitzondering meer — neemt eveneens toe.

Niet alleen het aantal auto's maar ook het gebruiktempo vertoont een neiging tot stijgen. Het gemiddeld aantal kilometer jaarlijks per voertuig afgelegd gaat eveneens in stijgende lijn.

Al deze factoren veroorzaken een snellere slijtage van de wegen, die meer onderhoudswerken vergen. Men is verplicht meer veiligheidsmaatregelen te nemen :

- aanleg van verkeersgeleiders;
- veelvuldiger hernieuwen van de witte en gele banden op de wegen;
- vermeerdering van de verkeerstekens en -lichten.

De trams worden geleidelijk door autobussen vervangen. In vele gevallen doet de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen eveneens een beroep op vervangingsbussen. Gezien de verspreiding en de beweeglijkheid van de arbeidskrachten, is de regelmatigheid van de autobusdiensten, zowel 's winters als 's zomers, een volstrekte noodzakelijkheid.

Zo komt het dat de winterdienst van de wegen een buitengewone uitbreiding heeft genomen : sneeuw ruimen, zowel 's nachts als overdag, bestrijding van de ijzel door het strooien van zout, chloor, grint.

Al deze veiligheidsuitgaven van de winterdienst worden aangerekend op de onderhoudskredieten.

Onderhoud der gebouwen.

Op het krediet van 170.000.000 frank dient een som van 40.000.000 frank bestemd te worden, voor de voltooiing van de wederopbouwwerken aan de vleugel van het Halfeeuwfeestpaleis, die door brand werd verwoest, zodat er slechts 130.000.000 frank overblijft voor de eigenlijke onderhoudswerken.

De aan de Staat toebehorende gebouwen nemen steeds in aantal toe :

- 1948 : 2.327 gebouwen;
- 1953 : 2.586 gebouwen;
- 1958 : 2.914 gebouwen.

Onderhoud van kanalen en rivieren.

De totale lengte van de door het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw beheerde waterwegen bedraagt 1.452 km. De Dienst der Scheepvaart en de Zeekanaal- en Haveninrichtingen van Brussel en Brugge beheren 332 km waterwegen.

constant : en Belgique, 60 à 70.000 nouveaux véhicules viennent s'ajouter chaque année au parc automobile existant. Le trafic routier lourd — les camions pouvant transporter une charge utile de 20 à 30 tonnes ne sont plus l'exception — devient, lui aussi, de plus en plus important.

Ce n'est pas seulement le nombre de véhicules automobiles qui tend à augmenter; l'utilisation de ces véhicules s'intensifie également. Le nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule et par an est en augmentation.

Tous ces éléments entraînent une accélération de la dégradation des routes qui exigent plus de travaux d'entretien. On se voit forcé de multiplier les mesures de sécurité :

- aménagement d'ilots directionnels;
- renouvellement plus fréquent des marquages blancs et jaunes sur les chaussées;
- multiplication des panneaux et des feux de signalisation.

Les tramways sont remplacés progressivement par des autobus. Dans de nombreux cas, la Société nationale des chemins de fer belges recourt également à des autobus de substitution. Eu égard à la dispersion et à la mobilité de la main-d'œuvre, la régularisation des services d'autobus, hiver comme été, constitue une nécessité absolue.

Il en résulte que le service d'hiver des routes a pris une extension extraordinaire : déneigement tant la nuit que le jour, mesures contre le verglas telles que l'épandage de sel, de chlore et de gravier.

Toutes ces dépenses de sécurité du service d'hiver sont supportées par les crédits d'entretien.

Entretien des bâtiments.

Sur le crédit de 170.000.000 de francs, une somme de 40.000.000 de francs devra être réservée à l'achèvement des travaux de reconstruction de l'aile des bâtiments du Cinquantenaire détruite par l'incendie, si bien qu'il ne reste plus que 130.000.000 de francs pour les travaux d'entretien proprement dits.

Le nombre de bâtiments appartenant à l'Etat augmente continuellement :

- 1948 : 2.327 bâtiments;
- 1953 : 2.586 bâtiments;
- 1958 : 2.914 bâtiments.

Entretien des canaux et rivières.

La longueur totale des voies navigables administrées par le Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction est de 1.452 km. L'Office de la Navigation et les Installations Maritimes de Bruxelles et de Bruges assurent la gestion de 332 km de voies navigables.

De omvang van de onderhoudswerken der waterwegen neemt steeds toe. Door de motorisering verplaatst de schepen zich sneller en veroorzaken een grotere deining, die de oevers en de oeververdedigingen sneller en dieper aantast. De verhoging van de tonnage van de schepen verplicht de diensten van beheer tot grotere baggerwerken.

De kosten van de baggerwerken in de Zee-Schelde ten noorden van Antwerpen zijn ten laste van het krediet van artikel 26-4.

Het vraagstuk van het onderhoud der dijken van stromen en rivieren komt steeds weer te berde. Deze dijken, vooral die van de bijrivieren, worden voortdurend door het water ondermijnd, waarin de waterstand voortdurend verandert.

Onderhoud van de havens en van de kust.

Het betreft hier het onderhoud van de zeedijken en andere kunstwerken.

Het grootste gedeelte van de uitgaven is nochtans bestemd voor de baggerwerken in de havens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

De vermindering in hoofdstuk IV is te verklaren uit het feit dat in 1959 geen kredieten meer moeten uitgetrokken worden voor deelneming van het Departement aan de Wereldtentoonstelling van 1958.

Na aldus de voornaamste wijzigingen in de kredieten van de gewone begroting in hun grote trekken te hebben uiteengezet, geeft de Minister een algemeen beeld van de investeringen die zijn departement in 1958 verricht heeft en van die welke voor 1959 voorzien zijn.

TITEL II.

Buitengewone uitgaven.

(Buitengewone begroting, Begroting voor Orde en Wegenfonds).

Het totaal bedrag van de werkelijke vastleggingen voor 1958 is hoger dan ooit te voren; het beloopt 7.460 miljoen frank verdeeld als volgt :

— Wegenfonds en Oorlogsschade aan de wegen	fr. 2.704 miljoen
— Gebouwen (behalve scholen)	585 »
— Schoolgebouwen	736 »
— Waterwegen	1.583 »
— Stedebouw	1.852 »
Totaal	fr. 7.462 »

De volgende tabel geeft een duidelijk beeld van de werkelijke vastleggingen sinds 1948.

L'importance des travaux d'entretien des voies navigables augmente constamment. Du fait de leur motorisation, les bateaux se déplacent plus rapidement et provoquent une houle plus forte qui attaque plus rapidement et plus profondément les rives et les défenses des berges. L'augmentation du tonnage des bateaux oblige les services de gestion à effectuer des dragages plus importants.

Le coût des travaux de dragage dans l'Escaut maritime, au nord d'Anvers, est supporté par le crédit de l'art. 26-4.

Le problème de l'entretien des digues longeant les fleuves et rivières se pose régulièrement. Ces digues sont constamment attaquées par l'eau, particulièrement celles des rivières à marée, où les variations de niveau de l'eau sont continuelles.

Entretien des ports et de la côte.

Il s'agit ici de l'entretien des digues de mer et autres ouvrages d'art.

Cependant, l'essentiel des dépenses est destiné aux travaux de dragage à effectuer dans les ports d'Oostende, de Zeebrugge et de Nieuwpoort.

La diminution que l'on relève au chapitre IV s'explique par le fait qu'en 1959, il n'y a plus lieu de prévoir un crédit pour la participation du Département à l'Exposition Universelle de 1958.

Après avoir exposé ainsi dans leurs grandes lignes les principales modifications des crédits du budget ordinaire, le Ministre passe en revue les investissements effectués par le Département en 1958, et ceux prévus pour 1959.

TITRE II.

Dépenses extraordinaires.

(Budgets extraordinaire et pour Ordre et Fonds des Routes).

Le montant total des engagements réels de 1958 est plus élevé qu'il ne l'a jamais été dans le passé; il se monte à 7.460 millions, répartis comme suit :

— Fonds des Routes et dommages de guerre aux routes	fr. 2.704 millions
— Bâtiments (sauf écoles)	585 »
— Constructions scolaires	736 »
— Voies hydrauliques	1.583 »
— Urbanisme	1.852 »
Total	fr. 7.462 »

Le tableau ci-après montre clairement l'évolution des engagements réels depuis 1948.

Werkelijke vastleggingen van 1948 tot 1958. (Buitengewone begroting en Begroting voor Orde + Wegenfonds).
(In duizenden franken.)

Engagements réels de 1948 à 1959. (Budgets extraordinaires et pour Ordre + Fonds des Routes.)
(En milliers de francs.)

Jaar — Année	Wegen — Routes	Waterwegen — Voies hydrauliques	Gebouwen — Bâtiments	Stedebouw — Urbanisme	TOTAAL — TOTAL
1948	221.316	906.566	890.983	993.712	3.015.577
1949	944.031	1.460.529	631.903	1.695.415	4.731.878
1950	1.092.305	1.078.468	818.966	2.618.595	5.608.334
1951	1.414.471	1.652.622	810.037	1.716.383	5.593.513
1952	538.930	881.255	867.060	1.731.468	4.018.713
1953	845.674	715.777	646.310	1.494.192	3.701.953
1954	1.245.864	1.981.844	1.268.872	2.195.675	6.692.255
1955	1.490.770	1.983.663	1.448.497	1.873.497	6.796.427
1956	3.471.800	542.868	1.383.541	1.436.756	6.834.965
1957	1.671.774	884.813	1.120.330	1.043.427	4.720.344
1958	2.704.668	1.583.069	1.320.309	1.852.333	7.460.379

Werkzaamheden in 1958.

Alvorens de begroting voor 1959 te bespreken, deelt de Minister de lijst mede van de voornaamste in 1958 vastgelegde werken van elk der vier grote administraties van zijn Departement; wat speciaal de wetten op de 1.350 tonschepen en op de haven van Antwerpen betreft, zullen bepaalde werken van het programma van 1958, hoewel zij vastgelegd werden na 31 december, toch slechts een lichte vertraging oplopen. De overeenkomstige aanbestedingen zullen vóór het einde van het eerste kwartaal 1959 plaats hebben, zoals vermeld op de lijst van het Bestuur der Waterwegen; het welbekende tekort aan technici is oorzaak van deze kleine vertraging.

A. — Bestuur der wegen en Wegenfonds.

1. Oorlogsschade.

Zeven bruggen werden herbouwd, met name de belangrijke brug « de la Boverie », te Luik, waarvoor de uitgave werd verdeeld over de buitengewone begroting — Oorlogsschade — en het Wegenfonds.

In beginsel staat de buitengewone begroting in voor een bedrag dat de waarde van het vernielde kunstwerk vertegenwoordigt, terwijl uit het Wegenfonds de uitgaven worden betaald voor de verbetering van het nieuwe kunstwerk ten opzichte van het oude, vooraleer dit werd vernield.

2. Wegenfonds.

De vastleggingen bedragen in totaal 2.640 miljoen waarvan 936 miljoen bestemd voor de autosnelwegen en 1.704 miljoen voor de gewone wegen; aldus wordt het normale tempo bereikt dat was voorzien in het vijftien-jarenplan van het Wegenfonds 1955-1969. Voor de activiteit van het Wegenfonds worden in principe dezelfde richtlijnen gevolgd als die welke in het algemeen programma van het Wegenfonds zijn vastgelegd.

Activités en 1958.

Avant d'aborder le budget de 1959, le Ministre communique la liste des principaux travaux engagés en 1958 par chacune des 4 grandes administrations de son Département; en ce qui concerne en particulier les lois des 1.350 tonnes et du port d'Anvers, certains travaux du programme de 1958 n'ont pas été engagés après le 31 décembre, mais ne subiront qu'un léger retard; les adjudications correspondantes auront lieu avant la fin du 1^{er} trimestre de 1959, comme indiqué à la liste de l'Administration des Voies Hydrauliques; la pénurie bien connue de techniciens est responsable de ce léger retard.

A. Administration des Routes et Fonds des Routes.

1. Dommages de guerre.

Sept ponts ont été reconstruits, et notamment l'important pont de la Boverie à Liège, dont la dépense a été partagée entre le budget extraordinaire - Dommages de guerre - et le Fonds des Routes.

En principe, le budget extraordinaire couvre un montant d'engagements représentant la valeur de l'ouvrage démoli, tandis que le Fonds des Routes couvre les dépenses résultant de l'amélioration du nouvel ouvrage par rapport à l'ancien, avant destruction.

2. Fonds des Routes.

Le total des engagements est de 2.640 millions, dont 936 millions pour les autoroutes et 1.704 millions pour les routes ordinaires, régularisant ainsi le rythme normal permis par les prévisions du plan de 15 ans du Fonds des Routes 1955-1969. En principe, l'activité du Fonds des Routes a été basée sur les mêmes lignes directrices que celles fixées au programme général du Fonds des Routes.

Wat betreft de autosnelwegen valt te vermelden :

Antwerpen-Luik-Duitsland : kreeg natuurlijk voorrang; in 1958 werd een bedrag van nagenoeg 600 miljoen vastgelegd, waarvan 400 miljoen voor een nieuw vak Bouwel-Tessenderlo en 185 miljoen voor onteigeningen en kunstwerken in het Luikse tussen Rocourt en Herstal.

Brussel-Namen : De uitvoering van deze autosnelweg is in 1958 begonnen; er werd een krediet van 165 miljoen aan besteed. De werken dienen bovendien soms ook tot voorbereiding van latere werken, die einde 1958 werden toegewezen en die dus op de begroting 1959 van het Wegenfonds aangerekend zullen worden.

Brussel-Oostende : De uitrusting van de autosnelweg werd voortgezet; zes nieuwe bruggen werden in uitvoering gegeven om gevaarlijke gelijkgrondse kruisingen te kunnen opheffen.

Brussel-Antwerpen : Twee overgangen voor voetgangers werden in aanbesteding gegeven te Strombeek-Bever en te Meise. Aan de andere kant werd, met betrekking tot het kruispunt te Breendonk, een bedrag van 13 miljoen aan uitgaven vastgelegd voor onteigeningen met het oog op werken die in 1959 toegewezen zullen worden en op de bouw van een brug over de autosnelweg.

Voor de gewone wegen geldt wat volgt :

Provincie Antwerpen : Vastgelegd in 1958 : 107 miljoen, onder meer voor de geschiktmaking van de Ragenoplaats te Mechelen, de weg Herenthals-Geel, de weg Retie-Arendonk en de Driehoek te Antwerpen.

Provincie Brabant : Vastgelegd in 1958 : 328 miljoen, onder meer voor de geschiktmaking van de weg n° 9 tussen Dilbeek en Oost-Vlaanderen, de modernisering van de ringlaan te Leuven tussen de Tiensepoort en het Station, de voltooiing van de modernisering van de weg Leuven-Mechelen, belangrijke werken aan de weg n° 2 Leuven-Hasselt, de geschiktmaking van de weg n° 7 tussen Halle en Brukkom, werken aan de weg n° 37 Waver-Nijvel en aan de weg Leuven-Namen; te Nijvel werden de werken voor de omlegging van het verkeer, in 1958, voortgezet, zodat het laatste vak eerlang aanbesteed zal kunnen worden.

Provincie West-Vlaanderen : Vastgelegd in 1958 : 173 miljoen, onder meer voor werken aan de weg Brugge-Blankenberge, de modernisering van de weg Kortrijk-Menen, de geschiktmaking van de ringlanen te Brugge en de weg n° 65 De Panne-Veurne.

Provincie Oost-Vlaanderen : Vastgelegd in 1958 : 288 miljoen, onder meer voor de verbetering van het wegvak Aalter-Maldegem die de autosnelweg met de oostkust verbindt, de afschaffing van de overweg te Sint-Denijs-Westrem op de weg n° 14, fietspaden tussen Lokeren en Belsele, de modernisering van de weg Deinze-Gavere.

En ce qui concerne les autoroutes :

Anvers-Liège-Allemagne : Cette autoroute a évidemment été traitée en priorité; des engagements de près de 600 millions ont été pris en 1958, dont 400 millions pour la continuation de l'autoroute à partir de Bouwel jusqu'à Tessenderlo, et 185 millions pour des expropriations et des ouvrages d'art dans la région liégeoise, entre Rocourt et Herstal.

Bruxelles-Namur : L'exécution de cette autoroute a débuté en 1958; des crédits pour un montant de 165 millions y ont été consacrés. Ces travaux comprennent d'ailleurs certains préparatifs d'entreprises ultérieures adjudgées en fin d'année 1958 et qui seront donc imputées sur le budget de 1959 du Fonds des Routes.

Bruxelles-Ostende : L'équipement de l'autoroute a été poursuivi par la mise à exécution de 6 nouveaux ponts-route, destinés à supprimer des passages à niveau dangereux.

Bruxelles-Anvers : Deux passages pour piétons ont été adjugés, à Strombeek-Bever et à Meise. D'autre part, au carrefour de Breendonk, des dépenses pour un montant de 13 millions ont été engagées pour des expropriations préliminaires aux travaux qui seront adjugés en 1959 et pour la construction d'un pont franchissant l'autoroute.

En ce qui concerne les routes ordinaires :

Provincie d'Anvers : Montant engagé en 1958 : 107 millions, comportant notamment l'aménagement de la Ragenoplaats à Mechelen, la route Herenthals-Geel, la route Retie - Arendonk, et le Driehoek à Anvers.

Provincie de Brabant : Montant engagé en 1958 : 328 millions, comportant notamment l'aménagement de la route n° 9 entre Dilbeek et la Flandre orientale, la modernisation du ring de Louvain entre la porte de Tirlemont et la gare, l'achèvement de la modernisation de la route Louvain-Malines, des travaux importants à la route n° 2 Louvain-Hasselt, l'aménagement de la route n° 7 entre Hal et Brukkom, des travaux à la route n° 37 Wavre-Nivelles et à la route de Louvain à Namur; à Nivelles, les travaux du contournement ont été poursuivis en 1958, permettant l'adjudication prochaine du dernier tronçon.

Provincie de Flandre occidentale : Montant engagé en 1958 : 173 millions, comportant notamment des travaux sur la route Bruges-Blankenberge, la modernisation de la route Courtrai-Menin, l'aménagement des boulevards circulaires à Bruges et de la route n° 5 La Panne-Furnes.

Provincie de Flandre orientale : Montant engagé en 1958 : 288 millions comportant notamment l'amélioration de la liaison routière Aalter-Maldegem reliant l'autoroute à la côte Est, la suppression du passage à niveau de Sint-Denijs-Westrem sur la route n° 14, des pistes cyclables entre Lokeren et Belsele, la modernisation de la route Deinze-Gavere.

Provincie Henegouwen : Vastgelegd in 1958 : 181 miljoen, onder meer voor de verharding van de « Boulevard du Borinage » op de aardebaan die verleden jaar werd uitgevoerd, de geschiktmaking van het kruispunt te Barry op de weg n° 8, de voltooiing van de nieuwe doorbraak te Charleroi aan de brug op de weg naar Philippeville, de verbetering van de weg n° 8 tussen Gaurain en Doornik, de omleiding te Lessen.

Provincie Luik : Vastgelegd in 1958 : 227 miljoen, waartoe o.m. dient gerekend te worden de belangrijke bijdrage van het Wegenfonds in de wederopbouw van de brug « de la Boverie » te Luik (110 miljoen, onteigeningen inbegrepen), de « rue Neuve », te Hoei, de geschiktmaking van de toegangswegen naar de brug te Esneux, een groot kunstwerk te Chênée over de spoorweg.

Provincie Limburg : Vastgelegd in 1958 : 161 miljoen, onder meer voor de omleiding te Borgloon, de nieuwe weg Ensbergen-Vorst/Kempen, zeer belangrijke werken aan de weg n° 2 tussen Diest en Hasselt en de weg n° 22 Hasselt-Genk.

Provincie Luxemburg : Vastgelegd in 1958 : 81 miljoen, onder meer voor de verbetering van de weg n° 4 Aarlen-Martelange en de voortzetting van de systematische geschiktmaking van de weg n° 44 Aarlen-Bouillon.

Provincie Namen : Vastgelegd in 1958 : 158 miljoen onder meer voor werken op de weg n° 17 tussen Selayn en Andenne tot aan de grens van de provincie Luik, de geschiktmaking van de weg n° 47 bij het verlaten van Dinant naar Jambes en een belangrijke rechtekking van het vak tussen Vonèche en Gedinne, de modernisering van de weg n° 21 tussen Tongrinne en Gembloux.

B. — Bestuur der waterwegen.

1. Wet der 1.350 ton schepen. Aanbestedingen.

Kanaal Charleroi-Brussel :

Sluis 5 F te Ittre. — Grondwerk ter plaats van en opwaarts de sluis : 30-12-1958

Verbinding 5 F. — Klabbeek (tweede deel) — Vak Klabbeek-Pont des Moellons : 26- 6-1958

Verbinding Seneffe-Ronquières (eerste deel) : 15-1-1959

Hellend vlak te Ronquières. Onderbouw (eerste deel) : 3-1959

Hoofdvertakking (eerste deel) : 3-1959

— *Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes* :

Bouw van een sluis met 12,5 m. verval te Péronnes : 6-11-1958

Vak Wiers-Péronnes. — Sectie Wiers-Callenelle. — Doortocht van deze gemeenten : 22- 5-1958

Province de Hainaut : Montant engagé en 1958 : 181 millions, comportant notamment l'établissement de la voirie du boulevard du Borinage sur l'assiette effectuée l'année précédente, l'aménagement du carrefour de Barry sur la route n° 8, les travaux d'achèvement de la nouvelle percée à Charleroi par le pont de Philippeville, l'amélioration de la route n° 8 entre Gaurain et Tournai, le contournement de Lessines.

Province de Liège : Montant engagé en 1958 : 227 millions, comportant notamment l'intervention importante du Fonds des Routes dans la reconstruction du pont de la Boverie à Liège (110 millions, y compris les expropriations), la rue Neuve à Huy, l'aménagement des abords du pont d'Esneux, un ouvrage d'art important à Chênée pour le franchissement du chemin de fer.

Province de Limbourg : Montant engagé en 1958 : 161 millions, comportant notamment le contournement de Looz, la nouvelle route Ensbergen-Vorst/Kempen, des travaux très importants à la route n° 2 entre Diest et Hasselt et à la route n° 22 Hasselt-Genk.

Province de Luxembourg : Montant engagé en 1958 : 81 millions, comportant notamment l'amélioration de la route n° 4 Arlon-Martelange, la continuation de l'aménagement systématique de la route n° 44 Arlon-Bouillon.

Province de Namur : Montant engagé en 1958 : 158 millions, comportant notamment sur la route n° 17 des travaux entre Selayn et Andenne jusqu'à la province de Liège; à la route n° 47, l'aménagement de la sortie de Dinant vers Jambes et une rectification importante du tracé entre Vonèche et Gedinne; la modification de la route n° 21 entre Tongrinne et Gembloux.

B. — Administration des voies hydrauliques.

Loi des 1.350 tonnes. Adjudications.

— *Canal Charleroi-Bruxelles* :

Ecluse 5 F à Ittre. — Terrassements au droit et en amont de l'écluse : 30-12-1958

Liaison 5 F — Clabecq (deuxième partie) — Tronçon Clabecq-Pont des Moellons : 26- 6-1958

Liaison Seneffe-Ronquières (première partie) : 15- 1-1959

Plan incliné à Ronquières. Infrastructure (première partie) :

Embranchement principal (première partie) : 3-1959

— *Canal Nimy-Blaton-Péronnes* :

Construction d'une écluse de 12,50 m de chute à Péronnes : 6-11-1958

Tronçon Wiers-Péronnes. — Section Wiers-Callenelle. — Traversée de ces communes : 22- 5-1958

Vak Blaton-Wiers. — Verbreding van het kanaal van Pommerœul naar Antoing tussen Blaton en Péruwelz (eerste sectie) :	24- 4-1958	Tronçon Blaton-Wiers. — Elargissement du Canal de Pommerœul à Antoing entre Blaton et Péruwelz (première section) :	24- 4-1958
Sluis n° 1 te Péronnes — Electromechanische uitrusting :	5- 6-1958	Ecluse n° 1 à Péronnes. — Equipement électromécanique :	5- 6-1958
Ingraving te Maubray :	3-1959	Tranchée de Maubray :	3-1959
— <i>Maas</i> :		— <i>Meuse</i> :	
Oprichting van twee pompstations voor de afwatering te Hoei :	23-12-1958	Etablissement de deux stations de pompage pour le démergement de Huy :	23-12-1958
Rechttrekking van de oever en bouw van een kaaimuur opwaarts de sluis te Rivière (eerste deel) :	27-11-1958	Rectification de la berge et construction d'un mur de quai en amont de l'écluse de Rivière (première partie) :	27-11-1958
Rechttrekking van de linkeroever opwaarts de sluis te Rivière — tweede sectie :	12- 2-1959	Rectification de la rive gauche en amont de l'écluse de Rivière—deuxième section :	12- 2-1959
Herbouwen van de brug te Jambes :	3-1959	Reconstruction du Pont de Jambes :	3-1959
— <i>Ringvaart te Gent</i> :		— <i>Canal circulaire à Gand</i> :	
Bouwen van de brug W18 over de Rijksweg Valenciennes-Terneuzen :	19- 6-1958	Construction du Pont-route W18 dans la route de l'Etat Valenciennes-Terneuzen :	19- 6-1958
Bouwen van de sluis met stuw te Evergem en uitgraving van de bedding :	29- 1-1959	Construction de l'écluse barragée à Evergem et creusement de la canette :	29- 1-1959
2. Haven van Antwerpen.		2. Port d'Anvers :	
Vijfde havendok — derde phase : baggerwerken :	24-11-1958	Cinquième darse — troisième phase : dragages :	24-11-1958
Zesde havendok — eerste phase. Bouw van een spoorwegdijk te Antwerpen tussen de Noordlaan en het rangeerstation Antwerpen-Noord :	28- 8-1958	Sixième darse — première phase. Construction d'un remblai de chemin de fer à Anvers entre l'avenue du Nord et la station de formation Anvers-Nord :	28- 8-1958
Vijfde havendok : uitrusting — eerste krediet :	3-1959	Cinquième darse : équipement — premier crédit :	3-1959
Aankoop van 30 elektrische kadekranen :	29- 1-1959	Achat de 30 grues électriques de quai :	29- 1-1959
Aankoop van vlottend materieel — eerste krediet :	3-1959	Achat de matériel flottant — premier crédit :	3-1959
Petroleumrichting Zuid :	3-1959	Installation pétrolière Sud :	3-1959
Dok A — eerste krediet :	3-1959	Bassin A — premier crédit :	3-1959
3. Andere werken.		3. Autres Travaux.	
— <i>Kust</i> :		— <i>Côte</i> :	
Herbouw van de strandhoofden n° 15 en 5 te Knokke-Zoute :	23-10-1958	Reconstruction des jetées n° 15 et 5 à Knokke-Zoute :	23-10-1958
Verhoging en versterking van de hoogwaterkering rond het Zwin :	27-11-1958	Exhaussement et renforcement de la digue internationale du Zwin :	27-11-1958
— <i>Kanalen</i> :		— <i>Canaux</i> .	
<i>Kanaal Ieper-IJzer</i> :		<i>Canal Ypres-Yser</i> :	
Aanleg van een nijverheidswegenoeververdedigingen tussen Ieper en Boezinge :	6- 3-1958	Construction d'un chemin industriel et de défenses de berges entre Ypres et Boezinge :	6- 3-1958
— <i>Nete-kanaal</i> :		<i>Canal de la Nèthe</i> :	
Sluis te Duffel — electromechanische uitrusting :	8- 5-1958	Ecluse à Duffel. — Equipement électromécanique :	8- 5-1958

— *Kanaal Gent-Terneuzen :*

Verbreding van het kanaal in de sectie Terdonk-Rieme : 29- 5-1958

Waterleiding Béthane-Seraing :

Vak Xhendelesse-Ayeneux : 29- 5-1958

Havens.

— *Haven van Oostende :*

Montgomerydok. — Herbouwen van de westelijke kaaimuur : 30-12-1958

— *Haven van Zeebrugge :*

Uitgraving van een nieuw nijverheidsdok in de achterhaven : 5- 6-1958

1. Herstel van oorlogsschade : al de aanbestedingen hadden plaats in 1958.

Heropbouw van de brug te Schoonaarde (Zeeschelde).

Heropbouw van de wegbrug te Haccourt (Albertkanaal).

Heropbouw van de brug te Zutendaal (Albertkanaal).

Heropbouw van de Waterloo-brug te Buizingen (Kanaal Charleroi-Brussel).

Wederopbouw van oeververdedigingen en van de watermuren op het zeekanaal Brussel-Rupel te Tisselt, te Willebroek en te Kapelle-op-den-Bos.

Wederopbouw loods n° 2 in de haven te Brussel.

C. Bestuur der gebouwen.

Tijdens het dienstjaar 1958 is het grootste gedeelte van de kredieten van de buitengewone begroting aangewend tot het voortzetten of het voltooiën van de gebouwen waarvan de oprichting gedurende de voorgaande dienstjaren aangevangen was.

Dit is o.m. het geval voor de volgende werken :

Leuvense weg : Gebouwencomplex voor de Rijkswacht, voortzetting van de werken; een gedeelte van het complex is reeds door de Rijkswacht bezet.

Kunstberg te Brussel, voltooiing van het Paleis voor Congressen, van de tuinen en fontainen en van de onderaardse garage.

Viaduct over het Justitieplein : deelneming in de kosten van de werken uitgevoerd door de Dienst voor de Noord-Zuidverbinding.

Wouterbrakel : Centrum voor de kinderbescherming. Voortzetting van de werken; een gedeelte van de gebouwen is reeds in gebruik genomen.

Hasselt : Administratief centrum, voortzetting van de werken; een gedeelte van het complex is reeds in gebruik genomen.

Canal Gand-Terneuzen :

Elargissement du Canal dans la section Terdonk-Rieme : 29- 5-1958

Adduction Béthane-Seraing :

Tronçon Xhendelesse-Ayeneux : 29- 5-1958

Ports.

Port d'Ostende :

Bassin Montgomery - Reconstruction du mur de quai ouest : 30-12-1958

Port de Zeebrugge :

Creusement d'un nouveau bassin industriel à l'arrière-port : 5-6-1958

4. Réparation de dommages de guerre : toutes les adjudications ont eu lieu en 1958.

Reconstruction du pont à Schoonaarde (Escaut maritime);

Reconstitution du pont-route de Haccourt (Canal Albert);

Reconstruction du pont à Zutendaal (Canal Albert);

Reconstruction du pont de Waterloo à Buizingen (Canal Charleroi-Bruxelles).

Reconstruction de défenses de berges et de murs d'eau sur le Canal maritime Bruxelles-Rupel, à Tisselt, à Willebroek et à Kapelle-op-den-Bos.

Reconstruction du hangar n° 2 au port de Bruxelles.

C. Administration des bâtiments.

Au cours de l'exercice 1958, la majeure partie des crédits du budget extraordinaire a été utilisée à la continuation ou à l'achèvement de bâtiments dont la construction avait été entamée durant les exercices précédents.

Tel a été le cas notamment pour les travaux suivants :

Rue de Louvain : Complexe de la Gendarmerie, continuation des travaux, une partie du complexe étant déjà occupé par la Gendarmerie.

Mont-des-Arts à Bruxelles : Achèvement du Palais des Congrès, des jardins et fontaines et du garage souterrain.

Viaduc au-dessus de la Place de la Justice : Participation dans le coût des travaux exécutés par l'Office de la Jonction.

Wauthier-Braine : Centre de protection de l'Enfance. Continuation des travaux, une partie des bâtiments étant déjà occupée.

Hasselt : Centre administratif. Continuation des travaux, une partie du complexe étant déjà occupée.

Nijpel : Voortzetting van de werken aan het rijks-wachtgebouw (afwerking, de ruwbouw is reeds klaar).

Wilrijk : Voortzetting van de werken aan de nieuwe rijkswachtkazerne, waarvan een gedeelte reeds af is.

Dourbes : Voltooiing van het Centrum voor geophy-sica.

Nijpel : Deelneming in de kosten van oprichting van een gebouw voor de post en de regie van T.T.

Brussel : Voortzetting van de werken aan het nieuw gebouw aan de Regentiestraat, bestemd voor het bestuur van hypotheekbewaring; een gedeelte is reeds klaar.

Academisch ziekenhuis te Gent : Verdere afwerking opdat het gebouw, waarvan de ruwbouw sinds verscheidene jaren klaar is, geleidelijk in gebruik kan worden genomen.

In de loop van de maand december 1958 werden o.m. de volgende werken aanbesteed : afwerking van Polykliniek 2, uitrusting van de keukens van het bedrijfscomplex, ruwbouw en afwerking van het behandelingsblok 1. In mei 1959 zullen de Kliniek 1, de Kinderkliniek en de Polykliniek 1 in gebruik worden genomen.

Justitiepaleis te Brussel : Afwerking van de lokalen die de op het einde van de oorlog vernielde lokalen moeten vervangen; de ruwbouw was reeds af.

Rijkswacht te Elterbeek : Verdere afwerking van de lokalen.

Voorts werd aangevangen met verscheidene nieuwe werken die de behoeften van de Rijksdiensten gedeeltelijk moeten voldoen. Het betreft hier met name : postkantoren te Anderlecht, Anderlues, Bouffoulx, Eigenbrakel, St-Pieters-Woluwe, Chênée, Couillet, Geraardsbergen, Klemskerke, Marchin, Mettet, Rixensart, Souvret, Waismes, Waterloo, enz.

Rijkswacht te Wellin, opslagplaatsen en garages, magazijn, uitbreidingen, enz. in verscheidene rijks-wachtgebouwen, proefstation te Gembloux.

Bouw van de nieuwe serres in het domein te Meise (nieuwe Plantentuin).

Kantoren van de Domeinen te Essen, te Brûly, te Fleurus en te Keurseke-Paal.

Oprichting van een nieuw gebouw voor het Koninklijk Instituut van het kunstpatrimonium te Brussel.

Wat de oprichting van nieuwe gebouwen voor het rijksonderwijs betreft, werden twee nieuwe fondsen ter vervanging van het oude fonds gesticht : het fonds voor schoolgebouwen en gebouwen in schoolverband van het rijk en dat voor hoger-onderwijsgebouwen van het rijk.

De kredieten ter beschikking gesteld van die fondsen (begroting voor Orde) werden aangewend voor de werken welke voorkomen op de programma's uitge-werkt onderscheidenlijk door het Departement van

Nivelles : Continuation des travaux de la gendarmerie (Parachèvements, le gros-œuvre étant déjà exécuté).

Wilrijk : Continuation de la construction de la nouvelle gendarmerie dont une partie était déjà réalisée.

Dourbes : Achèvement du Centre de Physique du Globe.

Nivelles : Participation dans le coût d'un bâtiment pour la poste et la Régie des T.T.

Bruxelles : Continuation du nouveau bâtiment de la rue de la Régence destinée à l'Administration de la Conservation des Hypothèques, une partie étant déjà réalisée.

Hôpital académique de Gand : Continuation des travaux de parachèvement en vue de pouvoir utiliser progressivement les bâtiments dont le gros œuvre est exécuté depuis plusieurs années.

Au mois de décembre 1958 ont notamment été adjugés les travaux suivants : parachèvement de la Poly-clinique 2, équipement des cuisines du complexe d'exploitation, gros œuvre et parachèvement du bloc 1. Au mois de mai 1959 seront occupées : la Clinique 1, la Clinique pour enfants et la Polyclinique 1.

Palais de Justice de Bruxelles : Parachèvement de locaux dont le gros œuvre était déjà exécuté et destinés à remplacer ceux qui ont été détruits à la fin de la guerre.

Gendarmerie d'Elterbeek : Parachèvement de locaux dont la construction était déjà réalisée.

Par ailleurs, divers travaux nouveaux ont été entamés en vue de satisfaire partiellement aux besoins des services de l'Etat et notamment : bureaux à Anderlecht, Anderlues, Bouffoulx, Braine-l'Alleud, Woluwe St-Pierre, Chênée, Couillet, Grammont, Klemskerke, Marchin, Mettet, Rixensart, Souvret, Waismes, Waterloo, etc.

Gendarmerie à Wellin, dépôts et garages, magasin, extensions, etc. dans plusieurs gendarmeries. Station de recherche à Gembloux.

Construction de nouvelles serres dans le domaine de Meise (nouveau Jardin botanique).

Bureaux de domaines à Essen, au Brûly à Fleurus et Keurseke - Paal.

Construction d'un nouveau bâtiment pour l'Institut Royal du Patrimoine artistique à Bruxelles.

En ce qui concerne la construction des bâtiments destinés à l'enseignement de l'Etat, deux nouveaux fonds ont été créés en remplacement de l'ancien fonds : celui des Constructions scolaires et parascolaires de l'Etat et celui des constructions universitaires de l'Etat.

Les crédits mis à la disposition de ces fonds (budget pour ordre) ont servi à réaliser des travaux suivant les programmes élaborés respectivement par le département de l'Instruction publique (enseignement

Openbaar Onderwijs (middelbaar technisch onderwijs, normaalonderwijs en Schone Kunsten) en door de instellingen voor hoger onderwijs (universiteiten te Gent en te Luik, Hoger Landbouwinstituut te Gembloux, Veeartsenijsschool te Anderlecht, Hogere Landbouwschool te Gent).

Feitelijk zijn deze programma's de voortzetting van wat tijdens de vorige dienstjaren verwezenlijkt is.

Verzamelstaat van de vastleggingen van het Bestuur der Gebouwen.

Schoolgebouwen.

Alle onderwijsstakken, behalve het hoger onderwijs	fr. 587.000.000
Hoger onderwijs	157.000.000
	744.000.000

Andere gebouwen.

Voor de verschillende departementen	283.000.000
Administratieve wijk	143.000.000
Academisch ziekenhuis te Gent	31.000.000
Albertina	92.000.000
Allerlei oorlogsschade	25.000.000
Diversen	2.000.000
	576.000.000

Algemeen totaal . fr. 1.320.000.000

D. Bestuur van de stedenbouw.

Per 31 december 1958 bedroeg het aantal goedgekeurde gemeentelijke plannen van aanleg 1.725, onderverdeeld als volgt :

- 178 algemene plannen,
- 1.547 bijzondere plannen.

Wat betreft de streekplannen, die de bijzondere aandacht van het Departement van Openbare Werken en Wederopbouw hebben, mag worden gezegd dat de plannen van aanleg van het Luikse, het Brusselse en het Kortrijkse thans beëindigd zijn.

Andere plannen zijn in studie, namelijk het Hageland en de Borinage, de Limburgse kolenstreek, de Ardennen, de Gaume, de streek van Verviers, Tussen-Samber-en-Maas, Waals Brabant, Brugge en omgeving.

In 1959 zal een bijzondere inspanning worden gedaan om deze studiën te bespoedigen en sommige ervan, zo mogelijk, te beëindigen.

Aan de andere kant is het Departement voornemens andere streken van het land in studie te doen nemen.

Benevens deze regionale studiën zet de administratie de studie voort van de nationale « Survey »; de kaarten die zij in dit kader geregeld publiceert, worden in België en in het buitenland zeer op prijs gesteld.

moyen technique, normal et des Beaux-Arts) et par les institutions d'enseignement supérieur (Universités de Gand et de Liège, Institut supérieur d'Agronomie de Gembloux, Ecole vétérinaire d'Anderlecht, Ecole supérieure d'Agriculture à Gand.)

Ces programmes sont en fait la continuation de ceux qui ont été réalisés au cours des exercices antérieurs.

Récapitulation des engagements de l'Administration des Bâtiments.

Constructions scolaires.

Tous enseignements, sauf supérieur	fr. 587.000.000
Enseignement supérieur	157.000.000
	744.000.000

Autres bâtiments.

Pour les divers départements	283.000.000
Cité administrative	143.000.000
Hôpital universitaire de Gand	31.000.000
Albertine	92.000.000
Dommages de guerre divers	25.000.000
Divers	2.000.000
	576.000.000

Total général fr. 1.320.000.000

D. Administration de l'Urbanisme.

Au 31 décembre 1958, le nombre des plans communaux d'aménagement approuvés s'élevait à 1.725, se répartissant comme suit :

- 178 plans généraux,
- 1.547 plans particuliers.

En ce qui concerne les plans régionaux d'aménagement, question qui retient particulièrement l'attention du département des Travaux publics et de la Reconstruction, on peut dire que les plans d'aménagement de la région liégeoise, de la région bruxelloise et de la région de Courtrai sont actuellement terminés.

D'autres études sont en cours, à savoir : le Hageland et le Borinage, la région charbonnière du Limbourg, l'Ardenne et la Gaume, la région de Verviers, l'Entre-Sambre-et-Meuse, le Brabant wallon, Bruges et sa région.

Un effort tout particulier sera fait en 1959 pour activer ces études et, si possible, pour terminer certaines d'entre elles.

D'autre part, le Département envisage de faire entreprendre l'étude d'autres régions du pays.

A côté de ces études régionales, l'Administration poursuit l'étude du « Survey » national; les cartes qu'elle édite régulièrement dans ce cadre sont très appréciées en Belgique comme à l'étranger.

Wat betreft de bouwvergunningen, waren per 31 december 1957, 553.222 aanvragen ingediend, waarvan 519.651 werden ingewilligd en 33.571 afge-
wezen.

Hoewel de besluitwet van 2 december 1946 belangrijke resultaten heeft opgeleverd en tot hiertoe ten grondslag ligt aan de activiteit van het Bestuur van de Stedebouw, mag men niet vergeten dat zij slechts een voorlopige wettelijke regeling is. Het blijkt steeds meer dat het land een organieke regeling op dat gebied nodig heeft en de Regering zal dan ook, uitgaande van de werkzaamheden van de Gemengde Commissie die vroeger werd ingesteld, een ontwerp van organieke wet op de Stedebouw en de ruimtelijke ordening van het grondgebied indienen.

Wat betreft de toelagen aan de ondergeschikte besturen valt op te merken, dat al de voor 1958 uitgetrokken kredieten werden vastgelegd; hierna volgt de verdeling van deze kredieten over de verschillende artikelen.

Art. 611-1. — Openbare Werken fr.	896.801.000
Art. 611-2. — Openbaar Onderwijs .	257.708.000
Art. 611-3. — Justitie	69.958.000
Art. 611-4. — Binnenlandse Zaken .	11.186.000
Art. 611-5. — Verkeerswezen	1.244.000
Art. 661. — Oorlogsschade	282.978.000
Art. 561. — Wet Brunfaut	299.730.000

Fr. 1.819.605.000

Programma voor 1959.

Vervolgens behandelt de Minister het programma van de begroting voor 1959, waarbij hij een overzicht geeft van de activiteit van de vier grote Besturen van zijn Departement.

1. Bestuur der wegen en Wegenfonds.

Ontwikkeling van de vastleggingen van het Wegenfonds van 1955 tot 1959 :

Het Wegenfonds heeft, sinds zijn oprichting op 12 september 1955 tot 31 december 1958, in totaal uitgaven op zich genomen voor een bedrag van 8,1 miljard, d.i. gemiddeld 2 miljard per jaar, indien men 1955 als een volledig jaar beschouwt.

Volgens de huidige vooruitzichten voor 1959, zal dit tempo behouden blijven, aangezien er op het programma uitgaven voor een bedrag van 2.300 miljoen vastgelegd zijn.

De ontvangsten van het Wegenfonds komen voort van de aanvankelijke dotatie van 1955, geput in het overschot van de buitengewone begroting en van het vroegere Wegenfonds, evenals van de leningen.

Die dotatie heeft hoofdzakelijk gediend tot het naleven van de verplichtingen welke de voorgangers van het huidige Wegenfonds hadden aangegaan.

En ce qui concerne les autorisations de bâtir, 553.222 demandes avaient été introduites à la date du 31 décembre 1957, dont 519.651 ont été accordées et 33.571 refusées.

Bien qu'il ait donné des résultats importants et qu'il ait jusqu'à présent servi de base à toute l'action de l'Administration de l'Urbanisme, il ne faut pas oublier que l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 n'est qu'une législation provisoire. De plus en plus il s'avère nécessaire de doter le pays d'une réglementation organique sur la matière et, se basant sur les travaux de la Commission mixte qui a été constituée précédemment, le Gouvernement déposera un projet de loi organique de l'Urbanisme et de l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne les subsides aux pouvoirs subordonnés, on observe que tous les crédits prévus pour 1958 ont été engagés; ci-après on trouvera la répartition de ces crédits entre les différents articles :

Art. 611-1. — Travaux publics . fr.	896.801.000
Art. 611-2. — Instruction publique .	257.708.000
Art. 611-3. — Justice	69.958.000
Art. 611-4. — Intérieur	11.186.000
Art. 611-5. — Communications . . .	1.244.000
Art. 661. — Dommages de guerre .	282.978.000
Art. 561. — Loi Brunfaut	299.730.000

Fr. 1.819.605.000

Programme de 1959.

Le Ministre passe ensuite aux programmes du budget de 1959; il aborde l'examen de l'activité de chacune des quatre grandes Administrations de son Département.

1. Administration des Routes et Fonds des Routes.

Evolution des engagements du Fonds des Routes de 1955 à 1959 :

Depuis sa création le 12 septembre 1955 jusqu'au 31 décembre 1958, le Fonds des Routes a pris en charge des dépenses pour un montant total de 8,1 milliards, soit en moyenne 2 milliards par an en comptant l'année 1955 comme une année pleine.

Selon les prévisions actuelles pour 1959, ce rythme sera maintenu, puisque le programme comporte des engagements de dépenses pour un montant de 2.300 millions.

Les ressources du Fonds des Routes proviennent d'une dotation reçue au départ en 1955 et provenant du reliquat du budget extraordinaire et de l'ancien Fonds des Routes, ainsi que des emprunts.

Cette dotation a servi, en ordre principal, à honorer les engagements que l'actuel Fonds des Routes a repris de ses prédécesseurs.

De voornaamste bron van ontvangsten van het Wegenfonds ligt echter in de leningen die op bepaalde tijdstippen en naar gelang van de geldelijke behoeften van het Fonds worden uitgeschreven.

Tot dusver werden drie leningen uitgeschreven :

De eerste in 1955 voor een nominaal bedrag van 2,5 miljard, de tweede in 1957 voor een nominaal bedrag van 2,1 miljard, de derde in 1958, voor een nominaal bedrag van 2 miljard.

Begin 1959 wordt, met het oog op de werkloosheidsbestrijding een groot aantal werken van kleine en gemiddelde omvang aanbesteed.

Op het programma van het Bestuur der Wegen staat de uitvoering van zulke werken voor een bedrag van 500 miljoen, n.l. 300 miljoen voor eigenlijke wegwerken en 200 miljoen voor kleine kunstwerken en voor de herbouw van bruggen.

Op 8 januari 1959 vertegenwoordigden de ontwerpen door het Bestuur met het oog op hun aanbesteding ingediend, drie vierden van het volledig programma inzake wegwerken.

Wat de normale activiteit van het Bestuur der Wegen en van het Wegenfonds betreft, zal de aanleg van autosnelwegen worden voortgezet.

De autosnelweg Antwerpen-Duitsland zal tot Kuringen worden doorgetrokken en de kunstwerken voor de doortocht van de Maasvallei stroomafwaarts Luik uitgevoerd.

Wat de autosnelweg Brussel-Namen betreft, zullen de werken tot Maleizen worden aanbesteed, opdat het centrum van Overijse kan worden vermeden.

De autoweg Brussel-Antwerpen zal vanaf Meise worden aangelegd; het profiel, zoals het aan de uitgang van Brussel bestaat, wordt tot Wolvertem doorgetrokken; in 1959 begint ook de bouw van de vereiste kunstwerken.

Te Breendonk zullen de laatste werken in verband met de toegang vanuit Temse en Dendermonde worden aanbesteed.

Voor de weg Brussel-Oostende staat de systematische verwezenlijking van de overbruggingen op het programma, waardoor de nog bestaande gevaarlijke overwegen geleidelijk zullen verdwijnen.

Tenslotte zullen in 1959 de eerste onteigeningen plaats hebben voor de aanleg van de autosnelweg Brussel-Luik, buiten de Brusselse agglomeratie, zodat er naast de steenweg van Leuven tot Zaventem, een tweede weg beschikbaar zal zijn.

Wat de gewone wegen betreft, verwijst de Minister naar het programma van het Wegenfonds dat als bijlage bij de begroting van 1959 gaat; uit dit programma blijkt dat belangrijke werken in elke provincie zullen worden aanbesteed.

2. Bestuur der waterwegen.

Programma voor schepen van 1.350 ton.

Ter uitvoering van de wet van 9 maart 1957 werd een vastleggingskrediet van 1.250 miljoen frank uitgetrokken in verband met het programma voor schepen van 1.350 ton in 1959.

Mais l'essentiel des ressources du Fonds des Routes provient des emprunts qui sont émis périodiquement à des époques choisies en fonction de l'état de la trésorerie du Fonds.

C'est ainsi que, jusqu'ici, trois emprunts ont été émis :

Le premier, en 1955, pour un montant nominal de 2,5 milliards, le second, en 1957, pour un montant nominal de 2,1 milliards, le troisième, en 1958, pour un montant nominal de 2 milliards.

Le début de l'année 1959 est marqué par la mise en adjudication d'un volume important de travaux de petite et moyenne envergure dans la perspective de la résorption du chômage.

Le programme de l'Administration des Routes comporte quelque 500 millions de travaux de ce genre, comprenant 300 millions de travaux routiers proprement dits et 200 millions de travaux à des petits ouvrages d'art et de reconstruction de ponts.

A la date du 8 janvier 1959, les projets introduits par l'Administration en vue de leur adjudication représentent à eux seuls les trois quarts du programme complet en ce qui concerne les travaux routiers.

Pour ce qui est de l'activité normale de l'Administration des Routes et du Fonds des Routes, la politique de construction des autoroutes sera poursuivie.

L'autoroute Anvers-Allemagne sera poursuivie, d'une part, jusqu'à Curange et, d'autre part, par l'exécution des ouvrages d'art de traversée de la Vallée de la Meuse à l'aval de Liège.

Quant à l'autoroute Bruxelles-Namur, le programme prévoit l'adjudication des travaux jusqu'à Malaise, permettant d'éviter la traversée d'Overijse.

L'autoroute Bruxelles-Anvers sera entamée à Meise où le profil existant à la sortie de Bruxelles sera continué jusqu'à Wolvertem; on commencera en 1959 par la construction des ouvrages d'art nécessaires.

A Breendonk, on adjugera les derniers travaux de réalisation du complexe d'accès à partir de Tamise et de Termonde.

Pour Bruxelles-Ostende, le programme comporte la réalisation systématique des ouvrages de franchissement de l'autoroute pour éliminer progressivement les passages à niveau dangereux qui subsistent.

Enfin, les premières expropriations relatives à l'autoroute Bruxelles-Liège à la sortie de l'agglomération bruxelloise seront entamées en 1959, en vue du dédoublement de la Chaussée de Louvain jusqu'à Zaventem.

Quant aux routes ordinaires, le Ministre renvoie au programme du Fonds des Routes annexé au budget de 1959; ce programme montre que des travaux importants seront adjugés dans chaque province.

2. Administration des voies hydrauliques.

Programme des 1.350 tonnes.

En exécution de la loi du 9 mars 1957, un crédit d'engagement de 1.250 millions de francs a été prévu pour la réalisation du programme des 1.350 t pour 1959.

Voor het kanaal Brussel-Charleroi en de hoofdvertakking ervan	fr. 960.000.000
Voor het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes	180.000.000
Voor de Sambre	40.000.000
Voor de Maas	20.000.000
Voor de onteigeningen	50.000.000

Bovendien zullen de geschiktmakingswerken voor de sluizen te Marcinelle en te Monceau-sur-Sambre in aanbesteding worden gegeven en zullen de bouwwerken aan de sluis met stuw te Evergem op het noorderlijk vak van de ringvaart te Gent aangevat worden.

Op het kanaal Brussel-Charleroi zijn de werken aan het vak Charleroi-Seneffe of beëindigd of in uitvoering. Dit geldt ook voor het vak stroomafwaarts van Seneffe-Klabbeek, zodat de schepen van 1.350 ton weldra zullen kunnen varen tot aan de belangrijke fabriek die daar is gelegen.

Afgezien van de eerste onderbouwwerken voor de opheffing van het verval te Ronquières, zijn de werken die voor 1958 waren voorzien op het vak Seneffe-Klabbeek en op de hoofdvertakking, in aanbesteding gegeven of zullen het weldra worden.

Het zeer belangrijke krediet dat voor 1959 is uitgetrokken zal de mogelijkheid scheppen om al de werken op het vak Seneffe-Klabbeek in aanbesteding te geven, behalve enige werken voor de opheffing van het verval te Ronquières, aan het kanaalvak onmiddellijk stroomafwaarts daarvan en enige voltooiingswerken.

De werken aan de ingraving te Maubray op het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, die in 1958 niet aanbesteed konden worden omdat er nog nadere studie nodig was, zullen tijdens het eerste kwartaal 1959 worden toegewezen.

Met het krediet dat voor 1959 is uitgetrokken, zal onder meer het kanaal Pommerœul-Antoing, tussen Péruwelz en Wiers, verbreed kunnen worden.

Aldus zullen al de werken aan het vak Blaton-Péronnes in 1959 in uitvoering zijn.

Dit overzicht bewijst dat alles in het werk wordt gesteld om aan deze beide waterwegen absolute voorrang te verlenen.

Haven van Antwerpen.

De dringende investeringswerken van nationaal belang in de haven van Antwerpen zullen in 1959 worden voortgezet ten belope van de kredieten die in de wet van 5 juli 1956 zijn opgenomen, d.i. 700 miljoen frank.

Van dit bedrag zal 300 miljoen frank worden besteed voor het graven van het zesde havendok en de verbinding ervan met de zwaaihoek;

een bedrag van 80 miljoen frank zal worden besteed voor een aanlegsteiger en kaaimuren in het dok dat zal gegraven worden aan de westelijke oever van de toegangseul tot de petroleumhaven;

een bedrag van 20 miljoen frank zal dienen om nieuwe elektrische kranen te kopen.

Bij toepassing van de wet van 15 april 1958 is een eerste krediet van 300 miljoen frank uitgetrokken voor

Pour le canal Charleroi-Bruxelles et son embranchement principal	fr. 960.000.000
Pour le canal Nimy-Blaton-Péronnes	180.000.000
Pour la Sambre	40.000.000
Pour la Meuse	20.000.000
Pour les expropriations	50.000.000

En plus, les travaux d'aménagement des écluses de Marcinelle et de Monceau-sur-Sambre seront mis en adjudication et les travaux de construction de l'écluse barragée d'Evergem seront entamés sur la section nord du canal circulaire à Gand.

Au canal Charleroi-Bruxelles, les travaux de la section Charleroi-Seneffe sont soit achevés, soit en exécution. C'est aussi le cas pour la partie aval de la section Seneffe-Clabecq, ce qui permettra aux bateaux de 1.350 t d'avoir bientôt accès à une importante industrie qui y est située.

A part les premiers travaux pour l'infrastructure du rachat de la chute de Ronquières, les travaux prévus en 1958 pour la section Seneffe-Clabecq et pour l'embranchement principal ont été mis en adjudication ou le seront bientôt.

Le crédit très important prévu pour 1959 permettra de mettre en adjudication tous les travaux de la section Seneffe-Clabecq, sauf quelques travaux pour le rachat de la chute de Ronquières et pour la partie du canal immédiatement en aval et quelques travaux de parachèvement.

Pour le canal Nimy-Blaton-Péronnes, les travaux de la tranchée de Maubray, qui n'ont pu être mis en adjudication en 1958 par suite d'études complémentaires, seront adjugés au cours du premier trimestre 1959.

Le crédit inscrit pour 1959 permettra entre autres l'élargissement du canal Pommerœul-Antoing entre Péruwelz et Wiers.

Ainsi tous les travaux de la section Blaton-Péronnes seront en exécution en 1959.

Cet aperçu montre que tout est mis en œuvre pour accorder à ces deux voies navigables une priorité absolue.

Port d'Anvers.

Les travaux du programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers seront continués en 1959 d'après les crédits prévus dans la loi du 5 juillet 1956, soit 700 millions de francs.

De ce montant, 300 millions de francs pourront être consacrés à la construction de la sixième darse et son raccordement au bassin de virement;

80 millions de francs pourront être consacrés à la construction d'un embarcadère et de murs de quai dans le bassin projeté à la rive ouest du goulot d'accès du port pétrolier;

20 millions de francs pourront servir à l'achat de nouvelles grues électriques.

En application de la loi du 15 avril 1958, un premier crédit de 300 millions de francs a été prévu pour

een zeesluis met toegangseulen in het noorden van de provincie Antwerpen, waardoor het, in afwachting van het krediet voor 1960, mogelijk zal zijn dit jaar met dat zeer belangrijk kunstwerk te beginnen.

Ondertussen worden de werken aan het vijfde havendok met industriedok en die voor de verlenging van de kaai van het laadbruggenbedrijf onverpoosd voortgezet.

De voorbereidende werken voor het zesde havendok zijn in uitvoering. Het materieel zal kunnen worden aangevuld door de aankoop van een dertigtal nieuwe elektrische kaaikranen en enkele vlotkranen, die wel dra in aanbesteding zullen worden gegeven.

Met het oog op de uitbreiding van de haven van Antwerpen is, voor 1959, een eerste krediet van 50 miljoen frank uitgetrokken ter verbetering van de scheepvaart op de Schelde stroomafwaarts Antwerpen.

De laboratoriumproeven zullen vermoedelijk reeds in 1959 een eerste aanwijzing kunnen geven betreffende de werken die moeten worden uitgevoerd opdat schepen van grotere tonnemaat de stroom kunnen opvaren.

Andere havens.

Het krediet van 75 miljoen frank, dat uitgetrokken is voor de geschiktmaking van de haven van Zeebrugge, zal aangewend worden voor de indijking van een schiereiland.

Voor het kanaal Gent-Terneuzen, de toegangsweg tot de haven van Gent, is 100 miljoen frank uitgetrokken, welk krediet zowel voor werken op Belgisch grondgebied als op Nederlands grondgebied gebruikt zal kunnen worden.

Deze mogelijkheid moet bestaan omdat de werken voor de verbreding van het kanaal tot Rieme aanbesteed zijn.

Voor de voortzetting van de bouw van een kolenkaai en een derde dok in de haven van Monsin te Luik, is een nieuw krediet van 15 miljoen frank uitgetrokken dat gevoegd zal worden bij het krediet van 15 miljoen frank dat voor 1958 was uitgetrokken maar niet werd vastgelegd en dat naar 1959 wordt overgedragen.

Sanerings- en ontwateringswerken.

Met het oog op de voortzetting van de ontwateringswerken in de gemeenten van het Luikse en de uitvoering van saneringswerken in het bekken van de Vesder is een krediet van respectievelijk 37 miljoen en 25 miljoen uitgetrokken.

Een bedrag van 10 miljoen is opgenomen voor de oplossing van het Durme probleem.

In dit verband zij opgemerkt dat het probleem werd gesplitst sinds aan de Oude Brug te Lokeren een vaste stuw is gebouwd. Het gedeelte stroomopwaarts van de stuw mag worden beschouwd als een kanaal dat niet meer kan verzanden; het werd op zijn vroegere diepte uitgegraven.

la construction d'une écluse maritime avec goulets d'accès, dans le nord de la province d'Anvers, ce qui permettra, avec l'apport du crédit à prévoir en 1960, d'entamer en cette année l'exécution de ce très important ouvrage d'art.

Entretemps, les travaux de construction de la cinquième darse avec bassin industriel et ceux pour le prolongement du quai des ponts transbordeurs sont continués sans répit.

Des travaux préparatoires pour la construction de la sixième darse sont en cours. Le parc d'outillage pourra être étendu par l'achat d'une trentaine de nouvelles grues électriques sur quai et de quelques grues flottantes dont la mise en adjudication suivra bientôt.

Afin de favoriser l'extension du port d'Anvers, un premier crédit de 50 millions de francs a été prévu en 1959 pour l'amélioration de la navigation sur l'Escaut en aval d'Anvers.

Des essais de laboratoire pourront vraisemblablement fournir dès 1959 une première indication concernant la voie à suivre pour permettre à des navires de plus grand tonnage de remonter le fleuve.

Autres ports.

Le crédit de 75 millions de francs prévu pour l'aménagement du port de Zeebrugge sera consacré à l'endiguement d'une presqu'île.

Pour le canal Gand-Terneuzen, accès du port de Gand, 100 millions de francs sont prévus; ce crédit pourra être utilisé aussi bien pour des travaux en territoire belge que pour des travaux en territoire néerlandais.

Cette possibilité doit être réservée, puisque les travaux d'élargissement du canal sont adjugés jusqu'à Rieme.

Pour la continuation de la construction d'un quai à charbons et d'une troisième darse au port de Monsin à Liège, un crédit de 15 millions de francs a été inscrit à nouveau, qui s'ajoutera au crédit de 15 millions de francs qui avait été inscrit au budget de 1958, et n'ayant pas été engagé, a été reporté à l'exercice 1959.

Travaux d'assainissement et de démergement.

Pour la continuation des travaux de démergement des communes de la région de Liège et pour l'exécution de travaux d'assainissement du bassin versant de la Vesdre, les crédits prévus atteignent respectivement 37 millions et 25 millions.

Une somme de 10 millions a été allouée pour permettre l'exécution de travaux pour résoudre le problème de la Durme.

En ce qui concerne ces travaux, il a y lieu de noter que le problème a été scindé en deux parties par suite de la construction du barrage fixe au pont « Oude Brug » à Lokeren. La partie en amont du barrage peut être considérée comme étant un canal à l'abri des ensablements derrière le barrage; les anciens profils ont été à nouveau réalisés.

De proefnemingen in het waterbouwkundig laboratorium hebben aangetoond dat de verzanding van de Durme stroomafwaarts van de stuw heel wat geringer zal zijn sinds de potpolders als laterale spuikommen worden gebruikt en de Oude Brug een kunstmatig groter debiet heeft gekregen.

De potpolder VIII zal met de overgedragen kredieten aangekocht kunnen worden. Het uitgetrokken krediet moet worden beschouwd als een eerste krediet voor de geschiktmaking van de dijken van potpolder VIII als overloop en voor de vervanging van de vaste stuw aan de Oude Brug door een beweegbare stuw met bijbehorend pompstation, om aan het lager gelegen vak kunstmatig een groter debiet te geven.

Varia.

Verdere werken die tijdens het eerste kwartaal in aanbesteding zullen worden gegeven en die de bestrijding van de werkloosheid krachtig zullen bevorderen, zijn :

— Herstelling van oeververdediging (kanaal Plassendale-Nieuwpoort, kanaal Gent-Brugge, Dender, kanaal Bossuit-Kortrijk, kanaal Brussel-Charleroi tussen Lembeek en Klabbeek);

— Versterking van dijken (Schelde stroomafwaarts Antwerpen, Kloosterbroek te Waasmunster, Kleine Nete, kanalen van de Kempen);

— Bouwen van kaaïen (te Molenbeek);

— Kalibreringswerken (de Haine tussen Bergen en Hensies, de Ourthe te Chanxhe, Barvaux, Rendeux, Bomal);

— Herstelling van de brug over de Durme te Hamme;

— Bouw van staketsels (Bree, Lanaken, Neerharen);

— Aanleggen van een bezinkingsput te Eupen.

Bovendien zullen circa 15 door oorlogsgeweld vernielde bruggen wederopgebouwd kunnen worden.

Namelijk de bruggen :

— Over de IJser : Schoorbekkebrug te Schore;

— Over het kanaal Roeselare-Leie : Schaapsbrug te Rumbeke, Bruanebrug te Roeselare;

— Afwateringskanaal van Leie en Leopoldkanaal : Kaanhoutbrug te Moerkerke;

— Over het kanaal Gent-Brugge : Rozemarijnbrug te Gent, Knesselarebrug te Steenbrugge;

— Over het Albertkanaal : brug te Stokrooi, Zolder, Grobbendonk, Massenhoven, Merksem;

— Over het kanaal Kwaadmechelen-Dessel : half-vaste bruggen;

— Over het kanaal Dessel-Schoten : brug n° 13 te Schoten.

De meeste van die bruggen zullen ook tijdens het eerste kwartaal in aanbesteding gegeven kunnen worden en de tewerkstelling bevorderen .

Des essais effectués au Laboratoire Hydraulique, il ressort que l'emploi des « potpolders » comme bassins d'épargne latéraux et l'introduction d'un débit supérieur artificiel au pont « Oude Brug » réduira considérablement l'ensablement de la Durme dans la partie située en aval du barrage.

L'acquisition du « potpolder VIII » sera possible au moyen de crédits reportés. Le crédit prévu doit être considéré comme premier crédit pour l'aménagement des digues du « potpolder VIII » en déversoir et pour le remplacement du barrage fixe au pont « Oude Brug » par un barrage mobile avec station de pompage connexe pour l'alimentation du bief aval avec un débit supérieur artificiel.

Divers.

Parmi les autres travaux qui seront mis en adjudication au cours du premier trimestre et qui aideront puissamment à la résorption du chômage, il convient de citer :

— Réfection de berges (canal Plassendale-Nieuwpoort, canal Gand-Bruges, Dendre, canal Bossuit-Courtrai, canal Charleroi-Bruxelles entre Lembeek et Claibecq);

— Renforcement de digues (Escaut en aval d'Anvers, Kloosterbroek à Waasmunster, Petite Nèthe, canaux de la Campine);

— La construction de quais (à Molenbeek);

— Travaux de calibrage (la Haine entre Mons et Hensies, l'Ourthe à Chanxhe, Barvaux, Rendeux, Bomal);

— Réparation du pont de Hamme, sur la Durme;

— Construction d'estacades (Bree, Lanaken, Neerharen);

— Aménagement d'un bassin de décantation, à Eupen.

De plus, une quinzaine de ponts détruits par faits de guerre pourront être reconstruits.

Ces ponts sont :

— Sur l'Yser : Schoorbekkebrug à Schore;

— Sur le canal Roulers-Lys : Schaapsbrug à Rumbeke, Bruanebrug à Roulers;

— Sur le canal de dérivation de la Lys et sur le canal Léopold : Kaanhoutbrug à Moerkerke;

— Sur le canal Gand-Bruges : Pont du Romarin à Gand, Knesselarebrug, à Steenbrugge;

— Sur le canal Albert : pont à Stokrooi, Zolder, à Grobbendonk, à Massenhoven, à Merksem;

— Sur le canal Kwaadmechelen-Dessel : construction de ponts semi-permanents;

— Sur le canal Dessel-Schoten : pont n° 13 à Schoten.

La plupart de ces ponts pourront également être mis en adjudication au premier trimestre et contribueront à la remise au travail envisagée.

Bovendien is een eerste krediet van 35 miljoen uitgetrokken voor de wederopbouw van de bruggen te Humbeek, Tisselt en Grimbergen over het zeekanaal Brussel-Rupel.

De aanbesteding van de brug over de verbindings-sluis te Brugge is aangekondigd.

3. Bestuur van de gebouwen.

a) Over het algemeen, voortzetting van de bouwwerken waarvan een gedeelte reeds voltooid werd gedurende de voorgaande dienstjaren, met name :

— Administratief complex (Rijkswacht en Nationaal Instituut voor de Statistiek), Leuvense weg te Brussel;

— Provinciaal Bestuur te Bergen, waar een voltooid gedeelte reeds in gebruik genomen is;

— Rijkswacht te Wilrijk :

De in 1959 voorziene werken zullen mogelijkheid scheppen het reeds voltooide gedeelte van het complex in gebruik te nemen;

— Centrale Laboratoria (Volksgezondheid).

Voortzetting der werken waarvan een groot gedeelte reeds voltooid en in gebruik genomen is;

— Mechelen. Productiecentrum van Virus (Landbouw).

Voltooiing van een belangrijk complex waarvan een groot gedeelte reeds klaar is;

— Nieuw Administratief Centrum van Brussel (Congres).

Voortzetting van de in 1958 begonnen werken;

— Academisch ziekenhuis te Gent.

Voortzetting der werken ten einde het belangrijk sinds enkele jaren begonnen complex in dienst te kunnen nemen;

— Bibliotheek Albert I.

Voortzetting der werken waarvan een groot gedeelte reeds voltooid is;

— Provinciaal Bestuur te Gent.

Voltooiing van het complex waarvan een gedeelte reeds af is en in gebruik genomen;

b) Verscheidene minder belangrijke maar zeer dringende werken om aan de diensten van de verschillende departementen te voldoen en met name postkantoren, bureaux voor de financiën, domeinen, de Rijkswacht, tehuizen voor mijnwerkers, enz.;

c) *Fonds voor Schoolgebouwen en Gebouwen in schoolverband van het Rijk en Fonds der Universitaire Gebouwen van het Rijk.*

Voortzetting van de bouwwerken van de Rijks-onderwijsinstellingen voor de verschillende onderwijstakken (middelbare scholen, atheneae, lycea, internaten, technische scholen, normaalscholen, Universiteiten Gent en Luik, Landbouwinstituut te Gembloux, Veeartsenijsschool te Anderlecht) volgens de programma's die opgemaakt werden door het Departement van Openbaar Onderwijs, door de instellingen voor hoger onderwijs en ter uitvoering van het Schoolpact.

En outre, un premier crédit de 35 millions est prévu pour la reconstruction des ponts à Humbeek, Tisselt et Grimbergen sur le canal maritime Bruxelles-Rupel.

L'adjudication du pont sur l'écluse de raccordement à Bruges est annoncée.

3. Administration des Bâtiments.

a) D'une manière générale, continuation des travaux de construction des bâtiments dont une partie a été réalisée au cours des exercices précédents, notamment :

— Complexe administratif (gendarmerie et Institut national des Statistiques), rue de Louvain à Bruxelles;

— Gouvernement provincial de Mons, dont une partie réalisée est déjà occupée.

— Gendarmerie de Wilrijk :

Les travaux prévus en 1959 permettront d'occuper la partie du complexe déjà réalisée;

— Laboratoires centraux (Santé publique).

Continuation du complexe dont une grande partie est déjà réalisée et occupée;

— Mechelen. Centre de production de Virus (Agriculture).

Achèvement d'un complexe important dont une grande partie est déjà réalisée.

— Nouvelle cité administrative de Bruxelles (Congrès).

Continuation des travaux entamés en 1958;

— Hôpital académique de Gand.

Continuation des travaux en vue de pouvoir mettre en exploitation l'important complexe commencé depuis plusieurs années.

— Bibliothèque Albert I.

Continuation des travaux dont une grande partie est déjà réalisée;

— Gouvernement provincial de Gand.

Achèvement du complexe dont une partie est déjà réalisée et occupée.

b) Divers travaux de moindre importance mais très urgents pour satisfaire aux nécessités de service des divers départements et notamment des bureaux de postes, de finances, de domaines, de gendarmeries, homes pour ouvriers mineurs, etc...

c) *Fonds des Constructions scolaires et parascolaires de l'Etat et Fonds des Constructions universitaires de l'Etat.*

Continuation des travaux de construction des établissements d'instruction de l'Etat, pour les diverses branches d'enseignement (écoles moyennes, athénées, lycées, internats, écoles techniques, écoles normales, Universités de Gand et de Liège, Institut d'Agriculture de Gembloux, Ecole Vétérinaire d'Anderlecht) suivant les programmes élaborés par le Département de l'Instruction publique et par les institutions d'enseignement supérieur et en exécution du pacte scolaire.

Om de strijd tegen de werkloosheid te steunen, zal de aanbesteding der werken in sneller tempo geschieden.

Schikkingen werden in die zin genomen vanaf het einde van 1958 en voornamelijk op het gebied van de Rijkschool- en universitaire gebouwen, waarvoor vóór 1 april eerstkomend, werken ten bedrage van minstens 700 miljoen zullen worden aanbesteed.

Van de werken die begin 1959 in aanbesteding gegeven worden, vermelden wij :

De reeds goedgekeurde of binnen zeer kort goed te keuren aanbestedingen en de voor januari aangekondigde aanbesteding voor een totaal bedrag van 174 miljoen, omvatten onder meer de volgende werken :

Alseberg : Bouw van een prae-nijverheidsafdeling aan de middelbare school;

Sint-Gillis : Koninklijk Atheneum. Bouw van lokalen;

Sint-Jans-Molenbeek : Lyceum. Plaatsing van verwarming;

Péruwelz : Technische school. Plaatsing van verwarming;

Namen : Normaal Technisch Instituut voor Meisjes. Bouw van paviljoenen;

Dour : Nijverheidsschool. Bouw van een werkplaats voor het maken van plannen;

Le Roeulx : Middelbare school. Plaatsing van een goederenlift;

Kapellen : Koninklijk Atheneum. Electrische inrichting;

Luik : Universiteit. Geneeskundig Instituut. Schilderwerken;

Seraing : Koninklijk Atheneum. Electrische inrichting;

Blégny : Middelbare school (toegangsweg);

Nijvel : Koninklijk Atheneum. Bouw van een turnzaal;

Diest : Technische school. Plaatsing van verwarming;

Gent : Universiteit. Nieuwe faculteit van wijsbegeerte en letteren. Plaatsing van verwarming;

St-Vith : Middelbare school. Bouw van de derde schijf;

Philippeville : Middelbare school voor meisjes. Bouw van de tweede schijf;

Ninove : Middelbare school voor jongens. Bouw van de tweede schijf;

Alseberg : Middelbare school. Bouw van een fröbelafdeling;

Gesves : Middelbare school. Bouw van een tweede gedeelte;

Gembloux : Koninklijk Atheneum. Bouw van een tweede gedeelte;

Hasselt : Mijnbouwschool. Bouw van een tweede gedeelte;

Aarlen : Normalschool. Uitbreiding;

En vue de participer à l'effort de résorption du chômage, la mise en adjudication des travaux sera accélérée.

Les dispositions à cet effet ont été prises dès la fin de 1958 et particulièrement dans le domaine des constructions scolaires et universitaires de l'Etat pour lesquelles il sera adjugé avant le 1^{er} avril un montant de travaux d'au moins 700 millions.

Parmi ces travaux à engager au début de 1959, citons :

Adjudications faites et approuvées ou en voie d'approbation et adjudication annoncée pour le mois de janvier pour un total d'environ 174 millions et comprenant notamment les entreprises suivantes :

Alseberg : Construction d'une section pré-industrielle à l'école moyenne;

St-Gilles : Athénée royal. Construction de locaux;

Molenbeek-St-Jean : Lycée. Intallation de chauffage;

Péruwelz : Ecole technique. Installation de chauffage;

Namur : Institut normal technique pour jeunes filles. Construction de locaux pavillonnaires.

Dour : Ecole Industrielle. Construction d'un atelier de tréçage;

Le Roeulx : Ecole moyenne. Installation d'un monte-charges.

Kapellen : Athénée royal. Installations électriques;

Liège : Université. Institut thérapeutique. Peintures;

Seraing : Athénée royal. Installations électriques;

Blégny : Ecole moyenne (chemin d'accès);

Nivelles : Athénée royal. Construction d'un gymnase;

Diest : Ecole technique. Installation de chauffage;

Gand : Université. Nouvelle faculté de philosophie et lettres. Installation de chauffage;

St-Vith : Ecole moyenne. Construction de la deuxième tranche;

Philippeville : Ecole moyenne pour filles. Construction de la deuxième tranche.

Ninove : Ecole moyenne pour garçons. Construction de la deuxième tranche;

Alseberg : Ecole moyenne. Construction d'une section fröbelienne;

Gesves : Ecole moyenne. Construction d'une deuxième tranche;

Gembloux : Athénée royal. Construction d'une deuxième tranche;

Hasselt : Ecole des Mines. Construction d'une deuxième tranche;

Arlon : Ecole normale. Extensions;

- Luik : Universiteit. Bouw van een auditorium voor de Medische Faculteit;
- Luik : Universiteit. Verlenging van het laboratorium waterloopkunde;
- Luik : Universiteit. Instituut voor Dierkunde. Uitrusting der Aquaria;
- Luik : Universiteit. Uitrusting van de lokalen van de nieuwe faculteit van Wijsbegeerte en Letteren;
- Gent : Universiteit. Technicum. Electriscbe uitrusting;
- Evergem : School voor schipperskinderen. Slaapzalen;
- Brussel 2 : Middelbare school voor meisjes. Bouw van eerste gedeelte;
- Mechelen : Middelbare school voor jongens. Bouw van vier aanvullende klassen op het eerste gedeelte;
- Ciney : Koninklijk Atheneum. Schilderwerken;
- Gembloux : Hoger Landbouwinstituut. Landhuishoudelijke bouwkunde. Plaatsing van verwarming;
- Turnhout : Technische school. Electriscbe inrichting;
- Binche : Koninklijk Atheneum. Plaatsing van verwarming;
- Court-St-Etienne : Technische school. Aanleg van riolering;
- Soumagne : Middelbare school. Aanleg van wegen;
- Verviers : Koninklijk Atheneum. Aanleg van een speelplein en sanitaire installatie;
- Ohain : Normaal huishoudkundig Instituut. Schilderwerken;
- Kuregem : Hogere Veeartsenijschool. Electriscbe installatie;
- Sint-Truiden : Technische Landbouwschool. Verschillende geschiktmakingswerken;
- Virton : Normalschool. Plaatsing van verwarming;
- Vielsalm : Middelbare school. Aanleg van een speelplein.
- Voor de maanden februari en maart worden aanbestedingen van werken voor een bedrag van ongeveer 550 miljoen voorzien en die onder andere de volgende verwezenlijkingen betreffen :
- Aat : Nieuw Koninklijk Atheneum. Bouw van een eerste gedeelte;
- Tamines : Middelbare school voor meisjes. Bouw van een tweede gedeelte;
- Diest : Middelbare school voor meisjes. Bouw van een eerste gedeelte;
- Florennes : Koninklijk Atheneum. Bouw van een derde gedeelte;
- Jumet : Middelbare jongensschool. Bouw van een derde gedeelte;
- Binche : Koninklijk Atheneum. Voltooiingswerken van het eerste gedeelte;
- Nijvel : Koninklijk Atheneum. Voltooiingswerken;
- Blankenberge : Normalschool. Bouw van een oefenschool;
- Liège - Université : Construction d'un auditoire de la Faculté de Médecine;
- Liège - Université : Prolongement du laboratoire d'hydraulique;
- Liège - Université : Institut de Zoologie. Equipement des aquariums;
- Liège - Université : Equipement des locaux de la nouvelle Faculté de Philosophie et Lettres;
- Gand : Université. Complexe du Technicien. Equipement électrique;
- Evergem : Ecole pour enfants de bateliers. Dortoirs;
- Bruxelles 2 : Ecole moyenne pour filles. Construction d'une première tranche;
- Malines : Ecole moyenne pour garçons. Construction de quatre classes complémentaires de la première tranche;
- Ciney : Athénée royal. Peintures;
- Gembloux : Institut supérieur d'agronomie. Génie rural. Installation de chauffage;
- Turnhout : Ecole technique. Installation électrique;
- Binche : Athénée royal. Installation de chauffage;
- Court-St-Etienne : Ecole technique. Construction d'égouts;
- Soumagne : Ecole moyenne. Construction de chemins;
- Verviers : Athénée royal. Etablissement d'une cour de jeux et d'installations sanitaires;
- Ohain : Institut normal d'économie ménagère. Peintures;
- Cureghem : Ecole supérieure vétérinaire. Installation électrique;
- St-Trond : Ecole technique d'Agriculture. Travaux d'aménagements divers;
- Virton : Ecole normale. Installation de chauffage;
- Vielsam : Ecole moyenne. Etablissement d'une cour de jeux.
- Il est prévu, pour les mois de février et de mars, la mise en adjudication de travaux pour un montant d'environ 550 millions et portant notamment sur les réalisations suivantes :
- Ath : Nouvel Athénée royal. Construction d'une première tranche;
- Tamines : Ecole moyenne filles. Construction d'une deuxième tranche;
- Diest : Ecole moyenne filles. Construction d'une première tranche;
- Florennes : Athénée royal. Construction d'une troisième tranche;
- Jumet : Ecole moyenne garçons. Construction d'une troisième tranche;
- Binche : Athénée royal. Travaux de parachèvement de la première tranche;
- Nivelles : Athénée royal. Travaux de parachèvement;
- Blankenberge : Ecole normale. Construction d'une école d'application;

Verviers : Lyceum. Bouw van een paviljoen;
 Gent : Normaalschool. Bouw van een afdeling voor spastische kinderen;
 Eigenbrakel : Middelbare school voor meisjes. Oprichting van nieuwe gebouwen;
 Aalter : Middelbare school. Bouw van een tweede gedeelte;
 Aarlen : Normaalschool. Bouw van klaspaviljoenen;
 Bergen : Normaalschool. Sanitair;
 Gent : Textielinstituut. Installatie van « Airconditioning »;
 Mechelen : Middelbare jongensschool. Bouw van een tweede gedeelte;
 's Gravenbrakel : Middelbare jongensschool. Bouw van een turnzaal, bijgebouwen en een binnenhof;
 Zinnik : Koninklijk Atheneum. Bouw van een kost-school;
 Heusden : Middelbare school. Bouw van een eerste gedeelte;
 Wevelgem : Middelbare school. Bouw van een tweede gedeelte;
 Etterbeek : Nederlandstalig Koninklijk Atheneum. Bouw van een tweede gedeelte;
 Halle : Koninklijk Atheneum. Bouw van een tweede gedeelte;
 Borgloon : Middelbare school. Bouw van een tweede gedeelte;
 Tongeren : Koninklijk Atheneum. Bouw van een tweede gedeelte;
 Antwerpen : Lyceum. Bouw van een eerste gedeelte;
 Diest : Middelbare meisjesschool. Bouw van een eerste gedeelte;
 Hamme : Middelbare school. Bouw van vier klassen;
 Wezet : Koninklijk Atheneum. Modernisatie. Eerste gedeelte;
 Komen : Koninklijk Atheneum. Bouw van een tweede schijf;
 Gent : Textielinstituut. Voltooiing en electriciteit;
 Roeselare : Technische school. Bouw van een eerste gedeelte;
 Elsene : Instituut voor Sociale Studiën. Voltooiing;
 Brussel : Koninklijk Conservatorium. Nieuwe bibliotheek. Verwarming en electriciteit;
 Gent : Universiteit H.I.O.W. Plaatsing van verwarming en electriciteit;
 Gent : Universiteit H.I.L.O. — Plaatsing van verwarming en electriciteit;
 Gent : Universiteit. Bouw van een instituut voor kandidaturen in de wetenschappen;
 Luik : Universiteit. Uitbreiding van een thermische centrale;
 Luik : Universiteit. Instituut voor Dierkunde. Plaatsing van verwarming;
 Luik : Universiteit. Faculteit van Wijsbegeerte en Letteren. Voltooiing.

Verviers : Lycée. Construction d'un pavillon;
 Gand : Ecole normale. Construction d'une section pour paralysés cérébraux;
 Braine-l'Alleud : Ecole moyenne filles. Construction de nouveaux bâtiments;
 Aalter : Ecole moyenne. Construction d'une deuxième tranche;
 Arlon : Ecole normale. Construction de pavillons-classes;
 Mons : Ecole normale. Installations sanitaires;
 Gand : Institut Textile. Installation de climatisation;
 Malines : Ecole moyenne pour garçons. Construction d'une deuxième tranche;
 Braine-le-Comte : Ecole moyenne pour garçons. Constructions d'un gymnase, d'annexes et d'un préau;
 Soignies : Athénée royal. Construction d'un pensionnat;
 Heusden : Ecole moyenne. Construction d'une première tranche;
 Wevelgem : Ecole moyenne. Construction d'une deuxième tranche;
 Etterbeek : Athénée royal flamand. Construction d'une deuxième tranche;
 Hal : Athénée royal. Construction d'une deuxième tranche;
 Looz : Ecole moyenne. Construction d'une deuxième tranche;
 Tongres : Athénée royal. Construction d'une première tranche;
 Anvers : Lycée. Construction d'une première tranche;
 Diest : Ecole moyenne pour filles. Construction d'une première tranche.
 Hamme : Ecole moyenne. Construction de 4 classes;
 Visé : Athénée royal. Modernisation. Première tranche;
 Comines : Athénée royal. Construction de la deuxième tranche;
 Gand : Institut textile. Parachèvement et électricité;
 Roulers : Ecole technique. Construction d'une première tranche;
 Ixelles : Institut d'études sociales. Parachèvements;
 Bruxelles : Conservatoire royal. Nouvelle bibliothèque. Chauffage. Electricité;
 Gand : Université I.S.S.P. Installation de chauffage et électricité;
 Gand : Université I.S.E.P. Installation de chauffage et électricité;
 Gand : Université. Construction d'un Institut des Candidatures en Science;
 Liège : Université. Extension d'une centrale thermique;
 Liège : Université. Institut de Zoologie. Installation de chauffage;
 Liège : Université. Faculté de Philosophie et Lettres. Parachèvements.

4. Bestuur van de Stedebouw.

Voor 1959 is een totaal krediet van 1.938.500.000 fr. gevraagd; dit bedrag is groter dan in 1958, omdat het krediet voor de bouw van gemeentescholen krachtens het schoolpact gevoelig werd verhoogd van 270 tot 600 miljoen frank.

Tal van dossiers waren blijven liggen en op vele aanbestedingen was geen vaste toezegging van subsidies gevolgd. Nu zou de tewerkstelling snel van stapel lopen, omdat de provinciën en de gemeenten de gevraagde toelagen ontvangen.

In dit verband wijst de Minister erop dat in de laatste veertien dagen van 1958 312 miljoen frank aan toelagen aan 351 gemeenten is verleend voor de uitvoering van hun werken.

Deze 312 miljoen aan toelagen vertegenwoordigen iets meer dan 600 miljoen frank aan eigenlijke werken.

In het eerste kwartaal van 1959 zal ruim 750 miljoen frank aan toelagen aan de gemeenten worden toegekend, wat overeenstemt met meer dan 1.500 miljoen frank aan werken.

**

Bestrijding van de werkloosheid.

Zoals aangekondigd geeft de Minister een overzicht van de getroffen maatregelen om de werkloosheid te bestrijden door openbare werken en tewerkstelling van werklozen, waarover hij het enige tijd geleden in Uw Commissie had.

Het streven van de Minister is er op gericht om in het eerste kwartaal van 1959, een groot aantal kleine en middelgrote werken ineens te doen uitvoeren in plaats van deze over het gehele jaar te spreiden, met dien verstande dat de grote werken in het normale tempo zullen worden aanbesteed over het gehele jaar. Nadere gegevens hierover zijn te vinden in de samenvatting van de activiteit van de besturen in 1959.

Deze kleine en middelgrote werken omvatten :

1. Onderhouds- en verbeteringswerken aan het Staatsdomein;
2. Kleine en middelgrote kunstwerken;
3. Gesubsidieerde gemeentelijke werken;
4. Bouwwerken en vooral scholenbouw.

Hierna volgen de bedragen die voor deze werken zullen worden besteed :

1° *Onderhouds- en verbeteringswerken aan het Staatsdomein.*

1. Wegen . . .	fr. 300.000.000
2. Waterwegen . . .	159.000.000
3. Gebouwen . . .	100.000.000

Totaal 1° . fr. 559.000.000

4. Administration de l'Urbanisme.

Un crédit total de 1.938.500.000 francs est demandé pour 1959; ce montant est en accroissement par rapport à 1958, le crédit pour la construction d'écoles communales passant de 270 à 600 millions, en vertu du pacte scolaire.

L'existence de nombreux dossiers en souffrance ou d'adjudications non suivies d'octroi de promesses fermes de subsides permettra de faire démarrer rapidement la remise au travail des chômeurs, une fois que les provinces et les communes auront reçu les subsides sollicités.

Dans cet ordre d'idées, le Ministre signale qu'au cours de la dernière quinzaine de 1958, 312 millions de subsides ont été accordés à 351 communes pour l'exécution de leurs travaux.

Ces 312 millions de subsides représentent un peu plus de 600 millions de travaux proprement dits.

Au cours du premier trimestre de 1959, plus de 750 millions de francs de subsides seront accordés à des communes, correspondant à plus de un milliard 500 millions de travaux.

**

Résorption du chômage.

Ainsi qu'il l'avait annoncé, le Ministre rappelle les dispositions prises pour combattre le chômage par la voie des travaux et par la mise au travail des chômeurs, dont il a entretenu la Commission, il y a quelque temps.

Le principe adopté par le Ministre consiste à concentrer au cours du premier trimestre 1959, un très grand nombre de travaux petits et moyens au lieu de les répartir sur toute l'année, étant entendu que les grands travaux continueront à être adjugés tout au long des douze mois au rythme normalement prévu. Le résumé de l'activité des administrations en 1959 a déjà donné des informations précises à ce sujet.

Ces travaux de petite et moyenne importance comportent :

- 1° Des travaux d'entretien et d'amélioration au domaine de l'Etat;
- 2° La construction d'ouvrages d'art petits et moyens;
- 3° Des travaux communaux subsidiés;
- 4° La construction de bâtiments et plus spécialement d'écoles.

La récapitulation des montants affectés à ces travaux est donnée ci-après :

1° *Travaux d'entretien et d'amélioration du Domaine de l'Etat.*

1. Routes . . .	fr. 300.000.000
2. Voies hydrauliques . . .	159.000.000
3. Bâtiments . . .	100.000.000

Total 1° . fr. 559.000.000

2° Wederopbouw van kleine en middelgrote kunstwerken.

1. Wegen
(ongeveer 70 bruggen) 191.000.000
2. Waterwegen
(ongeveer 16 bruggen) 150.000.000

Totaal 2° . fr. 341.000.000

3° Gemeentewerken.

Gesubsidieerde werken 700 miljoen fr.
wat overeenstemt met een totaal
bedrag aan werken van ongeveer
1.400.000.000

Uitrusting van woonwijken (Wet Brunfaut) 160.000.000

Totaal 3° . fr. 1.560.000.000

4° Gebouwen

en vooral Rijksscholen . 700.000.000

Totaal 4° . fr. 700.000.000

Algemeen totaal . fr. 3.160.000.000

De Minister deelt aan Uw Commissie mede dat dit plan in het voorgenomen tempo wordt uitgevoerd en dat vóór 31 maart niet alleen het vorenstaande bedrag zal zijn bereikt, maar bovendien nog andere belangrijke werken, die op de begroting zijn uitgetrokken, aanbesteed zullen worden, zodat het Departement in de loop van het eerste kwartaal 1959 een inspanning zonder voorgaande zal hebben gedaan.

Statistiek van de tewerkgestelde werklozen.

De Minister wijst er bovendien op dat hij een statistiek heeft laten aanleggen; de cijfers zullen zodra mogelijk worden medegedeeld.

Deze cijfers zullen een beeld geven van het aantal arbeiders die tewerkgesteld zijn bij alle werken welke van het Ministerie van Openbare Werken afhangen en bij die van de ondergeschikte besturen waarvoor het departement toelagen heeft verleend.

Arbeiders van N.M.B.S.

Behalve de kleine en middelgrote werken ten bedrage van 3.160.000.000 frank, die in de loop van het eerste kwartaal zullen worden toegewezen en die de bestrijding van de werkloosheid zullen bevorderen, zullen iets meer dan 2.200 arbeiders, hoofdzakelijk te nemen uit het door de N.M.B.S. ontslagen personeel, in de loop van de zes eerste maanden van 1959 tewerkgesteld worden bij onderhoudswerken aan de aanhorigheden van wegen en waterwegen.

Wet op de investeringen.

Tijdens zijn uiteenzetting heeft de Minister bij herhaling gezinspeeld op zijn plans om een wetsontwerp op de investeringen in te dienen.

De Minister is namelijk van oordeel dat op het gebied van de uitrusting van de infrastructuur van ons land nog een zeer zware inspanning moet worden geleverd.

2° Reconstruction d'ouvrages d'art petits et moyens.

1. Routes
(environ 70 ponts) . 191.000.000
2. Voies hydrauliques
(environ 16 ponts) . 150.000.000

Total 2° . fr. 341.000.000

3° Travaux communaux.

Travaux subsidiés 700 millions de fr.,
ce qui correspond à un montant de
travaux d'environ . 1.400.000.000

Equipement de cités (Loi Brunfaut) . 160.000.000

Total 3° . fr. 1.560.000.000

4° Construction de bâtiments

et principalement d'écoles de l'Etat
700.000.000

Total 4° . fr. 700.000.000

Total général . fr. 3.160.000.000

Le Ministre signale à la Commission que ce plan s'exécute au rythme prévu et qu'avant le 31 mars, il aura non seulement atteint le chiffre ci-dessous, mais qu'en outre, les autres travaux importants prévus au budget seront adjugés, de telle sorte que le Département aura fait au cours du premier trimestre de 1959 un effort sans précédent.

Statistique des chômeurs remis au travail.

Le Ministère signale, en outre, qu'il a fait établir un système de statistiques dont les chiffres seront communiqués aussitôt que possible.

Ces chiffres indiqueront le nombre d'ouvriers au travail sur tous les chantiers de travaux dépendant du Ministère des Travaux publics ainsi que sur ceux des pouvoirs subordonnés subsidiés par le Département.

Ouvriers de la S.N.C.B.

Outre les 3.160.000.000 de francs de travaux petits et moyens qui seront adjugés au cours du premier trimestre et qui contribueront à la résorption du chômage, un peu plus de 2.200 ouvriers provenant principalement du personnel licencié de la S.N.C.B. seront affectés au cours des six premiers mois de 1959 à des travaux d'entretien des dépendances des routes et des voies navigables.

Loi sur les investissements.

Au cours de son exposé, le Ministre a fait allusion à plusieurs reprises à nos intention de déposer un projet de loi sur les investissements.

Le Ministre considère, en effet, que dans le domaine de l'équipement de l'infrastructure de notre pays, un très gros effort reste à faire.

Op het ogenblik dat België zijn plaats inneemt in de Gemeenschappelijke Markt, moet het over de nodige troeven beschikken om cervol met de andere landen te kunnen concurreren.

Is de infrastructuur degelijk dan kunnen de kosten door een verlaging van de vervoerprijzen gedrukt worden, maar daarvoor moeten er meer wegen en autosnelwegen, betere vaarten en havens komen.

De ervaring heeft geleerd dat elk jaar minimumprogramma's worden opgemaakt, afgestemd op werkelijke behoeften, maar dat telkens weer een gedeelte van dit programma, om financiële redenen, naar het volgend jaar wordt verschoven.

Deze toestand is reeds voor een groot deel verholpen door de wet op het Wegenfonds, die aan het departement op dit gebied een zekere onafhankelijkheid geeft, en door de programma-wetten op de 1.350 ton en de haven van Antwerpen.

Sinds die wetten er zijn, constateert men dat het Parlement en de openbare mening er op staan dat zij worden nageleefd. Het is verheugend dat tot dusver de programma's welke met die wetten overeenstemmen, praktisch elk jaar uitgevoerd werden. De Minister onderstreept echter dat het hier slechts minimumprogramma's betreft.

Buiten de verkeerswegen te land en te water, zijn er ook investeringen nodig voor de onderbouw, met name op het gebied van de Rijksgebouwen.

Afgezien van enkele gedeeltelijke verwezenlijkingen is er van de logische concentratie van de administratieve diensten in de hoofdplaatsen van de provincies nog niets in huis gekomen.

Ook op dit gebied moeten er programma's worden voorbereid en middelen beschikbaar worden gesteld om ze ten uitvoer te brengen.

De Minister heeft dan ook aan zijn diensten opdracht gegeven ruimere programma's te overwegen, evenwel steeds binnen redelijke grenzen; verder zal hij een plan voorstellen om de financiering van de beleggingen beter te verzekeren.

De Minister verklaart dat de bestudering van dit probleem nog in het eerste stadium verkeert en dat het verruimde investeringsplan twee gedeelten omvat, eensdeels een minimumprogramma dat uitgevoerd moet worden, ongeacht de conjunctuur, en dat dus overeenstemt met structurele investeringen en, anderdeels, een programma dat slechts bedoeld is voor een periode van laagconjunctuur.

Dit zijn de hoofdgedachten welke de Minister in zijn wetsontwerp wil ontwikkelen.

Hij was van oordeel dat een korte uiteenzetting ervan paste bij de bespreking van de begroting voor 1959 en bij het onderzoek van de vastleggingen der vorige jaren.

Au moment où nous entrons dans le Marché commun, il appartient à la Belgique de mettre tous les atouts dans son jeu pour concurrencer honorablement les autres pays.

A cet égard, une bonne infrastructure permet de diminuer les prix de revient par une diminution des prix de transports, mais il convient pour cela d'amplifier l'effort de construction de routes et d'autoroutes, de canaux et de ports.

L'expérience du passé a montré que, chaque année, des programmes minima sont établis, correspondant à des besoins réels, mais que chaque année, par suite de raisons financières, une partie de ce programme est reportée à l'année suivante.

Il a déjà été remédié considérablement à cet état de chose par le vote de la loi sur le Fonds des Routes, qui donne une certaine indépendance à cette activité du département, et par le vote des lois-programmes des 1.350 tonnes et du Port d'Anvers.

Depuis l'existence de ces lois, on constate combien le Parlement et l'opinion publique sont attentifs à leur respect et à ce jour on peut heureusement dire que les programmes correspondant à ces lois sont pratiquement exécutés chaque année. Mais le Ministre insiste sur ce point : ces programmes sont des minima.

Outre les voies de communication par terre et par eau, il y a également des investissements d'infrastructures nécessaires, notamment dans le domaine des bâtiments de l'Etat.

La concentration logique des services administratifs dans les chefs-lieux de provinces n'est encore qu'à l'état de projet, sauf quelques réalisations fragmentaires.

Il importe également, dans ce domaine, d'établir des programmes et de forger les outils pour les réaliser.

C'est pour toutes ces raisons que le Ministre fait étudier en ce moment par ses services des programmes plus amples, tout en restant dans des limites raisonnables; mais d'autre part il proposera un plan destiné à assurer, avec une certitude plus grande, le financement des investissements.

Le Ministre déclare qu'il n'en est encore qu'au premier pas dans l'étude de ce problème, et que le programme amplifié d'investissements comporte deux parties : d'une part un programme minimum à exécuter quelle que soit la conjoncture et correspondant donc à des investissements structurels; d'autre part un programme destiné à être mis en œuvre en période de basse conjoncture.

Telles sont les idées principales que le Ministre entend développer dans son projet de loi.

Il a estimé qu'il convenait de faire ce bref exposé à l'occasion de la discussion du budget de 1959 et de l'examen des engagements réalisés au cours des années antérieures.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

Bespreking.

In de loop van de bespreking werden de volgende vragen gesteld :

VRAAG N^o 1.

Sedert verscheidene jaren brengt het lid hier de kwestie van de aanleg van autosnelwegen in Wallonië ter sprake. Telkenmale rezen er betwistingen doch het lid is zo vrij die kwestie andermaal te berde te brengen naar aanleiding van de bespreking van het wetsontwerp houdende de begroting van Openbare Werken voor 1959.

Niemand zal ontkennen dat Wallonië tot nog toe buiten het net der autosnelwegen werd gehouden. Al de Belgische verwezenlijkingen op dat gebied hadden tot nog toe in Vlaanderen plaats.

Inderdaad :

Brussel-Antwerpen : 47 km ;

Brussel-Oostende : 102 km ;

Antwerpen-Bouwel : 20 km.

Iedereen zal toegeven dat al de thans in uitvoering zijnde werken in de Vlaamse streek zijn gelegen :

Bouwel-Hasselt en het vak Brussel-Overijse.

Op die algemene regel is er slechts één uitzondering, namelijk de rondweg om Luik, d.w.z. sedert de bevrijding 7 km grondwerk en enkele « bruggenvogelverschrikkers »...

Indien men in dat tempo voortgaat, mag de aanleg van het eerste Waalse vak, Luik-Duitse grens, tegen 1963 worden verwacht.

De huidige Regering schijnt er zich rekenschap van te geven dat de uitsluiting van Wallonië niet mocht voortduren en in de laatste regeringsverklaring wordt uitdrukkelijk beloofd dat met de « weg van Wallonië » zal worden aangevangen aanstonds na de voltooiing van de Koning Boudewijnautosnelweg.

Die beslissing heeft diegenen genoeg gedaan die zich sedert lang inspannen opdat die eis eindelijk werkelijkheid zou worden. Die eis is overigens gesteund op volkomen objectieve overwegingen, die overgenomen zijn in het artikel dat verschenen is in het n^o 34 van het tijdschrift van de Waalse Economische Raad.

Welke positieve argumenten kan men aanvoeren voor het verlenen van voorrang aan deze of gene autosnelweg ?

Uit het nog niet in uitvoering zijnde deel van het nationaal programma treden vier trajecten wegens hun belangrijkheid op de voorgrond :

1^o Franse grens-Kortrijk-Gent-Antwerpen ;

2^o Brussel-Luik ;

3^o Franse grens-Bergen ;

4^o Bergen-Charleroi-Namen-Luik.

QUESTIONS ET RÉPONSES.

Discussion.

Au cours de la discussion, les questions suivantes ont été posées :

QUESTION N^o 1.

Depuis plusieurs années, le commissaire soulève la question de l'équipement de la Wallonie en ce qui concerne les autoroutes. Chaque fois, des contestations se sont élevées, mais il se permet à nouveau de soulever cette question à l'occasion de la discussion du projet de loi contenant le budget des Travaux publics pour 1959.

Personne ne niera que la Wallonie a été, jusqu'à présent, tenue à l'écart du réseau d'autoroutes. Toutes les réalisations belges se situent jusqu'ici en Flandre.

En effet :

Bruxelles-Anvers : 47 km. ;

Bruxelles-Ostende : 102 km. ;

Anvers-Bouwel : 20 km.

Chacun admettra sans conteste que tous les chantiers actuellement ouverts se trouvent en région flamande :

Bouwel-Hasselt et le tronçon Bruxelles-Overijse.

Une seule exception à cette règle générale, c'est le contournement de Liège, c'est-à-dire, depuis la libération, 7 km. de terrassements et quelques « ponts-épouvantails »...

Si l'on continue à ce rythme, on peut espérer que le premier tronçon wallon, Liège-frontière allemande, sera achevé pour 1963.

Le gouvernement actuel semble s'être rendu compte que l'éviction de la Wallonie ne pouvait continuer et la dernière déclaration gouvernementale promet formellement d'entamer la « route de Wallonie » dès l'achèvement de l'autoroute Roi Baudouin.

Cette décision a rempli d'aise ceux qui interviennent depuis longtemps pour que cette revendication soit enfin chose effective. Elle se justifie d'ailleurs par des considérations entièrement objectives qui ont été reprises dans l'article publié dans le dernier numéro (n^o 34) de la revue du Conseil Economique Wallon.

Quels sont les arguments positifs que l'on peut faire valoir en faveur de la priorité à accorder pour telle ou telle autoroute ?

De la fraction non encore abordée du programme national, quatre axes émergent par leur importance :

1^o frontière française-Courtrai-Gand-Anvers ;

2^o Bruxelles-Liège ;

3^o frontière française-Mons ;

4^o Mons-Charleroi-Namur-Liège.

Verder kan een rationele beslissing inzake auto-wegenpolitiek gesteund zijn op vier soorten van overwegingen :

A. De huidige, min of meer bevredigende staat der wegen die de toekomstige autosnelweg zal vervangen.

B. De omvang van het verkeer, inzonderheid van het zwaar verkeer, dat door de toekomstige weg zal worden verwerkt.

C. De plaats van iedere autosnelweg in het Europese net.

D. De besparing aan transportkosten ten gevolge van de bouw van elk van die wegen .

Wanneer men de vier hierboven genoemde wegen aan de hand van die verschillende zienswijzen rangschikt, dan bekomt men het volgende resultaat :

A. Uit oogpunt van de staat der beschikbare wegen, is de weg van Wallonië er ongetwijfeld het slechts aan toe. Op de min of meer onderling afwijkende wegen waaruit die weg bestaat, treft men het grootste aantal gevaarlijke kruispunten (15), overwegen (8) en vernauwingen (15) aan. Die weg is in zijn geheel genomen tevens de smalste en is van de minst bevredigende verharding voorzien. Het lijdt geen twijfel dat hij ver aan het hoofd staat wat de staat van verval betreft.

B. De statistieken van het op de toekomstige autowegen te verwachten verkeer moeten niet alleen het gemiddeld aantal der op de huidige wegen getelde voertuigen omvatten, doch ook rekening houden met de aantrekkingskracht die de autosnelweg zal uitoefenen op het verkeer op de nabijgelegen gewone wegen met het gevolg dat een deel van genoemd verkeer naar de autosnelweg zal worden verlegd.

Op die wijze kan worden berekend dat de weg Brussel-Bergen, de vertakkingen naar La Louvière en Charleroi inbegrepen, met 21.100 en 18.400 voertuigen, het zwaarst zal belast zijn. Het vak Brussel-Leuven van het traject Brussel-Luik volgt onmiddellijk daarop met 15.500 voertuigen.

De rangschikking volgens het te verwachten zwaar verkeer leidt tot dezelfde uitslag. Nochtans moet worden opgemerkt dat, uitgaande van het relatieve aandeel van het zwaar verkeer in het totale verkeer, het vak Luik-Leuven van het traject Luik-Brussel (23,6 %) op de eerste plaats komt te staan.

C. Wegens de internationale aspecten van het probleem moet bij de vaststelling van de voorrang ook rekening worden gehouden met de verwezenlijkingen en de plannen op korte termijn in de naburige landen.

Op dat gebied is de situatie duidelijk : terwijl een autowegverbinding met Nederland en Frankrijk niet vóór verscheidene jaren moet worden verwacht, zal het uitgebreide net der Duitse autosnelwegen weldra tot aan onze grenzen doorgetrokken zijn.

D'autre part, quatre ordres de considérations peuvent servir de base à une décision rationnelle en matière de politique d'autoroutes :

A. L'état actuel, plus ou moins satisfaisant, des routes que la future autoroute est appelée à dédoubler ;

B. L'importance du trafic, et spécialement du trafic lourd, dont le futur axe assurera l'écoulement ;

C. La position de chaque autoroute dans le réseau européen ;

D. L'économie de frais de transport résultant de la construction de chacune d'elles.

Si l'on classe, à ces divers points de vue, les quatre voies citées plus haut, on obtient les résultats suivants :

A. En ce qui concerne l'état des routes disponibles, c'est à n'en pas douter la route de Wallonie qui est le plus mal lotie. Sur les voies plus ou moins hétéroclites qui la composent, on compte le plus grand nombre de virages dangereux (15), de passages à niveau (8) et d'étranglements (15). C'est également elle qui, dans l'ensemble, est la plus étroite et dont le revêtement est le plus insuffisant. Il n'est pas contestable qu'elle vient largement en tête en ce qui concerne le délabrement.

B. Les statistiques du trafic prévisible sur les futures autoroutes doivent non seulement englober le nombre moyen de véhicules recensés sur les itinéraires actuels, mais également tenir compte de l'« effet de succion » qui amène les trafics empruntant les voies proches de l'autostrade à se grouper sur cette dernière.

On peut ainsi calculer que la route la plus chargée sera l'axe Bruxelles-Mons, y compris ses embranchements vers La Louvière et Charleroi, avec 21.100 et 18.400 véhicules. La section Bruxelles-Louvain de l'itinéraire Bruxelles-Liège suit immédiatement avec 15.500 véhicules.

Le classement d'après le trafic lourd escompté aboutit à un ordre similaire. A noter cependant que l'importance relative du trafic lourd dans le trafic global situe en tête des axes belges la section Liège-Louvain de l'itinéraire Liège-Bruxelles (23,6 %).

C. Les aspects internationaux du problème amènent à tenir compte, dans le choix des priorités, des réalisations et des projets à court terme des pays voisins.

Sur ce plan, la situation est nette : alors que l'on ne peut envisager avant plusieurs années une liaison autoroutière avec les Pays-Bas et avec la France, par contre l'énorme réseau allemand d'autostrades touchera bientôt nos frontières.

Over drie à vier jaren zal de stad Luik, dank zij de autosnelweg Luik-Verviers-Duitse grens, het vooruitgeschoven punt van het grootste op het vasteland bestaande autosnelwegennet geworden zijn.

Uit dat oogpunt is de autosnelweg Luik-Brussel van des te groter belang, omdat deze het mogelijk zou maken van uit Oostende via de autosnelweg Polen, Oostenrijk en weldra ook Zwitserland te bereiken. Het eerste van de in de Verklaring van Genève beschreven internationale trajecten, dat dwars door de nijverheidsgebieden van Europa loopt, zou integraal tot stand worden gebracht.

D. Ten slotte blijkt uit de raming van de dagelijkse besparing die elk van de toekomstige autosnelwegen zal opleveren, dat de aanleg van de autosnelweg Luik-Brussel de grootste besparing zal geven : 1.434.000 frank.

Daarop volgt de autoweg van Wallonië : 1 miljoen 143.000 frank.

Wat betreft de autosnelweg Henegouwen-Brussel, die dagelijks 925.000 frank zal doen besparen ofschoon daarop het drukste verkeer moet worden verwacht, die weg ondervindt het nadeel van het feit dat de verbindingen die hij tussen de hoofdstad en de Henegouwse bekkens zal tot stand brengen, ietwat langer zullen zijn dan de thans bestaande wegen.

De autosnelweg Franse grens-Antwerpen komt op geen enkel van die gebieden vooraan. En dat is normaal. De wegen waaruit dat traject thans bestaat, verkeren immers in een veel betere staat dan de Waalse wegen; het daarop te verwachten verkeer zal 7.200 voertuigen niet overschrijden, terwijl het verkeer op het traject Henegouwen-Brussel 18 tot 21.000 voertuigen zal bereiken.

Ten slotte zal die weg niet binnen afzienbare tijd voor internationaal gebruik in aanmerking komen, wegens het ontbreken van verbindingen zowel ten noorden als ten zuiden, respectievelijk met het Nederlandse en het Franse autowegennet. De aanleg er van heeft per slot van rekening geen dringend karakter.

Van welk criterium men dus moge uitgaan, de bouw van de autosnelweg van Wallonië komt altijd vooraan.

De Regering heeft dienaangaande een eerste belofte gedaan, en wij zullen er streng op toezien dat die belofte wordt nagekomen.

De objectieve criteria waaraan hierboven herinnerd werd, vormen de criteria voor de keuze van de autosnelweg van Wallonië.

Eisen inzake infrastructuur.

De openbare uitrusting blijft aan de orde. Waarom? Omdat aan de vooravond van de Gemeenschappelijke Markt de industriegebieden sterker zijn gaan beseffen dat hun concurrentievermogen voor een groot deel afhangt van het bezit van moderne verkeerswegen, waardoor de grondstoffen goedkoper naar de verwerkende industrieën kunnen worden gevoerd en het afzetgebied voor de efabriceerde producten wordt verruimd.

D'ici trois à quatre ans, grâce à l'autoroute Liège-Verviers-frontière allemande, la grande cité mosane deviendra le point avancé du plus grand réseau d'autostrades existant sur le continent.

Dans cette optique, l'autoroute Liège-Bruxelles présente un intérêt d'autant plus grand qu'elle rendrait désormais possible de gagner par autostrade, au départ d'Ostende, la Pologne, l'Autriche et bientôt la Suisse. Le premier des grands axes prévus par la Déclaration de Genève, traversant l'Europe industrielle de part en part, serait intégralement réalisé.

D. Enfin, l'estimation de l'économie journalière procurée par chacune des futures autoroutes fait apparaître que la création de l'autoroute Liège-Bruxelles entraînera l'économie la plus importante : 1.434.000 francs.

L'autoroute de Wallonie vient ensuite : 1 million 143.000 francs.

Quant à l'autoroute Hainaut-Bruxelles, qui fera économiser journellement 925.000 francs, bien qu'écoulant le plus gros trafic, elle pâtit du fait que les liaisons qu'elle assurera entre la capitale et les divers bassins hennuyers seront quelque peu plus longues que les routes actuelles.

L'autoroute frontière française-Anvers n'apparaît en tête dans aucun de ces domaines. Et c'est là résultat normal. En réalité, les routes qui composent actuellement cet itinéraire sont dans un état nettement plus satisfaisant que les routes wallonnes; le trafic escomptable n'y dépassera pas 7.200 véhicules alors qu'il atteindra de 18 à 21.000 véhicules sur l'axe Hainaut-Bruxelles.

Enfin, cette autoroute ne pourra avant longtemps avoir une utilisation internationale à défaut des liaisons tant au Nord qu'au Sud respectivement avec les réseaux autoroutiers néerlandais et français. Sa construction ne présente en définitive aucun caractère d'urgence.

Ainsi, quel que soit le critère que l'on utilise, c'est toujours à la construction de l'autoroute de Wallonie que l'on aboutit.

Le Gouvernement a fait une première promesse à ce sujet et nous veillerons soigneusement à ce qu'il l'observe.

Les critères objectifs qui viennent d'être rappelés, fixent des éléments d'appréciation pour le choix de l'autoroute de Wallonie.

Revendications en matière d'infrastructure.

L'équipement public reste à l'ordre du jour. Pourquoi? Parce qu'à l'aube du Marché commun, les régions industrielles ont pris davantage conscience qu'une bonne part de leur capacité compétitive dépendait de la disposition de voies de communication modernes, permettant l'acheminement au moindre coût des matières premières vers les usines transformatrices, et élargissant l'aire dans laquelle les produits fabriqués pourront être vendus.

Welke zijn de behoeften van Wallonië?

INZAKE VERVOER TE WATER :

Het bevaarbaar maken voor schepen van 1.350 ton, van de voornaamste waterwegen : de West-Oost verbinding : de Schelde, het kanaal Schelde-Samber (ter vervanging van het kanaal Antoing-Pommeroeul-Bergen en van het kanaal van het Centrum), het kanaal van Charleroi, de Samber en de Maas.

Bovendien de volledige herstelling van het Albertkanaal.

Het tot stand brengen van internationale verbindingen :

- een verbinding voor grote schepen tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal (opheffing van de Stop van Ternaaien);
- een verbinding Maas-Rijn;
- een verbinding Doornik-Rijsel.

INZAKE VERVOER OVER DE WEG :

De volledige modernisering van de klassieke netten.

Het beschikken over een net van autosnelwegen, voorzien in de verklaring van Genève :

- de autosnelweg van Wallonië;
- het Waalse vak van de autosnelwegen Brussel-Henegouwen, Brussel-Namen en Brussel-Luik, alsmede van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens.

Wat heeft Wallonië sedert de bevrijding ontvangen?

- 21,1 km waterweg, van het kanaal Nimy-Blaton;
- 13,1 km gemoderniseerde waterweg, van het kanaal van Charleroi;
- 0 km autosnelweg.

Wat belooft men?

INZAKE WATERWEGEN :

Het tienjarenplan inzake bevaarbaarmaking voor schepen van 1.350 ton, goedgekeurd in maart 1957, voorziet de verbetering van de verschillende Waalse waterwegen tegen 1969.

De in de wet bepaalde datums van ingebruikstelling zijn :

KANAAL VAN CHARLEROI :

- | | |
|---|------|
| — Vak Charleroi-Seneffe | 1960 |
| — Vak Seneffe-Klabbeek | 1960 |
| — Hoofdvertakking Seneffe-La Louvière | 1960 |

KANAAL NIMY-PÉRONNES :

- | | |
|-------------------------------------|------|
| — Vak Péronnes-Callenelle | 1960 |
| — Vak Blaton-Callenelle | 1961 |

Que faut-il à la Wallonie ?

EN MATIÈRE DE TRANSPORTS PAR EAU :

La mise à 1.350 tonnes des principales voies navigables : la liaison Ouest-Est, constituée par l'Escaut, le canal Escaut-Sambre (remplaçant le canal Antoing-Pommerœul-Mons et le canal du Centre), le canal de Charleroi, la Sambre et la Meuse.

En outre, la réfection complète du canal Albert.

La création d'axes internationaux :

- une liaison à grande section canal Albert-canal Juliana (suppression du Bouchon de Lanaye);
- une liaison Meuse-Rhin;
- une liaison Tournai-Lille.

EN MATIÈRE DE TRANSPORTS PAR ROUTE :

L'aménagement complet des réseaux classiques.

La disposition du réseau d'autoroutes prévu à la déclaration de Genève :

- l'autoroute de Wallonie;
- le tronçon wallon des autoroutes Bruxelles-Hainaut, Bruxelles-Namur et Bruxelles-Liège, ainsi que la section correspondante de l'autoroute Anvers-Liège-frontière allemande.

Qu'est-ce que la Wallonie a reçu depuis la Libération?

- 21,1 km de voie d'eau modernisée sur le canal Nimy-Blaton;
- 13,1 km de voie d'eau modernisée sur le canal de Charleroi;
- 0 km d'autoroute.

Que promet-on?

POUR LES VOIES NAVIGABLES :

Le plan décennal de mise à 1.350 tonnes voté en mars 1957 prévoit l'aménagement d'ici 1969 des diverses voies navigables wallonnes.

Les dates de mises en service inscrites dans la loi sont les suivantes :

CANAL DE CHARLEROI :

- | | |
|---|------|
| — Section Charleroi-Seneffe | 1960 |
| — Section Seneffe-Clabecq | 1960 |
| — Branche principale de Seneffe à La Louvière | 1960 |

CANAL NIMY-PÉRONNES :

- | | |
|---|------|
| — Section Péronnes-Callenelle | 1960 |
| — Section Blaton-Callenelle | 1961 |

MAAS :

- Tussen Namen en Luik 1964
- Tussen de Franse grens en Namen. 1964

SAMBER :

- Tussen Monceau en Namen 1965

BOVEN-SCHELDE :

- Tussen de Franse grens en Berchem 1966

CENTRUMKANAAL :

- Vak Nimy-Obourg 1967
- Vak Obourg-Thieu 1968
- Vak Thieu-hoofdvertakking kanaal
Charleroi 1969

Zullen die termijnen worden nageleefd ?

De vervalldag van 1960 zal niet kunnen worden gehonoreerd noch voor het *kanaal van Charleroi* noch voor de hoofdvertakking naar La Louvière : de laatste aanbestedingen zullen immers worden uitgeschreven in 1960 en met de bouw van het kunstwerk te Ronquières zullen verscheidene jaren gemoeid zijn.

De toestand is bevredigender voor het kanaal *Nimy-Péronnes*, waarvoor de gestelde datums nage- noeg zullen worden in acht genomen.

Het vak Nimy-Obourg van het Centrumkanaal zal worden gemoderniseerd samen met het kanaal Nimy-Péronnes, en zal dezelfde voorrang als het laatstgenoemde genieten.

De Maas ten slotte zal tegen maart 1960 tot Givet bevaarbaar worden gemaakt voor schepen geladen tot 1.100 ton.

INZAKE DE INTERNATIONALE VERBINDINGEN :

De werken tot opheffing van de Stop van Ter- naaien werden in 1958 aangevat; ze moeten in 1962 voltooid zijn.

VOOR DE AUTOSNELWEGEN :

Voor de uitvoering is geen voorrangsorte vast- gesteld, met uitzondering van de volgestrekte voor- rang verleend aan de autosnelweg Antwerpen- Duitse grens. Het Waals gedeelte van deze weg zal tegen 1963 worden voltooid.

Anderdeels heeft de Regering het voornemen te kennen gegeven, de autosnelweg van Wallonië aan te vatten aanstonds na de voltooiing van de Koning Boudewijnautosnelweg.

Wat heeft men in 1958 gedaan ?

INZAKE WATERWEGEN :

Op de begroting waren bevredigende bedragen uitgetrokken : ze waren in overeenstemming met de voorschriften van het programma der 1.350 ton en behelsden 1.250 miljoen nieuwe vastleggings- kredieten.

MEUSE :

- Entre Namur et Liège. 1964
- Entre la frontière française et Namur. 1964

SAMBRE :

- Entre Monceau et Namur. 1965

HAUT-ESCAUT :

- Entre la frontière française et Berchem 1966

CANAL DU CENTRE :

- Section Nimy-Obourg 1967
- Section Obourg-Thieu 1968
- Section Thieu-branche principale du
canal de Charleroi 1969

Ces délais seront-ils respectés ?

L'échéance de 1960 ne pourra être honorée ni pour le *canal de Charleroi* ni pour la branche prin- cipale de La Louvière : les dernières adjudications y seront lancées en mars 1960 et l'ouvrage de Ronquières demandera plusieurs années.

La situation est plus satisfaisante en ce qui concerne le *canal Nimy-Péronnes*, où les dates prévues seront à peu de chose près respectées.

La section Nimy-Obourg du canal du Centre sera modernisée en liaison avec le canal Nimy- Péronnes, et bénéficiera de la priorité accordée à ce dernier.

Enfin, en mars 1960, la Meuse sera ouverte jus- qu'à Givet aux bateaux chargés à 1.100 tonnes.

EN MATIÈRE DE LIAISONS INTERNATIONALES :

Les travaux de suppression du Bouchon de Lanaye ont débuté en 1958; ils doivent s'achever en 1962.

POUR LES AUTOROUTES :

Aucun ordre de réalisation n'a été établi, à la seule exception de la priorité absolue accordée à l'autoroute Anvers-frontière allemande. Le tron- çon wallon de cette dernière sera achevé en 1963.

D'autre part, le Gouvernement a fait part de son intention d'entamer l'autoroute de Wallonie immédiatement après l'achèvement de l'autoroute Roi Baudouin.

Qu'a-t-on fait en 1958 ?

POUR LES VOIES NAVIGABLES :

Les inscriptions budgétaires étaient satisfaisan- tes : elles respectaient le prescrit du programme de 1.350 tonnes et prévoyaient 1.250 millions de crédits d'engagement nouveaux.

Ze werden slechts gedeeltelijk gebruikt, *aangezien voor 400 miljoen geen aanbestedingen werden uitgeschreven*, waaronder zo noodzakelijke werken als het graafwerk voor het kunstwerk te Ronquières en de modernisering der vertakking naar La Louvière.

INZAKE AUTOSNELWEGEN :

De vastleggingen bereikten zowat 1.350 miljoen, een bevredigend bedrag wanneer men het vergelijkt met de 267 miljoen van 1957. Maar in de Waalse streek werd geen enkel werk aangevat, buiten de 7 km grondwerk aan de noordelijke rondweg om Luik.

Wat zal men doen in 1959 ?

INZAKE WATERWEGEN :

Enkele gelukkige beslissingen :

- 960 miljoen nieuwe kredieten zijn uitgetrokken voor de modernisering van het *kanaal van Charleroi* en de hoofdvertakking naar La Louvière. Met die som zullen alle nog nodige aanbestedingen kunnen worden uitgeschreven, met uitzondering van de electromechanische inrichting van het kunstwerk te Ronquières;
- een krediet van 180 miljoen zal toelaten nagevoeg al de ultieme aanbestedingen betreffende het *kanaal Nimy-Péronnes* uit te schrijven;
- op de *Samber* zullen dank zij de verbouwing van de sluis te Marcinelle de grote schepen de langs de twee reeds gemoderniseerde panden gevestigde grote bedrijven kunnen bereiken;
- op de *Maas* zullen door de verbouwing van de brug te Jambes en van de sluis te La Plante twee der laatste hinderpalen voor de vaart met schepen met grote tonnage tot Givet worden weggeruimd;
- op het *Albertkanaal* zal de wederopbouw van verscheidene bruggen met onvoldoende vrije hoogte een stap voorwaarts naar « Luik-Zeehaven » betekenen.

Er is nochtans een schaduwzijde : de Waalse kringen hebben het tienjarenplan van 4,4 miljard voor de haven van Antwerpen goedgekeurd en de studies om van Zeebrugge de Belgische haven voor schepen van 100.000 ton te maken, met belangstelling gevolgd. De begroting voor 1959 brengt dienaangaande echter een onaangename verrassing : men zal uitzonderlijke werken uitvoeren te Zeebrugge *en tegelijk* te Antwerpen : het programma van 1.050 miljoen voor Zeebrugge blijft gehandhaafd, en men voegt er een plan van 50 miljoen bij voor het vergemakkelijken van de scheepvaart op de Schelde beneden Antwerpen. Al is die handelwijze een elegant middel om een twist tussen Antwerpen en Zeebrugge te voorkomen, dan is de rekening toch ietwat gepeperd...

INZAKE AUTOSNELWEGEN :

De aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Duitse grens wordt voortgezet, doch nogmaals bijna

Elles ne furent que partiellement honorées, des *adjudications correspondant à 400 millions n'ayant pas été lancées*. Parmi ces dernières, des travaux aussi essentiels que les terrassements de l'ouvrage de Ronquières et la modernisation de l'embranchement de La Louvière.

POUR LES AUTOROUTES :

Les engagements ont atteint quelque 1.350 millions, montant satisfaisant si on le compare aux 267 millions de 1957. Mais aucun travail n'a été entrepris en région wallonne, en dehors de 7 km. de terrassements au contournement Nord de Liège.

Que va-t-on faire en 1959 ?

POUR LES VOIES NAVIGABLES :

Quelques décisions heureuses :

- 960 millions de crédits nouveaux sont prévus pour la modernisation du *canal de Charleroi* et de la branche principale de La Louvière. Cette somme permettra de lancer l'ensemble des adjudications encore nécessaires, à la seule exception de l'équipement électromécanique de l'ouvrage de Ronquières;
- un crédit de 180 millions permettra de lancer à peu de chose près les ultimes adjudications relatives au *canal Nimy-Péronnes*;
- sur la *Sambre*, la transformation de l'écluse de Marcinelle permettra l'accès des grands bateaux aux entreprises lourdes situées le long des deux biefs déjà modernisés;
- sur la *Meuse*, l'aménagement du Pont de Jambes et de l'écluse de La Plante fera sauter deux des derniers obstacles empêchant la remonte jusqu'à Givet des péniches de tonnage élevé;
- sur le *canal Albert*, la reconstruction de plusieurs ponts à tirant d'air insuffisant marquera un pas en avant vers « Liège, port de mer ».

Une ombre cependant : les milieux wallons ont applaudi au programme décennal de 4,4 milliards destinés au port d'Anvers et suivi avec intérêt les études tendant à faire de Zeebrugge le port belge accessible aux bateaux de 100.000 tonnes. Mais le budget 1959 apporte à cet égard une surprise désagréable : on fera des travaux exceptionnels *à la fois* à Zeebrugge et à Anvers : le programme de 1.050 millions relatif à Zeebrugge est maintenu et on y ajoute un plan de 50 millions pour faciliter la navigation sur l'Escaut en aval d'Anvers. Si cette procédure est une manière élégante d'éviter une discussion entre Anvers et Zeebrugge, la note est quelque peu salée...

POUR LES AUTOROUTES :

La construction de l'autoroute Anvers-frontière allemande sera poursuivie, mais à nouveau quasi

uitsluitend in de Vlaamse streek : er is een krediet van 500 miljoen uitgetrokken voor de aanleg van de rondweg om Antwerpen en van het vak Tessen-derlo-Kuringen. Alleen de kunstwerken voor het overschrijden van de Maasvallei zullen worden aangevat (125 miljoen). *Ten oosten van de Maas zal geen enkele aanneming worden uitgevoerd, behoudens enkele onteigeningen.*

30 miljoen zullen worden besteed voor de onteigeningen voorafgaande aan de bouw van het vak Brussel-Leuven van de autosnelweg Brussel-Luik; wegens de verzadiging en de gevaren van de huidige weg is de administratie voornemens dat vak reeds in 1960 aan te leggen. Zij is van mening dat de aan de autosnelweg van Wallonië toegekende voorrang daardoor niet in het gedrang komt.

Wat vragen wij?

De naleving van al de begrotingsprogramma's en beloften.

VOOR DE WATERWEGEN :

De stipte naleving van de wet der 1.350 ton.
Dat was niet zo tijdens de jongste twee jaar.

VOOR DE AUTOSNELWEGEN :

De vastgestelde voorrang moet worden geëerbiedigd :
— de bespoediging van de werken in Wallonië waartoe werd besloten;
— in studie nemen van de werken die op de voornoemde noodzakelijk moeten volgen;
— onverwijld aanleg van de twee internationale verbindingen met enkele rijbaan door Luxemburg.

Samengevat :

1^o Het aandeel in de beleggingen van de gehele Rijksbegroting moet worden verhoogd.

2^o Het deel der beschikbare kredieten bestemd voor werken van essentieel belang — waterwegen en autosnelwegen — in verhouding tot de totale beleggingen van het Ministerie van Openbare Werken moet insgelijks worden verhoogd.

Aan het einde van zijn betoog stelt hetzelfde Commissielid nog de volgende vraag aan de Minister :

Tijdens de verklaring die hij op 29 november 1958 voor de pers heeft afgelegd met betrekking tot de verdediging der Borinage, heeft de Heer Minister gezegd dat hij aan het Bestuur der Wegen instructies had gegeven voor het verbeteren van de Rijksweg n^o 7.

Is het juist dat die verbeteringen ook de weg-omleggingen rond Halle, Lembeek en Tubeke zouden omvatten ?

Hij zou daarover gaarne nauwkeurig worden ingelicht.

exclusivement en région flamande : un crédit de 500 millions permettra de créer le contournement d'Anvers et le tronçon Tessen-derlo-Kuringen. Seuls les ouvrages d'art surplombant la vallée de la Meuse seront entamés (125 millions). *Aucune entreprise n'aura lieu à l'Est de la Meuse, en dehors de quelques expropriations.*

Trente millions seront consacrés aux expropriations préjudant à la construction du tronçon Bruxelles-Louvain de l'autoroute Bruxelles-Liège; devant la saturation et le danger de la route actuelle, l'administration envisage de construire, dès 1960, cette section d'autoroute. Elle considère que cette manière de faire ne met pas en cause la priorité reconnue à l'autoroute de Wallonie.

Que demandons-nous?

Le respect de tous les programmes et promesses budgétaires.

POUR LES VOIES NAVIGABLES :

Le respect absolu de la loi de 1.350 tonnes. Ce qui n'a pas eu lieu durant ces deux dernières années.

POUR LES AUTOROUTES :

Les priorités décidées doivent être respectées :

— accélération des travaux décidés en Wallonie;

— mise à l'étude de ceux qui devront les suivre nécessairement;

— aménagement sans délai des deux liaisons internationales à simple chaussée qui traversent le Luxembourg.

Au total :

1^o La part des investissements dans le budget global de l'Etat doit être relevée.

2^o La fraction des crédits disponibles affectés aux travaux essentiels — voies hydrauliques et autoroutes — par rapport aux investissements globaux du Ministère des Travaux Publics doit également être relevée.

A la fin de son intervention, le commissaire pose encore la question suivante :

Lors de la déclaration faite à la presse le 29 novembre 1958, au sujet de la défense du Borinage, Monsieur le Ministre a précisé qu'il avait donné des instructions à l'Administration des routes en vue d'améliorer la route nationale n^o 7.

Est-il bien exact que cette amélioration comporterait également les contournements d'Hal, Lembeek et Tubize?

Le commissaire aimerait être fixé d'une façon précise à ce sujet.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt aan het lid dat hij zich er over verheugt dat de door deze uiteengezette zienswijze, welke ook die van de Waalse Economische Raad is, volledig met de zijne overeenstemt.

AUTOSNELWEGEN.

De nota van de Waalse Economische Raad bevat vele pertinente overwegingen. De cijfers stemmen evenwel niet altijd overeen met die waarover de Administratie beschikt. De Minister onderzoekt achtereenvolgens de ene, dan de andere.

AANGELEGDE OF IN AANLEG ZIJNDE AUTOSNELWEGEN

Het is juist dat, behoudens de in uitvoering zijnde 7 km ten noorden van Luik, al de verwezenlijkte autosnelwegen in het Vlaamse landsgedeelte zijn gelegen. Dat betekent niet noodzakelijk dat Wallonië aan zijn lot werd overgelaten. Immers, de eerste twee aangelegde autosnelwegen : Brussel-Antwerpen en Brussel-Oostende, hebben beide een zeer uitgesproken nationaal karakter. Hoeveel Walen maken geen gebruik van die wegen, die de hoofdstad met de metropool en met de kust verbinden ? Het cijfer van het verkeersvolume is altijd het hoogst geweest op die beide trajecten en het was dus normaal, daarmede te beginnen.

Wat de in aanbouw zijnde autosnelwegen Antwerpen-Luik-Duitsland en Brussel-Namen betreft, die zijn niet specifiek Vlaams. De eerstgenoemde verbindt de metropool met de derde grootste stad van het land en met de Bondsrepubliek. Hij is even nuttig voor de Luikse als voor de Antwerpse agglomeratie.

Hetzelfde zal trouwens gelden voor Brussel-Luik en Brussel-Bergen. Hetzelfde geldt voor Brussel-Namen dat in aanbouw is.

NOG TE BOUWEN AUTOSNELWEGEN.

Wat het latere programma betreft, is het wel degelijk zo dat van zodra de in aanbouw zijnde autosnelwegen zullen zijn voltooid, gedacht zal moeten worden aan Brussel-Bergen, Bergen-Luik en Luik-Brussel, zelfs vóór Kortrijk-Gent of Gent-Antwerpen. Want de verkeerscijfers die de aan het reeds uitgevoerde programma verleende prioriteit in het verleden hebben gewettigd, wettigen thans ook het programma van de verdere uitbouw. En al komen de cijfers van de Administratie niet volkomen overeen met die van de Waalse Economische Raad, toch leiden ze tot gelijkaardige gevolgtrekkingen.

Enkele cijfers.

Bij de jongste verkeerstelling in 1955 werd een daggemiddelde van meer dan 23.000 voertuigen vastgesteld op de beide trajecten tussen Brussel en Antwerpen; op Brussel-Gent telde men in dezelfde omstandigheden 12.739 voertuigen. Op Brussel-Luik verkreeg men slechts 10.095, tegen 11.096 op Brussel-Halle en 7.680 op Brussel-Namen.

RÉPONSE.

Le Ministre répond au Membre qu'il se réjouit de ce que l'opinion qu'il a émise et qui reflète celle du Conseil Economique Wallon, correspond précisément à ses vues.

AUTOROUTES.

La note du Conseil Economique Wallon comporte beaucoup de considérations exactes. Toutefois, les chiffres ne correspondent pas toujours à ceux que l'Administration possède. Le Ministre examine successivement les unes et les autres.

AUTOROUTES RÉALISÉES OU EN VOIE DE RÉALISATION.

Il est exact qu'à part les 7 km en cours au Nord de Liège, toutes les réalisations se trouvent dans la partie flamande du pays. Il n'en découle pas nécessairement que la Wallonie est abandonnée. En effet, les deux premières autoroutes construites : Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Ostende, ont toutes deux un caractère national très marqué. Combien de Wallons n'empruntent pas ces itinéraires reliant la capitale à la métropole et au littoral ? De tous temps, la valeur du volume de la circulation a été le plus élevé sur ces deux itinéraires et il était donc normal de commencer par eux.

Quant aux autoroutes Anvers-Liège-Allemagne et Bruxelles-Namur, en cours de construction, elles ne sont pas spécifiquement flamandes. La première relie la métropole à la troisième ville du pays et à la République fédérale. Elle est aussi utile à l'agglomération liégeoise qu'à l'agglomération anversoise.

Il en sera d'ailleurs de même pour Bruxelles-Liège et Bruxelles-Mons. Il en est ainsi pour Bruxelles-Namur, qui est en cours de construction.

AUTOROUTES A CONSTRUIRE.

Quand au programme ultérieur, il est bien admis qu'une fois terminées les autoroutes en cours de construction, il faudra penser à Bruxelles-Mons, Mons-Liège et Liège-Bruxelles, même avant Courtrai-Cand ou Gand-Anvers. Car les chiffres de trafic qui ont jadis justifié la priorité accordée au programme réalisé, justifient aujourd'hui aussi le programme à poursuivre. Et bien que les chiffres de l'Administration ne correspondent pas exactement à ceux du Conseil Economique Wallon, ils conduisent à des conclusions similaires.

Quelques chiffres.

Lors du dernier recensement de la circulation routière en 1955, on a dénombré une moyenne journalière de plus de 23.000 véhicules sur les deux itinéraires Bruxelles-Anvers. Sur Bruxelles-Gand, on comptait dans les mêmes conditions 12.739 véhicules. Sur Bruxelles-Liège, on n'en dénombrait que 10.095 contre 11.096 sur Bruxelles-Hal, et 7.680 sur Bruxelles-Namur.

Die cijfers zouden op zich zelf volstaan om de aan Brussel-Antwerpen en Brussel-Gent verleende prioriteit te wettigen. Op het eerste gezicht geven ze geen verklaring voor het dringend karakter van Brussel-Namen, maar dit is een bijzonder geval, want voor die verbinding is het jaargemiddelde nagenoeg van geen betekenis: het spitsverkeer is hier doorslaggevend.

Voor de verbindingen die later in de vorm van autosnelweg moeten worden tot stand gebracht, zijn de cijfers de volgende: Brussel-Luik: 11.096 — Brussel-Bergen: 10.893 — Brussel-Charleroi: 11.303.

Al die cijfers zijn van dezelfde orde van grootte en wijzen op het dringend karakter van de autosnelwegen Brussel-Leuven (naar Luik) en Brussel-Nijvel (naar Bergen of Charleroi). De cijfers betreffende de verbinding Antwerpen-Gent-Kortrijk overschrijden daarentegen slechts bij uitzondering 7.000 voertuigen per uur, terwijl die voor Bergen-Luik lager zijn, ofschoon moeilijk juist te bepalen wegens de verschillende wegen die kunnen worden gevolgd en waarvan overigens de ene nog slechter is dan de andere.

Om precies te zijn, moet het aantal voertuigen/kilometer, afgelegd op de verschillende verbindingen, worden berekend, wil men de voordelen kennen die van de achtereenvolgende verwezenlijkingen mogen worden verwacht, om aldus hun graad van urgentie te kunnen bepalen. Dat is gedaan voor de vier verbindingen waarvan meer in het bijzonder sprake is in de nota van de Waalse Economische Raad. De uitslagen hebben het groot belang van de verbindingen Brussel-Bergen en Brussel-Luik doen uitmaken. Het zijn de twee meest interessante verbindingen, na die welke op dit ogenblik in uitvoering zijn.

De gevolgtrekking ligt voor de hand: Brussel-Bergen en Brussel-Luik komen afgescheiden vooraan te staan en zouden vóór Luik-Bergen en Antwerpen-Kortrijk moeten worden aangelegd. Eén gegeven ontsnapt ons echter: het bijkomend verkeer dat de autosnelweg Luik-Bergen zou doen ontstaan, boven het thans heersende verkeer (waarvan 60 % naar verwachting van de autosnelweg zal gebruik maken). Dat verkeer nu is verre van onaanzienlijk. Daarom mag redelijkerwijze worden ondersteld dat het zo omvangrijk zal zijn, dat het de bouw van Luik-Bergen na de voltooiing van Antwerpen-Luik-Duitsland wettigt; daarna zullen Brussel-Bergen en Brussel-Luik worden aangelegd.

De verbinding Antwerpen-Gent-Kortrijk zal daarop onmiddellijk moeten volgen.

WATERWEGEN.

Wat de waterwegen betreft, vraagt het geacht lid dat de wet der 1.350 ton integraal wordt nageleefd. Hij heeft er attent op gemaakt dat sommige aanbestedingen van dat programma nog niet hebben plaats gehad.

Dat is zo, maar de Minister geeft hem de verzekering dat die aanbestedingen op het einde van maart 1959 zullen worden uitgeschreven.

Die geringe vertraging is inzonderheid te wijten aan zekere moeilijkheden die in de loop van de

Ces chiffres suffiraient à eux seuls à justifier la priorité donnée à Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Gand. Ils n'expliquent pas, à première vue, l'urgence de Bruxelles-Namur, mais c'est là un cas particulier, car pour cette liaison la valeur moyenne annuelle n'a guère de signification: c'est le trafic de pointe qui est déterminant en l'occurrence.

Pour les liaisons qui doivent être assurées ultérieurement par autoroute, les chiffres sont les suivants: Bruxelles-Liège: 11.096 — Bruxelles-Mons: 10.893 — Bruxelles-Charleroi: 11.303.

Tous ces chiffres sont du même ordre de grandeur et indiquent l'urgence des autoroutes Bruxelles-Louvain (vers Liège) et Bruxelles-Nivelles (vers Mons ou Charleroi). Au contraire, les chiffres relatifs à la liaison Anvers-Gand-Courtrai ne dépassent qu'exceptionnellement 7.000 véhicules à l'heure, tandis que ceux de Mons-Liège sont plus faibles, bien que difficiles à fixer exactement, compte tenu des diverses liaisons possibles, d'ailleurs toutes plus mauvaises les unes que les autres.

Pour être plus précis, il faut rechercher le nombre de véhicules/kilomètres parcourus sur les diverses liaisons en vue de déterminer les bénéfices à attendre des réalisations successives, et déterminer ainsi leur degré d'urgence. C'est ce qui a été fait pour les quatre liaisons faisant plus spécialement l'objet de la note du Conseil Economique Wallon. Les résultats ont mis en évidence l'importance des liaisons Bruxelles-Mons et Bruxelles-Liège. Ce sont les deux liaisons les plus intéressantes après celles actuellement en voie de réalisation.

La conclusion est claire: Bruxelles-Mons et Bruxelles-Liège se détachent nettement et devraient être construites avant Liège-Mons et Anvers-Courtrai. Toutefois, un élément important nous échappe: c'est le trafic qui serait engendré par Liège-Mons en plus du trafic actuel (dont 60 % sont censés se reporter sur l'autoroute). Or, ce trafic est loin d'être négligeable. C'est pourquoi on peut supposer raisonnablement qu'il sera tel qu'il justifie la construction de Liège-Mons après achèvement de Anvers-Liège-Allemagne; ensuite devront être construits Bruxelles-Mons et Bruxelles-Liège.

La liaison Anvers-Gand-Courtrai devra être assurée immédiatement après.

VOIES HYDRAULIQUES.

Pour ce qui est des voies hydrauliques, l'honorable membre a demandé le respect absolu de la loi des 1.350 t. Il a fait remarquer que certaines adjudications prévues au programme n'ont pas encore eu lieu.

Ce fait est exact, mais le Ministre lui donne l'assurance qu'à la fin mars 1959, ces adjudications auront lieu.

Ce faible retard est dû notamment à une certaine complication rencontrée au cours des études, mais le

studies werden ontmoet, doch de Minister wenst bij die gelegenheid het groot nut der wetten betreffende de 1.350 ton, de haven van Antwerpen en de autosnelwegen te onderstrepen. Zonder die wetten zou het Parlement immers niet gewapend zijn om van de Uitvoerende Macht de naleving van de in die wetten opgenomen programma's te eisen. Men zal echter moeten toegeven dat die programma's niet onveranderlijk zijn en dat zich gebeurtenissen kunnen voordoen die zekere wijzigingen in de tijdschema's wettigen. Dat is reeds gebeurd wat betreft de wet op de haven van Antwerpen, en dat zal insgelijks moeten gebeuren wat betreft de wet der 1.350 ton, om rekening te houden met de beslissing van de Regering om van de Borinage een testgebied te maken. Omtrent die wijzigingen zullen achteraf mededelingen aan Uw Commissie worden gedaan.

WEG N° 7 BRUSSEL-BERGEN.

De Minister bevestigt dat hij besloten heeft de weg n° 7 te moderniseren in vier jaar tijds, en dat de wegomleggingen om Halle, Lembeek, Tubeke en Zinnik in de loop van die vier jaar zullen worden tot stand gebracht. Aan de Administratie werd opgedragen de daartoe strekkende studies voor te bereiden.

Wat Zinnik betreft, is op het programma voor 1959 reeds een krediet van 20 miljoen ingeschreven voor het aanleggen van de wegomlegging.

VRAAG N° 2.

1° Een lid van de Commissie wil weten hoever de Minister gevorderd is met de uitvoering van zijn plan inzake werkverschaffing door middel van gemeentewerken.

Ook hij kent het standpunt van de « Conseil Economique Wallon » dat zijn collega zopas heeft uiteengezet. Hij kan diens betoog evenwel niet ten volle bijvallen aangezien de Belgische autosnelwegen zowel Vlaamse als Waalse belangen dienen.

Zo hij zijnerzijds opkomt voor de verbetering van de wegen in de provincies Namen en Luxemburg, dan is het omdat het hier toeristische wegen betreft die in de zomer druk worden bereden door reizigers uit alle landen.

2° Anderdeels vraagt hij waarom de Minister besloten heeft met de bouw van de autosnelweg Brussel-Namen niet verder dan Maleizen te gaan.

Voor de autosnelweg van Wallonië moet absoluut een spoedige oplossing worden gevonden want het verkeer tussen het Noorden van Frankrijk en Duitsland, via de Maasvallei, is zeer moeilijk.

3° Het commissielid wil weten waarom overwogen wordt de kredieten voor de werken op de Beneden-Samber te schrappen en ze te besteden voor de werken aan het kanaal Nimy-Blaton. Volgens hem is de « Conseil Economique Wallon » het hiermee niet volkomen eens, aangezien de belangen van de grote fabrieken in de omstreken van Couillet en Châtelineau blijkbaar over het hoofd werden gezien.

Ministre tient à souligner à cette occasion toute l'utilité des lois des 1.350 t, du port d'Anvers et des autoroutes. Sans elles, en effet, le Parlement ne serait pas armé pour réclamer de l'exécutif le respect des programmes inscrits dans les lois. Cependant, il faut admettre que ces programmes ne sont pas immuables et que des événements peuvent survenir qui justifient certaines modifications à apporter aux timings. C'est ce qui a déjà été fait à propos de la loi sur le port d'Anvers et c'est ce qui devra être fait au sujet de la loi des 1.350 t, pour tenir compte de la décision gouvernementale de faire du Borinage une région-test. Ces modifications feront l'objet de communication ultérieures à la Commission.

ROUTE N° 7 BRUXELLES-MONS

Le Ministre tient à confirmer qu'il a décidé de moderniser en quatre ans la route n° 7, et que les contournements de Hal, Lembeek, Tubize et Soignies seront exécutés au cours de ces quatre ans. L'Administration a reçu instruction de préparer les études à cet effet.

En ce qui concerne Soignies, un crédit de 20 millions est déjà prévu au programme de 1959 pour la réalisation du contournement.

QUESTION N° 2.

1° Un commissaire voudrait savoir où en est le Ministre dans l'exécution de son plan de remise au travail des chômeurs grâce aux travaux communaux.

Le commissaire connaît, lui aussi, le point de vue du Conseil Economique Wallon que vient d'exposer son collègue. Il ne peut cependant le suivre dans toute sa déclaration, car les autoroutes belges servent aussi bien les intérêts flamands que les intérêts wallons.

Quand il demande, pour sa part, l'amélioration des voiries des provinces de Namur et de Luxembourg, c'est parce qu'il s'agit de provinces touristiques où les voyageurs de tous les pays affluent à la belle saison.

2° Il demande, par ailleurs, pourquoi le Ministre a décidé d'arrêter à Malaise les travaux sur la route de Bruxelles-Namur.

En ce qui concerne l'autoroute de la Wallonie, il faut absolument une solution rapide, car le trafic entre le Nord de la France et l'Allemagne, par la vallée de la Meuse, est très difficile.

3° Le commissaire s'enquiert de la raison pour laquelle on envisage de supprimer les crédits pour les travaux de la Basse-Sambre et de les reporter pour le canal de Nimy-Blaton. D'après lui, le Conseil Economique Wallon n'est guère d'accord, car on semble avoir perdu de vue les intérêts des importantes usines des environs de Couillet et de Châtelineau.

4^o In verband met de wederopbouw van de brug te Jambes zou de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Natuurschoon het niet eens zijn. Volgens het door haar uitgebrachte advies zou een symmetrische brug met een breedte van ten hoogste 6,5 m. moeten worden gebouwd. Die breedte is natuurlijk onvoldoende met het oog op het drukverkeer aldaar.

De burgemeesters van Namen en Jambes vragen met aandrang dat de brug ten spoedigste zou herbouwd worden met een breedte van 13 m.

5^o Anderdeels heeft de Minister besloten aan de weg van de Beneden-Samber tussen Floreffe en Châtelain de kenmerken van een « nationale weg » te geven. Tien gemeenten zijn erbij betrokken. Is het mogelijk hun tegen 1960 voldoening te geven?

6^o Wat het verlenen van subsidies aan de gemeenten betreft, dringt het commissielid erop aan dat met de belangen van de landelijke gemeenten en met die van de landbouw rekening wordt gehouden.

ANTWOORD.

1^o Werkverschaffing.

De Minister verstrekt enkele inlichtingen in verband met de werkverschaffing en inzonderheid in verband met de voorstellen die hij aan de Regering en aan het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie voorgelegd heeft om het tewerkstellen van werklozen door de gemeenten geleidelijk te vervangen door een systeem waarbij die werklozen door de aannemers zelf worden gebruikt. Verscheidene ministeriële departementen zijn bij dit vraagstuk betrokken en er is vooraf overleg gepleegd over het zenden, aan de Provinciegouverneurs, van een circulaire die alle terzake dienende instructies bevat.

In die instructies wordt onder meer de lijst gegeven van de type-werken — onderhoudswerken — die zonder veel voorbereidende studie kunnen worden uitgevoerd.

- *Minimale en maximale omvang van de werken :*
ten minste 250.000 frank;
ten hoogste 1.000.000 frank.
- De *aanbestedingen* worden gehouden zonder akkoordbetuiging vanwege de bevoegde Minister, en de aannemers verbinden zich bij het gewestelijk bureau voor arbeidsbemiddeling 80 pct. van het benodigde personeel aan te werven.
- Het Rijk verleent aan de gemeente een *subsidie ten belope* van 80 pct. van het bedrag der lonen, sociale lasten en materialen.

De gemeente moet dus slechts 20 pct. van de kosten dragen. Dit is natuurlijk vooral interessant voor de gemeenten die over geen technische of controledienst beschikken.

Er is geen sprake van, de wijze van werkverschaffing die in het koninklijk besluit van 1956 is bepaald, gedeeltelijk te vervangen door de hierboven beschreven procedure.

4^o En ce qui concerne le Pont de Jambes, la Commission Royale des Monuments et des Sites aurait marqué son désaccord et aurait exprimé l'avis qu'il faut construire un pont symétrique avec une largeur de 6m50 maximum. Or, cette largeur est évidemment insuffisante car le trafic y est important.

Les bourgmestres de Jambes et de Namur insistent pour la reconstruction urgente du pont à une largeur de 13 mètres.

5^o D'autre part, le Ministre avait décidé de donner le caractère de « route nationale » à la route de la Basse-Sambre entre Floreffe et Châtelain. Dix communes y sont intéressées. Est-il possible de leur donner satisfaction pour 1960 ?

6^o Pour ce qui est des subsides aux communes, le même commissaire insiste pour que l'on tienne compte des intérêts des communes rurales et de l'agriculture.

RÉPONSE.

1^o La remise au travail des chômeurs.

Le Ministre donne des indications en ce qui concerne la remise au travail des chômeurs, et notamment les propositions qu'il a faites au Gouvernement et au Comité Ministériel de Coordination Economique pour le remplacement graduel de la mise au travail des chômeurs par les communes, par un système d'utilisation de ceux-ci par les entrepreneurs eux-mêmes. Plusieurs départements ministériels sont intéressés à la question et des consultations préalables ont eu lieu afin de permettre l'envoi, aux Gouverneurs de provinces, d'une circulaire donnant toutes instructions utiles.

Ces instructions comprendront notamment la liste des travaux-types — travaux d'entretien — qui peuvent être entrepris sans grande étude préliminaire.

— *Limites d'importance des travaux :*

250.000 francs minimum;
1.000.000 de francs maximum.

— Les *adjudications* ont lieu sans l'accord du Ministre compétent, les entrepreneurs s'engagent à recruter aux bureaux régionaux de placement et de chômage 80 p. c. du personnel dont ils ont besoin.

— L'Etat accorde à la commune un *subside de* 80 p. c. sur le montant des salaires, charges sociales et matériaux.

La commune ne paierait donc que 20 p. c. Ceci intéresse évidemment et spécialement les communes qui ne disposent pas d'un service technique ou de contrôle.

Il n'est par question de remplacer de façon partielle le système d'utilisation des chômeurs, prévu à l'arrêté royal de 1956.

De gemeenten zullen zoals voorheen rechtstreeks werklozen aanwerven; er wordt hun zelfs gevraagd die werving te intensiveren in afwachting dat geleidelijk wordt overgegaan naar een systeem als hierboven bedoeld.

De gemeenten maken de aanbestedingsuitslagen over aan de Permanente Deputatie en aan de Ministers. De Permanente Deputatie doet uitspraak binnen 15 dagen.

Andere hierbij betrokken departementen zijn Volksgezondheid en Landbouw.

De betrokken departementen beslissen over het verlenen der subsidie op eensluidend advies van de Minister van Arbeid.

2° Werken aan de autosnelweg Brussel-Namen.

De aanleg van het vak van de autosnelweg tussen Jezus-Eik en Maleizen heeft vooral tot doel de knelpunten te Overijse en te Jezus-Eik op te heffen.

Met het aanleggen van de autosnelweg van Wallonie zal begonnen worden zodra de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland is voltooid.

3° De door het geacht lid gestelde vraag zal geenszins uit het oog worden verloren, zo verklaart de Minister; de wijziging van het programma, bepaald in de wet op de 1.350 ton, is in studie, wegens het feit dat de Borinage intussen tot testgebied is verklaard.

De Minister zal later hieromtrent uitleg verstrekken.

4° Brug te Jambes.

De Commissie voor Monumenten en Natuurschoon heeft inderdaad een ongunstig advies uitgebracht. De Minister moet dat advies evenwel niet involgen. Hij vindt het jammer dat hij zulk een beslissing heeft moeten treffen maar het is volstrekt noodzakelijk dat de schepen van 1.350 ton tegen begin 1960 tot Givet kunnen doorvaren. De Minister heeft zich hiertoe trouwens verbonden.

Uit esthetisch en archeologisch oogpunt is het advies van de Commissie wellicht verantwoord, maar ook hier gaat het economisch belang voor, te meer daar de burgemeesters van Namen en Jambes hun instemming hebben betuigd.

De Minister zal nogmaals trachten een oplossing te vinden die al de betrokken autoriteiten voldoening schenkt. In alle geval zal de aanbesteding in 1959 plaats hebben.

5° Werken aan de weg van de Beneden-Sambre.

Het tracé van die weg wordt door het departement bestudeerd. Ingeval dat studiewerk in 1959 ver genoeg gevorderd is, zal de Minister het aanleggen van die weg hopelijk op de begroting voor 1960 kunnen inschrijven.

6° De Minister antwoordt dat de belangen van de plattelandsgemeenten en die van de landbouw, onder meer dank zij de nieuwe subsidiemogelijkheden (80%), gevrijwaard zullen worden.

Les communes continueront à recruter directement des chômeurs; elles sont même invitées à accentuer ce recrutement en attendant que la méthode actuellement en vigueur soit remplacée graduellement par un système tel que celui qui a été exposé ci-dessus.

Les communes transmettront les résultats des adjudications à la Députation permanente et aux Ministres. La Députation devra se prononcer dans les 15 jours.

Les autres Départements intéressés sont notamment celui de la Santé publique et de la Famille ainsi que l'Agriculture.

Les Départements intéressés statuent sur l'octroi du subside après avis conforme du Ministre du Travail.

2° Travaux de la route Bruxelles-Namur.

La construction du tronçon d'autoroute Notre-Dame-au-Bois-Malaise a surtout pour but de supprimer dans un avenir immédiat, les goulots d'Overijse et de Notre-Dame-au-Bois.

L'autoroute de Wallonie sera commencée immédiatement après l'achèvement de l'autoroute Anvers-Liège-Allemagne.

3° La question soulevée par le membre ne sera nullement perdue de vue, déclare le Ministre; la modification du programme de la loi des 1.350 tonnes est à l'étude, compte tenu du fait nouveau constitué par la création du Borinage comme région-test.

Le Ministre s'expliquera ultérieurement à ce sujet.

4° Pont de Jambes.

La Commission Royale des Monuments et des Sites a donné effectivement un avis défavorable, mais le Ministre n'est pas tenu de suivre cet avis. Il regrette cette décision étant donné qu'il faut bien que les bateaux de 1.350 tonnes puissent passer en direction de Givet pour le début de 1960, ainsi que le Ministre s'y est engagé.

Sans doute, le point de vue esthétique et archéologique est-il digne d'intérêt, mais ici les raisons économiques priment, d'autant plus que les bourgmestres de Namur et de Jambes ont marqué leur accord.

Le Ministre fera un nouvel effort pour tâcher de trouver une solution qui donne satisfaction à toutes les autorités intéressées, mais de toute façon, l'adjudication du pont aura lieu en 1959.

5° Travaux de la route de la Basse-Sambre.

Le Département étudie le tracé de la route de la Basse-Sambre. Si ces études sont suffisamment avancées au cours de l'année 1959, le Ministre espère porter cette affaire au budget de l'exercice 1960.

6° Le Ministre répond que les intérêts des communes rurales et de l'agriculture seront sauvegardés, grâce notamment aux nouvelles possibilités de subsides à 80 p. c.

VRAAG N° 3.

Het Commissielid wenst zich aan te sluiten bij de collega's die de Minister bedankt hebben voor zijn uiteenzetting over de algemene politiek van zijn Departement.

Werken uitgevoerd ingevolge de wet gezegd « Wet Brunfaut ».

Het Commissielid heeft reeds herhaalde malen aangedrongen opdat men tot een regeling zou kunnen komen, waarbij de uitrustingswerken voor nieuwe woonwijken zouden klaar komen vóór of ten minste samen met de woninggroepen zelf.

In het urgentieplan, dat enkele weken geleden werd overgemaakt, waren er voor deze post voorzien werken tot een bedrag van 60 miljoen, welke vóór 1 april 1959 moesten in aanbesteding gegeven worden. Van die 60 miljoen waren er $\pm$ 58 miljoen 700.000 frank voor woonwijken in Wallonië en enkel 1 miljoen 286.380 frank voor 1 bouwwerf in het Vlaamse landsgedeelte.

Indien men daaruit mocht besluiten dat in Vlaanderen AL de afgewerkte of hun afwerking nabij zijnde woonwijken reeds hun wegnuitrusting zouden gekregen hebben, dan zou men zich daarover moeten verheugen. Spijtig genoeg is dat niet zo.

Graag vernam het lid van de Minister :

1° Hoeveel woonwijken (die waarvan de uitrusting in het urgentieprogramma voorzien was niet medegerekend) blijven nog van wegnuitrusting te voorzien ?

2° Over hoeveel woongelegenheden gaat het ?

3° Hoeveel daarvan zijn afgewerkt en worden bewoond ondanks afwezigheid van de uitrusting ?

4° Hoeveel woongelegenheden zijn ondanks hun afwerking niet bewoond, bij gebrek aan die uitrusting ?

5° Hoeveel woongelegenheden zijn er in opbouw waarvan de uitrusting (wegen, water, riolering, enz.) nog dient in aanbesteding te worden gegeven ?

6° Denkt de heer Minister met de door hem uitgetrokken kredieten, toe te komen om al de werken ingevolge de wet Brunfaut uit te voeren ?

Autostrades.

Het lid wil geen discussie uitlokken over de vraag waarom tot nu toe in Vlaanderen meer kilometers autobanen werden aangelegd dan in Wallonië. Eén van de bijzonderste redenen is dat er in Vlaanderen veel minder *bruikbare rijkswegen* waren dan in Wallonië. De aandacht wenst het lid vooral te trekken op het probleem der toegangswegen tot de autostraden. Hij vraagt aandacht voor de toestand te Gent waar 3 toegangswegen bestaan :

a) *die over Drongen*, lang en onderbroken door de meest gebruikte spoorweg van België;

QUESTION N° 3.

Le commissaire se joint à ceux de ses collègues qui, la semaine dernière, ont remercié le Ministre pour son exposé sur la politique générale de son Département.

Travaux effectués en exécution de la loi dite « Loi Brunfaut ».

Il a déjà insisté à plusieurs reprises sur la nécessité de prendre des dispositions pour que les travaux d'équipement des nouvelles cités soient terminés avant l'achèvement des groupes d'habitations ou tout au moins en même temps que celui-ci.

Le plan d'urgence qui nous a été communiqué il y a quelques semaines, prévoyait pour ce poste des travaux jusqu'à concurrence d'un montant de 60 millions, qui devaient être mis en adjudication avant le 1^{er} avril 1959. De ces 60 millions, quelque 58.700.000 francs étaient destinés à des cités construites en Wallonie et 1.286.380 francs seulement pour un seul chantier situé en pays flamand.

Si l'on pouvait en conclure qu'en Flandre, TOUTES les cités terminées ou presque terminées ont déjà été pourvues de voirie, il faudrait s'en réjouir. Malheureusement, il n'en est pas ainsi.

Il aimerait que le Ministre lui fasse savoir :

1° Combien de cités (non compris celles dont l'équipement est prévu au plan d'urgence) doivent encore être pourvues de voiries ?

2° De combien de logements s'agit-il ?

3° Combien d'entre eux sont terminés et occupés malgré l'absence d'équipement ?

4° Combien de logements ne sont pas occupés bien qu'étant terminés, en raison de ce manque d'équipement ?

5° Combien de logements sont en construction alors que leur équipement (voirie, eau, égouts, etc.) doit encore être mis en adjudication ?

6° Monsieur le Ministre pense-t-il arriver à exécuter, à l'aide des crédits qu'il a prévus, tous les travaux qui doivent être réalisés en vertu de la loi Brunfaut ?

Autoroutes.

Le commissaire n'entend pas entamer une discussion sur la question de savoir pourquoi, jusqu'à présent, on a construit, en Flandre, plus de kilomètres d'autoroutes qu'en Wallonie. Les raisons ne manquent pas. Une des principales est qu'il existait en Flandre beaucoup moins de *routes de l'Etat praticables* qu'en Wallonie. Mais il voudrait surtout attirer l'attention sur le problème des voies d'accès aux autoroutes. Voyons notamment quelle est la situation à Gand, où il existe trois voies d'accès :

a) *celle par Tronchiennes*, longue et coupée par la voie ferrée qui connaît le trafic le plus intense de la Belgique;

b) en c) langs de Sterre, over Kortrijkse en Oudenaardsesteenweg, alleen toegankelijk over onmogelijke straten en wegen. In het budget is niets voorzien om aan die toestand verandering te brengen en die werken uit te voeren.

In het budget is ook niets voorzien in verband met de sinds lang geplande rechtstreekse verbindingsweg van de autostrade met het stadscentrum van Gent over de Sint-Lievensbrug en Ledeberg. Wordt hier een oplossing overwogen?

Rijkswegen.

Graag vernam het lid van de heer Minister of men voor dit jaar een oplossing mag verwachten aan het vraagstuk van de *Ringlanen* te Gent. De plannen dagtekenen van 1949 of 1950. Belangrijke onteigeningen werden gedaan in 1951 en 1952. Hele huizenblokken werden afgebroken. Maar aan de wegen werd niets gedaan. Het lid weet dat er een overeenkomst moet komen tussen Stad en Staat, en hoopt dat deze overeenkomst zo spoedig mogelijk zou tot stand komen. Verder vraagt hij of de Minister, indien die overeenkomst er komt in 1959, kredieten beschikbaar heeft om aan die werken te beginnen.

Nieuwe Investeringswet.

Het lid verheugt zich daarom en vraagt of de Minister niet denkt dat het volstrekt nodig zou zijn dat er ook een dergelijke wet zou komen voor de werken voor verbreding *Kanaal Gent-Terneuzen en de bouw der nieuwe sluis*. Wanneer men de begroting ziet, is men zeer ongerust. Het lid wil niet opnieuw al de redenen opsommen die pleiten voor een spoedige oplossing aan het probleem. Daar dit probleem voor een groot deel van Vlaanderen een kwestie van leven of dood is, moet de oplossing er niet komen binnen 10 of 15 jaren, maar binnen afzienbare tijd.

Hoever staat men?

Op einde 1958 werd in aanbesteding gegeven een nieuwe tranche van de verbredingswerken. Krediet uitgetrokken in 1958 : uitvoeringsduur : twee jaar en half.

Dit jaar wordt voorzien : 100 miljoen voor werken *of in België of in Nederland*.

Heeft men uitgewerkte plannen die binnenkort kunnen in uitvoering gelegd worden?

Volgens timing en gegevens verstrekt door de Minister zelf zal er nog moeten beschikbaar gesteld worden, alleen voor kanaal en sluis :

Voor werken in België	975 miljoen
Voor werken in Nederland te betalen door België	1.825 miljoen
Samen	2.800 miljoen

Wel, indien men blijft voortdoen zoals nu, met 100 miljoen per jaar, zonder te weten of men ze al of niet zal gebruiken, dan zal Gent binnen ongeveer 30 jaar of in 1990, een havenuitrusting krijgen, welke zij reeds van 1927 nodig had.

b) et c) par la « Sterre », en passant par les chaussées de Courtrai et d'Audenarde. Elles empruntent des rues et des routes impraticables. Le budget ne prévoit rien pour remédier à cette situation par l'exécution des travaux en question.

Il ne prévoit rien non plus pour la voie de raccordement directe projetée depuis longtemps, qui devait relier l'autoroute au centre de la ville de Gand en passant par le Sint-Lievens-brug et Ledeberg. Une solution est-elle envisagée ?

Routes de l'Etat.

Le même membre demande au Ministre si l'on peut espérer pour cette année une solution du problème des *boulevards circulaires* de Gand. Les plans datent de 1949 ou 1950. Il a été procédé à d'importantes expropriations en 1951 et 1952. Des blocs de maisons entiers ont été démolis. Mais on n'a pas touché aux routes. Une convention doit intervenir entre la ville et l'Etat. Mais quand ? Il demande de faire preuve de diligence. Et il voudrait savoir si le Ministre dispose de crédits pour commencer ces travaux dans le cas où cette convention interviendrait en 1959.

Nouvelle loi sur les investissements.

Il se réjouit de cette loi et demande s'il est indispensable de prévoir une loi analogue pour les travaux d'élargissement du *canal de Gand à Terneuzen et pour la construction d'une nouvelle écluse*. Lorsqu'on examine le budget, on est très inquiet. Il ne veut pas énumérer une fois de plus toutes les raisons qui plaident pour une solution rapide de ce problème. C'est là une question de vie ou de mort pour une grande partie des Flandres. La solution ne doit pas intervenir dans dix ou quinze ans, mais à bref délai.

Où en est-on ?

Une nouvelle tranche des travaux d'élargissement a été adjugée à la fin de 1958. Crédit prévu en 1958 : délai d'exécution : deux ans et demi.

Il est prévu cette année : 100 millions pour des travaux à exécuter *soit en Belgique, soit aux Pays-Bas*.

Dispose-t-on de plans terminés qui puissent être mis en exécution à bref délai ?

Selon le timing et les données qui ont été fournis par le Ministre lui-même, il faudra encore disposer des sommes suivantes rien que pour le canal et l'écluse :

pour travaux à effectuer en Belgique	975 millions
pour travaux à effectuer aux Pays-Bas et à financer par la Belgique	1.825 millions
Total	2.800 millions

Or, si l'on continue au rythme actuel de 100 millions par an, sans même savoir si on les utilisera, Gand disposera d'un équipement portuaire dans quelque 30 ans, soit en 1990, alors qu'elle en a besoin depuis 1927.

Wanneer men dit vergelijkt met wat voor andere havens, zie dit jaar 700 miljoen voor Antwerpen, werd en wordt gedaan dan moet het de Minister toch niet verwonderen dat het lid zich niet kan akkoord verklaren. Hij vraagt dat voor de werken aan kanaal en sluis Gent-Terneuzen een timing- en financieringswet ter goedkeuring aan de Wetgevende Vergaderingen zou worden voorgelegd, juist zoals men gedaan heeft voor Antwerpen en voor het kalibreren der kanalen op 1.350 ton.

Naast de verbreding van het kanaal zelf, wordt voorzien de aanleg van een industriezone (± 1.000 m diep) met daarbijhorend de aanleg van baan- en spoorweg (100 m). Die zone kan alleen worden aangelegd indien op de daartoe bestemde gronden de baggerspecie wordt uitgestort en geplaneerd. Dit is nu niet het geval: de baggerspecie wordt in grote heuvels gestapeld en zou dus moeten weer afgevoerd worden en geplaneerd, hetgeen tweemaal kosten betekent. Kan niet voorzien worden die werken samen met de baggerwerken uit te voeren?

Herstel oorlogsschade aan publiek domein.

Het lid oordeelt dat de kredieten onvoldoende zijn, bv. voor de *bruggen*.

Gent heeft nog in het volle centrum van de stad twee door oorlogsgeweld vernietigde bruggen. Van één brug wordt het herstel in overweging genomen, maar er wordt enkel daarvoor 4 miljoen voorzien, terwijl er zeker 10 miljoen zullen nodig zijn?

Waarom wordt er niets voorzien voor de heropbouw van de De Pauwbrug?

Groene zones.

Tijdens de bespreking van het urgentieprogramma heeft het lid gewezen op de mogelijkheid in volle centrum van Gent twee dergelijke zones aan te brengen, eenvoudig door het omwerpen van enkele verweerde muren rond de gebouwen van de Landbouwhogeschool en de Veeartsenijschool. De Minister belooft een vlug en welwillend onderzoek.

Ringvaart.

Het lid bedankt de Minister voor het antwoord op de door hem gestelde parlementaire vraag, en zal met genoegen de door hem aangekondigde wetswijzigingen stemmen.

ANTWOORD.

Wet Brunfaut.

De woningen en logies van de Nationale Maatschappij der Woningen en van de Nationale Maatschappij van de Kleine Landeigendommen, welke in begin 1959, niet voorzien waren van openbare wegenis, rioleringen en waterbedeling, belopen ongeveer 1.450 eenheden.

Lorsqu'on compare ces chiffres à ce qui a été fait et à ce qui se fait actuellement pour d'autres ports, p. ex. cette année 700 millions pour Anvers, il ne faut pas s'étonner qu'on ne puisse pas toujours se déclarer d'accord. Nous demandons qu'une loi sur le timing et le financement soit soumise à l'approbation des Chambres législatives pour les travaux à effectuer au canal Gand-Terneuzen et à l'écluse tout comme cela s'est fait pour Anvers et pour la mise des canaux au gabarit de 1.350 tonnes.

Outre l'élargissement du canal proprement dit, il est prévu l'aménagement d'une zone industrielle (plus ou moins 1.000 m de profondeur) et son corollaire, la construction d'une chaussée et d'une voie ferrée (100 m). Cette zone ne peut être aménagée que si les produits de dragage sont déversés et nivelés sur les terrains destinés à cet effet. Ce n'est pas ce qui se passe actuellement: les produits de dragage sont déposés en tas et devraient donc être déplacés de nouveau et nivelés, ce qui postule de nouveaux frais. Ne pourrait-on prévoir d'exécuter ces travaux en même temps que les travaux de dragage?

Réparation des dommages de guerre au domaine public.

Nous estimons que les crédits sont insuffisants. Prenons par exemple les *ponts*.

Il existe encore à Gand, en plein centre de la ville, deux ponts détruits pendant la guerre. La reconstruction de l'un d'entre eux est prévue. Mais il n'est prévu à cet effet que 4 millions de francs, alors qu'il en faudra certainement 10.

Pourquoi ne prévoit-on rien pour la reconstruction du pont De Pauw?

Espaces verts.

Au cours de la discussion du programme d'urgence, nous avons attiré l'attention sur la possibilité d'aménager en plein centre de Gand deux de ces espaces, simplement en abattant quelques murs vétustes entourant les bâtiments de l'Institut agricole et vétérinaire. Le Ministre a promis un examen rapide et bienveillant.

Canal circulaire.

Je remercie le Ministre de la réponse qu'il a fournie à ma question parlementaire. Nous voterons avec plaisir les modifications de la loi qu'il a annoncées.

REPONSE.

Loi Brunfaut.

Le nombre des habitations et logements de la Société Nationale du Logement et de la Société Nationale de la Petite Propriété Terrienne qui, au début de 1959, n'étaient pas pourvues de voirie publique, d'égouts ni de distribution d'eau, s'élève à 1.450 environ.

Het krediet van 160 miljoen frank welk zal vastgelegd worden in de loop van het eerste trimester van 1959, zal de behoeften dekken voor de uitrusting van de voornoemde woningen en logies (aanbestedingen gedaan of aangekondigd) voor een bedrag van ongeveer 73 miljoen frank.

Het overschot van het vastgelegde krediet in de loop van het eerste trimester, d.w.z. 160 miljoen — 73 miljoen frank = 87 miljoen frank, zal de behoeften dekken voor de uitrusting van wegen, rioleeringen, waterbedeling en beplantingen van de 1.700 huizen en logies waarvan de voltooiing is voorzien voor mei 1959.

De aanbestedingen zijn gedaan of aangekondigd.

Uit dit alles blijkt dat de vroegere achterstand thans praktisch is ingelopen.

Autostrades en rijkswegen.

De toegangswegen van Gent naar de autosnelweg Brussel-Oostende zijn, hoewel voldoende in aantal, niet modern ingericht en geven toegang tot de stad langs druk bereden straten.

De echte toegang moet vertrekken aan de St.-Lievensbrug en uitmonden in het toekomstig complex van Zwijnaarde. De Minister overweegt van deze toestand een eerste deel te laten uitvoeren, om de urbanisatie van de gemeente Ledeberg in de hand te werken.

Het programma en de graad van voorrang aan zekere werken in Gent, ook voor de uitvoering van de Ringlaan, zal maar doelmatig kunnen opgesteld worden, van zodra men de inzichten van de stad Gent zal kennen t.o.v. de conventie over de ruiling van wegen die door het Bestuur der Wegen opgesteld is. Deze conventie zal over weinige dagen officieel ter kennisname en tot stellingneming aan de stad Gent voorgelegd worden. De Minister heeft reeds zijn principieel akkoord betuigd nopens de algemene strekking van deze overeenkomst.

Baggerspecie langs het kanaal Gent-Terneuzen.

De aannemer wordt vrijgelaten in zijn uitvoeringswijze, doch heeft de verplichting uiteindelijk zijn stortgronden te nivelleren. Daar vloeien dus voor de Staat geen meerdere kosten uit voort.

Indien echter de aangelegde reserve van 150.000 m³ bedoeld wordt die bestemd is voor het aanleggen van de nijverheidsweg, dan spreekt het van zelf dat de huidige aannemer tot niets verders verplicht is.

Het aanleggen van die reserve zal een besparing meebrengen voor de werken tot aanleggen van de nijverheidsweg.

VRAAG N° 4.

Een lid van de Commissie constateert met leedwezen dat het Bestuur blijk geeft van omwil ten aanzien van de provincie Henegouwen en steunt de opmerkingen die in dat verband door een zijner collega's werden gemaakt.

Le crédit de 160 millions de francs qui sera engagé au cours du 1^{er} trimestre de 1959 couvrira les besoins au point de vue de l'équipement des habitations et logements en question (adjudications effectuées ou annoncées) pour un montant d'environ 73 millions de francs.

Le solde du crédit engagé dans le courant du 1^{er} trimestre, soit 160 millions - 73 millions = 87 millions de francs, couvrira les besoins pour l'équipement en voirie, égouts, distribution d'eau et plantations des 1.700 maisons et logements dont l'achèvement est prévu pour le mois de mai 1959.

Les adjudications ont eu lieu ou sont annoncées.

Il ressort de ce qui précède qu'à l'heure actuelle, le retard est pratiquement rattrapé.

Autoroutes et routes de l'Etat.

Les voies d'accès de Gand à l'autoroute Bruxelles-Ostende sont suffisantes en nombre, mais elles ne sont pas modernes et ne permettent d'accéder à la ville qu'en empruntant des rues à trafic dense.

L'accès prévu doit avoir son origine au pont dit « Sint-Lievensbrug » et aboutir au futur complexe de Zwijnaarde. Le Ministre envisage de faire exécuter la première partie de cet accès afin de faciliter l'urbanisation de la commune de Ledeberg.

Le programme et le degré de priorité à accorder à certains travaux à effectuer à Gand, y compris la réalisation du boulevard circulaire, ne pourront être définies efficacement que lorsqu'on connaîtra les intentions de la ville de Gand à l'égard de la convention d'échange de voirie qui a été rédigée par l'Administration des Routes. Cette convention sera portée à la connaissance de la ville de Gand et soumise à son avis dans les prochains jours. Le Ministre a déjà marqué son accord de principe au sujet de la tendance générale de cette convention.

Produits de dragage le long du canal de Gand à Terneuzen.

L'entrepreneur a le libre choix des procédés d'exécution, mais il est tenu de réaliser en fin de compte le nivellement des produits déposés. Il n'en résultera donc pas de frais supplémentaires pour l'Etat.

Toutefois, s'il est fait allusion à la réserve de 150.000 m³ destinée à l'aménagement de la route industrielle, il va de soi que l'entrepreneur actuel n'a pas d'autres obligations à remplir.

La constitution de cette réserve se traduira par une économie pour ce qui concerne les travaux de construction de la route industrielle.

QUESTION N° 4.

Un commissaire constate avec amertume une certaine mauvaise volonté de l'Administration à l'égard de la province du Hainaut et appuie les observations d'un de ses collègues.

1^o Henevallei.

Het commissielid is ten zeerste verwonderd over het feit dat het Bestuur zich niet bekommert om het stroomopwaarts van Nimy gelegen deel van de Henevallei.

Die kwestie is nochtans zeer oud en reeds bij de bespreking van de begroting voor 1937 werd de aandacht erop gevestigd.

De gemeente Saint-Vaast werd tengevolge van mijnverzakkingen geregeld overstroomd.

Om te voorkomen dat die overstromingen zich verderop zouden voordoen, bleek de enige oplossing te zijn het uitvoeren van gezamenlijke werken tot de Franse grens.

In 1955 waren 5.000 ha van de Henevallei tot moeras geworden.

Thans — en enkel het Departement van Openbare Werken heeft hieraan schuld — beslaan die moerasgronden 7.000 ha. alleen reeds voor het in de Borinage gelegen deel van de vallei.

Hieraan moet nog het grondgebied van de gemeenten Havré, Ville-sur-Haine, Boussoit, Maurage, Strépy en Trivières worden toegevoegd.

Het betreft hier echter Henegouwen en dat verklaart heel wat.

2^o Kanaal van Charleroi.

Met de werken tot verbreding van die waterweg, welke werken voor de industrie van het Henegouwse, volstrekt noodzakelijk zijn, werd begonnen in 1878 dus meer dan 80 jaar geleden.

Onze zware industrie heeft daardoor dan ook heel wat nadeel geleden. In 1939 reeds kostte haar dat 16 frank per ton staal.

Henegouwen nu is de grootste staalproducent van ons land en, door zijn industrie ten aanzien van het buitenland in een onmogelijke concurrentiële positie te plaatsen, bewijst men ons land een zeer slechte dienst.

Het antwoord van Minister Meyers op een vraag van 8 juli ll. liet verhopend dat de verbin-tenissen welke Eerste-Minister Van Acker en Minister Vanaudenhove op 16 juli 1956 hebben aange-gaan, zouden worden nagekomen.

Helaas, voor de vertakking naar La Louvière wordt niets in uitzicht gesteld. Het Centrum bekleedt nochtans de derde plaats wat 's lands zware metaal-nijverheid betreft.

Weliswaar gaat het hier slechts om Henegouwen...

3^o Ronquières.

Men heeft een beroep gedaan op het studie bureau van een fabriek van het Centrum, ofschoon het Departement van Openbare Werken in 1938 oordeelde dat het bedoeld bedrijf niet de vereiste technische bekwaamheid bezat voor het bouwen van de sluizen van het Albertkanaal, voor welke aanneming het nochtans de laagste inschrijver was.

4^o Kanaal van Nimy naar Blaton en de Schelde.

Het is ondenkbaar dat zij die voor die werken verantwoordelijk zijn, niet zouden voorzien hebben

1^o Vallée de la Haine.

Le membre marque son profond étonnement de ce que la partie de la vallée de la Haine en amont de Nimy ne fasse l'objet d'aucune sollicitude de la part de l'Administration.

La question est pourtant très ancienne et le commissaire est déjà intervenu en ce sens lors de la discussion du budget de 1937.

Par suite des affaissements miniers, la commune de Saint-Vaast était régulièrement inondée.

Il fut démontré que la solution à apporter pour éviter de reporter les inondations plus loin consistait à faire un travail d'ensemble jusqu'à la frontière française.

En 1935, il y avait 5.000 ha transformés en marécages pour toute la vallée de la Haine.

Par la faute exclusive du Département des Travaux Publics, cette superficie est portée aujourd'hui à 7.000 ha., rien que dans la partie de la vallée située dans le Borinage.

Il faut y ajouter les communes de Havré, Ville-sur-Haine, Boussoit, Maurage, Strépy et Trivières.

Il est vrai qu'il s'agit du Hainaut, ce qui explique beaucoup.

2^o Canal de Charleroi.

Les travaux d'élargissement de cette voie d'eau indispensable à l'industrie hennuyère ont débuté en 1878, il y a donc plus de 80 ans.

Le préjudice causé à notre industrie lourde est considérable. En 1939 déjà, il s'élevait à 16 francs à la tonne d'acier.

Or, le Hainaut est le plus gros producteur d'acier du pays; en mettant son industrie dans l'impossibilité de concurrencer l'étranger, on rend un très mauvais service au Pays.

Par sa réponse à une question du 8 juillet dernier, le Ministre, M. Meyers, laissait espérer que les engagements pris le 16 juillet 1956 par le Premier Ministre Van Acker et par le Ministre Vanaudenhove seraient honorés.

Hélas, il n'est rien prévu pour l'embranchement vers La Louvière et pourtant le Centre vient en troisième rang pour l'industrie sidérurgique dans le pays.

Il est vrai qu'il s'agit du Hainaut !

3^o Ronquières.

Le bureau d'étude d'une usine du Centre fut consulté alors qu'en 1938, le Département des Travaux Publics considérait que cette entreprise ne possédait pas la capacité technique nécessaire pour réaliser les écluses du canal Albert elle dont était le plus bas soumissionnaire.

4^o Canal de Nimy à Blaton et vers l'Escaut.

Il est impensable que les responsables de ce travail n'aient pas prévu qu'il fallait exécuter

dat de werken tot aan de cementfabriek van Obourg, dwz. tot 2 km van Nimy, moesten worden uitgevoerd.

5^o Brug te Arquennes.

De wederopbouw van die brug was in november 11. in het vooruitzicht gesteld.

Die brug werd vernield in 1940. Zij verleent doorgang aan de belangrijkste weg die van Brabant naar het Centrum en de streek van Thuin loopt.

Van het daartoe uitgetrokken krediet is geen spoor meer te vinden.

Het Albertkanaal werd gebouwd in enkele jaren tijd en dat was een goede zaak.

Het onbeduidendste werkje dat voor Henegouwen moet worden uitgevoerd, vergt echter jaren studie en het duurt tientallen jaren vooraleer het klaar komt.

ANTWOORD.

Het betoog van het Commissielid, zo antwoordt de Minister, is niet de juiste weergave van de toestand; het is niet waar dat Henegouwen werd verwaarloosd. Om zich daarvan te overtuigen volstaat het even het bedrag na te gaan van de kredieten welke voor die provincie zijn bestemd en dat bedrag te vergelijken met de kredieten, uitgetrokken voor gans het Rijk.

De onderstaande tabel spreekt in dat opzicht boekdelen :

Tabel van de vastleggingen geboekt van 1950 tot 1958.

(Buitengewone begroting + begroting voor Orde + Wegenfonds).

les travaux jusqu'à la cimenterie d'Obourg, soit à 2 km. de Nimy.

5^o Pont d'Arquennes.

En novembre dernier, la reconstruction de ce pont était annoncée.

Il fut détruit en 1940 et est situé sur la route principale du Brabant vers le Centre et la Thudinie.

Le crédit prévu a disparu.

Le canal Albert fut réalisé en quelques années et ce fut très bien.

Le moindre travail pour le Hainaut demande des années d'études et des décades d'exécution.

RÉPONSE.

L'intervention du membre, répond le Ministre, ne reflète pas la situation exacte; il est faux de prétendre que le Hainaut a été négligé, et pour s'en convaincre il suffit de lire les chiffres des crédits consacrés à cette province et de les comparer à ceux relatifs à l'ensemble du pays.

Le tableau ci-dessous est éloquent à cet égard :

Tableau des engagements comptabilisés au cours des années 1950 à 1958.

(Budget extraordinaire + budget pour Ordre + Fonds des Routes).

	Henegouwen Hainaut	Totalen voor gans het Rijk Totaux pour le Pays
1950	752,7	5.608,—
1951	1.083,0	5.593,—
1952	614,6	4.018,—
1953	585,8	3.701,—
1954	1.136,6	6.692,—
1955	1.137,9	6.796,—
1956	733,2	6.834,—
1957	905,0	4.720,—
1958	1.083,1	7.460,—
Totalen — Totaux. . . .	8.031,9	51.422,—
%	15	100
Aantal inwoners — Nombre d'habitants	1.279.063	9.026.778
Uitgave per inwoner — Dépense par habitant . .	6.279	5.696

Anderdeels kwam de op initiatief van de Minister in 1957 goedgekeurde wet op de 1.350 ton vooral Henegouwen ten goede, aangezien een volsterkte voorrang werd verleend aan het kanaal van Charleroi en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.

D'autre part, l'initiative qu'a prise le Ministre de faire voter en 1957 la loi des 1.350 tonnes était en tout premier lieu favorable au Hainaut, puisqu'une priorité absolue fut accordée au canal de Charleroi et au canal Nimy-Blaton-Péronnes.

1. *De Henevallei.*

De Minister antwoordt dat hij het probleem betreffende de Hene ter plaatse is gaan bestuderen en dat de voor het uitvoeren van de ontwateringswerken benodigde subsidies zonder verwijl zullen worden toegekend en wel zodra de laatste hand is gelegd aan de plannen, die deel uitmaken van een algemeen programma. Na zijn bezoek te Bergen heeft hij de Raad van Bruggen en Wegen bijeengeroepen om van advies te dienen. Die Raad komt op het einde van januari bijeen.

2. *Kanaal van Charleroi.*

Sedert de goedkeuring van de wet op de 1.350 ton wordt aan de voltooiing van de modernisering van het kanaal gewerkt tegen een tempo zonder voorgaande.

De laatste werken zullen in ieder geval uiterlijk in 1960 worden aanbesteed.

3. *Ronquières.*

De Minister verklaart dat hij aan Fabrimetal gevraagd heeft welke studiebureau's in staat zijn het vraagstuk betreffende het overwinnen van het verval te Ronquières te bestuderen in overleg met de ingenieurs van het Departement.

De door de leden genoemde firma werkt aan die studie mee.

4. Wat het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes aangaat werd de wet volkomen nageleefd en zullen de laatste aanbestedingen vóór het einde van 1959 worden gehouden.

5. Wat betreft de brug te Arquennes, zal de Minister nagaan of de werken nog in 1959 kunnen worden aanbesteed.

VRAAG N^o 5.

1^o *Tewerkstelling van werklozen.*

Dat is een zeer gelukkig initiatief op voorwaarde dat men ernstige maatregelen treft met de vaste wil het doel te bereiken, maar welke zijn de controlemiddelen? De aannemers, goede zakenlui als ze zijn, zullen hun kostprijs goed berekenen en zullen de beste werklozen trachten uit te zoeken.

Normaal zullen zij degenen die ouder dan 50 jaar zijn, weren en zo weinig mogelijk handlangers gebruiken. Het lid is van oordeel dat men zich niet te veel illusies moet maken.

Met het vroegere systeem van rechtstreekse tewerkstelling door de gemeenten kan heel wat worden gepresteerd, vooral inzake onderhoud en verfraaiing; arbeiders van 55 à 65 jaar werken doorgaans met meer nauwgezetheid. Toch hebben zij leiding nodig en moeten zij goed omringd zijn. Ook dat systeem zou moeten herzien worden, want het is interessant.

1. *Vallée de la Haine.*

Le Ministre répond qu'il est allé sur place étudier le problème de la Haine et que les subsides nécessaires à l'exécution des travaux de démergement seront accordés sans retard, dès que les plans, faisant partie d'un programme d'ensemble, auront été mis au point. Après sa visite à Mons, il a demandé au Conseil des Ponts et Chaussées de se réunir et de lui communiquer son avis; cette réunion est prévue pour la fin janvier.

2. *Canal de Charleroi.*

Depuis le vote de la loi des 1.350 tonnes, l'achèvement de la modernisation du canal est entré dans une phase active, qui n'avait jamais été connue auparavant.

De toutes façons, les derniers travaux seront adjugés en 1960 au plus tard.

3. *Ronquières.*

Le Ministre explique qu'il a demandé à Fabrimetal de lui faire connaître les bureaux d'études capables d'étudier de concert avec les ingénieurs du Département, le problème du rachat de la chute de Ronquières.

La firme citée par les membres collabore à cette étude.

4. Pour le canal Nimy-Blaton-Péronnes, la loi est intégralement respectée et les dernières adjudications auront lieu avant la fin de 1959.

5. Pour ce qui est du Pont d'Arquennes, le Ministre examinera la possibilité de l'adjudger encore en 1959.

QUESTION N^o 5.

1^o *Mise au travail des chômeurs.*

L'initiative est heureuse à condition qu'on prenne des dispositions sérieuses avec le désir d'aboutir, mais quid des moyens de contrôle? En bons industriels, les entrepreneurs calculeront largement leurs prix de revient et seront tentés de chercher les meilleurs chômeurs.

Ils écarteront normalement ceux qui sont âgés de plus de 50 ans et utiliseront le moins possible de manœuvres. Ce commissaire croit qu'il ne faut pas se faire trop d'illusions.

En ce qui concerne l'ancien système de mise au travail directe par les communes, on peut faire beaucoup de besogne, surtout au point de vue entretien et embellissement; les hommes de 55 à 65 ans sont en général plus consciencieux. Encore faut-il les guider et les encadrer. Il faudrait revoir ce système également, car il a son intérêt.

2^o *Wegen.*

De hoofdstad moet inzake verkeerswegen dringend worden gemoderniseerd. Dat is volstrekt noodzakelijk. Nu de Tentoonstelling achter de rug is, moet het vraagstuk opnieuw bestudeerd worden in een algemener verband.

De Europese Gemeenschap is sedert 1 januari een feit. Heel wat handelsverkeersstromen zullen er door verlegd worden, de verkoopmethodes zullen wijzigingen ondergaan en het vervoerprobleem zal er des te belangrijker door worden.

Gelijkschakeling van lonen en sociale lasten mag worden verwacht. De kwaliteit en de prijzen zullen een belangrijke rol spelen maar de prijzen zullen bepaald worden door de mogelijkheden inzake vervoer, inzonderheid over de weg. Dit is immers het goedkoopste transportmiddel aangezien overladen en de daaraan verbonden beschadigingen er door vermeden worden.

Men mag niet alleen oog hebben voor de wegen in Wallonië en in Vlaanderen; gelet op onze betrekkingen met onze burens moeten de Belgische wegen in hun geheel worden beschouwd.

Noord-Frankrijk bezorgt onze Kust en onze Ardennen een grote handels- en toeristische clientèle. Frankrijk doet voor zijn badplaatsen aan het Kanaal en de Atlantische Oceaan een enorme inspanning. Als de Fransen onze toeristische streken niet gemakkelijk kunnen bereiken, valt er van daaruit heel wat concurrentie te vrezen.

Als voorbeelden van wegen die gemoderniseerd moeten worden, wenst het lid :

de weg van Ieper naar de Kust, de weg van Veurne naar De Panne, de weg Ieper-Warneton-Rijsel, enz.

Ook moet er rekening mee gehouden worden dat door Vlaanderen moet worden kunnen gereden zonder in Antwerpen, dat met zijn eigen activiteit reeds overbelast is, te moeten komen.

Waarom wordt de weg Duinkerke-Wijnendale niet gemoderniseerd ?

3^o *Waterwegen.*

Op het gebied van de kustbescherming schijnt niet genoeg te worden gedaan. De windsnelheid bereikt er soms 100 tot 120 km/u. en er bestaat gevaar voor erge rampen zo de binnenwateren, vooral bij hoogtij, zware regen of dooi, moeilijk kunnen worden afgevoerd.

Het vraagstuk van de Schelde en haar bijrivieren blijft onopgelost.

Zou het niet geraden zijn een bijeenkomst van Belgische en Nederlandse technici en politici te beleggen om het probleem van de waterafvoer samen te bespreken en, in belang van gans ons land, het verkeer van de havens van Antwerpen, Gent en Brugge te beveiligen ?

In de kuststreek is er veel werkloosheid. Te De Panne, te Bredene en te Middelkerke moeten nog voor een bedrag van circa 24.000.000 frank bunkers worden gesloopt. Waarom laat men dat niet door werklozen opknappen ?

Hoe zullen wij de Kuststreek beveiligen ?

2^o *Voirie.*

La capitale doit être aménagée d'urgence, au point de vue voirie. C'est indispensable. L'Exposition étant finie, il faut maintenant réexaminer le problème d'un point de vue plus général.

La Communauté européenne existe depuis le 1^{er} janvier 1959 et il y aura des déplacements considérables de courants commerciaux, les méthodes de vente vont se modifier et le problème des transports en deviendra d'autant plus important.

On peut s'attendre à un nivellement des salaires et des charges sociales. La qualité et les prix joueront un rôle important; or, les prix seront conditionnés par les possibilités de transports surtout par route, car celle-ci assure le moyen de transport le moins coûteux en ce qu'il évite les transbordements et les dégâts.

Il ne faut pas voir seulement les routes de Wallonie et de Flandre; il faut voir l'ensemble des moyens routiers de la Belgique en vue de nos rapports avec nos voisins.

Le Nord de la France assure une grosse clientèle commerciale et touristique à la côte et aux Ardennes belges. La France fait un effort inouï pour ses plages de la Manche et de l'Atlantique et il faut craindre leur concurrence si les Français n'ont pas des moyens d'accès facile vers nos régions touristiques.

Le commissaire cite à titre documentaire les routes à moderniser :

Ypres vers la côte, la route de Furnes à La Panne, la route Ypres-Warneton-Lille, etc.

Il faut tenir compte également de la nécessité de traverser la Flandre en évitant Anvers déjà encombré par son activité propre.

Pourquoi ne pas moderniser la route Dunkerque-Wijnendale ?

3^o *Voies hydrauliques.*

Il semble que les efforts sont insuffisants pour ce qui concerne la protection du littoral. La vitesse du vent atteint souvent 100 à 120 km/h et nous risquons des catastrophes si l'évacuation des eaux intérieures est rendue difficile, surtout en cas de marée haute, de pluies ou de fortes fontes de neige.

Le problème de l'Escaut et de ses affluents reste posé.

Ne serait-il pas indiqué de provoquer une réunion de techniciens et politiciens belges et hollandais pour discuter ensemble du problème des évacuations des eaux et sauvegarder le trafic des ports d'Anvers, Gand et Bruges, et ce dans l'intérêt du pays tout entier ?

Le littoral compte beaucoup de chômeurs. Il reste pour quelque 24 millions d'abris à démolir à La Panne, Bredene et Middelkerke. Pourquoi n'y emploie-t-on pas des chômeurs ?

Comment allons-nous protéger le littoral ?

Het zand hoopt er zich op en het strand brokkelt af. Er moet een over verscheidene jaren te spreiden programma worden opgesteld, wil men het hoofd bieden aan het steeds dreigend gevaar van dijkbreuken.

4^o Stedebouw.

Hoe staat het, inzake stedebouw, met de financiering van de leningen voor onteigeningen die uitgevoerd worden ingevolge een onteigeningsplan.

Is het niet geraden een onteigeningsfonds in te stellen ?

Stedebouw is zeker noodzakelijk maar de reglementen moeten op een verstandige manier worden toegepast.

Het lid haalt gevallen aan waarin de provinciale diensten onlogisch te werk gaan en zich onder meer tot de Commissie voor Monumenten en Natuurschoon wenden ofschoon het nieuwe gebouwen betreft.

5^o Huisvesting van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Het commissielid vraagt hoever het staat met het overbrengen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken naar een nieuw gebouw, hetzij de Bestuurswijk, hetzij het Egmontpaleis.

Die kwestie is van belang voor de Senaat die niet genoeg lokalen heeft.

ANTWOORD.

1^o De Minister antwoordt dat het nieuwe systeem inzake werkverschaffing slechts bij wijze van proef is ingevoerd.

Blijkt bij de verwezenlijking dat het gebreken vertoont, dan zullen de nodige verbeteringen worden aangebracht. Hoofdzak was een systeem uit te denken dat vrijwel onmiddellijk kon worden ingevoerd.

De Minister wijst er nog op dat het totnogtoe vigerend systeem van directe tewerkstelling van werklozen door de gemeenten voort zal toegepast worden.

De Minister zet de burgemeesters er zelfs toe aan van die interessante mogelijkheid gebruik te maken zolang er werkloosheid heerst op zo een grote schaal als thans.

2^o De Minister is het eens met de zienswijze van het lid waar deze betoogt dat, nu de Gemeenschapelijke markt tot stand komt, een grote inspanning moet worden gedaan om de hoofdverkeerswegen van ons land zo spoedig mogelijk te verbeteren.

Hij geeft toe dat het van groot belang is een degelijke wegverbinding met Noord-Frankrijk tot stand te brengen en hij zal al de in dat verband door het geacht lid gegeven wenken door zijn diensten laten bestuderen.

De Minister antwoordt dat het niet mogelijk is van de rijkswegen in de bebouwde kom van Veurne een ideale doortocht te maken, aangezien deze straten te smal en te kronkelig zijn.

Le sable s'accumule et l'estran s'effrite. Il faut ici un programme échelonné sur plusieurs années pour faire face au danger constant d'une rupture des digues.

4^o Urbanisme.

A propos d'urbanisme, qu'en est-il du financement des emprunts pour expropriations effectués en exécution d'un plan d'expropriation.

Ne s'indique-t-il pas de créer un fonds d'expropriation ?

L'urbanisme est certainement indispensable mais il faut appliquer les règles avec intelligence.

Le commissaire cite des cas où les services provinciaux paraissent agir avec incohérence et s'adressent notamment à la Commission des Monuments et Sites alors qu'il s'agit d'immeubles nouveaux.

5^o Locaux du Ministère des Affaires Etrangères.

Le Commissaire demande où en est la question du transfert du Ministère des Affaires Etrangères dans un nouveau bâtiment, soit à la Cité Administrative, soit au Palais d'Egmont.

Cette question intéresse le Sénat qui ne dispose pas d'assez de locaux.

RÉPONSE.

1^o Le Ministre répond que le nouveau système de mise au travail des chômeurs n'est qu'un essai.

S'il s'avère imparfait en cours d'exécution, des améliorations pourront être apportées. Mais l'essentiel est d'établir un système qui entre en vigueur très rapidement.

Le Ministre insiste encore sur le fait que le système en vigueur jusqu'à présent et qui consiste à permettre aux communes d'embaucher directement des chômeurs, continuera à être appliqué.

Le Ministre engage même les bourgmestres à faire usage de cette possibilité intéressante aussi longtemps que le chômage persistera dans des proportions aussi graves qu'actuellement.

2^o Le Ministre est d'accord avec le point de vue du commissaire sur le fait qu'en égard à l'établissement du Marché commun, un effort très important doit être fait pour améliorer à un rythme aussi rapide que possible les principales routes du pays.

Il reconnaît l'importance d'une bonne liaison routière avec le Nord de la France et fera étudier par ses services toutes les suggestions faites à ce sujet par l'honorable membre.

Le Ministre répond qu'il n'est pas possible de faire des traverses de Furnes appartenant aux routes de l'Etat, des traverses idéales, car ces rues sont trop étroites et trop sinueuses.

Er zal evenwel de hand aan gehouden worden dat de nodige onderhoudswerken zouden geschieden, opdat deze doortocht steeds goed berijdbaar weze.

De werken op de rijksweg Veurne-De Panne moesten aanvangen op 12 januari ll.; het winterweer heeft evenwel de aanvang een weinig vertraagd. Er is een uitvoeringstermijn van 120 dagen voor genoemde werken voorzien.

Wat nu betreft de nieuwe verbinding Veurne-Loppem, is de Heer Minister het met het Commissielid eens dat deze weg inderdaad zeer nuttig zal zijn. De voorstudie is gedaan en op dit ogenblik onderzoekt het Bestuur der Wegen een afbuiging van het tracé naar het Zuiden om zekere wegproblemen in de omgeving van Diksmuide op deze wijze ook op te lossen.

De Minister herinnert er aan dat hij zijn prinsipsakkoord betreffende deze nieuwe weg in mei 1957 gegeven heeft en belooft, dat deze weg eerlang door het Wegenfonds verwezenlijkt zal worden.

3^o Waterwegen.

De problemen waarop het lid gewezen heeft, zijn zeer belangrijk. De oplossing ervan zou echter aanzienlijke uitgaven meebrengen.

Men mag die weg dan ook pas opgaan na een ernstige studie die, ongelukkig, ook veel tijd vraagt.

Er moet een orde van voorrang worden bepaald. In afwachting hiervan zullen eerlang sommige verbeteringswerken worden uitgevoerd, onder meer op de Nete die deel uitmaakt van de teststreek « Hageland-Zuiderkempen ».

De gezamenlijke door het lid gevraagde werken bevestigen de noodzakelijkheid van een plan van grote investeringen.

Hoe het ook zij, het probleem van de kustbescherming houdt de aandacht van het Bestuur der Waterwegen gaande.

Wat het slopen van de schuilplaatsen betreft, zal overwogen worden die werken te bespoedigen en er zo mogelijk werklozen voor te gebruiken.

4^o De Minister is van oordeel dat er niet te veel speciale fondsen mogen worden ingesteld.

De door het lid aangehaalde gevallen hebben betrekking op kerken en pastorieën waarvoor krachtens de vigerende reglementen het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Natuurschoon moet worden ingewonnen.

5^o De Minister antwoordt dat inderdaad overwogen wordt het Departement van Buitenlandse Zaken onder te brengen in het Egmontpaleis.

Daartoe worden thans onderhandelingen gevoerd. De Minister hoopt dat de Senaat dus eerlang behoorlijk zal gehuisvest zijn.

Toutefois, on tiendra la main à ce que les travaux d'entretien nécessaires soient effectués pour que ces traverses restent toujours en bon état.

Les travaux à effectuer à la route de l'Etat Furnes-La Panne devaient être entamés le 12 janvier dernier, mais ont été quelque peu retardés en raison du mauvais temps. Un délai d'exécution de 120 jours ouvrables est prévu pour ces travaux.

En ce qui concerne la nouvelle liaison Furnes-Loppem, le Ministre estime, tout comme le commissaire, que cette route sera effectivement très utile. L'étude préliminaire est terminée et, à l'heure actuelle, l'Administration des Routes examine la possibilité d'infléchir le tracé vers le Sud, de façon à résoudre certains problèmes routiers qui se posent aux abords de Dixmude.

Le Ministre rappelle qu'en mai 1957, il a donné son accord de principe pour ce qui concerne cette nouvelle route et il promet que celle-ci sera réalisée prochainement par le Fonds des Routes.

3^o Voies Hydrauliques.

Les problèmes soulevés par le commissaire sont très importants, mais les solutions sont de nature à entraîner des dépenses considérables.

Il y a lieu, dès lors, de ne s'engager dans cette voie qu'après des études sérieuses et, malheureusement, très longues.

Un ordre de priorité doit être établi, mais en attendant, des améliorations seront apportées prochainement et notamment à la Nêthe qui fait partie de la région-test « Hageland-Zuiderkempen ».

L'ensemble des travaux demandés par le membre confirme davantage encore la nécessité d'un plan d'investissements importants.

Quoi qu'il en soit, l'Administration des Voies Hydrauliques reste attentive au problème de la protection de la Côte.

Pour ce qui est des abris à démolir, il sera envisagé d'accélérer leur disparition, en recourant notamment, si la chose est possible, à l'emploi de chômeurs.

4^o Le Ministre ne croit pas qu'il faut multiplier le nombre de fonds spéciaux.

Pour ce qui est des cas cités par le membre, ils concernent des églises et des cures, pour lesquelles les règlements en vigueur requièrent l'avis de la Commission Royale des Monuments et des Sites.

5^o Le Ministre répond qu'il est exact qu'on envisage d'installer le Département des Affaires Etrangères au Palais d'Egmont.

Les tractations sont en cours à ce sujet et il espère que dès lors le Sénat pourra être décemment logé avant longtemps.

VRAAG N° 6.

Vooraleer met zijn eigenlijke uiteenzetting te beginnen, vroeg het lid de bijzondere aandacht van Uw Commissie, in verband met de huidige weersomstandigheden en het bestaande gevaar voor eventuele overstromingen, voor het treffen van alle nodige voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van nieuwe rampen.

Hij las de ordemotie voor, zoals die op 20 februari 1958 naar aanleiding van interpellaties tot de heer Minister van Buitenlandse Zaken en tot de heer Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw over het Deltaplan werd ingediend door de drie partijen, en als dusdanig, op één onthouding na, eenparig werd goedgekeurd.

Deze motie getuigt van de eensgezinde bezorgdheid van de drie partijen voor de veiligheid van onze bevolking, en voor de beveiliging van de belangen van onze nationale haven, en als dusdanig van onze volledige nationale economie.

In verband hiermee verwees het lid tevens naar de wetgeving op de Polders en de Wateringen, ook tijdens de laatste jaren besproken en goedgekeurd, die met de noodzakelijke maatregelen in verband met het Deltaplan, een geheel vormt ter bescherming van onze gebieden tegen overstromingsgevaar.

Graag vernam het lid, in het kader van deze wetgeving, in hoeverre thans onze dijken zijn versterkt en heringericht? Hij verwees hierbij naar bepaalde opmerkingen in de pers in verband met de internationale dijk van het Zwin, te Knokke. Hij vertrouwt er ten stelligste op dat alle nodige maatregelen zullen worden getroffen om de veiligheid van onze bevolking te verzekeren.

Het lid zal deze begroting in een positieve en opbouwende geest bespreken en commentariëren.

Ze getuigt van de voortzetting van de politiek van grote werken van de Regering Van Acker, en is niets anders dan de uitvoering van de verschillende wetten en programma's van de vorige Regering, zoals o.a. :

- het Wegenfonds;
- de bevaarbaarmaking van ons waterwegennet voor schepen tot 1.350 ton;
- het 10-jarenplan voor de Antwerpse haven.

Hij wil hierbij verklaren dat het een goede politiek is, die wordt voortgezet. Zulks wil niet zeggen — en hij stelt er prijs op dit hier uitdrukkelijk te verklaren — dat hij de huidige Regering zijn vertrouwen zou schenken. Om politieke redenen kan en zal hij dit vertrouwen niet geven.

Wel wil hij hier zijn waardering en bewondering uitspreken voor het prachtige werk, dat werd gepresteerd door functionarissen en technisch personeel van het Departement, belast met de uitvoering der verschillende wetten.

QUESTION N° 6.

Avant d'aborder le fond de la question, le membre a attiré l'attention de la Commission sur la nécessité, en raison des conditions météorologiques actuelles et du danger d'inondations éventuelles, de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour éviter de nouvelles catastrophes.

Il a donné lecture du texte de la motion d'ordre présentée par les trois partis et adoptée par le Sénat à l'unanimité des voix moins une abstention le 20 février 1958, à l'issue des interpellations à M. le Ministre des Affaires Etrangères et à M. le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction, sur le plan Delta.

Cette motion traduit le souci qui anime les trois partis d'assurer la sécurité de nos populations et de sauvegarder les intérêts de notre port national et, partant, de toute notre économie nationale.

Dans le même ordre d'idées, le commissaire fait allusion à la législation sur les Polders et Wateringues, qui, elle aussi, a été discutée et approuvée dans le courant de ces dernières années et qui constitue, avec les mesures nécessitées par le plan Delta, un ensemble destiné à protéger nos régions contre le danger d'inondations.

Le commissaire désirerait savoir où en sont les travaux de consolidation et la réorganisation de nos digues, dans le cadre de la législation précitée? Il signale que la presse a publié certaines considérations à propos de la digue internationale du Zwin, à Knokke. Il espère fermement que toutes les mesures nécessaires seront prises pour assurer la sécurité de nos populations.

Le membre examinera le budget actuel dans un esprit positif et constructif.

Il constate que la politique de grands travaux inaugurée par le Gouvernement Van Acker sera poursuivie; les diverses lois et programmes établis par ce dernier seront mis à exécution, notamment :

- le Fonds des Routes;
- la mise au gabarit de 1.300 tonnes de nos voies navigables;
- le plan décennal pour le port d'Anvers.

Le commissaire estime qu'il s'agit là d'une politique excellente, ce qui ne veut pas dire — il tient à le souligner — qu'il fait confiance au Gouvernement actuel. Cela est exclu pour les motifs politiques.

Toutefois, il ne cache pas son admiration pour l'œuvre admirable réalisée par les fonctionnaires et le personnel technique du Département, chargés de l'exécution des diverses lois votées dans ce domaine.

Reeds herhaaldelijk heeft hij zijn spijt uitgedrukt over het gebrek aan voldoende technisch personeel, en de wenselijkheid beklemtoond dat dit zou worden verholpen.

Is het waar dat bepaalde studies aan private technische burelen dienden toevertrouwd, bij gebrek aan technisch personeel? Is het ook waar dat de plans en bestekken voor het bouwen van de nieuwe zeeshuis te Fort Frederik moeten worden opgemaakt door de Technische Diensten van de Stad Antwerpen en dat zulks met vertraging gebeurt? Graag ontving hij hieromtrent nadere toelichtingen.

Hij acht het noodzakelijk dat de uitvoering van de verschillende programma's zou worden versneld. In dat verband wil hij de aandacht van Uw Commissie vragen voor bepaalde berichten, die ons de laatste dagen bereiken van uit Noord-Brabant, met betrekking tot een nieuw plan voor het bouwen van een havencomplex, genaamd Kreekrakhaven, in de omgeving van Bergen-op-Zoom, op enkele tientallen kilometer van Antwerpen.

De Nederlanders praten niet veel, maar handelen. Denk maar aan de haven van Rozenburg, de uitvoering van Europoort, waaraan niet veel woorden werden verspild, maar waarvoor onmiddellijk de nodige kredieten werden voorzien, en die de oprichting van talrijke nieuwe industrieën, waaronder zware metaalindustrieën met een capaciteit van 500.000 ton, zal mogelijk maken.

Verwijzend naar dit voorbeeld, acht hij het noodzakelijk dat ook in ons land de werken, nodig tot het verbeteren van onze infrastructuur en tot verbetering van onze communicatiemogelijkheden met onze buurlanden, in versneld tempo zouden worden uitgevoerd.

In verband hiermee houdt hij er aan Uwe Commissie zijn persoonlijke opvatting toe te lichten betreffende het gebruik der nodige kredieten. Hij is van oordeel dat deze kredieten niet moeten worden afgemeten met een schaalte, derwijze dat een gelijke verdeling zou geschieden volgens de twee taalgebieden. De kredieten die beschikbaar zijn — en in veel gevallen zijn deze te gering — moeten worden geïnvesteerd daar waar zij, met het oog op het algemeen belang, het meest nodig zijn, en dit volgens de graad van noodzakelijkheid, onverschillig of zulks in Vlaanderen, Wallonië of het Brusselse zal zijn. Het lid heeft voldoende vertrouwen in de objectiviteit van de bevoegde personen, om overtuigd te zijn dat de aanwijzing der kredieten volledig verantwoord zal geschieden.

Als autosnelbanen worden aangelegd, als waterwegen worden verbeterd, waar ook in België, dan staan die ten dienste van gans het land, en als dusdanig zijn dit nationale kwesties en geen lokale aangelegenheden.

Vervolgens wijdt het lid enkele woorden aan de gewone begroting, en dan in de eerste plaats met betrekking tot de fietspaden langsheen de rijksbanen.

A plusieurs reprises déjà, le membre s'est plaint de l'insuffisance de l'effectif du personnel technique en soulignant la nécessité de remédier à cet état de choses.

Est-il exact, qu'en raison de la pénurie de personnel technique, certaines études ont dû être confiées à des bureaux techniques privés ? Est-il exact que les plans et cahiers de charges en vue de la construction d'une nouvelle écluse maritime à Fort Frédéric doivent être établis par les services techniques de la ville d'Anvers et que ces travaux ont subi un certain retard ? Le membre voudrait obtenir des précisions à ce sujet.

Il estime nécessaire d'accélérer l'exécution des divers programmes en cours. A cet égard, il voudrait attirer l'attention de la Commission sur les nouvelles qui lui sont parvenues ces jours derniers du Brabant septentrional, sur l'existence d'un nouveau plan relatif à la construction d'un complexe portuaire, connu sous le nom de Kreekrakhaven, dans les environs de Bergen-op-Zoom, à quelques dizaines de kilomètres d'Anvers.

Les Hollandais ne parlent guère, mais agissent. Qu'on songe au port de Rozenburg, à la réalisation de l'Europoort, dont on a très peu parlé, mais pour lesquels on a prévu immédiatement les crédits nécessaires, ce qui permettra la création de bon nombre d'industries nouvelles et, notamment, d'industries lourdes d'une capacité de 500.000 tonnes.

Cet exemple démontre qu'il est nécessaire de procéder à l'exécution, à un rythme accéléré, des travaux indispensables à l'amélioration de notre infrastructure et de nos moyens de communications avec les pays voisins.

Le commissaire tient à préciser son point de vue personnel en ce qui concerne l'utilisation des crédits indispensables. Il ne croit pas que ces crédits doivent être pesés sur une balance de précision, de façon à les répartir de façon strictement égale entre les deux régions linguistiques. Les crédits disponibles — et dans bon nombre de cas ils sont insuffisants — doivent être investis là où ils sont le plus nécessaires dans l'intérêt général, que ce soit en Flandre, en Wallonie ou dans l'agglomération bruxelloise. Le commissaire déclare qu'il a suffisamment de confiance dans l'objectivité des personnes compétentes qui auront à décider de l'affectation des crédits pour être convaincu que ceux-ci seront répartis d'une manière complètement justifiée.

La création de nouvelles autoroutes et l'amélioration des voies d'eau, où que ce soit en Belgique, profitent au pays entier. A cet égard, il ne s'agit pas d'affaires locales, mais bien de questions nationales.

Le membre passe ensuite au budget ordinaire et aborde la question des pistes cyclables qu'il convient d'aménager le long des routes de l'Etat.

Duizenden km. staatsbanen hebben momenteel nog geen fietspad : deze toestand is een voortdurend gevaar voor alle weggebruikers. Het lid vraagt zoveel mogelijk fietspaden aan te leggen waar deze nog niet bestaan. Hij meent te kunnen besluiten, als hij de kredieten voor gewoon onderhoud nagaat, dat zulks op de gewone dienst zou kunnen geschieden.

Op gebied van de wetgeving op de urbanisatie houdt een speciale Commissie zich momenteel bezig met de studie van deze kwestie. Hoever is thans deze studie gevorderd ?

Vooraleer enkele beschouwingen te wijden aan onze infrastructuur en de noodzakelijkheid tot verbetering en aanpassing, vraagt hij, nu we aan het begin staan van de Gemeenschappelijke Markt, even te kijken naar onze buurlanden, en vast te stellen hoe deze zich volledig aan het uitrusten zijn en zich enorme krachtsinspanningen getroosten om hun concurrentiemogelijkheden te vrijwaren.

Nederland.

De haven van Rotterdam wordt volledig uitgebouwd voor het ontvangen van schepen met alle zeevrachten voor Klein Europa. Ik verwijs hierbij naar wat ik hoger zei betreffende Rozenburg (Europoort).

Ook de werken in de haven van Amsterdam zijn erop gericht de infrastructuur te verbeteren.

Zie bv. hoe Amsterdam rechtstreeks is verbonden met de Rijn door een modern kanaal voor schepen met grote tonnemaat,

hoe de Stop van Ternaaien wordt gelicht en hierdoor Rotterdam dichterbij het Luiks industriebekken is gebracht,

hoe de autosnelweg Rotterdam-Ruhr snel vordert, en thans reeds is aangelegd tot voorbij Arnhem,

hoe de laatste stoomlocomotief is verdwenen en het ganse spoorwegennet is geëlectriceerd.

Het lid wijst hier verder bv. op de uitbreiding van petroleumraffinaderijen, voor Antwerpen voorzien, die zich te Rotterdam hebben gevestigd. Hetzelfde gold tevens voor een automontagebedrijf.

Nederland heeft zich volledig ingesteld om met de meeste kansen de concurrentiestrijd te voeren.

Duitsland.

Duitsland voert een politiek van grote openbare werken tot uitbouw van zijn zeehavens.

Wilhelmshaven is met Keulen verbonden door middel van een pijpleiding, terwijl de haven zelf wordt uitgebouwd voor het ontvangen van schepen tot 100.000 ton.

Des milliers de kilomètres de ces routes sont encore dépourvus de pistes cyclables. Cette situation crée un danger permanent pour tous les usagers. Le membre insiste sur la nécessité de construire des pistes cyclables aux endroits où elles n'existent pas encore. Vu l'importance des crédits prévus pour l'entretien normal, le service ordinaire doit suffire à cette construction.

Quant à la législation sur l'urbanisme, une commission spéciale est actuellement occupée à l'étudier. Où en est ce travail ?

Avant d'émettre certaines considérations sur notre infrastructure et sur la nécessité de l'améliorer et de l'aménager, le même membre invite la Commission à jeter, maintenant que nous nous trouvons au seuil du Marché Commun, un regard au-delà de nos frontières. Elle pourra ainsi constater que nos voisins travaillent à s'équiper complètement et qu'ils font des efforts énormes pour garder intactes leurs possibilités concurrentielles.

Pays-Bas.

Le port de Rotterdam est en train de subir des transformations profondes qui lui permettront de recevoir les navires de tout tonnage transportant les frets maritimes de la petite Europe. Voir également ce qui a été dit plus haut concernant Rozenburg (Europoort).

Les travaux exécutés actuellement au port d'Amsterdam visent, eux aussi, à améliorer l'infrastructure.

Que l'on songe, par exemple, qu'Amsterdam est directement relié au Rhin par un canal moderne, accessible aux navires de fort tonnage.

qu'on est en train de supprimer le Bouchon de Lanaye, ce qui met Rotterdam à la portée du bassin industriel liégeois.

que la construction de l'autostrade Rotterdam-Ruhr progresse rapidement, à telle enseigne qu'il est déjà achevé jusqu'au-delà d'Arnhem,

que la dernière locomotive à vapeur a disparu et que l'ensemble du réseau ferré est désormais électrifié.

Le même commissaire mentionne encore l'agrandissement des raffineries de pétrole dont l'installation était prévue à Anvers, mais qui se sont fixées à Rotterdam. Il en est de même d'une entreprise de montage d'automobiles.

Les Pays-Bas se sont équipés complètement pour soutenir la concurrence dans les meilleures conditions.

Allemagne.

L'Allemagne poursuit une politique de grands travaux publics en vue de développer ses ports de mer.

Wilhelmshaven est relié à Cologne par un pipeline, tandis que le port lui-même est agrandi afin de pouvoir recevoir des bateaux de 100.000 tonnes.

Duitsland werkt aan het verbindingskanaal Rijn-Elbe en de verbinding Rijn-Donau, voor grotere schepen.

Weldra zal de geëlectriceerde dubbele spoorweglijn langsheen de Rijn de Ruhr verbinden met de industriële bekkens van Zuid-Duitsland.

Frankrijk.

Frankrijk bouwt momenteel zijn kanaalhavens uit (in het bijzonder Duinkerken en Le Havre), en daar Noord-Frankrijk het natuurlijke hinterland is van Gent, kan daardoor een aanzienlijk cliënteel verloren gaan voor de Gentse haven.

Door de electricatie van de spoorwegen van het bekken van Lotharingen naar Duinkerken, over Valenciennes, wordt de infrastructuur van onze Zuiderburen gevoelig verbeterd ten nadele van Belgische economische belangen.

Verwijzend naar die beschouwingen, vraagt het lid de volledige aandacht voor de infrastructuur van eigen land.

Hij herhaalt hierbij dat inzake investeringen geen regionalisme noch vooroordelen mogen bestaan en dat de investeringen moeten geschieden waar het nationaal belang zulks vereist, ongeacht het landsgedeelte.

Voor wat betreft de uitbouw van ons autosnelwegennet, is z.i. de versnelde uitvoering van de snelweg Antwerpen-Duitsland noodzakelijk. Niet alleen het belang van de Antwerpse haven, ook dat van Luik en van onze ganse economie eist zulks.

Doch niet alleen deze autosnelweg dient binnen de kortste tijd verwezenlijkt. Zo spoedig mogelijk dient de verwezenlijking nagestreefd van de snelwegen-driehoek, die als ruggegraat van ons snelverkeer zal moeten dienen, nl. :

- de snelweg van Nederland naar Henegouwen,
- de snelweg Bergen-Luik,
- de snelweg Antwerpen-Duitsland.

Voor wat de aanpassing en verbetering van ons waterwegennet betreft, stelt zich dezelfde eis : versnelde uitvoering.

Nu de kwestie van de Stop van Ternaaien haar oplossing nadert, is het ook voor Antwerpen noodzakelijk een betere verbinding te bekomen met de Rijn, verbinding die niet noodzakelijk het Moerdijkkanaal moet zijn.

Het lid herinnert hier aan de reeds vroeger bestudeerde mogelijkheden voor een Oost-West-verbinding :

- Wezet-Neuss (Vent-debout-kanaal),
- Born-Geilenkirchen-Neuss;
- Born-Vlodrop-Neuss;
- Arcen-Ruhrort + Postelkanaal.

L'Allemagne exécute des travaux destinés à rendre accessibles aux bateaux de fort tonnage le canal du Rhin à l'Elbe ainsi que la liaison Rhin-Danube.

Bientôt, la double ligne électrifiée qui longe le Rhin mettra la Ruhr en communication avec les bassins industriels d'Allemagne méridionale.

France.

La France est en train de développer ses ports de la Manche (et notamment Dunkerque et Le Havre); comme le nord de la France constitue l'hinterland naturel de Gand, ce dernier port pourrait donc perdre une bonne partie de sa clientèle.

L'électrification des chemins de fer du bassin lorrain à Dunkerque par Valenciennes améliore considérablement l'infrastructure de nos voisins du Sud, au détriment des intérêts économiques de la Belgique.

Eu égard à ces considérations, l'honorable membre demande à la Commission d'accorder toute son attention à l'infrastructure de notre pays.

Il répète qu'en matière d'investissements, il ne peut y avoir ni régionalisme, ni préjugés et que les investissements doivent se faire là où l'intérêt national l'exige, quelle que soit la région directement bénéficiaire.

Traitant du développement de notre réseau d'autoroutes, il estime qu'il est nécessaire d'accélérer la construction de l'autoroute Anvers-Allemagne. Il n'y va pas seulement de l'intérêt du port d'Anvers; les intérêts de Liège et de toute notre économie l'exigent également.

Cependant, cette autoroute n'est pas la seule qui doit être réalisée dans les délais les plus brefs. Il faut, aussitôt que possible, s'attaquer à l'exécution du triangle d'autoroutes qui constituera l'armature de notre trafic rapide :

- l'autoroute allant des Pays-Bas vers le Hainaut,
- l'autoroute Mons-Liège,
- l'autoroute Anvers-Allemagne.

Le problème se pose de la même manière pour ce qui est de l'adaptation et de l'amélioration de notre réseau de voies hydrauliques : là aussi, il importe de faire diligence.

La question du Bouchon de Lanaye étant en voie de règlement, il s'impose pour Anvers d'avoir une liaison meilleure avec le Rhin, qui ne doit pas nécessairement se faire par le canal du Moerdijk.

Le commissaire rappelle les solutions déjà examinées précédemment en ce qui concerne la liaison avec l'Est :

- Visé-Neuss (canal de Vent-debout);
- Born-Geilenkirchen-Neuss;
- Born-Vlodrop-Neuss;
- Arcen-Ruhrort + canal de Postel.

Hierdoor zal ook Luik, waarvan het lid steeds de positie als draaischijf in ons verkeerssysteem heeft verdedigd, een betere verbinding krijgen met de Ruhr.

Met aandrang vraagt hij dat de bevaarbaar-making van de Maas tot Givet, voor schepen tot 1.350 ton, zou worden verwezenlijkt, om het bekken van Briey en Lotharingen rechtstreeks in verbinding te brengen met onze nationale haven. Of wenst men soms dat door de opheffing van de Stop van Ternaaien de trafiek naar Rotterdam zou gaan in plaats van naar Antwerpen?

Wat de as Charleroi-Brussel betreft, vraagt hij niet liever dan dat zo spoedig mogelijk de aanpassingswerken aan deze uiterst belangrijke waterweg zouden zijn uitgevoerd, zo goed als de verbinding Borinage-Kanaal van Blaton-Schelde-West-Vlaanderen.

Ten overstaan van Gent is het noodzakelijk zo spoedig mogelijk de verbetering en verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen, en de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen, door te voeren.

Mag het lid tenslotte nog vernemen of voldoende aandacht wordt besteed aan de verbetering van de vaargeulen in de Wielingen, noodzakelijk voor de schepen die zich naar Zeebrugge en Antwerpen begeven? Is men reeds begonnen met de verdieping van de drempel bij de bol van Heist, waar bij gemiddelde halve tij slechts een diepte van 8,90 m. wordt vastgesteld? Is men reeds begonnen met aanpassingswerken in het Nauw van Bath, met het oog op de bevaarbaar-making van de Schelde tot Antwerpen, voor tankschepen met grote tonnemaat? Hoever staat men thans met de verbinding Antwerpen-Rijn? Is er reeds een definitieve overeenkomst met Nederland voor de bouw van de zeesluis te Terneuzen en voor de aanpassing van het kanaal Gent-Terneuzen, en is hierbij het financieel aandeel van Nederland en België reeds definitief vastgesteld?

Op het regionale plan vraagt het lid de aandacht van Uw Commissie voor de werkelijk catastrofale toestand in de Rupelstreek, deze totaal verminkte streek. Hij heeft begrip voor de moeilijkheden in de Borinage, doch nodigt U uit, ook eens een bezoek te brengen aan de Rupelstreek, deze troosteloze armoe-streek, met haar 65.000 inwoners, die zich met angst en beklemming afvragen wat de toekomst hun brengen zal.

De Minister heeft een plan opgesteld tot opslorping van een gedeelte van de thans heersende werkloosheid door uitvoering van openbare werken op de plaatsen waar een grote werkloosheid heerst.

In verband hiermee heeft het lid bepaalde gegevens verzameld in verband met het aantal werklozen, volgens de meest recente statistieken :

Cette liaison permettra en même temps d'améliorer les relations entre la Ruhr et la ville de Liège, dont le commissaire a toujours soutenu qu'elle était l'une des plaques tournantes de notre réseau de communications.

Il demande instamment que la Meuse soit mise au gabarit de 1.350 tonnes jusqu'à Givet, afin d'établir une liaison directe entre le bassin de Briey et la Lorraine, d'une part, et notre port national, d'autre part. Admettrait-on, en effet, que la suppression du bouchon de Lanaye ait pour effet de drainer le trafic vers Rotterdam, au détriment d'Anvers?

Quant à l'axe Charleroi-Bruxelles, l'orateur ne demande pas mieux que de voir exécuter aussitôt que possible les travaux d'aménagement de cette voie hydraulique part culièrement importante, à nsi que de la liaison Borinage-Canal de Blaton-Escaut-Flandre occidentale.

En ce qui concerne Gand, il est nécessaire de poursuivre le plus rapidement possible l'amélioration et l'élargissement du canal Gand-Terneuzen et la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen.

Le commissaire voudrait savoir enfin si l'on accorde une attention suffisante à l'amélioration des chenaux des Wielingen, car elle est indispensable aux navires qui se rendent de Zeebrugge à Anvers. A-t-on déjà entamé les travaux de creusement du seuil à proximité de la « Bol de Heist », où la profondeur n'atteint que 8,90 m au moment de la marée? A-t-on déjà entamé les travaux d'aménagement du Détroit de Bath, afin de permettre aux bateaux citernes de grand tonnage l'accès d'Anvers par l'Escaut. Où en est la liaison Anvers-Rhin? A-t-on conclu un accord définitif avec les Pays-Bas en vue de la construction de l'écluse maritime de Terneuzen et de l'aménagement du canal Gand-Terneuzen et a-t-on fixé définitivement la contribution financière des Pays-Bas et de la Belgique dans les frais à résulter de l'exécution de ces travaux?

Sur le plan régional, le membre attire l'attention de la Commission sur la situation de la région du Rupel qui prend des allures de catastrophe. Tout en comprenant les difficultés du Borinage, il voudrait que la Commission se transporte dans la région du Rupel, qui offre l'image de la désolation et dont les 65.000 habitants se demandent avec anxiété ce que l'avenir leur réserve.

Le Ministre a élaboré un plan en vue de résorber une partie du chômage en faisant exécuter des travaux publics aux endroits du pays qui sont particulièrement frappés.

Le commissaire a rassemblé certains éléments concernant le nombre des chômeurs, sur la base des statistiques les plus récentes :

PROVINCIE. — PROVINCE	Aantal werklozen — Nombre de chômeurs	% van het totaal — % du total	Aantal werklozen per duizend inwoners — Nombre de chômeurs par mille habitants
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	56.350	19,62	41
Brabant. — <i>Brabant</i> :			
Brusselse agglomeratie. — <i>Agglomération bruxelloise</i> .	27.457	9,56	20
Vlaams gedeelte. — <i>Partie flamande</i>	10.834	3,77	32
Waals gedeelte. — <i>Partie wallonne</i>	3.647	1,27	19
Totaal Brabant. — <i>Total Brabant</i>	41.938	14,60	22
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	45.358	15,79	43
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	58.806	20,48	47
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	31.045	10,81	24
Luik. — <i>Liège</i>	22.246	7,75	22
Limburg. — <i>Limbourg</i>	21.416	7,46	39
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	4.718	1,64	21
Namen. — <i>Namur</i>	5.360	1,86	15
TOTALEN. — <i>TOTAUX</i>	287.237	100,—	32
Per landstreek. — <i>Par région</i> :			
Vlaamse landsgedeelte. — <i>Région flamande</i>	192.764	67,13	42
Waalse landsgedeelte. — <i>Région wallonne</i>	67.016	23,33	22
Brusselse agglomeratie. — <i>Agglomération bruxelloise</i> .	27.457	9,54	20
TOTALEN. — <i>TOTAUX</i>	287.237	100,—	32

Uit deze cijfers blijkt dat vooral het Vlaamse landsgedeelte zwaar door de werkloosheid is getroffen.

Het lid vraagt niet dat men, bij de verdeling van de kredieten voor werken ter bestrijding van de werkloosheid, zich enkel door deze cijfers zou laten leiden. Hij vraagt enkel de aandacht voor die streken waar de toestand werkelijk katastrofaal wordt en dringt aan opdat in de eerste plaats daar nodige maatregelen zouden worden getroffen.

Hij besluit met een nieuw beroep op allen, om alle vooroordelen en elk regionalisme te bannen, en in een geest van eendracht onze volledige aandacht te wijden aan die problemen, die van levensbelang zijn voor de economische welvaart van ons land.

Verder zou het lid gaarne antwoord krijgen op alle volgende vragen :

Les chiffres ci-dessus font apparaître que c'est surtout la région flamande qui est gravement atteinte par le chômage.

Le membre ne désire pas que la répartition des crédits pour les travaux à exécuter dans le cadre de la lutte contre le chômage soit basée uniquement sur ces chiffres. Il demande simplement qu'on se préoccupe du sort de ces régions où la situation prend les allures d'une véritable catastrophe et il insiste pour qu'en tout premier lieu, les mesures indispensables soient prises en leur faveur.

Il conclut en lançant un nouvel appel à tous pour que, faisant abstraction de tout préjugé et de tout régionalisme, nous consacrons toute notre attention, dans un esprit de concorde, à ces problèmes qui sont d'un intérêt vital pour la prospérité économique de notre pays.

D'autre part, le même membre voudrait obtenir une réponse aux questions suivantes :

Gewone begroting.

Artikel 26-1. — Het vak Londerzeel-Wolvertem van de Rijksweg 1bis (de drukste verkeersweg van het land) en de Rijksweg Breendonk-Temse bevinden zich in een slechte toestand.

Zullen de herstellingswerken aan bedoelde wegvakken zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd?

Artikel 26-4. — De Nete, tussen Herentals en Grobbendonk, blijkt volledig verslijkt. Dit geeft aanleiding tot herhaalde overstromingen, die honderden en honderden hectaren goede landbouwgronden waterziek maken.

Welke maatregelen worden voorzien om hieraan te verhelpen? Zijn de nodige kredieten voorzien?

Artikel 26-4, 3^o. — Is er reeds een begin gemaakt met de baggerwerken in de Zeeschelde, met het oog op de bevaarbaarmaking voor tankers met grote tonnemaat? Werden reeds baggerwerken aangevat aan de Bol van Heist?

Artikel 29-2. — Bedoeld artikel omvat een krediet van 80 miljoen frank als uitzonderlijke kosten om de zetel van internationale organisaties te Brussel te vestigen.

Betreft het hier kredieten voor nieuwbouw of alleen voor huurcontracten?

Buitengewone begroting.

Artikel 461. — (Programma der 1.350 ton schepen).

Wanneer zal de Maas tot Givet bevaarbaar zijn voor schepen van 1.350 ton?

Artikel 476. — (Verbetering van de scheepvaart op de Schelde, afwaarts Antwerpen).

50 miljoen vastleggingskredieten en 10 miljoen betalingskredieten worden gevraagd, voor uitvoering van een programma van 500 miljoen. Welke werken omvat dit programma?

Artikel 491-C. — (Oprichten van gebouwen).

Het Provinciaal Hotel te Antwerpen werd in 1944 zeer zwaar beschadigd door oorlogsfeiten, in zoverre dat de diensten van het Provinciebestuur thans in private woningen, die in huur worden genomen, werden ondergebracht.

Wanneer voorziet U de oprichting van nieuwe gebouwen voor de volledige administratie (met ambtsgebouw)?

Artikel 591-10. — (Dringende investeringen van nationaal belang in de haven van Antwerpen).

Bedoeld artikel voorziet een krediet van 300 miljoen (vastleggingskrediet) voor het bouwen van een nieuwe zeeluis ter hoogte van Fort Frederik.

Wanneer voorziet U de eerste aanbesteding?

Budget ordinaire.

Article 26-1. — La section Londerzeel-Wolvertem de la route de l'Etat n^o 1bis (la voie de communication qui connaît le trafic le plus intense du pays) et la route de l'Etat Breendonk-Tamse sont en mauvais état.

Les travaux de réfection de ces sections de route seront-ils exécutés aussitôt que possible?

Article 26-4. — La Nèthe est complètement envasée entre Herentals et Grobbendonk. Il en résulte des inondations répétées qui gâtent des centaines et des centaines d'hectares de bons terrains agricoles.

Quelles mesures compte-on prendre pour remédier à cette situation? Les crédits nécessaires sont-ils prévus?

Article 26-4, 3^o. — Les travaux de dragage destinés à rendre l'Escaut maritime accessible aux pétroliers de gros tonnage ont-ils déjà été entamés? Des travaux de dragage ont-ils déjà été entamés au « Bol van Heist »?

Article 29-2. — Cet article prévoit un crédit de 80 millions de francs pour frais exceptionnels en vue d'assurer l'établissement du siège d'organisations internationales à Bruxelles.

S'agit-il de crédits destinés à des travaux de construction ou simplement de sommes prévues pour le paiement de loyers?

Budget extraordinaire.

Article 461. — (Programme des 1.350 tonnes).

Quand la Meuse sera-t-elle rendue accessible jusqu'à Givet aux bateaux de 1.350 tonnes?

Article 476. — (Amélioration de la navigation sur l'Escaut en aval d'Anvers).

Il est demandé 50 millions de crédits d'engagement et 10 millions de crédits de paiement pour l'exécution d'un programme de 500 millions. Quels sont les travaux prévus à ce programme?

Article 491-C. — (Construction de bâtiments).

L'Hôtel du Gouvernement provincial d'Anvers a été fortement endommagé en 1944 par suite de faits de guerre, au point que les services de l'Administration provinciale ont dû être hébergés dans des habitations privées prises en location.

Pour quand prévoyez-vous la construction de nouveaux bâtiments destinés à l'ensemble des services administratifs (avec hôtel)?

Article 591-10. — (Investissements urgents d'intérêt national à effectuer au port d'Anvers).

Cet article prévoit un crédit de 300 millions (crédit d'engagement) pour la construction d'une nouvelle écluse maritime à hauteur de Fort Frédéric.

Pour quand prévoyez-vous la première adjudication?

Artikel 632. — (Uitgaven voortvloeiend uit oorlogsschade aan afvoerwaterwegen).

a) Wanneer voorziet U de vernieuwing van de brug over het Albertkanaal op de weg Lier-Herentals, even voor Herentals?

b) Op het gehucht Eisterle, te Grobbendonk, werd een brug over het Albertkanaal vernield tijdens de jongste wereldoorlog. Sommige landbouwers zijn verplicht momenteel 16 km. af te leggen (via de Vierselbrug) om hun gronden over het Albertkanaal te bereiken.

Wanneer zal de bedoelde brug te Grobbendonk (Eisterle) worden herbouwd?

Programma Wegenfonds — 1959.

a) Voor 1959 worden vastleggingskredieten van 1 miljoen voorzien voor een brug te Kasterlee.

Welk werk betreft het hier?

b) Wanneer zal de rechtekking geschieden van de « dodenbocht » te Oostmalle (baan Antwerpen-Turnhout)?

c) Acht U het niet nuttig, met het oog op het versnellen van het uitvoeringsprogramma der autosnelwegen, ook reeds de overgang van de Maas uit te voeren en een begin te maken met de aanleg der wegvakken tussen Luik en de Duitse grens, derwijze dat langs twee zijden aan de voltooiing van de autosnelweg Antwerpen-Duitsland zou worden gewerkt?

d) Wanneer zal het noordelijk deel van de grote ring rond Antwerpen (vak Wommelgem-Antwerpsehaven) worden uitgevoerd?

ANTWOORD.

1^o *Rijksweg 1bis.*

De Minister verklaart dat de herstelling van de slechtste plaatsen in de provincie Brabant, meer bepaald tussen Wolvertem en Londerzeel, over weinige dagen aanbesteed wordt.

De studie voor de volledige herinrichting van de rijksweg n^o 1bis, de toekomstige autosnelweg is aan de gang.

Voor wat betreft de rijksweg Breendonk-Temse is de aanleg van de definitieve verharding aangevangen.

2^o *Baggerwerken in de Kleine Nete.*

Door het Departement van Openbare Werken zullen in de loop van dit jaar, ruimings- en kalibreringswerken uitgevoerd worden in de Kleine Nete tussen Herentals en de brug de Troon te Vorselaar, en tussen de duiker onder het gedempte Maas-Scheldekanaal en die onder het Netekanaal te Lier.

De regelmatige afvoer van het water van de Kleine Nete wordt echter in ernstige mate belemmerd door de oude duiker onder het voormeld gedempte Maas-Scheldekanaal.

Article 632. — (Dépenses résultant des dommages de guerre causés aux voies d'écoulement).

a) Pour quand prévoyez-vous le renouvellement du pont sur le canal Albert livrant passage à la route Lierre-Herentals, un peu avant Herentals?

b) Au cours de la dernière guerre mondiale, un pont sur le canal Albert a été détruit au hameau d'Eisterle, à Grobbendonk. Certains cultivateurs sont actuellement obligés de parcourir 16 km (via le pont dit Vierselbrug) pour atteindre leurs terrains situés de l'autre côté du canal Albert.

Quand ce pont de Grobbendonk (Eisterle) sera-t-il reconstruit?

Programme du Fonds des Routes — 1959.

a) Des crédits d'engagement d'un montant d'un million sont prévus pour 1959 pour un pont à Kasterlee.

De quel ouvrage s'agit-il?

b) Quand le « virage de la mort », à Oostmalle (route Anvers-Turnhout) sera-t-il rectifié?

c) Ne jugez-vous pas utile, en vue de l'accélération de l'exécution du programme de construction d'autoroutes, de réaliser dès maintenant le franchissement de la Meuse et d'entamer la construction des sections à réaliser entre Liège et la frontière allemande, de façon à pouvoir entamer les travaux aux deux extrémités de l'autoroute Anvers-Allemagne?

d) Quand la partie nord de la grande ceinture d'Anvers (section Wommelgem-port d'Anvers) sera-t-elle réalisée?

RÉPONSE.

1^o *Route de l'Etat n^o 1bis.*

Le Ministre déclare que les travaux de réfection des tronçons les plus endommagés de cette route situés dans la province de Brabant, plus exactement entre Wolvertem et Londerzeel, seront adjugés dans les prochains jours.

L'étude du réaménagement complet de la route de l'Etat n^o 1bis, la future autoroute, est en cours.

Pour ce qui concerne la route de l'Etat Breendonk-Tamise, la construction du revêtement définitif a été entamée.

2^o *Travaux de dragage dans la Petite Nèthe.*

Le Département des Travaux Publics effectuera dans le courant de cette année des travaux de curage et de calibrage de la Petite Nèthe entre Herentals et le pont dit « de Troon » à Vorselaar, et entre le syphon passant sous la partie comblée du canal Meuse-Escaut et le syphon sous le canal de la Nèthe à Lierre.

Cependant, l'écoulement régulier des eaux de la Petite Nèthe est considérablement gêné par l'ancien syphon sous la partie comblée du canal Meuse-Escaut.

Deze duiker zal dan ook door het Departement in de loop van dit jaar opgeruimd worden, de rivierbedding aldaar in zijn natuurlijke toestand hersteld, en het verkeer zal mogelijk blijven door de bouw van een brugje over de Kleine Nete.

Op deze manier zal de afvoer van het waswater van de Kleine Nete op een behoorlijke manier hunnen geschieden.

3^o Baggerwerken in de Zeeschelde en de Noordzee.

Tot nog toe werden geen baggerwerken uitgevoerd in de Noordzee ter hoogte van de Bol van Heist, met het oog op het toegankelijk maken van de haven van Antwerpen voor de supertankers.

De diensten van het Departement hebben echter wel kritisch de huidige manier van baggeren in de Zeeschelde onderzocht, met het doel het rendement te verhogen. Aldus zal in de loop van dit jaar de hoeveelheid op te spuiten baggerspecie verdubbeld worden. De bevoegde diensten van het Departement zijn ervan overtuigd dat deze maatregel zal toelaten de breedte en de diepte der vaargeulen op de drempels te verhogen en aldus de toegang der grote zeeschepen naar Antwerpen zal vergemakkelijken.

4^o Artikel 29-2.

Deze kredieten zijn alleen bestemd voor huurcontracten, maar de Internationale Organisaties zullen de uitgaven aan de Belgische Staat terugbetalen.

5^o Artikel 476.

Door het uitvoeren van aanpassingswerken aan de brug van Jambes en het verbreden der hoofden van de sluis van La Plante, zal op het einde van maart 1960, de Maas bevaarbaar zijn tussen Namen en Givet voor de 1.350 ton-schepen met beperkte diepgang (ongeveer 1.000 ton).

De werken voor het definitief afwerken van het vak Namen-Givet, zullen later uitgevoerd worden.

6^o Artikel 476. — *Verbetering van de scheepvaart op de Schelde stroomafwaarts Antwerpen.*

Het definitief programma betreffende de verbeteringswerken in de Zeeschelde stroomafwaarts Antwerpen zal slechts kunnen vastgesteld worden, wanneer de uitslagen van de proeven, uitgevoerd op model in het Waterbouwkundig Laboratorium van Bruggen en Wegen te Antwerpen zullen gekend zijn.

Het vastleggingskrediet van 50 miljoen voorzien op het ontwerp van de buitengewone begroting van 1959, moet het Departement in de mogelijkheid stellen, de zeescheepvaart op de drempels van de Zeeschelde op Belgisch grondgebied te verbeteren.

7^o Provinciaal Hotel te Antwerpen.

De Minister verklaart dat er inderdaad geen krediet voorzien is op de begroting van 1959. In het raam van het algemeen vraagstuk der adminis-

En conséquence, ce syphon sera supprimé par le Département dans le courant de cette année, le lit du fleuve sera rétabli à cet endroit dans son état naturel et la circulation restera possible grâce à la construction d'un ponceau sur la Petite Nêthe.

De cette façon, l'écoulement des eaux de crue de la Petite Nêthe pourra s'effectuer dans de bonnes conditions.

3^o Travaux de dragage dans l'Escaut maritime et en Mer du Nord.

Jusqu'à présent, il n'a pas encore été effectué de travaux de dragage en Mer du Nord à hauteur du « Bol van Heist », en vue de rendre le port d'Anvers accessible à des super-pétroliers.

Cependant, les services du Département ont soumis à un examen critique les méthodes actuelles de dragage de l'Escaut maritime, en vue d'améliorer le rendement de ces travaux. Il en résultera que la quantité de produits de dragage à refouler au cours de cette année sera doublée. Les services compétents du Département sont convaincus que cette mesure permettra d'augmenter la largeur et la profondeur des chenaux sur les seuils et de faciliter ainsi l'accès des grands navires de mer à Anvers.

4^o Article 29-2.

Ces crédits sont destinés uniquement aux baux à loyer, mais les organisations internationales rembourseront ces dépenses à l'Etat belge.

5^o Article 476.

Grâce à l'exécution de travaux d'aménagement du pont de Jambes et à l'élargissement des têtes de l'écluse de La Plante, la Meuse sera rendue accessible, à la fin du mois de mars 1960, entre Namur et Givet, aux bateaux de 1.350 tonnes à tirant d'eau réduit (environ 1.000 tonnes).

Les travaux d'aménagement définitif de la section Namur-Givet seront exécutés ultérieurement.

6^o Article 476. — *Amélioration de la navigation sur l'Escaut en aval d'Anvers.*

Le programme définitif des travaux d'amélioration de l'Escaut maritime en aval d'Anvers ne pourra être arrêté que lorsqu'on connaîtra les résultats des essais effectués sur modèle au Laboratoire d'Hydraulique des Ponts et Chaussées à Anvers.

Le crédit d'engagement de 50 millions prévu au projet de budget extraordinaire pour 1959 doit permettre au Département d'améliorer la navigation maritime sur les seuils de l'Escaut maritime en territoire belge.

7^o Hôtel du Gouvernement provincial à Anvers.

Le Ministre déclare qu'en effet, il n'est pas prévu de crédit au budget de 1959, car, dans le cadre du problème général des centres administratifs du

tratieve centra in het land, is de Minister inderdaad vast besloten geen enkel nieuw werk meer van dergelijk belang te laten uitvoeren zonder de reeds begonnen werken zeker tot een goed einde te kunnen brengen.

Het is met dien verstande dat eerst zal gezorgd worden de Gouvernementsgebouwen te Gent, reeds zeer lang aan gang, volledig af te maken. De Minister heeft reeds de inschrijving voor de derde en laatste schijf ten bedrage van 26.989.060 frank goedgekeurd opdat de werken zonder vertraging een aanvang zouden kunnen nemen.

Het geval van het Gouvernementsgebouw te Bergen, waarvoor reeds belangrijke werken werden aangevangen en zonder afwerking bleven, is een treffend voorbeeld dat niet meer mag gevolgd worden.

8^o *Bouwen van een nieuwe zeesluis voor de haven van Antwerpen.*

Op de buitengewone begroting van 1959 is een eerste krediet van 300 miljoen frank voorzien voor de bouw van de nieuwe zeesluis. Op de begroting van 1960 zal een zelfde som voorzien worden. Het totaal van 600 miljoen zal het aanvangen mogelijk maken van de uitvoering van de onderbouw der nieuwe sluis in het begin van 1960.

Bij het vaststellen van deze kredietverdeling en van de aanvang der werken werd rekening gehouden met het feit dat de sluis zonder enig nut blijft, indien de uit te voeren verbinding tussen het zesde havendok en deze sluis met de aanverwante werken, als bouwen van bruggen en afvoer van de waters van het Schijn, niet ter zelfder tijd geëindigd zijn.

9^o a) De vernieuwing van de brug over het Albertkanaal op de weg Lier-Herentals zal op een eerstkomende begroting voor herstel van oorlogsschade voorzien worden.

b) Er is geen brug te Grobbendonk-Eisterle.

Door de beperking der kredieten ter beschikking van het Departement gesteld is de voorrang voor de definitieve herbouw van bruggen op het Albertkanaal moeten verleend worden aan de bruggen met groot verkeersbelang.

Zo is de definitieve herbouw der brug te Massenhoven op de rijksweg Lier-Oostmalle en der brug te Grobbendonk op de weg Grobbendonk-Bouwel opgenomen in het spoedprogramma 1959 der werken tot het bestrijden der werkloosheid terwijl het definitief herbouwen der brug te Grobbendonk-Eisterle (Nederviersel) niet in het ontwerp van begroting voor 1959 kan worden voorzien.

10^o *Programma Wegenfonds.*

a) Wat betreft de herbouw van de brug van Kasterlee, die voorzien is op het werkprogramma van 1959, gaat het over een klein brugje over de Wamp, met uitschakeling van een slechte bocht, in de weg Kasterlee-Retie gelegen op 3 km. van het centrum van Kasterlee.

pays, il est fermement décidé à ne plus faire exécuter aucun nouveau travail de cette importance sans être assuré que les travaux déjà commencés pourront être menés à bonne fin.

C'est dans cet esprit qu'il veillera à faire achever tout d'abord les bâtiments du Gouvernement provincial de Gand dont les travaux sont déjà en cours depuis longtemps. Il a déjà approuvé la soumission relative à la troisième et dernière tranche, d'un montant de 26.989.060 francs, pour que les travaux puissent être entamés sans délai.

Le cas de Mons, où d'importants travaux ont déjà été entamés pour l'Hôtel du Gouvernement provincial sans avoir été achevés, est un excellent exemple de ce qu'il ne faut plus faire.

8. *Construction d'une nouvelle écluse maritime pour le port d'Anvers.*

Le budget extraordinaire de 1959 prévoit un premier crédit de 300 millions de francs pour la construction de la nouvelle écluse maritime. Le même montant sera prévu au budget de 1960. Le montant total de 600 millions permettra d'entamer les travaux de construction de l'infrastructure de la nouvelle écluse au début de 1960.

Pour fixer cette répartition des crédits et la date de commencement des travaux, il a été tenu compte du fait que l'écluse restera complètement inutile aussi longtemps qu'on n'aura pas terminé la liaison à réaliser entre la 6^e darse et cette écluse, ainsi que les travaux accessoires tels que la construction de ponts et les travaux d'évacuation des eaux du Schijn.

9^o a) La reconstruction du pont sur le canal Albert livrant passage à la route Lierre-Herentals sera prévue au prochain budget de réparation des dommages de guerre.

b) Il n'existe pas de pont à Grobbendonk-Eisterle.

Les crédits mis à la disposition du Département étant limités, la priorité en ce qui concerne la reconstruction définitive des ponts du canal Albert devra être accordée au pont présentant un grand intérêt au point de vue de la circulation.

C'est ainsi que la reconstruction définitive du pont de Massenhoven livrant passage à la route de l'Etat Lierre-Oostmalle et du pont de Grobbendonk livrant passage à la route de l'Etat Grobbendonk-Bouwel est prévue au programme d'urgence de 1959 des travaux destinés à la résorption du chômage, tandis que la reconstruction définitive du pont de Grobbendonk-Eisterle (Nederviersel) n'a pu être prévue au projet de budget pour 1959.

10. *Programme du Fonds des Routes.*

a) Pour ce qui est de la reconstruction du pont de Kasterlee, prévue au programme des travaux de 1959, il s'agit d'un petit pont sur la Wamp ainsi que de la suppression d'un virage dangereux de la route Kasterlee-Retie, à 3 km. du centre de Kasterlee.

b) Aan het Bestuur werd opdracht gegeven die rechtekking te herstuderen en de tramlijnen op een behoorlijke plaats aan te leggen.

c) Het ligt in de bedoeling van de Minister het voorzien krediet van 125 miljoen bij voorrang aan te wenden voor het bouwen van de brug over de Maas.

Voor wat betreft het vak Luik-Duitse grens zijn de studies nu aan gang; liever dan het werk aan de twee uiteinden aan te vatten, schijnt het doelmatiger eerst volledig Antwerpen-Luik af te werken.

d) De Minister verklaart dat hij opdracht gegeven heeft aan zijn Bestuur een uitvoeringsprogramma te bestuderen van alle belangrijke wegenwerken in en rond Antwerpen, waarna hij een beslissing zal nemen omtrent de volgorde van uitvoering; in het raam van deze beschouwing zal ook de aanleg van de grote ring een oplossing krijgen.

VRAAG N° 7.

Wat heeft het Departement gedaan in verband met de wet op de Wateringen en de Polders ?

ANTWOORD.

Bij koninklijk besluit van 18 januari 1958 werd de grens van het poldergebied bepaald. Mede met deze gebiedsafbakening traden de nieuwe wetten op de polders en wateringen in werking.

Het eerste werk dat moest uitgevoerd worden, bestond erin de verschillende bestaande polder- en wateringsbesturen uit te nodigen hun reglementen aan te passen aan de nieuwe wet. Krachtens de nieuwe wettelijke bepalingen moet aan deze besturen een jaar tijd gelaten worden om zich in orde te stellen.

Aan voornoemde besturen werd eveneens gevraagd nauwkeurig de werkelijk bestaande omschrijving van hun respectief gebied op te geven, zulks om de bevoegde overheid in de mogelijkheid te stellen zich met kennis van zaken uit te spreken over de eventueel zich opdringende splitsingen en samensmeltingen van de bestaande polders en wateringen, overeenkomstig voormelde wet.

Inmiddels heeft een beperkte werkgroep, bestaande uit afgevaardigden van het Ministerie van Landbouw en het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, de principiële voorstellen uitgewerkt met het oog op de afbakening van de bevoegdheden van beide departementen met betrekking tot de toepassing der nieuwe wetgeving. Eerlang zullen deze respectieve bevoegdheden reglementair worden bepaald.

Volledigheidshalve zij hier nog aan toegevoegd dat het Departement van Landbouw bijna volledig bevoegd is op het stuk der Wateringen, daar de tussenkomst van het Departement van Openbare Werken zich praktisch beperkt tot de afbakening van de gebieden der wateringen.

b) L'Administration a été chargée de réétudier le problème de cette rectification et de déterminer un tracé adéquat pour les voies de tram.

c) Le Ministre a l'intention d'affecter par priorité le crédit prévu de 125 millions à la construction du pont sur la Meuse.

Pour ce qui concerne la section Liège-frontière allemande, les études sont actuellement en cours; plutôt que d'entamer les travaux aux deux extrémités, il semble plus indiqué de terminer d'abord complètement la section Anvers-Liège.

d) Le Ministre déclare qu'il a chargé son Administration d'étudier un programme d'exécution de tous les travaux routiers importants à effectuer à Anvers et autour d'Anvers, après quoi il prendra une décision au sujet de l'ordre d'exécution; le problème de la construction de la grande ceinture sera également résolu dans cet esprit.

QUESTION N° 7.

Qu'a fait le Département en ce qui concerne la loi sur les Polders et Wateringues ?

RÉPONSE.

L'arrêté royal du 18 janvier 1958 a fixé les limites des zones poldériennes. Les nouvelles lois sur les polders et wateringues sont entrées en vigueur en même temps que cette délimitation des zones.

Le premier travail à effectuer consistait à inviter les administrations de polders et de wateringues à adapter leurs règlements à la nouvelle loi. En vertu des nouvelles dispositions légales, ces administrations disposent d'une année pour se mettre en règle.

Il a également été demandé aux dites administrations de décrire exactement les limites réelles de leur territoire respectif, de façon à permettre à l'autorité compétente de se prononcer en toute connaissance de cause sur les dédoublements et fusions de polders et wateringues existants qui pourraient s'imposer, conformément à la loi précitée.

Entre-temps, un groupe de travail restreint composé de délégués du Ministère de l'Agriculture et du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction a élaboré les propositions de principe voulues en vue de définir les compétences respectives des deux Départements en matière d'application de la nouvelle législation. Ces compétences respectives seront prochainement définies par des dispositions réglementaires.

Pour être complet, ajoutons que le Département de l'Agriculture est pour ainsi dire exclusivement compétent en matière de wateringues, étant donné que l'intervention du Département des Travaux publics se borne pratiquement à la délimitation du territoire des wateringues.

De eerste van de, overeenkomstig artikel 89 van de polderwet, zesmaandelijks te houden schouwingen, zal de Minister in de mogelijkheid stellen een nauwkeurig inzicht te krijgen omtrent eensdeels de algemene onderhoudstoestand der banddijken en, anderdeels, de noodzakelijkheid herstellings- en versterkingswerken aan deze dijken uit te voeren op kosten van de Staat, zoals voorzien bij artikel 102 der nieuwe wet.

VRAAG N° 8.

Hoever staat men met het Deltaplan nl. in verband met het overstromingsgevaar?

Terzake kan men niet aannemen dat het gebrek aan kredieten zou ingeroepen worden om de nodige werken niet uit te voeren.

ANTWOORD.

De studies en proeven in verband met het bepalen van de weerslag van de uitvoering van het Deltaplan op het tijregime in de Scheldemonding en vóór de Belgische kust vorderen. De studie van de h. ir. Holsters werd rekenkundig geverifieerd. Achteraf werden de formules van zijn methode aangepast voor het gebruik van elektronische rekenmachines, zodat er, op deze manier, een tweede maal kon geverifieerd worden.

De berekeningen worden nu verder in detail doorgedreven met betrekking tot de bedreigde zone aan het zeewaartse uiteinde van het Oostgat. Achteraf zal men trachten de mogelijke evolutie van de verwachte veranderingen te bepalen.

Wat betreft de invloed van de stormvloed op de waterhoogten in de Noordzee, de Scheldemonding en de Schelde zelf, werd de theoretische studie beëindigd. Er wordt nu getracht deze studie vatbaar te maken voor praktische berekeningen op de elektronische rekenmachines. Alles wijst er op dat zulks mogelijk zal zijn en dat weldra de berekeningen zullen kunnen aangevat worden.

In het Laboratorium liggen twee modellen ter studie. Het geografisch model wordt geijkt en de proeven zullen eerlang kunnen aanvangen. Een tweede principieel model werd gebouwd en met de ijking zal weldra een begin kunnen gemaakt worden.

Over de uitslag van de studie van de weerslag op het tijregime, wordt nu een verslag opgesteld dat eerlang in de Technische Scheldec commissie overhandigd zal worden aan de Nederlandse technici, als eerste antwoord op hun verslag in dezelfde Commissie aan de Belgische technici medegedeeld.

VRAAG N° 9.

1° *Gemeentewerken.*

Zijn de buitengewone gemeentewerken begrepen in de tranche van 3.160.000.000 fr. die volgens de Minister zal worden besteed tijdens het eerste kwartaal van 1959?

La première des visites semestrielles à effectuer en exécution de l'article 89 de la loi relative aux polders permettra au Ministre d'avoir une vue précise, d'une part, de l'état général d'entretien des digues capitales et, d'autre part, de la nécessité d'effectuer des travaux de réfection et de consolidation de ces digues aux frais de l'Etat, comme le prévoit l'article 102 de la nouvelle loi.

QUESTION N° 8.

Où en est-on au sujet du plan Delta, notamment en ce qui concerne le danger d'inondations?

En cette matière, on ne peut admettre qu'on invoque le manque de crédits pour ne pas effectuer les travaux nécessaires.

RÉPONSE.

Les études et essais effectués en vue de déterminer la répercussion de l'influence de l'exécution du plan Delta sur le régime des marées dans l'embouchure de l'Escaut et au droit de la côte belge progressent. L'étude de M. l'ingénieur Holsters a été vérifiée mathématiquement. Ensuite, les formules de sa méthode ont été adaptées en vue de l'utilisation de machines à calculer électroniques, ce qui a permis une nouvelle vérification.

Les calculs sont actuellement poussés d'une façon plus détaillée pour ce qui concerne la zone menacée à l'extrémité côté mer de l'Oostgat. On s'efforcera ensuite de définir l'évolution possible des modifications prévues.

Pour ce qui est de la répercussion des marées-tempêtes sur les niveaux d'eau en Mer du Nord, dans l'embouchure de l'Escaut et dans l'Escaut même, l'étude théorique est terminée. On s'efforce actuellement d'appliquer à cette étude, des méthodes de calculs pratiques à effectuer à l'aide de machines à calculer électroniques. Tout indique que la chose sera possible et que les calculs pourront bientôt être entamés.

Deux modèles sont à l'étude au Laboratoire. On procède actuellement à l'étalonnage du modèle géographique et les essais pourront être entamés sous peu. Un deuxième modèle de principe a été construit et son étalonnage pourra être entamé prochainement.

En ce qui concerne le résultat de l'étude de la répercussion sur le régime des marées, un rapport actuellement en cours d'élaboration sera remis prochainement aux techniciens néerlandais de la Commission technique de l'Escaut; il constituera une première réponse au rapport néerlandais remis aux techniciens belges de la Commission.

QUESTION N° 9.

1° *Travaux communaux.*

Les travaux communaux extraordinaires sont-ils compris dans la tranche de 3.160.000.000 de francs que le Ministre a annoncé comme devant être mis en œuvre pendant le premier trimestre de 1959?

Zijn de door de Minister aangekondigde maatregelen aangaande de subsidie van 80 pct. en de aan de aannemers opgelegde verplichting tot het aanwerven van werklozen, van toepassing op de reeds opgemaakte ontwerpen, waarvan sommige reeds bij het Departement zijn ingediend en totnogtoe zonder gevolg zijn gebleven?

Mogen gelijktijdig verscheidene werken worden uitgevoerd (met dien verstande dat elk werk minder bedraagt dan een miljoen)? Welk krediet is voor dat werk bestemd?

2° Kanaal Nimy-Péronnes.

Het Commissielid wenst te vernemen of het vastgestelde tijdschema zal worden nageleefd?

Hij wenst te weten welke de aannemers, de inschrijvingsommen en de uitvoeringstermijnen zijn:

- a) voor de sluis te Péronnes met een schuthoogte van 12,50 m.;
- b) voor de sluis te Péronnes met een schuthoogte van 5,60 m.;
- c) voor het vak Wiers-Callenelle;
- d) voor Wiers (verbreding).

Het Commissielid betuigt zijn instemming met de nieuwe maatregelen getroffen voor de verbetering van de Schelde tussen Doornik en Gent en de Ringvaart.

Maar waarom heeft men niet dezelfde maatregelen getroffen voor Nimy-Obourg (cementfabriek)?

3° Centrumkanaal.

Op de begroting is 2.650.000.000 frank uitgetrokken. Zijn de studies begonnen, en eventueel, hoever staat het met de ontwerpen?

4° Borinage.

a) weg Brussel-Parijs. Quid verbinding met Roisin op Frans grondgebied? Wat is er totnogtoe gedaan?

b) Henevallei (afwatering en sanering). Welke zijn de plannen van de Minister, die de genoemde streek heeft bezichtigd?

Om zeker te zijn dat het Departement werkelijk iets voor de Henevallei zal doen, is het Commissielid van oordeel dat op de begroting een krediet van 60 miljoen moet worden ingeschreven, en hij is voornemens een in die zin luidend amendement in te dienen.

Er moeten 7.000 ha worden ontwaterd.

De gemeenten en de steenkolenmijnen zijn aan het einde van hun krachten. Het Rijk en het Departement van Openbare Werken dienen in dat testgebied op te treden.

ANTWOORD.

1° Gemeentewerken.

Dienaangaande onderstreept de Minister dat er in feite drie manieren zijn om de gemeenten te helpen:

Les dispositions annoncées par le Ministre à propos des 80 p. c. de subsides et de l'obligation faite aux entrepreneurs d'engager des chômeurs s'appliquent-elles aux projets déjà établis et dont certains sont déjà introduits au Département et qui n'ont pas eu de suite jusqu'à présent?

Plusieurs travaux peuvent-ils être exécutés simultanément (chacun d'entre eux étant inférieur à un million)? Quel est le crédit prévu pour ce travail?

2° Canal Nimy-Péronnes.

Le commissaire désire savoir si le timing prévu sera respecté.

Il désire connaître les adjudicataires, les montant de la soumission et le délai d'exécution:

- a) pour l'écluse de Péronnes (12,50 m de chute);
- b) pour l'écluse de Péronnes (5,60 m de chute);
- c) pour le tronçon Wiers-Callenelle;
- d) pour l'élargissement à Wiers.

Ce commissaire se déclare d'accord sur les dispositions nouvelles prises pour l'aménagement de l'Escaut entre Tournai et Gand et le Canal circulaire.

Mais pourquoi n'a-t-on pas pris les mêmes dispositions pour Nimy-Obourg (cimenterie)?

3° Canal du Centre.

Il a été prévu au budget 2.650.000.000 de francs. Les études sont-elles commencées et éventuellement où en sont les projets?

4° Borinage.

a) Route Bruxelles-Paris. Qu'a-t-on fait jusqu'à présent pour la jonction vers Roisin en territoire français?

b) Vallée de la Haine (démergement et assainissement). Que compte faire le Ministre, qui a visité cette région?

Pour être certain que le Département fera effectivement quelque chose pour la Vallée de la Haine, ce commissaire estime qu'un crédit de 60 millions doit être inscrit au budget et il se propose de déposer un amendement en ce sens.

Il y a 7.000 ha à démerger.

Les communes et les charbonnages sont à bout de souffle. C'est à l'Etat et au Département des Travaux publics à intervenir dans cette région-test.

RÉPONSE.

1° Travaux communaux.

A ce sujet, le Ministre souligne qu'il y a, en fait, trois façons d'intervenir en faveur des communes:

1) het directe systeem van tewerkstelling der werklozen door de gemeenten, die enkel de sociale lasten ten belope van 16 % hebben te dragen.

De Minister bevestigt dat zijn collega van Arbeid met aandrang vraagt dat dit systeem zou worden voortgezet, ja zelfs geïntensiveerd;

2) het klassiek systeem van gemeentewerken die gesubsidieerd worden ten belope van 30 tot 60 %, met afwijkingen, principiële beloften en vervolgens vaste beloften;

3) het nieuwe systeem, waarvan hij het raderwerk reeds heeft uiteengezet, en waaromtrent weldra een circulaire aan de gemeenten zal worden gezonden via de provinciegouverneurs.

Hij merkt op dat de laatstgenoemde werken niet vallen binnen het raam van de tranche van 3.160.000.000 fr. voor bespoedigde werken, die in de loop van het eerste kwartaal zal worden besteed.

Het nieuwe systeem is volkomen tijdelijk, en het zou niet mogelijk zijn nadere gegevens te verstrekken wat betreft de omvang der aan te vragen kredieten, die van verschillende begrotingen zullen worden afgenomen en op het einde van het jaar zullen worden geregulariseerd.

Indien het initiatief belangstelling vindt, zal zulks vanzelfsprekend bijdragen tot de bestrijding van de werkloosheid, en zal het probleem moeten worden herzien uitsluitend uit budgetair oogpunt.

Op de vraag, of de werken mogen worden samengevoegd om de grenzen van 250.000 frank tot een miljoen te bereiken, antwoordt de Minister bevestigend: in de circulaire aan de gemeenten zal daarvan melding worden gemaakt.

De verdeling der subsidiën zal worden gecoördineerd door de Minister van Arbeid, op basis van de regionale werkloosheid.

2^o Kanaal Nimy-Péronnes.

De aanbesteding betreffende de doorgraving te Maubray zal in de maand maart 1959 plaats hebben, en de lichte vertraging zal op dat ogenblik worden ingehaald; voor het overige is een wijziging van het programma in studie ten einde een nieuwe voorrang te verlenen aan de verbinding van de Borinage met Gent en Antwerpen.

3^o Herziening van de wet der 1.350 ton.

Inzake het tijdschema moet natuurlijk een keuze worden gedaan. De Regering heeft besloten aan de Ringvaart en de verbetering der Bovenschelde voorrang te verlenen, rekening houdend met het nieuwe feit dat gevormd wordt door het testgebied der Borinage.

Dienovereenkomstig zullen amendementen op de wet worden ingediend.

De Sambre tussen Monceau en Châtelet zal nochtans in de eerste uit te voeren werken begrepen zijn; van een vertraging van vijf jaar is geen sprake.

1) le système direct de mise au travail des chômeurs par les communes, celles-ci ne supportant que les charges sociales jusqu'à concurrence de 16 p. c.

Le Ministre confirme que son collègue du Travail insiste afin que le système soit continué, voire même accéléré;

2) le système classique de travaux communaux subsidiés à concurrence de 30 à 60 p. c., moyennant dérogations, promesses de principe, puis promesses fermes;

3) le système nouveau, dont il a déjà exposé le mécanisme, et qui fera l'objet, à bref délai, d'une circulaire aux communes via les gouverneurs de province.

Il fait remarquer que ces derniers travaux ne s'inscrivent pas dans le cadre de la tranche de 3.160.000.000 de francs de travaux accélérés à mettre en œuvre au cours du premier trimestre.

Le nouveau système est strictement temporaire et il ne serait guère possible de donner une précision du point de vue importance des crédits à solliciter, lesquels crédits seraient prélevés sur différents budgets à régulariser en fin d'année.

Si l'initiative suscite de l'intérêt, cela aidera évidemment dans la lutte contre le chômage et il faudra revoir alors le problème du point de vue strictement budgétaire.

A la question de savoir si l'on peut grouper les travaux pour arriver aux limites de 250.000 francs à un million, le Ministre répond par l'affirmative: la circulaire aux communes en fera mention.

C'est le Ministre du Travail qui coordonnera la répartition des subsides en fonction du chômage régional.

2^o Canal Nimy-Péronnes.

L'adjudication relative à la tranchée de Maubray aura lieu au mois de mars 1959 et à ce moment le léger retard sera rattrapé; pour le reste, une modification du programme est en cours d'étude en vue de donner une priorité nouvelle à la liaison du Borinage avec Gand et Anvers.

3^o Revision de la loi des 1.350 tonnes.

Il faut évidemment choisir le timing. Le gouvernement a décidé de donner la priorité au canal circulaire et à l'amélioration du Haut Escaut en tenant compte du fait nouveau que constitue la région-test du Borinage.

Des amendements seront proposés en conséquence à la loi.

La Sambre, entre Monceau et Châtelet, sera cependant comprise dans les premiers travaux à réaliser; il n'est pas question d'un retard de cinq ans.

40 a) *Weg naar Parijs.*

Het belang van de gemaakte opmerking is de Minister niet onbekend, maar de weg van Luik naar Bergen, dat is de weg van Wallonië, zal daarvan een eerste vak vormen.

b) *Henevallei.*

De Minister heeft de verzekering gegeven dat hij het betrokken werk als dringend beschouwde.

Hij wacht op het afwerken van de studies, op de bestekken en de tekeningen.

Hij meent dat het door een commissielid voorgestelde amendement om op de buitengewone begroting een krediet van 60 miljoen uit te trekken, tot niets zou dienen. De werken worden door de Intercommunale Vereniging van de Hene op 500 miljoen geraamd.

De Minister voegt er aan toe dat hij integendeel over veel groter mogelijkheden beschikt om die werken te bespoedigen indien deze als gemeentewerken worden gesubsidieerd, dan wanneer een som wordt uitgetrokken op een begrotingsartikel, hetgeen minder armslag geeft.

VRAAG N° 10.

a) Het gelieve de Heer Minister mede te delen hoeveel kilometer fietspaden werden aangebracht langs gemoderniseerde staatsbanen (autostraden uitgezonderd !) in het jaar 1954, 1955, 1956, 1957, 1958.

Het lid wenst een afzonderlijke opgave voor de provincie West-Vlaanderen. Zou het eveneens mogelijk zijn voor de provincie West-Vlaanderen aan te duiden : de staatsbanen waarlangs fietspaden nog moeten aangebracht worden ?

Bestaat op het Departement een timing of plan voor het uitvoeren van deze verwachte fietspaden ?

ANTWOORD OP a).

De Minister verstrekt de volgende gegevens over de in de laatste jaren aangelegde fietspaden :

Voor het Rijk : in 1954 : 57 km., in 1955 : 108 km., in 1956 : 111 km., in 1957 : 86 km., in 1958 : 89 km.

Deze cijfers bedragen voor de provincie West-Vlaanderen voor dezelfde jaren respectievelijk 7, 11, 7, 2 en 15 km.

In de provincie West-Vlaanderen heeft de Minister zich voorgenomen volgende wegen van fietspaden te voorzien :

1. de Kustlaan : Op de plaatsen waar deze fietspaden nog niet of onvolledig aangelegd zijn nl. tussen Blankenberge en Oostende en tussen Middelkerke en De Panne;
2. Ieper-Veurne,
3. het vak Ieper-Menin van de rijksweg Ieper-Armentières,
4. Veurne-Diksmuide;

a) *Route de Paris.*

Le Ministre reconnaît l'importance de l'observation formulée, mais la route de Liège à Mons, c'est-à-dire la route de Wallonie, en constituera un premier tronçon.

b) *Vallée de la Haine.*

Le Ministre a donné des assurances qu'il considérerait le travail comme urgent.

Il attend la fin des études, les cahiers des charges et les plans.

Il considère que l'amendement proposé par un commissaire et consistant à inscrire un crédit de 60 millions au budget extraordinaire ne servirait à rien. Les travaux évalués par l'Intercommunale de la Haine se montent à 500 millions.

Le Ministre ajoute qu'au contraire, il dispose de beaucoup plus de possibilités de faire accélérer les travaux si ceux-ci sont subsidiés comme des travaux communaux que s'il y a inscription à un article budgétaire, ce qui offre moins de souplesse.

QUESTION N° 10.

a) Monsieur le Ministre voudrait-il me faire savoir combien de km. de pistes cyclables ont été construits le long des routes de l'Etat modernisées (à l'exclusion des autoroutes!) en 1954, 1955, 1956, 1957, 1958 ?

Il me serait agréable de savoir en outre quels sont les chiffres correspondants pour la province de Flandre occidentale. D'autre part, serait-il possible de m'indiquer, pour la province de Flandre occidentale, quelles sont les routes de l'Etat où des pistes cyclables doivent encore être établies ?

Existe-t-il au département un programme ou un plan d'exécution des pistes cyclables prévues ?

RÉPONSE A LA QUESTION N° 10, a).

Le Ministre fournit les données suivantes au sujet des pistes cyclables construites au cours des dernières années :

Pour le Royaume : en 1954 : 57 km., en 1955 : 108 km.; en 1956 : 111 km.; en 1957 : 86 km.; en 1958 : 89 km.

Ces chiffres sont, pour la province de Flandre occidentale et pour les mêmes années, respectivement de 7, 11, 7, 2 et 15 km.

Il se propose de munir de pistes cyclables les routes suivantes de la Flandre occidentale :

1. la Route royale : aux endroits où ces pistes cyclables ne sont pas encore entièrement aménagées, c.-à-d. entre Blankenberge et Ostende et entre Middelkerke et La Panne;
2. Ypres-Furnes;
3. la section Ypres-Menin de la route de l'Etat Ypres-Armentières;
4. Furnes-Dixmude;

5. Roeselare-Izegem;
6. Roeselare-Pittem;
7. Kortrijk-Espierres;
8. Tielt-Deinze;
9. Brugge-Kortrijk tussen Oostkamp, Zwevezele en Ingelmunster;
10. Torhout-Lichtervelde;
11. Brugge-Varsenare;
12. Brugge-Blankenberge;
13. de Ringlaan van Brugge;
14. Knokke-Maldegem.

Zoals voorheen is het criterium voor het al of niet aanleggen van fietspaden langs een rijksweg de intensiteit van het fietsersverkeer. Vanaf 500 fietsers per dag worden fietspaden voorzien.

b) De Minister gelieve mij te laten weten hoever het staat met de volgende kwesties :

- plannen van de Rijksweg :
Poelkapelle-Esen,
Torhout-Lichtervelde.
- Idem voor de wederopbouw van de Schoorbakkebrug over de IJzer.
- Idem voor de doortocht van Beveren-IJzer.

ANTWOORD OP b).

Op de vraag hoever het staat met de plannen van de rijksweg Poelkapelle-Esen antwoordt de Minister dat de werken tot verbetering van het wegdek over enkele weken zullen aanbesteed worden.

Wat betreft de rijksweg Torhout-Lichtervelde is de zaak niet zo eenvoudig, de plannen voor de nodige onteigeningen en voor de volledige ombouw van deze belangrijke weg zijn op dit ogenblik gevorderd in de Directie der Wegen te Brugge.

De Schoorbakkebrug wordt ten laste van de begroting van het Bestuur der Waterwegen in 1959 herbouwd; de aanbestedingsbescheiden zijn in opmaak en zullen eerlang worden aanbesteed.

De doortocht van Beveren-IJzer komt evenals de weg Poelkapelle-Esen voor op het urgentieprogramma en zal ook over enkele weken aanbesteed worden.

De nodige markeringen zullen op de rijbaan van de weg Ieper-Menen vóór het reisseizoen aangebracht worden. De andere signalisatie op deze weg is z.i. in orde.

Wat nu het aanleggen van fietspaden op deze weg betreft, verwijst de Minister naar het antwoord op vraag n^o 5 dd. 3 december 1958 (zie Belgische Senaat, bulletin n^o 5, vragen en antwoorden van 23 december 1958). In dit antwoord werd gezegd dat deze fietspaden grote sommen zouden vergen en wel $\pm$ 20.000.000 frank voor

5. Roulers-Izegem;
6. Roulers-Pittem;
7. Courtrai-Espierres;
8. Tielt-Deinze;
9. Bruges-Courtrai, entre Oostkamp, Zwevezele et Ingelmunster;
10. Torhout-Lichtervelde;
11. Bruges-Varsenare;
12. Bruges-Blankenberge;
13. le boulevard circulaire de Bruges;
14. Knokke-Maldegem.

Comme précédemment, le critère dont on s'inspire pour décider la construction de pistes cyclables le long d'une route de l'Etat est l'intensité du trafic des vélos. A partir de 500 cyclistes par jour, on prévoit des pistes cyclables.

b) Monsieur le Ministre voudrait-il me faire savoir où en sont les questions suivantes ?

- plans des routes de l'Etat :
Poelkapelle-Esen et
Torhout-Lichtervelde;
- Idem pour la reconstruction du pont de Schoorbakke sur l'Yser;
- Idem pour la traversée de Beveren (Yser).

RÉPONSE A LA QUESTION 10, b).

A la question de savoir où en sont les plans relatifs à la route de l'Etat Poelkapelle-Esen, le Ministre répond que les travaux d'amélioration du revêtement seront adjugés d'ici quelques semaines.

Pour ce qui est de la route de l'Etat Torhout-Lichtervelde, les choses ne sont pas aussi simples. L'étude des plans des expropriations nécessaires et de la transformation complète de cette importante route, effectuée par la Direction des Routes à Bruges, est arrivée actuellement à un stade très avancé.

Le pont de Schoorbakke sera reconstruit en 1959, à charge du budget de l'Administration des Voies hydrauliques. Les documents d'adjudication sont en cours d'élaboration et les travaux seront adjugés prochainement.

Tout comme la route Poelkapelle-Esen, la traversée de Beveren (Yser) figure également au plan d'urgence et les travaux y afférents seront aussi adjugés d'ici quelques semaines.

Les marquages nécessaires seront effectués sur la chaussée de la route Ypres-Menin avant la saison touristique. Pour le reste, le Ministre estime que la signalisation de cette route est en ordre.

Pour ce qui est de la construction de pistes cyclables sur cette route, le Ministre renvoie à sa réponse à la question n^o 5 du 3 décembre 1958 (voir Sénat de Belgique, bulletin n^o 5, Questions et Réponses du 23 décembre 1958). Il était dit dans cette réponse que l'aménagement de ces pistes cyclables nécessitera de grosses dépenses, à savoir environ

de meest nodige onteigeningen en $\pm$ 30.000.000 fr. voor de eigenlijke werken. Hij zal trachten in de loop van dit jaar de nodige onteigeningsplannen aan de koninklijke goedkeuring voor te leggen en wellicht de onteigeningen aan te vangen.

c) Aangaande de toelagen Imalso, is deze toelage bestendig of éénmalig ? Werd reeds akkoord bereikt inzake overname van lasten van het onderhoudspersoneel ?

ANTWOORD OP c).

Wat betreft de toelage aan Imalso ingevolge het afschaffen van tolgelden aan de Antwerpse Scheldetunnels, verklaart de Minister dat deze toelage voorzien wordt voor het begrotingsjaar 1959 maar dat het niet vaststaat dat deze financiering volgende jaren in dezelfde vorm zal geschieden.

d) Het lid heeft in december 1958 een tijdschrift van Openbare Werken ontvangen dat het n^o 6 van 1957 draagt. Hij vraagt hoeveel deze tijdschriften aan het Departement hebben gekost en het aantal betalende abonneementen?

ANTWOORD OP d).

Het geacht lid heeft een vraag gesteld in verband met het Tijdschrift van Openbare Werken.

De Minister deelt hem mede dat het n^o 6 van het jaar 1957 pas verschenen is in het begin van het jaar 1959 omdat de drukker failliet verklaard werd. Hierdoor ontstond een zeer aanzienlijke vertraging die sindsdien, ook wegens gemis aan tekst, slechts ten dele kon worden ingelopen.

Thans is voldoende tekst beschikbaar om tegen einde 1959 de vertraging bijna volledig in te winnen.

Wat de kosten van dit tijdschrift betreft, kan de Minister het geacht lid mededelen dat het krediet van 325.000 frank ingeschreven op de gewone begroting van zijn Departement, als volgt onderverdeeld wordt :

- 110.000 frank voor clichés;
- 100.000 frank voor auteursrechten;
- 60.000 frank voor afdrukken;
- 37.000 frank voor drukker (voor het leveren aan de Staat van 630 abonneementen);
- 18.000 frank voor algemene kosten.

De lijst der betalende abonneementen is de Minister niet bekend, aangezien dit document eigendom is van de drukker. Betrokkene beweert evenwel dat de totale oplage 2.000 exemplaren belooft.

e) Het lid spreekt over de zorg en de spoed die moet besteed worden aan de afwerking van de modernisering der wegen en in het bijzonder van de aanpassing der overwegen aan de werkelijke breedte der banen.

20 millions de francs pour les expropriations indispensables et environ 30 millions de francs pour les travaux proprement dits. Il s'efforcera de soumettre les plans d'expropriation voulus à l'approbation royale et, peut-être, de procéder aux premières expropriations dans le courant de cette année.

c) Pour ce qui est des subventions à l'IMALSO, s'agit-il d'un subside permanent ou unique ? Un accord a-t-il déjà été réalisé au sujet de la reprise des charges du personnel d'entretien ?

RÉPONSE A LA QUESTION N^o 10, c).

Au sujet de la subvention accordée à l'IMALSO à la suite de la suppression de péages aux tunnels de l'Escaut, à Anvers, le Ministre déclare que cette subvention est prévue au budget de 1959, mais qu'il n'est pas certain que ce financement s'effectuera sous la même forme dans les années à venir.

d) Le membre a reçu en décembre 1958, un exemplaire des *Annales des Travaux Publics*, le n^o 6 de 1957. Il demande combien ces périodiques ont coûté au Département et quel est le nombre des abonnements payants.

RÉPONSE A LA QUESTION N^o 10, d).

L'honorable membre a posé une question au sujet des *Annales des Travaux Publics*.

Après s'être informé, le Ministre déclare que le n^o 6 de l'année 1957 n'est paru qu'au début de l'année 1959 parce que l'imprimeur a fait faillite. Il en est résulté un retard considérable qui n'a encore pu être rattrapé que partiellement, notamment en raison du manque de copie.

On dispose actuellement d'assez de texte pour qu'on puisse espérer que le retard aura été presque entièrement comblé vers la fin de 1959.

Pour ce qui est du coût de cette revue, le Ministre communique à l'honorable membre que le crédit de 325.000 francs inscrit au budget ordinaire de son Département est réparti comme suit :

- 110.000 francs pour les clichés,
- 100.000 francs pour les droits d'auteurs,
- 60.000 francs pour les frais d'impression,
- 37.000 francs pour l'imprimeur (pour la fourniture à l'Etat de 630 abonneements),
- 18.000 francs pour frais généraux.

Il ne dispose pas de la liste des abonnements payants, ce document étant la propriété de l'imprimeur. Cependant, l'intéressé déclare que le tirage total s'élève à 2.000 exemplaires.

e) Le membre signale qu'il y a urgence à procéder à l'achèvement des travaux de modernisation des routes, et notamment d'adaptation des passages à niveau à la largeur réelle des chaussées.

ANTWOORD OP e).

Het aanpassen van de doorgangen van de overwegen aan de breedte van de weg gebeurt op aanvraag en ten laste van de instantie die de weg beheert of de weg verbreedt. In het geval van de weg Ieper-Menen dus door het Wegenfonds.

Op dit ogenblik is de procedure ingezet tot het verkrijgen van het koninklijk besluit tot onteigening van de nodige gronden om genoemde overweg te kunnen verbreden.

f) Een lid vestigt de aandacht van de Minister op het programma van de West-Vlaamse Economische Raad voor de bestrijding der werkloosheid.

Dit programma betreft :

- 1) het verdiepen van de toegang tot de havens voor grote schepen;
- 2) het kanaal Brugge-Gent dat bevaarbaar moet zijn voor schepen van 2.000 ton;
- 3) het kanaal Kortrijk-Bossuit voor schepen van 1.350 ton;
- 4) het kanaal Ieper-Komen waarvan de studie voortgezet wordt zoals voor de verbinding Roeselare-Brugge;
- 5) de Spiere en zijn probleem inzake de afvoerwaters.

ANTWOORD OP f).

De Minister kent de bovenvermelde problemen.

Wat betreft punt 1) zegt de Minister het geachte lid dat de studies in uitvoering zijn.

De oplossing van de problemen vermeld onder 2) en 3) zal gevonden worden in het algemeen investeringsprogramma dat het voorwerp zal uitmaken van het nieuwe wetsontwerp waarvan de Minister Uw Commissie heeft gesproken.

Wat betreft punt 5) verklaart de Minister dat hij het bestek voor de uitvoering dezer werken reeds heeft goedgekeurd.

g) 1^o Wanneer zal aan de gemeente Kemmel het resterende bedrag uitbetaald worden van de buurtweg groot verkeer n^o 118 — B.3088/1 — + 453.000 frank ?

2^o Het gemeentebestuur Kemmel bouwt een feestzaal en heeft daarop een vaste belofte ontvangen van 30 pct., in zoverre het geen oorlogsschade betreft.

Er werd evenwel een aanvraag gedaan tot het bekomen van een hogere toelage. Werd deze vraag reeds behandeld? En welke is de uitslag?

ANTWOORD OP g).

1^o De eindafrekening werd op 11 december 1958 doorgezonden naar de h. Gouverneur zodat de likwidatie van de toegekende subsidies heel kortelings zal kunnen geschieden.

RÉPONSE A LA QUESTION N^o 10, e).

L'adaptation des passages à niveau à la largeur des routes s'effectue à la demande et aux frais de l'autorité qui gère la route ou qui procède à son élargissement. Dans le cas de la route Ypres-Menin, cette autorité est le Fonds des Routes.

Une procédure est actuellement en cours en vue de la signature de l'arrêté royal portant expropriation des terrains nécessaires à l'élargissement dudit passage à niveau.

f) Un membre attire l'attention de M. le Ministre sur le programme de lutte contre le chômage élaboré par le Conseil Economique de Flandre occidentale.

Ce programme prévoit :

- 1^o l'approfondissement de l'accès aux ports à l'intention des gros navires;
- 2^o la mise au gabarit de 2.000 tonnes du canal Bruges-Gand;
- 3^o la mise au gabarit de 1.350 tonnes du canal de Courtrai-Bossuit;
- 4^o le canal Ypres-Comines dont l'étude doit être poursuivie, ainsi que celle de la liaison Roulers-Bruges;
- 5^o l'Espierre et le problème de l'écoulement des eaux.

RÉPONSE A LA QUESTION N^o 10, f).

Le Ministre est au courant des problèmes soulevés.

En ce qui concerne le point 1, le Ministre répond que les travaux sont en cours.

Les problèmes mentionnés aux 2^o et 3^o trouveront leur solution dans le programme général d'investissements qui fera l'objet du nouveau projet de loi dont le Ministre a parlé en Commission.

Pour ce qui est du point 5^o, le Ministre déclare qu'il a déjà approuvé le cahier des charges relatif à l'exécution de ces travaux.

g) 1^o Quand la commune de Kemmel touchera-t-elle le solde du montant afférent au chemin vicinal de grande communication n^o 118 — B.3088/1 — + 453.000 francs ?

2^o L'administration communale de Kemmel fait construire une salle des fêtes et a reçu à ce propos une promesse ferme de subside de 30 % pour ce qui concerne les dommages de guerre.

Or, une demande tendant à l'obtention d'un subside plus élevé a été introduite. Cette demande a-t-elle déjà été examinée? Et avec quel résultat?

RÉPONSE A LA QUESTION N^o 10, g).

1^o Le décompte final a été transmis à M. le Gouverneur le 11 décembre 1958, de sorte qu'il pourra être procédé sous peu à la liquidation des subsides accordés.

2° Op 12 januari 1959 worden er aan de h. Gouverneur van West-Vlaanderen bijkomende documenten gevraagd.

De vraag voor hogere toelage werd nog niet behandeld.

h) De stad Ieper voorziet de modernisering van de openbare verlichting langs de staatsbaan Ieper-Menin, langs de Provinciebaan Ieper-Roeselare en eveneens langs enkele stadswegen.

Kan dat plan voorgelegd worden aan de Administratie, met het oog op betoelaging? Welk procent bv.?

ANTWOORD OP h.

Het plan voor de modernisering van de openbare verlichting langs de staatsbaan Ieper-Menin en de provinciale baan Ieper-Roeselare mag ingediend worden.

Hiervoor kan 30 % toelagen verleend worden.

i) De h. Minister gelieve te laten weten of het mogelijk was of is, volgende werken te laten beginnen:

- 1) buurtweg groot-verkeer Oost-Nieuwkerke-West-Rozebeke n° 185 — B. 3149/2;
- 2) buurtweg groot-verkeer Watoe-Proven-Roesbrugge, n° 100-105;
- 3) provinciale weg Ieper-St-Jan — aanleg en verbetering voetpad en fietspad;
- 4) Krombeke : goedkeuring der ingediende meerwerken — B. 3100/2;
- 5) buurtweg Zillebeke : St-Elooistraat — C. 3247.10 — n° 24;
- 6) provinciale weg Ieper-Zonnebeke;
- 7) buurtweg van groot-verkeer : Ieper (Kruiskalseide)-Potijze-St-Jan;
- 8) Zonnebeke-Langemark (grondgebied Zonnebeke) n° 134 (buurtweg groot-verkeer);
- 9) riolering van de Sport-, Augustijnen- en Omloopstraat van de stad Ieper.

ANTWOORD OP i.

Voor de werken vermeld onder n°s 1), 2), 5), 6) werd de vaste belofte van toelagen toegekend.

Het werk vermeld onder n° 7 betreft de aanbestedingsbundel voor de buurtweg van groot verkeer Ieper-Potijze-St-Jan die binnen is op mijn Departement sinds 14 januari 1959 en onderzocht wordt voor een vaste betoelaging.

Het werk vermeld onder n° 3 « provinciale weg Ieper-St-Jan — aanleg en verbetering van voet- en fietspad » betreft een herstel van oorlogsschade waarvan de raming 190.000 frank was. De enige biding van de aanbesteding bedroeg 328.021 frank. Mijn Bestuur heeft dan ook beslist dit werk opnieuw aan te besteden. Op 14 januari jl. liet de heer Gouverneur van de provincie West-Vlaanderen weten

2° Des documents complémentaires ont été demandés le 12 janvier 1959 à M. le Gouverneur de la Flandre occidentale.

La question d'une subside plus élevée n'a pas encore été examinée.

h) La ville d'Ypres prévoit la modernisation de l'éclairage public de la route de l'Etat Ypres-Menin, de la route provinciale Ypres-Roulers ainsi que de quelques voies communales.

Ce plan peut-il être soumis à l'administration en vue de l'attribution de subsides? Quel pourcentage peut-on espérer?

RÉPONSE A h.

Le plan de modernisation de l'éclairage public de la route de l'Etat Ypres-Menin et de la route provinciale Ypres-Roulers peut être introduit.

Une subvention de 30 % pourrait être accordée.

i) M. le Ministre pourrait-il me faire savoir s'il a été possible ou s'il est possible de faire entamer les travaux suivants:

- 1) chemin vicinal de grande communication Oostnieuwkerke-Westrozebeke, n° 185 — B. 3149/2.
- 2) chemin vicinal de grande communication Watou-Proven-Roesbrugge, n° 100-105.
- 3) route provinciale Ypres-Sint-Jan — construction et amélioration du trottoir et de la piste cyclable.
- 4) Krombeke : approbation des décomptes en plus introduits — B. 3100/2;
- 5) chemin vicinal Zillebeke, Sint-Elooistraat — C. 3247.10 — n° 24;
- 6) route provinciale Ypres-Zonnebeke;
- 7) chemin vicinal de grande communication : Ypres (Kruiskalseide) — Potijze-Sint-Jan;
- 8) Zonnebeke-Langemark (territoire de Zonnebeke) n° 134, chemin vicinal de grande communication.
- 9) travaux d'égouts dans les rues Sportstraat, Augustijnenstraat et Omloopstraat, à Ypres.

RÉPONSE A LA QUESTION N° 10, i.

Une promesse ferme de subside a été accordée pour les travaux mentionnés aux numéros 1), 2), 5) et 6).

Le travail dont question sous le n° 7 concernant le dossier d'adjudication pour le chemin de grande communication Ypres-Potijze-St-Jean a été introduit auprès de mon Département le 14 janvier 1959 et est examiné en ce moment en vue d'accorder la promesse ferme.

Le travail dont question sous le n° 3 — Route provinciale Ypres-St-Jean — construction et amélioration du trottoir et de la piste cyclable — est une réparation de dommages de guerre dont l'estimation est de 190.000 francs. La seule soumission introduite pour ce travail est de 328.021 francs. Mon administration a décidé de mettre ce travail en réadjudication. Le 14 janvier dernier, M. le Gouverneur de

dat de Bestendige Deputatie de zienswijze van het Departement bijtreedt en de nodige schikkingen getroffen worden voor een spoedige heraanbesteding.

Het dossier 4 B 3100/2 betreft een nieuw ontwerp voor de Stavelsteenweg en zal kortelings onderzocht worden. De vraag luidt evenwel : goedkeuring der ingediende meerwerken?

Na onderzoek blijkt dat het hier de bundel n° B 3100/1 betreft, nl. de verbetering van de weg van groot verkeer n° 98. Deze bijwerken bedragen de som van 1.482.807 frank t.t.z. 55 pct. van de bieding. Zulke wijzigingen aan een onderneming druisen in tegen het principe van de mededinging. Anderzijds wil het gemeentebestuur deze werken, zonder aanbesteding toevertrouwen aan de onder-aannemers, wanneer de hoofdwerken toevertrouwd werden aan een andere firma. Indien de gemeente het wenst zal die bundel langs de regelmatige weg voor goedkeuring aan mijn Departement kunnen ingediend worden, wel te verstaan met het oog op een nieuwe en publieke aanbesteding.

Voor de 2 laatste werken is het ontwerp ingezonden en wordt de mogelijkheid nagegaan spoedig een principiële belofte toe te kennen.

j) Het lid dringt aan op spoedige goedkeuring van het dossier : Rooiings- en onteigeningsplan van de Dorp-, Kerk- en Doolhofstraat van de gemeente Nieuwmunster.

De wegeniswerken werden uitgevoerd in 1950-1951.

ANTWOORD OP j.

De Minister antwoordt dat hij opdracht zal geven aan zijn Bestuur om die goedkeuring te bespoedigen.

k) Het lid onderhoudt Uw Commissie over de mogelijkheden van besparingen van tijd en geld en hij stelt voor verschillende maatregelen te treffen :

1) De vermindering van het administratief werk voor bundels die aanleiding geven tot toelagen. Hij stelt voor de vorderingsstaten weg te laten vallen op de verklaring van de leidende-ingenieur of architect tegengetekend door de verantwoordelijke overheid. Strenge straffen zouden getroffen worden tegen overtreders.

2) Het lid vraagt de bezetting van het personeel doelmatig te verzekeren. Hij vraagt dat de conducteurs, de opzichters en de kantonniers zouden wonen in het gebied dat ze moeten controleren.

3) Het lid trekt de aandacht van Uw Commissie op de kalvarieberg van dossiers en hij vraagt aan de h. Minister hoever het staat met de studie van de vereenvoudiging der administratieve formaliteiten.

ANTWOORD OP k.

1) Dit vraagstuk is de Minister niet ontgaan vermits hij een commissie opgericht heeft, welke ermede belast is de administratieve procedure te vereenvoudigen. Er zal worden rekening gehouden met de suggesties van het lid.

la Province de Flandre occidentale a fait savoir à mon Département que la Députation Permanente s'est ralliée à cette décision et que les dispositions nécessaires ont été prises en vue d'une réadjudication urgente.

Le dossier 4B 3100/2 concerne un nouveau projet pour le Stavelsteenweg et sera examiné prochainement. La question est la suivante : approbation des travaux introduits en plus?

Après examen, il résulte que ce dossier porte le n° B 3100/1, notamment l'amélioration du chemin de grande communication n° 98. Les travaux supplémentaires se chiffrent à 1.482.807 francs, c'est-à-dire 55 % de la soumission. Pareilles modifications à une entreprise sont tout à fait contraires au principe de la concurrence. D'autre part, l'Administration communale veut confier ses travaux sans adjudication à des sous-traitants, les travaux ayant été confiés à une autre firme. Si la commune le désire, le dossier pourra être introduit par la voie hiérarchique normale pour approbation auprès de mon Département en vue d'une nouvelle adjudication.

Celui-ci en possession du projet relatif aux deux derniers travaux et examine la possibilité d'accorder à bref délai une promesse de principe.

j) Le membre insiste pour que le dossier relatif au plan d'alignement et d'expropriation des rues dites Dorpstraat, Kerstraat en Doolhofstraat de la commune de Nieuwmunster soit approuvé à bref délai.

Les travaux de voirie ont été effectués en 1950-1951.

RÉPONSE A LA QUESTION n° 10, j).

Le Ministre répond qu'il donnera des ordres à son Administration pour hâter cette approbation.

k. Un membre entretient la Commission des possibilités de réaliser des économies de temps et d'argent et il propose de prendre à cet effet diverses mesures.

1) La réduction du travail administratif qu'imposent les dossiers d'attribution de subsides. Il propose de renoncer aux états d'avancement, sur déclaration de l'ingénieur dirigeant ou de l'architecte, contresignée par l'autorité responsable. Des sanctions sévères seraient prises à l'égard des contrevenants.

2) Le membre demande qu'on assure une réparation efficace du personnel. Il demande que les conducteurs, les surveillants et les cantonniers habitent dans le district qu'ils doivent contrôler.

3) Le membre attire l'attention de la Commission sur la lenteur du cheminement des dossiers et demande au Ministre où en est l'étude de la simplification des formalités administratives.

RÉPONSE A LA QUESTION n° 10, k).

1) Ce problème n'a pas échappé à l'attention du Ministre; en effet, il a créé une Commission chargée de simplifier la procédure administrative. Il sera tenu compte des suggestions de l'honorable membre.

2) De Minister zal er de hand aan houden dat opzichters en kantonniërs hun ambtsgebied zullen bewonen.

3) Deze vraag staat in verband met de vraag gesteld onder 1) waarop reeds hierboven geantwoord is.

VRAAG N° 11.

1° Hoe staat het precies met de toekenning van subsidies voor het bouwen van een nieuw Paleis van Justitie te Charleroi?

Dit laatste bevindt zich immers in een ellendige staat en is een voortdurend gevaar voor diegenen die het betreden.

2° De senator merkt op dat het Departement de sneeuwruiming niet goed schijnt georganiseerd te hebben. Hij haalt gevallen aan waar de sneeuw op sommige Rijkswegen niet tijdig weggeruimd werd en verzoekt de Minister zulks te willen verhelpen.

3° Omtrent het kanaal van Char'eroi heeft de senator een bijzonder verzoek te doen :

Hij heeft bemerkt dat er in 1959 heel wat werken zullen worden aanbesteed, maar is van oordeel dat er nog veel te doen valt. Hij stelt zich dan ook de vraag wanneer het bedoeld kanaal over gans zijn lengte bevaarbaar zal zijn voor schepen van 1.350 ton.

4° Bij het Bestuur van Bruggen en Wegen is er een groot tekort aan bekwaam personeel. De Minister zou die toestand moeten verhelpen, aangezien de degelijkheid van de ontwerpen er onder lijdt en de kosten soms hoog oplopen omdat geen grondige studie is gemaakt.

5° In verband met het kanaal van Charleroi heeft de senator het over het overwinnen van het verval te Ronquières. Hij vraagt of de ingestelde Commissie opdracht heeft gekregen van advies te dienen over het te gebruiken systeem (een scheepslift, een sluis of een hellend vlak) dan wel of zij uitsluitend in verband met het hellend vlak een advies heeft moeten geven.

6° Aangaande de wet op de 1.350 ton vindt de senator het spijtig dat een in het nadeel van de Samber uitvallende wijziging van het tijdschema wordt overwogen. Hij is van oordeel dat de waterwegen eerst daar moeten worden voltooid waar zoals aan de Samber, industrieën gevestigd zijn, en niet tussen Nimy en Péronnes waar geen nijverheid is. Hij vraagt dat de Minister dit indachtig zou zijn.

Hij wenst dat de voor het pand Monceau-Châtelet verleende voorrang in alle geval zou behouden blijven.

ANTWOORD.

1° *Palais van Justitie te Charleroi.*

De Minister antwoordt dat zopas werken voor een bedrag van 7 miljoen zijn aanbesteed.

2) Le Ministre veillera à ce que les surveillants et cantonniers résident dans leur ressort.

3) Cette question a trait à la question posée au n° 1) à laquelle il a été répondu ci-dessus.

QUESTION N° 11.

1° Où en est-on exactement à propos de l'octroi des subsides pour la construction d'un nouveau Palais de Justice à Charleroi?

L'actuel Palais est, en effet, dans un état lamentable et constitue un danger permanent pour ceux qui le fréquentent.

2° Le sénateur fait remarquer que le déneigement ne semble pas très bien organisé par l'Administration. Il cite des cas où la neige n'a pas été déblayée en temps voulu sur certaines chaussées de l'État et demande au Ministre de remédier à cette situation.

3° La Canal de Charleroi fait l'objet d'une demande particulière du même sénateur.

Il a pris note de ce qu'en 1959 beaucoup de travaux seraient adjugés, mais il pense qu'il restera encore beaucoup à faire et il demande dès lors quand le canal sera navigable sur toute sa longueur pour les bateaux de 1.350 tonnes.

4° Il manque à l'Administration des Ponts et Chaussées un grand nombre d'éléments qualifiés. Le Ministre devrait remédier à cet état de choses, qui est nuisible à la valeur des projets et entraîne des dépenses élevées par manque d'approfondissement des études.

5° A propos du canal de Charleroi, le sénateur parle du rachat de la chute de Ronquières. Il demande au Ministre si la Commission qui a été formée, a reçu pour mission de donner son avis sur le système (c'est-à-dire ascenseur ou écluse ou plan incliné) ou si elle a simplement dû donner son avis sur le plan incliné.

6° Concernant la loi des 1.350 tonnes, le sénateur regrette que l'on envisage d'en modifier le timing d'exécution au détriment de la Sambre. Il estime qu'il faut d'abord achever les voies navigables là où les industries se trouvent, ce qui est le cas de la Sambre, plutôt que d'achever le canal entre Nimy et Péronnes où il n'y a pas d'industries et il demande donc au Ministre de ne pas perdre de vue cette opinion.

De toute manière, il souhaite que le bief Monceau-Châtelet conserve son caractère de priorité.

RÉPONSE.

1° *Palais de Justice de Charleroi.*

Le Ministre répond qu'une adjudication vient d'avoir lieu à concurrence de 7 millions.

De eventuele subsidie van 80 % kan slechts verleend worden nadat door de bevoegde Commissie advies is uitgebracht.

2° De Minister herinnert eraan dat het plots is gaan sneeuwen. Over de vele vakken waar de sneeuwruiming flink georganiseerd was, spreekt men niet; men herinnert zich alleen de overigens zeldzame plaatsen waar moeilijkheden werden ondervonden.

3° Het zwaartepunt van het in de wet op de 1.350 ton bepaalde programma is en blijft het kanaal van Charleroi. Alles wordt in het werk gesteld om de modernisering van dat kanaal te bespoedigen; op 31 januari zal het nieuwe kanaalvak Seneffe-Godarville, dat door de waterscheiding gaat, met voorsprong op het tijdschema worden ingewijd.

De Minister zal de juiste datum waarop het kanaal van Charleroi voor schepen van 1.350 ton zal worden opengesteld, eerst kunnen bepalen wanneer hij in het bezit is van het bestek betreffende het hellend vlak te Ronquières, het laatst uit te voeren werk.

4° Er is inderdaad een groot tekort aan ingenieurs en de Minister is er ten eerste om bekommerd; hij zal in overleg met sommige zijner collega's nagaan hoe dit kan worden verholpen.

5° De Minister antwoordt dat de Technische Commissie tot taak had van advies te dienen over het beste systeem voor het overwinnen van het verval, en het meest geschikt bevonden systeem, d.i. het hellend vlak, te bestuderen.

6° De Minister zal de belangen van de streek van de Sambre niet verwaarlozen; bij het bestuderen van de wijziging van het programma op de 1.350 ton zal daarmee rekening worden gehouden.

De voorrang voor het pand Monceau-Châtelet, welke voorrang trouwens verbonden is met die van het kanaal van Charleroi, blijft behouden.

VRAAG N° 12.

1° Bestaat er een financiële tussenkomst van de Staat in de verlichting van woonwijken waarop de wet Brunfaut van toepassing is ?

ANTWOORD OP 1°.

Om met het krediet van 300 miljoen het maximum te kunnen verwezenlijken, heeft de Minister besloten de electriciteits- en gaswerken niet meer ten laste van de Staat te nemen.

2° Waarom verleent de Staat geen toelagen aan de gemeenten voor het vernieuwen van voetpaden ?

ANTWOORD OP 2°.

Krachtens de tekst van het Regentsbesluit van 2 juli 1947 bestaat er geen principieel verzet tegen

L'octroi d'un subside éventuel de 80 p. c. ne peut se faire qu'après consultation de la Commission intéressée.

2° Le Ministre rappelle la soudaineté avec laquelle la neige est tombée; on perd de vue toutes les sections où le déneigement a été bien organisé, pour ne se souvenir que des rares endroits où quelques difficultés se sont produites.

3° Le canal de Charleroi reste l'objectif n° 1 de la loi des 1.350 tonnes et tout est mis en œuvre pour accélérer sa modernisation; le 31 janvier 1959 aura lieu, et ce en avance sur le timing prévu, l'inauguration de la nouvelle section de canal traversant la crête de partage, à Seneffe-Godarville.

En ce qui concerne la mise en service du canal de Charleroi pour bateaux de 1.350 tonnes sur toute sa largeur, le Ministre ne pourra préciser de date exacte que lorsqu'il sera en possession du cahier des charges relatif au plan incliné de Ronquières, qui sera le dernier travail achevé.

4° Il est exact qu'il manque beaucoup d'ingénieurs et que cette question ne laisse pas de préoccuper le Ministre; il compte rechercher, avec d'autres collègues, le moyen de remédier à cet état de choses.

5° Le Ministre répond que la Commission technique a eu pour mission de donner son avis sur le meilleur système de rachat de la chute et d'étudier le système reconnu le meilleur, c'est-à-dire le plan incliné.

6° Le Ministre ne perdra pas de vue les intérêts de la région desservie par la Sambre; l'étude de la modification du programme des 1.350 tonnes sera conduite en conséquence.

Quant au bief Marceau-Châtelet, il ne perdra pas son caractère prioritaire, lié à celui du canal de Charleroi.

QUESTION N° 12.

1° Y a-t-il une intervention financière de l'Etat dans l'éclairage des cités auxquelles la loi Brunfaut est applicable ?

RÉPONSE A LA QUESTION N° 12, 1°.

En vue de pouvoir réaliser le maximum à l'aide du crédit de 300 millions de francs, le Ministre a décidé de ne plus faire supporter par l'Etat les frais d'aménagement des distributions d'électricité et de gaz.

2° Pourquoi l'Etat n'accorde-t-il pas de subsides aux communes pour le renouvellement de sentiers ?

RÉPONSE A LA QUESTION N° 12, 2°.

En vertu de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1947, rien ne s'oppose, en principe, à ce que des subsides

het verlenen van toelagen in bedoeld geval, onder voorwaarde dat het gaat om voetpaden welke als openbare wegen kunnen beschouwd worden en bv. een reeks aangelanden moeten bedienen en verbinding geven tussen verschillende punten van de gemeente.

Bovendien moeten die voetpaden dan ook een niet al te geringe breedte hebben.

Het is op grond van dergelijke beschouwing dat tot op heden geen toelagen verleend werden.

3^o Het lid vraagt wanneer de nieuwe brug over de rijksweg 1bis te Breendonk zal in dienst gesteld worden ?

ANTWOORD OP 3^o.

De h. Minister antwoordt, dat de opritten naar de brug over de autosnelweg Brussel-Antwerpen te Breendonk in de tweede helft van maart 1959 zullen aanbesteed worden.

4^o Het lid onderhoudt de Commissie over de werken die nog dienen uitgevoerd te worden aan het Netekanaal en vraagt inlichtingen desaan gaande aan de h. Minister.

ANTWOORD OP 4^o.

De werken tot het graven van een verbinding tussen de sluizen te Duffel en de Beneden-Nete, zullen eerstdaags aanbesteed worden. Het tot stand komen van deze verbinding zal het Netekanaal definitief en volledig bevaarbaar maken voor 600 ton-schepen.

De electro-mechanische uitrusting van het sluiscomplex te Duffel is momenteel in uitvoering en de voltooiing ervan is voorzien vóór het einde van voormelde werken.

De kalibreringswerken der Beneden-Nete zijn eveneens voorzien voor dit jaar. Zij zullen de vaart der 1.350 ton schepen waarvoor het kanaal gebouwd werd, toelaten.

5^o De aandacht van de Minister wordt gevestigd op de vermindering van de bevaarbaarheid van de Rupel.

ANTWOORD OP 5^o.

Het Departement heeft een programma uitgewerkt met betrekking tot de baggerwerken die in de Rupel moeten worden uitgevoerd, met het oog op een gemakkelijker scheepvaart. De tot nog toe ter beschikking gestelde kredieten moesten evenwel voor andere, dringender werken aangewend worden.

6^o Er werd een Commissie samengesteld, die tot doel had het aanwenden van baggerspecie van de Rupel voor het opvullen der uitgeputte kleigroeven te bestuderen; werd er reeds een verslag aan de h. Minister voorgelegd ?

soient octroyés dans ce cas, à condition qu'il s'agisse de sentiers qui puissent être considérés comme des voies publiques et qui doivent, par exemple, être utilisés par un certain nombre de riverains et assurer la liaison entre différents points de la commune.

Il en résulte que la largeur de ces sentiers ne peut être trop réduite.

C'est en vertu de cette considération qu'il n'a pas été accordé de subsides jusqu'à présent.

3^o Le commissaire demande quand le nouveau pont sur la route de l'Etat n° 1bis à Breendonk sera mis en service.

RÉPONSE A LA QUESTION N° 12, 3^o.

Le Ministre répond que les travaux d'aménagement des accès au pont sur l'autoroute Bruxelles-Anvers, à Breendonk, seront mis en adjudication dans la deuxième moitié du mois de mars 1959.

4^o Le commissaire soulève la question des travaux qu'il reste à exécuter au canal de la Nèthe et demande des renseignements à ce sujet au Ministre.

RÉPONSE A LA QUESTION N° 12, 4^o.

Les travaux de creusement d'une liaison entre les écluses de Duffel et la Nèthe inférieure seront mis en adjudication prochainement. Dès que cette liaison aura été réalisée, le canal de la Nèthe sera accessible aux bateaux de 600 t, et ce définitivement et sur toute sa longueur.

L'équipement électromécanique du complexe d'écluses de Duffel est en cours d'exécution et son achèvement est prévu pour avant la fin des travaux précités.

Les travaux de calibrage de la Nèthe inférieure sont également prévus pour cette année. Ils permettront la navigation des bateaux de 1.350 t., pour lesquels le canal a été construit.

5^o Le même membre attire l'attention du Ministre sur la diminution de la navigabilité du Rupel.

RÉPONSE A LA QUESTION N° 12, 5^o.

Le département a élaboré un programme de travaux de dragage à effectuer dans le Rupel en vue de faciliter la navigation. Cependant, les crédits mis à la disposition jusqu'à présent ont dû être affectés à d'autres travaux plus urgents.

6. Il a été créé une Commission chargée d'étudier l'utilisation des produits de dragage du Rupel en vue de comblement des carrières d'argile épuisées. Un rapport a-t-il déjà été soumis à M. le Ministre ?

ANTWOORD OP 6°.

Tijdens de vergaderingen, gewijd aan het probleem dat zich stelt in verband met de beperktheid van bouwgronden in de Rupelstreek, als gevolg van het exploiteren der kleilagen in de ondergrond, heeft een afgevaardigde van het Departement in de daartoe opgerichte studietoelagen, alle nodige gegevens verstrekt nopens het gebruik van baggerspecie voor het opvullen der uitgeputte kleigronden. Te dier gelegenheid werden de mogelijke uitvoeringsmodaliteiten uiteengezet met opgave van de daaraan verbonden kosten.

VRAAG N° 13.

Deze tussenkomst heeft voor doel aan de Minister enkele vragen te stellen in verband met een drietal punten :

1° Regime van Durme en Moervaart :

Wordt de dam aan de oude brug te Lokeren weggenomen? Krijgen we dan terug ebbe en vloed op de Moervaart en Langelede, of wordt dit belet door een sluizensysteem aan de oude brug? Wateringen - peil van de Moervaart.

2° Gevaarlijke toestand aan het veer te Terdonk — zeer slechte toegangswegen — gebrekkige doorvaart.

3° Planning der werken van het kanaal van Terneuzen — wanneer worden de werken aan de sluis te Terneuzen uitgevoerd?

4° Toestand van de Rijksweg Laarne-Terneuzen. Zeer slechte staat.

5° Uitvoering van werken met aanwending van werklozen in regie door gemeentebesturen die hiertoe in staat zijn en in het verleden hiervan bewijzen hebben geleverd, met de mogelijkheid, mits het opmaken van een ontwerp en concrete beschrijving van de uit te voeren werken, subsidies te bekomen op het totale bedrag der kosten, dus ook op de aankoop der grondstoffen.

6° Termijn waarop leningen worden toegestaan — brengen van 20 op 30 jaar naar gelang de aard der uit te voeren werken.

7° Uitbetaling subsidies — saldo's van werken die reeds jaren uitgevoerd zijn (6 jaar).

ANTWOORD.

1° Regime Durme en Moervaart — Kanalisering.

De vaste dam aan de Oude Brug, te Lokeren, zal vervangen worden door een beweegbare dam. Het getijde zal aldaar evenwel tegengehouden worden, zodat het opwaartse gedeelte van de Durme en de Moervaart moeten aangezien worden als een kanaal.

De nodige baggerwerken zijn in dit pand uitgevoerd om het waterpeil, met ongeveer 1 m. te kunnen verlagen ten opzichte van het huidige peil.

RÉPONSE A LA QUESTION N° 12, 6°.

Au cours des réunions consacrées au problème que pose la pénurie de terrains à bâtir dans la région du Rupel à la suite de l'exploitation des couches d'argile du sous-sol, un délégué du Département a fourni aux Commissions d'études créées à cet effet, toutes les données utiles relatives à l'utilisation des produits de dragage pour le comblement des carrières d'argile épuisées. A cette occasion, il a exposé les modalités d'exécution possibles et indiqué le montant des frais qui en résulteraient.

QUESTION N° 13.

Un commissaire désire poser au Ministre quelques questions au sujet des problèmes suivants :

1° Régime de la Durme et du Moervaart :

Si l'on supprime le barrage de l'ancien pont de Lokeren, le flux et le reflux se feront-ils de nouveau sentir sur le Moervaart et à Langelede ? Ou bien un complexe d'écluses au droit de l'ancien pont s'y opposera-t-il ? — Wateringues-niveau du Moervaart.

2° Situation dangereuse au passage d'eau de Terdonk — voies d'accès très mauvaises — traversée difficile.

3° Programme des travaux du canal de Terneuzen — Quand les travaux de l'écluse de Terneuzen seront-ils exécutés ?

4° Très mauvais état de la route de l'Etat Laarne-Terneuzen.

5° Exécution des travaux en régie par les administrations communales qui ont la possibilité de le faire et qui l'ont prouvé dans le passé, et utilisation de chômeurs. Possibilité pour les communes d'obtenir des subsides pour le montant total du coût des travaux, c'est-à-dire également pour l'achat des matériaux, moyennant l'établissement d'un projet et une description complète des travaux à exécuter.

6° Période pour laquelle les prêts sont consentis — La porter de 20 à 30 ans selon la nature des travaux à exécuter.

7° Liquidation des subsides — Solde de travaux qui sont exécutés depuis des années déjà (6 ans).

RÉPONSE.

1° Régime de la Durme et du Moervaart — Canalisation.

Le barrage fixe du « Oude brug », à Lokeren, sera remplacé par un barrage mobile. Cependant, la marée y sera arrêtée, si bien que les parties amont de la Durme et du Moervaart doivent être considérées comme un canal.

Les travaux de dragage nécessaires ont été exécutés dans ce bief pour abaisser le niveau d'eau d'environ 1 mètre par rapport au niveau actuel.

Deze waterstand zal bekomen en behouden worden door het bouwen van een pompstation nevens de beweegbare stuw en door de stuw zelf.

Door de verlaging van dit waterpeil zal het voor alle bestaande langs de Durme en de Moervaart gelegen wateringens mogelijk zijn een behoorlijke afvoer van het water te verzekeren.

2° *Veerdienst te Terdonk.*

Op 12 maart e.k. wordt de levering aanbesteed der gemotoriseerde veerboten bestemd voor het kanaal Gent-Terneuzen waarin deze voor het inrichten van een modern veer te Terdonk begrepen is.

Voor de goedkeuring der inschrijving voor de levering der Voight-Schneider werd het nodige gedaan. Eerlang komt er dus te Terdonk een definitieve oplossing waarbij de volle aandacht zal gaan naar het probleem der toegangswegen en der veiligheid.

In afwachting werden er op de linkeroever reeds werken uitgevoerd om de bestaande toegangsweg naar het voorlopig veer over een lengte van 28 m. te verlengen, zodat nu een veilige wachtplaats voor minstens 5 auto's voorhanden is.

Werken tot verbetering der toegangswegen op de rechteroever worden eerstdaags aangevangen.

3° *Planning der werken aan het kanaal Gent-Terneuzen.*

De planning van het Departement werd tot hiertoe zo getrouw mogelijk gevolgd.

Wat het verder op punt stellen betreft voor het gedeelte Zelzate-Terneuzen, dient echter rekening gehouden met de planning der Nederlandse diensten die zelf de ontwerpen opmaken voor de sluis te Terneuzen, waarvan gehoopt wordt dat ze in 1960 zal kunnen worden aanbesteed.

Wat betreft het tracé van het kanaal op het grondgebied van Zelzate, werd vroeger reeds in akkoord met de gemeenteverheden van Gent en Zelzate een tracé ten westen van Zelzate aangenomen. Om stedenbouwkundige redenen wordt dit tracé opnieuw onderzocht in een eerlang te beleggen vergadering van de Raad van Bruggen en Wegen, waarop de betrokken gemeenteverheden opnieuw zullen worden uitgenodigd.

Daarna zal de planning verder kunnen worden uitgewerkt.

4° De Minister antwoordt aan het geacht Commissielid dat de toestand van de rijksweg Laarne-Zeveneken-Zelzate hem wel bekend is.

De nodige middelen voor de algehele modernisering, die gepaard moet gaan met rechtekkingen en omleidingen, zijn op dit ogenblik niet beschikbaar.

Er zal nochtans op gewaakt worden dat deze wegen zo goed mogelijk, regelmatig onderhouden worden.

Ce niveau d'eau sera réalisé et maintenu grâce à la construction d'une station de pompage au droit du barrage mobile, et grâce à ce barrage lui-même.

Cet abaissement du niveau d'eau permettra aux wateringues situées le long de la Durme et du Moervaart d'assurer un écoulement convenable des eaux.

2° *Le passage d'eau de Terdonk.*

Il sera procédé le 12 mars prochain à l'adjudication de la fourniture des bacs motorisés destinés au canal de Gand à Terneuzen, et de l'organisation d'un passage d'eau moderne à Terdonk.

Le nécessaire a été fait pour l'approbation de la soumission relative à la fourniture des Voight-Schneider. Une solution définitive sera ainsi apportée prochainement à la question du passage d'eau de Terdonk et on pourra consacrer toute son attention aux problèmes des voies d'accès et de la sécurité.

Entre-temps, des travaux ont déjà été effectués sur la rive gauche afin de prolonger de 28 mètres qu'on peut actuellement parquer au moins 5 autos dans de bonnes conditions de sécurité.

Les travaux d'amélioration des voies d'accès de la rive droite seront entamés sous peu.

3° *Programme des travaux du canal de Gand à Terneuzen.*

Jusqu'à présent, le programme du Département a été suivi aussi fidèlement que possible.

Cependant, pour ce qui est de la mise au point de la partie Zelzate-Terneuzen, il y a lieu de tenir compte du programme des services néerlandais qui établissent des projets pour l'écluse de Terneuzen dont on espère qu'ils pourront être mis en adjudication en 1960.

En ce qui concerne le tracé du canal sur le territoire de Zelzate, un tracé passant à l'ouest de Zelzate avait été adopté, d'accord avec les autorités communales de Gand et de Zelzate. Pour des raisons d'ordre urbanistique, ce tracé devra être réétudié au cours d'une prochaine séance du Conseil des Ponts et Chaussées, à laquelle les autorités communales intéressées seront de nouveau invitées.

Le programme des travaux pourra ensuite être mis au point.

4° M. le Ministre répond à l'honorable commissaire qu'il connaît bien l'état de la route Laarne-Zeveneken-Zelzate.

A l'heure actuelle, on ne dispose pas des moyens nécessaires pour procéder à une modernisation complète comportant des rectifications et des déviations.

On veillera cependant à ce que ces routes soient entretenues aussi bien que possible et régulièrement.

5^o Aankoop materiaal.

De aankoop van materiaal kan niet het voorwerp uitmaken van speciale toelagen. De Staat verleent toelagen voor het uitvoeren van werken wat in zich sluit de materialen die voor de aanneming noodzakelijk zijn, doch afzonderlijk bestaat die mogelijkheid niet.

In de nieuwe reeks werken waarvoor eerstdaags een koninklijk besluit zal verschijnen, kan evenmin aan toelagen gedaan worden voor het aankopen van materiaal, daar terzake het er bijzonder om gaat de werklozen aan het werk te stellen en het maximum krediet tot dit doel aan te wenden.

Het weinige materiaal welk daartoe zou nodig zijn, wordt in het kader van de aanneming gesubsidieerd.

6^o Dit financieel vraagstuk dient in de eerste plaats door het Gemeentekrediet onderzocht.

7^o Het laattijdig uitbetalen van de toelagen zal in de toekomst niet meer gebeuren dank zij de vereenvoudiging van de administratieve procedure.

VRAAG N^o 14.

Een lid vraagt aan de Minister de nodige maatregelen te treffen om de overstromingen van de Nete op het grondgebied der gemeente Lier, tegen te gaan.

ANTWOORD.

Op 18 oktober ll. is op de rechteroever van de Beneden-Nete op grondgebied der gemeente Lier een bres geslagen in een private dijk en een kleine bres in de Staatsdijk. Verschillende ha meersen kwamen onder water, alsmede vier woonhuizen.

Gezien de verdeelde verantwoordelijkheid had de Minister beslist dat de onderhoudsaannemer hulp zou bieden aan de gemeente Lier, om een bestaande binnendijk te verhogen.

Tijdens de hoge getijden in het begin van het jaar, werden verschillende bressen geslagen in de verhoogde binnendijk.

De onderhoudsaannemer heeft ingevolge opdracht van het Departement opnieuw aan de Gemeente hulp geboden met werklieden, materiaal en materieel, om de binnendijk te herstellen en te versterken.

De vigerende wetgeving laat niet toe de bres geslagen in de hoofddijk te herstellen, omdat deze dijk toebehoort aan particulieren en door hen moet onderhouden worden.

5^o Achat de matériaux.

L'achat de matériaux ne peut faire l'objet de l'attribution de subventions spéciales. L'Etat accorde des subsides pour l'exécution de travaux, ce qui implique l'acquisition des matériaux nécessaires à l'entreprise, mais il n'est pas possible de subventionner séparément l'acquisition des matériaux.

Il ne peut être question non plus de subventionner l'achat de matériaux pour la nouvelle série de travaux au sujet desquels un arrêté royal sera publié prochainement, étant donné qu'il s'agit principalement, en l'occurrence, de mettre les chômeurs au travail et d'affecter à cette fin le maximum de crédits.

L'achat des quelques matériaux qui seraient nécessaires à cet effet sera subventionné dans le cadre de l'entreprise.

6^o C'est au Crédit Communal qu'il appartient en tout premier lieu d'étudier ce problème financier.

7^o Grâce à la simplification de la procédure administrative, il ne se produira plus à l'avenir de retard dans la liquidation des subsides.

QUESTION N^o 14.

Un membre demande au Ministre que les mesures voulues soient prises pour empêcher les inondations causées par la Nèthe sur le territoire de la commune de Lierre.

RÉPONSE.

Le 18 octobre dernier, une brèche s'est formée dans une digue privée et une autre, moins importante, dans la digue de l'Etat, sur la rive droite de la Nèthe inférieure, sur le territoire de la commune de Lierre. Plusieurs hectares de prairies ont été envahis par les eaux et quatre habitations ont été touchées par l'inondation.

Etant donné que les responsabilités étaient partagées, le Ministre avait décidé que l'entrepreneur des travaux d'entretien aiderait la commune de Lierre à exhausser la digue de sécurité existante.

Pendant les fortes marées du début de l'année, diverses brèches se sont formées dans la digue de sécurité exhaussée.

De nouveau, l'entrepreneur des travaux d'entretien a été chargé par le Département de mettre ses ouvriers, ses matériaux et son matériel à la disposition de la commune pour réparer et consolider la digue de sécurité.

La législation existante ne permet pas de faire réparer la brèche qui s'est formée dans la digue principale, cette digue appartenant à des particuliers et devant être entretenue par eux.

Een polder zal echter aldaar gesticht worden.

Na goedkeuring der omschrijving en installatie van het polderbestuur, zal het Departement evenwel onderzoeken of de bres in de dijk niet kan hersteld worden bij toepassing van artikel 102 der nieuwe polderwetgeving.

VRAAG N° 15.

De bevaarbaarheid van de Demer maakt het voorwerp uit van een tussenkomst van een lid, dat aan de Minister vraagt deszake inlichtingen aan Uw Commissie te willen verschaffen.

ANTWOORD.

Alhoewel de Demer niet voorkomt op de atlas der onbevaarbare waterlopen, is hij de facto niet bevaarbaar ingevolge het bestaan van verschillende lage bruggen en andere kunstwerken. De normalisatie van de Demer, door het uitvoeren van baggerwerken, zou niet alleen tot gevolg hebben dat de Dijle onmogelijk de massale afvoer van het Demerwater bij was zou kunnen verwerken en dat derhalve de nevengelegen gebieden o.m. Leuven en Mechelen, zouden blootgesteld worden aan overstromingen, doch zou eveneens het invallen der bestaande dijken met zich brengen.

Er moet dus een algemeen normalisatieplan en van de Demer en van de Dijle opwaarts en afwaarts van de samenvloeiing met de Demer te Werchter, in detail bestudeerd worden.

De diensten van het Departement zijn begonnen met het opnemen der nodige hydrographische gegevens van de rivieren. Deze gegevens zijn verzameld en de studie der normalisatiewerken werd aangevangen.

VRAAG N° 16.

Een lid vraagt aan de heer Minister welke kredieten werden vastgelegd voor iedere provincie en voor elk jaar van 1949 tot 1958, voor de rijkswegen, de waterwegen, de gebouwen en de toelagen aan de ondergeschikte besturen.

ANTWOORD.

Het Departement beschikt over deze inlichtingen, per Provincie, alleen vanaf 1954; zij worden hierna in tabelvorm gegeven.

Een tweede tabel geeft de toestand der vastleggingen, per Bestuur, van 1949 tot 1958.

Cependant, un polder sera constitué à cet endroit

Après l'approbation de la délimitation du polder et l'installation de l'administration du polder, mes services examineront s'il n'est pas possible de réparer la brèche en application de l'article 102 de la nouvelle législation sur les polders.

QUESTION N° 15.

La navigabilité du Démer fait l'objet de l'intervention d'un membre qui demande au Ministre de bien vouloir fournir des renseignements à ce sujet à la Commission.

RÉPONSE.

B'en que le Démer ne figure pas à l'atlas des cours d'eau non navigables, il est en fait un cours d'eau non navigable en raison de l'existence de plusieurs ponts surbaissés et autres ouvrages d'art. Si l'on normalisait le Démer en exécutant des travaux de dragage, il n'en résulterait pas seulement que la Dyle ne serait pas en mesure d'évacuer le débit massif des eaux du Démer en cas de crue et que, de ce fait, les zones riveraines, notamment Louvain et Malines, seraient exposées à des inondations, mais également que les digues existantes céderaient.

Il y a donc lieu d'étudier dans le détail, un plan général de normalisation tant de la Dyle que du Démer en amont et en aval du confluent du Démer à Werchter.

Les services du Département ont entamé l'exécution des levés hydrographiques voulus de ces deux cours d'eau. Ces données ont été réunies et l'étude des travaux de normalisation a été entamée.

QUESTION N° 16.

Un membre demande au Ministre quel est, par province et pour chacune des années de 1949 à 1958, le montant des crédits engagés pour les routes de l'Etat, les voies hydrauliques, les bâtiments, ainsi que les subsides aux administrations subordonnées.

RÉPONSE.

Ces données n'ont été classées par province par le Département qu'à partir de 1954. L'honorable membre voudra bien les trouver ci-dessous, présentées sous forme de tableau.

Un deuxième tableau donne, par administration, la situation des engagements de 1949 à 1958.

I. — Toestand der geboekte vastleggingen, *per Provincie*, gedurende de jaren 1954-1958 (Buitengewone begroting, begroting voor orde en Wegenfonds).

I. — Situation des engagements comptabilisés, *par Province*, au cours des années 1954 à 1958 (budget extraordinaire + budget pour ordre + Fonds des Routes).

Provincie — Province	1954	1955	1956	1957	1958
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	960,6	745,1	645,2	563,4	1.161,8
Brabant. — <i>Brabant</i>	948,2	1.309,9	3.113,1	1.510,2	1.771,7
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	1.115,5	799,0	326,7	286,4	517,0
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	960,4	908,6	582,8	482,5	754,8
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	1.168,0	1.299,1	582,9	820,1	1.083,1
Luik. — <i>Liège</i>	662,6	785,3	757,2	565,6	1.116,8
Limburg. — <i>Limbourg</i>	200,4	301,0	182,6	153,0	557,8
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	291,5	251,9	367,8	200,6	181,7
Namen. — <i>Namur</i>	306,4	360,2	247,8	92,7	315,3
Allerlei. — <i>Divers</i>	78,4	35,9	27,9	45,5	—
Totalen. — <i>Totaux</i>	6.692,0	6.796,0	6.834,0	4.720,0	7.460,0

II. — Toestand der geboekte vastleggingen, *per administratie*, gedurende de jaren 1949 à 1958. (Buitengewone begroting, begroting voor orde en Wegenfonds.)

II. — Situation des engagements comptabilisés, *par administration*, au cours des années 1949 à 1958. (Budget extraordinaire + budget pour ordre + Fonds des Routes.)

Administratie — Administration	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Wegen. — <i>Routes</i>	944,0	1.092,3	1.414,3	538,6	845,3	1.245,8	1.490,7	3.471,6	1.671,7	2.704,5
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>	1.460,0	1.078,1	1.652,4	881,2	715,3	1.981,8	1.983,5	542,6	884,6	1.583,0
Gebouwen. — <i>Bâtiments</i>	632,0	819,0	810,0	867,0	646,2	1.268,7	1.448,4	1.383,3	1.120,3	1.320,2
Stedebouw. — <i>Urbanisme</i>	1.695,0	2.618,6	1.716,3	1.731,2	1.494,2	2.195,7	1.873,4	1.436,5	1.043,4	1.852,3
Allerlei. — <i>Divers</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4.731,0	5.608,0	5.593,0	4.018,0	3.701,0	6.692,0	6.796,0	6.834,0	4.720,0	7.460,0

VRAAG N° 17.

Het lid heeft met veel voldoening in uw Commissie van de Minister vernomen dat de Minister aan het calibreren van de Bovenschelde, na de nakende afwerking van Nimy-Blaten, een prioriteit zou geven en dat reeds in 1959 terug zou gewerkt worden aan Ringvaart-Bovenschelde.

Sinds jaren heeft het lid verdedigd dat het weinig zin had Nimy-Blaton af te werken voor 1.350 ton zonder *tezelfdertijd* de uitweg naar onze *havens Gent en Antwerpen* aan te vatten.

Het lid zou dan ook graag de planning en timing van deze werken kennen. Met de huidige statistieken kan men besluiten dat deze waterweg (practisch enige uitweg van Borinage en enige uitweg naar Frankrijk) nu reeds belangrijk is, maar een zeer grote waterweg wordt.

QUESTION N° 17.

Un membre est très heureux d'entendre le Ministre annoncer en Commission qu'après l'achèvement prochain du canal Nimy-Blaton, il accorderait une priorité au calibrage du Haut-Escaut et il a cru comprendre que les travaux du canal circulaire et du Haut-Escaut seraient repris dès 1959.

Depuis des années ce membre défend le point de vue qu'il n'est guère raisonnable d'achever la mise au gabarit de 1.350 tonnes du canal Nimy-Blaton sans entamer *simultanément* les travaux destinés à assurer une issue à nos *ports de Gand et d'Anvers*.

Il aimerait connaître le planning et le timing de ces travaux. On peut conclure des statistiques que cette voie navigable (pratiquement, la seule issue du Borinage et la seule issue vers la France) est déjà importante à l'heure actuelle et qu'elle deviendra une très grande voie navigable.

ANTWOORD.

De Minister laat aan het geacht lid weten dat, met het oog zowel op de wederopleving van de Borinage als op de expansie van de havens van Antwerpen en Gent, besloten werd de aanbestedingen voor de werken tot modernisering van de Bovenschelde vroeger te doen geschieden dan aanvankelijk voorzien werd. Aan de initieel vastgestelde planning zal derhalve een wijziging worden aangebracht in die zin, dat de eerste moderniseringswerken, in het raam van de 1.350 ton-wet, in 1961 zullen plaats hebben, terwijl de laatste aanbesteding in 1962 nog zal uitgeschreven worden.

Om dezelfde redenen zal het tempo der aanbestedingen voor de werken aan de Ringvaart worden versneld en wel in die mate dat de laatste aanbestedingen voorzien worden voor het jaar 1962 in plaats van 1964.

Aan een aldus nieuw ontworpen planning, met betrekking tot de voormelde bevaarbare waterwegen, zal vanzelfsprekend een wettelijke basis gegeven worden.

VRAAG N° 18.

Welke overheid is verantwoordelijk voor het aanbrengen van de nodige en de nuttige signalisatie, langs de staatsbanen die gemoderniseerd werden en een stad of dorp doortrekken?

De administratie van het Wegenfonds, het Gemeentebestuur?

Ik vertrek van de veronderstelling dat op de oude weg de signalisatie bestond, maar dat nu nieuwe en aangepaste signalisatie nodig is (bv. snelheidsbeperking — verplichtend of verbod te parkeren — zebrastroken voor voetgangers — prioriteitstekens).

ANTWOORD N° 18.

Het zijn alleen de gemeentelijke overheden, die verantwoordelijk zijn voor de signalisatie van de wegen, ook na een eventuele modernisering.

Het feit dat het Bestuur der Wegen of het Wegenfonds om redenen van degelijkheid en eenvormigheid, gewoonlijk deze uitgave ten laste nemen, voor zover zij hun verantwoord voorkomt, verandert niets aan het bovenstaand principe.

VRAAG N° 19

De zwarte tarmacwegen zijn uiterst gevaarlijk in regenweder, omdat de lichten niet terugkaatsen.

Bestaat de mogelijkheid de laatste laag met een kladere kleur te laten voorzien (b.v. Kunstberg te Brussel, rode kleur).

ANTWOORD N° 19.

De mindere zichtbaarheid van de verharding van wegen bij nat weder komt niet zozeer voort van de

RÉPONSE.

Le Ministre répond à l'honorable membre qu'il a été décidé, en vue tant de la renaissance économique du Borinage que de l'expansion des ports d'Anvers et de Gand, de mettre en adjudication les travaux de modernisation du Haut-Escaut plus tôt qu'il n'avait été prévu primitivement. Le programme qui avait été arrêté devra donc être modifié en ce sens que les premiers travaux de modernisation dans le cadre de la loi des 1.350 tonnes seront exécutés en 1961 et que la dernière adjudication aura lieu en 1962.

Pour les mêmes raisons, le rythme des adjudications de travaux à exécuter au canal circulaire sera accéléré de façon qu'il puisse être procédé aux dernières adjudications en 1962 au lieu de 1964.

Il va de soi qu'une base légale sera donnée à ce nouveau programme concernant les voies navigables précitées.

QUESTION N° 18.

Quelle est l'autorité responsable pour placer la signalisation nécessaire et utile le long des routes de l'Etat qui ont été modernisées et qui traversent une ville ou une commune?

L'administration du Fonds des routes, l'administration communale?

Je pars de la supposition que la signalisation existait sur l'ancienne route, mais que maintenant une signalisation adaptée est nécessaire (par exemple : limitation de vitesse, parage obligatoire ou interdit, ligne jaune pour piétons, signaux de priorité).

RÉPONSE N° 18.

Ce sont uniquement les autorités communales qui sont responsables de la signalisation des routes, également après une modernisation éventuelle.

Le fait que l'Administration des Routes ou le Fonds des routes, pour des raisons de conformité et d'uniformité, prennent habituellement ces dépenses à charge, pour autant que celles-ci découlent de leur responsabilité, ne change rien au principe précité.

QUESTION N° 19.

Les routes en tarmac noir sont extrêmement dangereuses par temps pluvieux, parce que les lumières ne sont pas réfléchies.

Existe-t-il une possibilité de recouvrir la dernière couche par une couleur plus claire (par exemple : Mont des Arts à Bruxelles : couleur rouge).

RÉPONSE N° 19.

La diminution de la visibilité du revêtement des routes par temps pluvieux ne provient pas essen-

zwarte kleur van die wegen, dan wel van het feit dat ze nat zijn.

Sleetlagen in lichte kleur, als rood of grijs, kunnen in asfaltbeton verwezenlijkt worden. Ze zijn echter te duur voor algemeen gebruik, ze kosten ongeveer vijf maal meer dan tarmacadam en ongeveer drie maal meer als gewoon zwart asfaltbeton.

VRAAG N° 20.

Een lid van de Commissie vraagt uitleg in verband met de nog niet aanbestede werken die voorkomen op het programma dat voor 1958 in de wet op de 1.350 ton is bepaald.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat die werken zullen vastgelegd worden ten bezware van de vastleggingskredieten 1958 die bij koninklijk besluit naar het dienstjaar 1959 zullen worden overgedragen. De lijst van die kredieten wordt hieronder verstrekt voor elke over te dragen post van de buitengewone begroting :

tiellement de la couleur noire des routes, mais bien du fait qu'elles sont mouillées.

Des couches de couleur claire, telles que rouge ou gris, peuvent être effectuées en béton d'asphalte. Elles sont toutefois trop chères pour un usage général, elles coûtent généralement cinq fois plus chères que le tarmac et trois fois plus que le béton d'asphalte noir habituel.

QUESTION N° 20.

Un commissaire interroge le Ministre à propos des travaux prévus au programme de 1958 par la loi des 1.350 tonnes et non encore adjugés.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que ces travaux seront engagés à charge des crédits d'engagement de 1958 à reporter par arrêté royal à 1959. La liste de ces crédits est donnée ci-après pour chaque article du budget extraordinaire donnant lieu à report :

Post van de begroting voor het dienstjaar 1958 — <i>Articles du budget de l'exercice 1958</i>	Vastleggingskredieten toegestaan voor het dienstjaar 1958 — <i>Crédits d'engagements autorisés pour l'exercice 1958</i>	Naar het dienstjaar 1959 over te dragen bedragen — <i>Montants à reporter à l'exercice 1959</i>	Overeenkomstige posten voor het dienstjaar 1959 — <i>Articles correspondants de l'exercice 1959</i>
512bis 1956	4.904.396	4.836.158	512bis 1956
461	1.634.908.742	650.000.000	461
471	33.000.000	28.000.000	471
472	718.764.617	210.180.000	472
473	230.866.724	82.965.000	473
475	37.087.231	20.000.000	475
495	114.510.348	83.790.292	495
591	599.184.188	239.000.000	591
601	65.501.639	36.500.000	601
530bis 1956	3.531.931	2.338.526	615
526 1956	7.000.000	7.000.000	603
621	69.232.880	6.499.578	621
631	1.000.000	890.000	631
632	101.942.928	37.600.000	632
633	9.998.442	5.900.000	633
651	91.000.000	73.100.000	651
652	17.000.000	1.000.000	652
671	10.000.000	7.503.677	671

Wat inzonderheid de wet op de 1.350 ton en de wet betreffende de haven van Antwerpen aangaat, zullen de hierna genoemde werken vastgelegd worden ten bezware van de overgedragen kredieten en van de kredieten voor 1959 :

En ce qui concerne plus particulièrement la loi des 1.350 tonnes et la loi du Port d'Anvers, les travaux suivants seront engagés à charge des crédits reportés et de ceux de 1959 :

WET OP DE 1.350 TON.

- A. *Kanaal Charleroi-Brussel.*
Verbinding Seneffe-Ronquières - 1^{ste} deel.
Hellend vlak te Ronquières - onderbouw - 1^{ste} deel.
Sluis 5F te Ittre - grondwerken.
Verbinding 5F - Klabbeek - 2^e deel : bruggen te Klabbeek.
Diverse aanvullings- en voltooiingswerken.
- B. *Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.*
Ingraving te Maubray.
- C. *Samber.*
Geschiktmaking van de sluizen te Marcinelle en te Monceau.
- D. *Maas.*
Bouwen van twee pompstations te Hoei, met inbegrip van het honorarium.
Rechtstrekking van de linkeroever stroomopwaarts van de sluis te Rivière - 2^e vak.
Heropbouw van de brug « Pont de Jambes » te Namen.
- E. *Ringvaart te Gent.*
Graven van de bedding van het noordervak.
- H. *Bijkomende uitgaven.*
Aankopen.

WET BETREFFENDE DE HAVEN VAN ANTWERPEN.

- Aanleggen van een vijfde havendok - 2^e fase - afrekeningen.
Vijfde havendok — uitrusting - 1^{ste} krediet.
Leveren en opstellen van 30 walkranen.
Aankoop van drijvend materieel - 1^{ste} krediet.
Zuiderpetroleumrichting.
Dok A. - 1^{ste} krediet.
Electrificeren van de uitbreiding van de kaai van het laadbruggenbedrijf.

STEMMINGEN.

Een amendement ter inlassing van een nieuw artikel 59.604 werd verworpen met 11 tegen 7 stemmen, nadat de Minister verwezen had naar zijn verklaring in verband met de Henevallei die op blz. 64 van dit verslag voorkomt.

Het verworpen amendement luidde als volgt :

ART. 59.604.

Een artikel 59.604 in te lassen, luidende :

« Aandeel van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw in de uitgaven wegens ont-

LOI DES 1.350 TONNES.

- A. *Canal Charleroi-Bruxelles.*
Liaison Seneffe-Ronquières - 1^{re} partie
Plan incliné à Ronquières - Infrastructure - 1^{re} partie.
Ecluse 5F à Ittre - Terrassements.
Liaison 5F-Clabecq - 2^{me} partie : Ponts à Clabecq.
Embranchement principal - 1^{re} partie.
- B. *Canal Nimy-Blaton-Péronnes.*
Tranchée de Maubray.
- C. *Sambre.*
Aménagement des écluses de Marcinelle et de Monceau.
- D. *Meuse.*
Etablissement de deux stations de pompage à Huy, y compris honoraires.
Rectification de la rive gauche en amont de l'écluse de Rivière - 2^{me} section.
Reconstruction du pont de Jambes, à Namur.
- E. *Canal circulaire à Gand.*
Creusement de la canette de la section Nord.
- H. *Dépenses supplémentaires.*
Acquisitions.

LOI DU PORT D'ANVERS.

- Construction d'une cinquième darse - 2^e phase - décomptes.
Cinquième darse - équipement - 1^{er} crédit.
Fourniture et montage de 30 grues de quai.
Achat de matériel flottant - 1^{er} crédit.
Installation pétrolière sud.
Bassin A. - 1^{er} crédit.
Electrification de l'extension du quai des ponts transbordeurs.

VOTES.

Un amendement tendant à insérer un article 59.604 nouveau a été rejeté par 11 voix contre 7, après que le Ministre eut rappelé sa déclaration concernant la vallée de la Haine, qui est reproduite à la page 64 du présent rapport.

L'amendement rejeté était rédigé comme suit :

ART. 59.604.

Insérer un article 59.604 ainsi libellé :

« Part du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction dans les dépenses à résulter des

waterings- en saneringswerken uitgevoerd door de
« Intercommunale pour le démergement et l'assai-
nissement de la Vallée de la Haine » :

(In duizenden franken.)

travaux de démergement et d'assainissement exé-
cutés par l'Intercommunale pour le démergement et
l'assainissement de la Vallée de la Haine :

(En milliers de francs.)

Oorspronkelijk programma	Vastleggingskredieten <i>Crédits d'engagement</i>		Betalingskredieten <i>Crédits de paiement</i>	
	Nieuwe machtigingen 1959	Nieuw plafond	Nieuwe machtigingen 1959	Nieuw plafond
	<i>Autorisations nouvelles 1959</i>	<i>Plafond nouveau</i>	<i>Autorisations nouvelles 1959</i>	<i>Plafond nouveau</i>
450.000	60.000	60.000	60.000	60.000

De artikelen van het wetsontwerp betreffende
de kredieten voor Openbare Werken, evenals die
van de Tabel, zijn eenparig aangenomen.

Het geheel der kredieten voor Openbare Werken
is met 13 tegen 7 stemmen goedgekeurd.

Dit verslag is met algemene stemmen goedge-
keurd.

De Verslaggever,
J. VAN BUGGENHOUT.

De Voorzitter,

O. VANDEN STORME

Les articles du projet de loi relatifs aux crédits
destinés aux Travaux Publics, ainsi que ceux du
Tableau, ont été adoptés à l'unanimité.

L'ensemble des crédits destinés aux Travaux
publics a été approuvé par 13 voix contre 7.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

J. VAN BUGGENHOUT.

Le Président,

O. VANDEN STORME.

BIJLAGE

Nota van de Heer Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw nopens de

WERKLOOSHEIDSBESTRIJDING.

Ik meen dat een van de eerste grote problemen die moeten opgelost worden in het raam van de regeringspolitiek onbetwistbaar de strijd tegen de werkloosheid is.

Inderdaad kan men, hoezeer men het trouwens ook betreurt, redelijkerwijze voorzien dat de werkloosheid gedurende de komende maanden de neiging zal vertonen te stijgen.

Het einde van de Tentoonstelling, de nog steeds ongunstige conjunctuur, de sluiting van zekere kolenmijnen, schijnen evenzoveel factoren die een ongunstige invloed zullen hebben op de arbeidsmarkt.

Ik meen dat in deze omstandigheden elke Minister, waarvan de werkzaamheden kunnen bijdragen tot de opslorping van de werkloosheid, zich zeer ernstig moet bezighouden met het aldus gestelde probleem.

Het staat buiten kijf dat het Departement van Openbare Werken en van Wederopbouw, waarvoor ik de verantwoordelijkheid draag, op dit gebied een voornamelijk rol heeft te vervullen.

Tijdens de jaren 1954-1958 heb ik er mij vooral op toegelegd een investeringspolitiek toe te passen die in een nabije toekomst de structurele werkloosheid gunstig moest beïnvloeden. Deze grote werken stellen, wegens het materieel waarover de ondernemers op dit ogenblik beschikken, een betrekkelijk klein aantal arbeiders te werk. Dit was nochtans eerder een gunstige toestand vermits tijdens deze jaren van hoogconjunctuur en van intensieve activiteit wegens de voorbereiding van de Wereldtentoonstelling, de arbeidsmarkt onbetwistbaar van gunstige voorwaarden genoot, de industrie een aanzienlijk aantal arbeiders tewerkstelde, en regelmatig « vrager » was op de arbeidsmarkt.

Dit is de oorzaak waarom wij gedurende die jaren een minder grote inspanning hebben gedaan op het gebied van de onderhoudswerken en de gemeentelijke werken.

Wat mij betreft meen ik dat de huidige toestand een andere politiek vraagt. Zonder twijfel kan er geen sprake van zijn de aan gang zijnde grote investeringswerken, waarvan de voornaamste ten andere gegarandeerd zijn bij toepassing van de wet, stil te leggen. Van de andere kant meen ik dat wij redelijkerwijze mogen veronderstellen dat de moeilijkste ogenblikken op het gebied van de werkloosheid zich zullen voordoen in de volgende maanden tot einde juni 1959. Men mag hopen dat de economische conjunctuur op dit ogenblik verbeterd zal zijn en dat de privé-industrie op haar beurt de beschikbaar geworden arbeidskrachten opnieuw zal kunnen gebruiken.

Als besluit stel ik voor mijn Departement een politiek voor die voor gevolg zou hebben dat in de eerstkomende weken en maanden, laat ons zeg-

ANNEXE

Note de Monsieur le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction concernant la

RESORPTION DU CHOMAGE.

Je considère que, dans le cadre de la politique gouvernementale, un des premiers grands problèmes à résoudre est incontestablement la lutte contre le chômage.

En effet, on peut raisonnablement prévoir, tout en le regrettant d'ailleurs, que, durant les mois à venir, le chômage aura dans notre pays une tendance à s'aggraver.

La fin de l'Exposition, la conjoncture toujours défavorable, la fermeture de certains charbonnages, paraissent autant de facteurs qui agiront défavorablement sur le marché du travail.

Je crois, dès lors, que chaque Ministre dont les activités peuvent concourir à la résorption du chômage doit se préoccuper très sérieusement du problème ainsi posé.

Il est certain que le département des Travaux Publics et de la Reconstruction dont j'ai la responsabilité aura, en ce domaine, un rôle important à remplir.

Au cours des années 1954 à 1958, je m'étais appliqué surtout à pratiquer une politique d'investissement qui, dans un avenir rapproché, devait influencer favorablement le chômage structurel. Ces grands travaux, vu le matériel dont les entrepreneurs disposent à l'heure actuelle, mettent au travail un nombre relativement limité d'ouvriers. Toutefois, ceci était plutôt favorable puisque pendant ces années de haute conjoncture et d'activité intense due à la préparation de l'Exposition, le marché du travail bénéficiait de circonstances incontestablement favorables, l'industrie occupait une main-d'œuvre considérable et était régulièrement « demandeur » sur le marché de l'emploi.

C'est ainsi que, pendant ces années, nous avons fait un effort moins important au point de vue des travaux d'entretien et des travaux communaux.

Je crois, pour ma part, que la situation actuelle requiert une politique différente. Sans doute ne peut-il pas être question d'arrêter les grands travaux d'investissements en cours, dont les plus importants d'ailleurs sont garantis en vertu des lois. Par contre, je crois que nous pouvons raisonnablement supposer que le moment le plus crucial en matière de chômage se situera dans les mois à venir jusqu'à fin 1959. On peut espérer qu'à ce moment, la conjoncture économique se sera améliorée et que l'industrie privée pourra, à son tour, réutiliser la main-d'œuvre devenue disponible.

En conclusion, je propose, pour mon Département, une politique qui aurait pour résultat de mettre en adjudication, dans les semaines et les

gen tot einde van het eerste trimester van 1959, werken zullen aanbesteed worden waarvan de aard zou toelaten een maximum aantal arbeiders te gebruiken.

Het komt mij inderdaad voor dat dit een middel is om onmiddellijk te strijden tegen de afbrokkeling van de arbeidsmarkt en wel door vlug een serie werken van klein en middelgroot belang aan te besteden: deze werken vereisen een maximum aantal arbeiders en materialen die een hoog bedrag aan lonen met zich mede brengen.

Gezien rekening moet gehouden worden met de algemene financiële toestand stel ik een formule voor die op budgetair vlak zowel voor het gewoon als voor het buitengewoon budget, zou toelaten binnen de perken van de vooruitzichten te blijven terwijl zij een gunstige, zo niet zeer belangrijke, invloed zou hebben op de werkloosheidsbestrijding.

Aldus een grote inspanning doende bij het begin van het jaar zal ik op een zulkdanige manier handelen dat de kasuitkeringen die in het buitengewoon budget aan mijn Departement werden toegekend niet zouden overschreden worden.

Onder de van mijn Departement afhangelde werken die van aard zijn een relatief groot aantal arbeiders te werk te stellen zal ik o.a. aanstippen :

- I. De onderhouds- en verbeteringswerken van het Staatsdomein;
- II. Het bouwen van kleine en middelgrote kunstwerken;
- III. De gesubsidieerde gemeentelijke werken;
- IV. Het oprichten van gebouwen en meer speciaal van scholen.

In het *aanhangsel* n^r 1 zult U vinden hoe ik de verdeling van deze werken, waarmede moet begonnen worden vóór einde maart 1959, onder de verschillende algemene directies van mijn Departement opvat.

* * *

Anderzijds bestaat de mogelijkheid een betrekkelijk groot aantal arbeiders opnieuw werk te verschaffen; het Bestuur van de Wegen en het Bestuur van de Waterwegen van mijn Departement zouden 2.000 mensen aan het werk kunnen stellen in de loop van de 6 eerste maanden van het jaar 1959 door hen te belasten met onderhoudswerken aan aanhorigheden van de wegen en waterwegen; ten nadele van deze aanhorigheden van het Staatsdomein bestaat sinds meerdere jaren een groot gebrek aan kantonniers en arbeiders die dezen bijstaan : de gelegenheid die zich op dit gebied voordoet moet bijgevolg aangevat worden.

Alle details betreffende dit aspect van de tewerkstelling van werklozen zijn vervat in *aanhangsel* n^r 2.

* * *

mois ultérieurs, disons jusqu'à la fin du premier trimestre 1959, des travaux dont la nature permettrait d'utiliser le maximum de main-d'œuvre possible.

Il me paraît, en effet, qu'il s'agit là d'un moyen permettant de lutter immédiatement contre la détérioration du marché de l'emploi, en adjugeant rapidement une série de travaux de petite et moyenne importance nécessitant le maximum de main-d'œuvre et utilisant des matériaux incorporant une somme importante de salaires.

Etant donné le fait qu'il faut tenir compte de la situation financière générale, je suggère une formule qui, sur le plan budgétaire, tant à l'ordinaire qu'à l'extraordinaire, permettrait de rester dans les limites des prévisions tout en ayant une influence favorable, sinon très importante, sur la résorption du chômage.

C'est ainsi que, tout en faisant un grand effort au début de l'année, j'agirai de telle sorte que les crédits de décaissement qui, à l'extraordinaire, ont été alloués à mon département, ne soient pas dépassés.

Parmi les travaux dépendant de mon Département qui sont de nature à occuper une main-d'œuvre relativement abondante, je citerai notamment :

- I. Les travaux d'entretien et d'amélioration du domaine de l'Etat;
- II. La construction de petits et moyens ouvrages d'art;
- III. Les travaux communaux subsidiés;
- IV. La construction de bâtiments et tout spécialement d'écoles.

Vous trouverez à l'*annexe* n^o 1, comment je conçois la répartition de ces travaux entre les différentes directions générales de mon Département à mettre en œuvre d'ici fin mars 1959.

* * *

D'autre part, la possibilité existe de remettre au travail un assez grand nombre d'ouvriers et les Administrations des Routes et des Voies Hydrauliques de mon Département pourraient utilement occuper plus de 2.000 hommes, au cours des six premiers mois de 1959, en les affectant à des travaux d'entretien des dépendances des routes et voies navigables; le manque de cantonniers et d'ouvriers adjoints à ceux-ci est élevé, depuis plusieurs années, au détriment de ces dépendances du Domaine de l'Etat : l'occasion qui s'offre doit donc être saisie.

Tous les détails relatifs à cet aspect de la remise au travail des chômeurs, sont donnés à l'*annexe* 2.

* * *

In het plan van de te bespoedigen werken werden speciale bepalingen voorzien voor het Hageland en de Borinage.

* * *

Ik wens hieraan toe te voegen dat ik de bedoeling heb een reeks maatregelen voor te stellen die van aard zijn de administratieve formaliteiten wat betreft het toekennen van subsidies voor gemeentelijke werken, te vereenvoudigen.

Ik meen dat dit aan een noodzakelijkheid beantwoordt en dat het de bespoediging van deze werken in het raam van de politiek die ik hoger heb geschetst, zal toelaten.

* * *

Aan deze tekst voeg ik het *aanhangsel* n^o 3, in hetwelk ik een approximatieve berekening geef van het aantal werkuren en het aantal supplementaire werklieden die zullen kunnen tewerkgesteld worden gedurende de 6 eerste maanden van het jaar 1959.

De Minister,
O. VANAUDENHOVE.

* * *

SAMENVATTENDE TABEL.

I. ONDERHOUDSWERKEN EN VERBETERING VAN HET DOEIN VAN DE STAAT.	
1. Wegen	300.000.000
2. Waterwegen	159.000.000
3. Gebouwen	100.000.000
Totaal I	559.000.000
II. WEDEROPBOUW VAN KLEINE EN MIDDELMATIGE KUNSTWERKEN.	
1. Wegen (± 70 bruggen).	191.000.000
2. Waterwegen (± 16 bruggen)	150.000.000
Totaal II	341.000.000
III. GEMEENTEWERKEN.	
Gesubsidieerde werken 700 miljoen wat overeenkomt met werken van ongeveer een bedrag van	1.400.000.000
Uitrusting van wijken (wet Brunfaut)	160.000.000
Totaal III	1.560.000.000
IV. OPRICHTEN VAN GEBOUWEN.	
en in het bijzonder van Staatsscholen.	700.000.000
Totaal IV	700.000.000
Algemeen totaal	3.160.000.000
V. De andere investeringswerken, in gang en voorzien, zullen vervolgd worden in het oorspronkelijk vastgestelde ritme.	

Il a été prévu dans le plan des travaux accélérés, des dispositions spéciales pour les régions-tests du Hageland et du Borinage.

* * *

Je désire ajouter qu'il entre dans mes intentions de proposer une série de mesures de nature à simplifier les formalités administratives pour ce qui concerne l'octroi des subsides pour travaux communaux.

Je crois que ceci répond à une nécessité et permettra l'accélération de ces travaux dans le cadre de la politique que je viens d'esquisser plus haut.

* * *

Je joins à la présente note l'*annexe* n^o 3, dans laquelle j'établis approximativement le calcul du nombre d'heures de travail et d'ouvriers supplémentaires qui pourront être occupés pendant les six premiers mois de 1959.

Le Ministre,
O. VANAUDENHOVE

* * *

TABLEAU RECAPITULATIF.

I. TRAVAUX D'ENTRETIEN ET D'AMÉLIORATION DU DOMAINE DE L'ÉTAT.	
1. Routes	300.000.000
2. Voies Hydrauliques	159.000.000
3. Bâtiments	100.000.000
Total I	559.000.000
II. RECONSTRUCTION D'OUVRAGES D'ART PETITS ET MOYENS.	
1. Routes (± 70 ponts)	191.000.000
2. Voies Hydrauliques (± 16 ponts)	150.000.000
Total II	341.000.000
III. TRAVAUX COMMUNAUX.	
Travaux subsidiés 600 millions ce qui correspond à un montant de travaux d'environ	1.400.000.000
Équipement de cités (Loi Brunfaut)	160.000.000
Total III	1.560.000.000
IV. CONSTRUCTION DE BATIMENTS.	
et principalement d'écoles de l'État	700.000.000
Total IV	700.000.000
Total général	3.160.000.000
V. Les autres travaux d'investissements en cours et prévus seront poursuivis au rythme initialement fixé.	

BIJLAGE N^r 1.

WERKLOOSHEIDSBESTRIJDING.

I. Onderhouds- en verbeteringswerken aan het Staatsdomein.

- 1^o Wegen.
- 2^o Waterwegen.
- 3^o Gebouwen.

II. Heropbouw van kunstwerken (kleine en middelmatige).

- 1^o Wegen.
- 2^o Waterwegen.

III. Gemeentewerken.

IV. Oprichten van gebouwen.

I. Onderhouds- en verbeteringswerken aan het Staatsdomein.

- 1^o Onderhouds- en verbeteringswerken aan Rijks-
wegen.

Samenvattende tabel.

Provincie Antwerpen	25.850.000
Provincie Brabant	44.000.000
Provincie West-Vlaanderen	39.000.000
Provincie Oost-Vlaanderen	52.000.000
Provincie Henegouwen	24.100.000
Provincie Luik	22.400.000
Provincie Limburg	20.700.000
Provincie Luxemburg	37.000.000
Provincie Namen	34.950.000
	300.000.000

**

Provincie Antwerpen.

1. Oostmalle-Hoogstraten-Hollandse grens	2.500.000
2. Herselt-Olen n ^r 53	2.500.000
3. Merksem : Oude Bareel-Kleine Bareel n ^r 1, oude weg	1.500.000
4. Doortocht van Mol n ^r 12	1.250.000
5. Doortocht van Veerle	500.000
6. Herselt-Snepkens	1.600.000
7. Lier-Herentals n ^r 12 — 3 loten	9.000.000
8. Kapellen-Putte — 2 loten	7.000.000
	25.850.000

ANNEXE N^o 1.

RESORPTION DU CHOMAGE.

I. Travaux d'entretien et d'amélioration du domaine de l'Etat.

- 1^o Routes.
- 2^o Voies Hydrauliques.
- 3^o Bâtiments.

II. Reconstruction d'ouvrages d'art petits et moyens.

- 1^o Routes.
- 2^o Voies Hydrauliques.

III. Travaux communaux.

IV. Construction de bâtiments.

I. Travaux d'entretien et d'amélioration des routes d'Etat.

- 1^o Travaux d'entretien et d'amélioration des routes d'Etat.

Tableau récapitulatif.

Province d'Anvers	25.850.000
Province de Brabant	44.000.000
Province de Flandre occidentale	39.000.000
Province de Flandre orientale	52.000.000
Province de Hainaut	24.100.000
Province de Liège	22.400.000
Province de Limbourg	20.700.000
Province de Luxembourg	37.000.000
Province de Namur	34.950.000
	300.000.000

**

Province d'Anvers.

1. Oostmalle-Hoogstraten-frontière hollandaise	2.500.000
2. Herselt-Olen n ^o 53	2.500.000
3. Merksem : Oude Bareel-Kleine Bareel n ^r 1, oude weg	1.500.900
4. Traverse de Mol n ^o 12	1.250.000
5. Traverse de Veerle	500.000
6. Herselt-Snepkens	1.600.000
7. Lierre-Herentals n ^o 12 — 3 lots	9.000.000
8. Kapellen-Putte — 2 lots	7.000.000
	25.850.000

Provincie Brabant.

1. Modernisering met paveien van de toegangswegen rondom de basiliek en de Bossaertlaan te Koekelberg	2.000.000
2. Weg n ^r 10 tussen de Kleine Ring en de Mettewielaan te Molenbeek	1.000.000
3. Modernisering in paveien van de Vilvoordsesteenweg langsheen het kanaal	1.600.000
4. Herstelling van de Kroonlaan en de Troonstraat	800.000
5. Verhoging van het fietspad Dilbeek-Schepdaal	1.500.000
6. Verbetering van de Grote Dalestraat te Zaventem	2.000.000
7. Vervanging van de betondallen op de weg n ^r 1bis Wolvertem-Londerzeel	1.500.000
8. Steenweg van Vilvoorde-Schaerbeek en Vilvoorde : a) Bestrating	1.000.000
b) Herstelling van de fietspaden	1.000.000
9. Vilvoordelaan — Herstelling van de fietspaden	600.000
10. Weg n ^r 8 — Bifurcatie van de wegen 7 en 8 — Modernisatie	1.000.000
11. Weg n ^r 54 — Hulle-Ninove-Bocht te Pepinge	2.500.000
12. Weg Sint-Jansberg-Tervuren — Vervanging van de betondallen	1.000.000
13. Wederopbouw van aquaducten — aanleggen van fietspaden in dolomie en veiligheidsstroken langs de weg Brussel-Bergen (K.P. 19 tot 28)	2.000.000
14. Weg Lillois-Hennuyères : a) verbetering	1.000.000
b) versterking van de bermen	2.500.000
15. Weg Genappe-Terhulpen — versterking van de bermen	2.000.000
16. Aanleggen van de weg Ligny-Chastre (aanpassing)	3.000.000
17. Modernisering van het wegvak Leuven-Hamme-Mille	1.500.000
18. Aanleggen van fietspaden langs de weg Leuven-Mechelen tussen K.P. 15 en 20	1.000.000
19. Weg Brussel-Leuven — Herstelling van de verharding in beton — 2 loten	6.500.000
20. a) Aanleggen van veiligheidsstroken, voetpaden in dolomie — plaatsen van betonnen buizen — aquaducten op de wegen : Leuven-Diest ; Diest-Hasselt ; Diest-Tessenderlo ; Scherpenheuvel-Averbode ; Lier-Aarschot ; Aarschot-Zammel ; Aarschot-Scherpenheuvel (7 loten) ;	

Province de Brabant.

1. Modernisation du pavage des abords de la Basilique et de l'avenue Bossaert à Koekelberg	2.000.000
2. Route 10 entre Bd petite ceinture et Bd Mettewie à Molenbeek	1.000.000
3. Modernisation du pavage — chaussée de Vilvorde le long du canal	1.600.000
4. Réfection avenue de la Couronne et rue du Trône	800.000
5. Exhaussement piste cyclable Dilbeek-Schepdaal	1.500.000
6. Amélioration « Grote Dalestraat » à Zaventem	2.000.000
7. Remplacement dalles béton sur route n ^o 1bis Wolvertem-Londerzeel	1.500.000
8. Avenue de Vilvorde — Schaerbeek et Vilvorde : a) Pavages	1.000.000
b) Réfection pistes cyclables	1.000.000
9. Avenue Vilvorde — réfection pistes cyclables	600.000
10. Route n ^o 8. — Bifurcation routes 7 et 8 — Modernisation	1.000.000
11. Route n ^o 54. Hulle-Ninove — courbe à Pepingen	2.500.000
12. Route Mont-Saint-Jean-Tervuren — Remplacement dalles béton	1.000.000
13. Reconstruction aqueducs, établissement pistes cyclables en dolomie et bandes de sécurité route Bruxelles-Mons (B.K. 19 à 28)	2.000.000
14. Route Lillois-Hennuyères : a) amélioration	1.000.000
b) consolidation accotements	2.500.000
15. Route Genappe-La Hulpe — consolidation accotements	2.000.000
16. Aménagement route Ligny-Chastre	3.000.000
17. Modernisation section Louvain-Hamme-Mille	1.500.000
18. Etablissement pistes cyclables Louvain-Malines entre B.K. 15 et 20	1.000.000
19. Route Bruxelles-Louvain — Réfection revêtement béton — 2 lots	6.500.000
20. a) Etablissement zones de sécurité, trottoirs en dolomie, placement tuyaux en béton, aqueducs sur routes : Louvain-Diest ; Diest-Hasselt ; Diest-Tessenderlo ; Montaigu-Averbode ; Lierre-Aerschot ; Aarschot-Zammel ; Aarschot-Montaigu (7 lots) ;	

- b) Onderhoud van de wegverharding en het kuisen van de dwarse aquaducten (7 loten) . . . 7.000.000

Fr. 44.000.000

Provincie West-Vlaanderen.

1. De Panne-Oosthoek 3.000.000
2. Doortocht van Eernegem 2.000.000
3. Doortocht van Beveren-Yzer 2.000.000
4. Poelkapelle-Esen — 3 loten 7.000.000
5. Verbetering van al de doortochten in de gemeenten van de Koninklijke Weg 25.000.000

Fr. 39.000.000

Provincie Oost-Vlaanderen.

1. Brussel-Dendermonde - Wegvak Lebbeke-St.-Gillis (2 loten) 5.000.000
2. Ringlaan-Dendermonde 3.000.000
3. Weg n^r 60 - Doortocht van Hamme 3.000.000
4. N^r 56 - Meulenede-Watervliet (2 loten) 8.000.000
5. N^r 58 - Langerbrugge-Zelzate (2 loten) 8.000.000
6. Weg n^r 357 - doortocht van Deurle 1.500.000
7. N^r 336 - Bassevelde-Kaprijke (Lot 1) 3.000.000
8. Idem - (lot 2) 1.800.000
9. Melsele-Kallo 2.000.000
10. Merelbeke-Zwijnaarde 2.000.000
11. Melle-Heusden-Destelbergen 3.700.000
12. Ertbrugge-Terdonk 5.000.000
13. Balgerhoeke-St. Laureins 6.000.000

52.000.000

Provincie Henegouwen.

1. Doortocht van Fontaine-l'Evêque n^r 22 2.000.000
2. Anderlues-Carnières n^r 6 500.000
3. Doortocht van Marchienne-au-Pont 2.000.000
4. Doortocht van Givry - n^r 61 600.000
5. Leuze-Doornik - weg n^r 8 - Her-voegen van de gepaveide stroken 500.000
6. Doortocht van Silly 1.500.000
7. Het verven van de kunstwerken (4 loten) 1.000.000
8. Aanleggen van verhardingen te verdelen over de ganse provincie (5 loten) 10.000.000
9. Overgenomen wegen - Gerpennes-Nalinne 2.000.000
10. Leuze-Sirault (2 loten) 4.000.000

24.100.000

- b) Entretien du revêtement routier et curage des aqueducs transversaux (7 lots) 7.000.000

Fr. 44.000.000

Province de Flandre occidentale.

1. La Panne-Oosthoek 3.000.000
2. Traverse Eernegem 2.000.000
3. Traverse Beveren-Yzer 2.000.000
4. Poelkapelle-Esen — 3 lots 7.000.000
5. Amélioration de toutes les traverses des communes de la Route royale 25.000.000

Fr. 39.000.000

Province de Flandre orientale.

1. Bruxelles-Termonde.
Section Lebbeke-St.-Gillis (2 lots) 5.000.000
2. Ceinture Termonde 3.000.000
3. N^o 60 - Traverse de Hamme 3.000.000
4. N^o 56 - Meulestede-Watervliet (2 lots) 8.000.000
5. N^o 58 - Langerbrugge-Zelzate (2 lots) 8.000.000
6. N^o 357 - Traverse de Deurle 1.500.000
7. N^o 336 - Bassevelde-Kaprijke (1^{er} lot) 3.000.000
8. Idem. (2^e lot) 1.800.000
9. Melsele-Kallo 2.000.000
10. Merelbeke-Zwijnaarde 2.000.000
11. Melle-Heusden-Destelbergen 3.700.000
12. Hertbrugge-Terdonk 5.000.000
13. Balgerhoeke-St-Laureins 6.000.000

52.000.000

Province de Hainaut.

1. Traverse Fontaine-l'Evêque n^o 22 2.000.000
2. Anderlues-Carnières - n^o 6 500.000
3. Traverse Marchienne-au-Pont 2.000.000
4. Traverse Givry, n^o 61 600.000
5. Leuze-Tournai, n^o 8, rejointoyage bandes pavés 500.000
6. Traverse Silly 1.500.000
7. Peinturage ouvrage d'art (4 lots) 1.000.000
8. Etablissement de revêtements dans toute la province (5 lots) 10.000.000
9. Routes reprises :
Gerpennes-Nalinne 2.000.000
10. Leuze-Sirault (2 lots) 4.000.000

24.100.000

Provincie Luik.

1. Wegen n ^o 3 en 15	2.000.000
2. Dolanbreux-Afwatering	400.000
3. Verbetering van bochten : a) Remouchamps (schuine kant) Weg n ^o 441 b) Flers Weg n ^o 31 c) Louvegnée	1.500.000
4. Afwateringen : Weg n ^o 44 Luik Weg n ^o 15 Sprimont {	
5. Herstelling van de betondallen te Trooz n ^o 39	
6. Muur te Setz (weg n ^o 26)	
7. Verbetering van de doortocht van Hoei en Statte	6.000.000
8. Weg n ^o 40 - Bergilers-Ramkin	3.000.000
9. Modernisering van de doortocht van Verviers	5.000.000
10. Doortocht van Andenne	3.000.000
	22.400.000

Provincie Limburg.

1. St.-Truiden (Brustem poort) naar de omleiding te Brustem - volle- dige herstelling van de bestrating	4.500.000
2. Stevoort-Herk-de-Stad - Herstel- lingswerken in 2 loten	5.500.000
3. De toegang tot de bruggen te Beringen en Kwaadmechelen - Volledige herstelling van de be- strating	3.200.000
4. Diepenbeek-Bilzen - doortochten - aanleggen van een moderne bestrating : a) Diepenbeek b) Bilzen	2.500.000 2.100.000
5. Roost (statie) te Jeuk - volledige herstelling van de bestrating	2.900.000
	20.700.000

Provincie Luxemburg.

1. Weg n ^o 48 tussen Anlier en Légglise — verschillende herstellingswer- ken op de slechte wegvakken	2.000.000
2. Weg (in overname) tussen de brug van Izel en de brug van Jamoigne (in zeer slechte toestand)	3.000.000
3. Weg n ^o 41 — Barvaux-Tohogne tussen K.P. 500 en 2.100 herpro- filerings	500.000
4. Weg n ^o 484 — In orde stellen van de doortocht van Herbeumont	3.000.000
5. Weg n ^o 124 te Houffalize — Sta- tielaan — in orde stellen van de weg voor de overgave aan de gemeente	1.000.000

Province de Liège.

1. Routes n ^{os} 3 et 15.	2.000.000
2. Dolanbreux — Ecoulement eaux.	400.000
3. Amélioration virages : Remouchamps (dévers) R. 441 Flers R. 31 Louvegnée	1.500.000
4. Ecoulement eaux R. n ^o 44 Liège. R. n ^o 15 Sprimont {	
5. Réfection dalles béton Trooz n ^o 39	
6. Mur à Setz (route n ^o 26)	
7. Amélioration traverses de Huy et Statte	6.000.000
8. Route n ^o 40 - Bergilers-Ramkin	3.000.000
9. Modernisation dans traverse de Verviers	5.000.000
10. Traverse d'Andenne	3.000.000
	22.400.000

Province de Limbourg.

1. St-Trond (Porte de Brustem) vers contournement (Brustem), réfec- tion complète du pavage.	4.500.000
2. Stevoort-Herck-la-Ville - Tra- vaux de réfection, en 2 lots	5.500.000
3. Accès ponts Beringen et Kwaad- mechelen, réfection complète du pavage	3.200.000
4. Diepenbeek et Bilzen-traverses - établissement modernisation sur pavages : a) Diepenbeek b) Bilzen	2.500.000 2.100.000
5. Roost (gare) à Goyer - réfection complète du pavage	2.900.000
	20.700.000

Province de Luxembourg.

1. Route n ^o 48 entre Anlier et Légglise — réparations diverses sections déformées	2.000.000
2. Route en instance de reprise entre pont d'Izel et pont de Jamoigne (en très mauvais état)	3.000.000
3. Route n ^o 41 — Barvaux-Tohogne entre B.K. 500 et 2.100 — remise sous profil	500.000
4. Route n ^o 484 — Remise en état traverse de Herbeumont	3.000.000
5. Route n ^o 124, à Houffalize (ave- nue de la Gare) — remise en état avant remise à la commune.	1.000.000

6. Weg n ^r 34 te Ortho tussen K.P. 18.500 en 19.800	2.000.000
7. Weg n ^r 50 — tussen K.P. 1.300 en 2.500 tussen Athus en Aubange	3.000.000
8. Weg te Tohogne-Manhay tussen K.P. 2.500 en 14.600 — verschillende vakken	2.500.000
9. Weg n ^r 44 tussen het einde van de rechtekking aan de Sampont en de brug te Vance	2.500.000
10. Weg n ^r 508 — Saint-Hubert-Maissin, tussen K.P. 5.850 en 10.000	4.000.000
11. Weg n ^r 506 — Tohogne-Manhay	7.500.000
12. Weg n ^r 47 tussen Menuchenet en de provincie Namen	6.000.000
Fr.	37.000.000

Provincie Namen.

1. Doortocht van Bouvignes	800.000
2. Doortocht van Felennes	2.500.000
3. Doortocht van Alle sur Semois	2.500.000
4. Doortocht van Boninne	1.500.000
5. Doortocht van Ponderôme	2.500.000
6. Namen-Eghezée	5.000.000
7. Namen-Gembloux	3.000.000
8. Verwerken aan de brug « des Ardennes »	2.000.000
9. Doortocht van Gemblours — oude weg alvorens overdracht aan de gemeente	2.000.000
10. Opspuiten van de wegen in paveien, 3 loten	9.200.000
11. Gemblours tot aan de grens van Brabant	3.950.000
Fr.	34.950.000

Algemeen totaal . . fr. 300.000.000

* * *

2. — *Onderhouds- en verbeteringswerken aan het Staatsdomein (Waterwegen).*

Totaal . . . 159.000.000

I. DIENST VAN DE KUST :

a) Onderhoudspacht	15.000.000
b) Onderhoud van de domaniale duinen	2.000.000
c) Herstelling der oevers	9.000.000

II. DE ANTWERPSE ZEEDIENST :

Onderhoudspacht	1.000.000
---------------------------	-----------

6. Route n ^o 34 à Ortho, entre B.K. 18.500 et 19.800	2.000.000
7. Route n ^o 50, entre B.K. 1.300 et 2.500 (Athus-Aubange)	3.000.000
8. Route Tohogne-Manhay entre B.K. 2.500 et 14.600 — Diverses sections	2.500.000
9. Route n ^o 44 entre la fin du redressement au Sampont et le pont de Vance	2.500.000
10. Route n ^o 508 Saint-Hubert-Maissin, entre B.K. 5.850 et 10.000	4.000.000
11. Route n ^o 506 — Tohogne-Manhay	7.500.000
12. Route n ^o 47 entre Menuchenet et la province de Namur	6.000.000
Fr.	37.000.000

Province de Namur.

1. Traverse de Bouvignes	800.000
2. Traverse de Felennes	2.500.000
3. Traverse de Alle sur Semois	2.500.000
4. Traverse de Boninne	1.500.000
5. Traverse de Ponderôme	2.500.000
6. Namur-Enghezée	5.000.000
7. Namur-Gembloux	3.000.000
8. Peintures au pont des Ardennes	2.000.000
9. Traverse de Gembloux — vieille route avant remise à la commune	2.000.000
10. Colmatage de routes pavées : 3 lots	9.200.000
11. Gembloux-frontière Brabant	3.950.000
Fr.	34.950.000

Total général . . fr. 300.000.000

* * *

2. — *Travaux d'entretien et d'amélioration au Domaine de l'Etat (Voies Hydrauliques).*

Total . . . 159.000.000

I. SERVICE DE LA CÔTE :

a) Bail d'entretien	15.000.000
b) Entretien des dunes domaniales	2.000.000
c) Réfection des berges	9.000.000

II. SERVICE MARITIME D'ANVERS :

Bail d'entretien	1.000.000
----------------------------	-----------

III. DIENST DER ZEESCHELDE :

a) Onderhoudspacht	8.000.000
b) Versterking der dijken stroomafwaarts Antwerpen .	3.000.000
c) Versterking der dijken van Kloosterbroek	1.000.000
d) Herstelling van de brug te Hamme (Durme)	2.500.000
e) Kuisen en herstellen van de dijken van de Kleine Nethe	6.000.000

IV. DIENST VAN HET STROOMGEBIED DER SCHELDE (1^{ste} DIRECTIE) :

a) Onderhoudspacht	500.000
b) Onderhoud der oevers van het kanaal Gent-Brugge .	10.000.000
c) Onderhoud der oevers van de Dender	3.000.000
d) Onderhoud der oevers van de Schelde	1.000.000
e) Herstelling der sluisdeuren te Asper en Oudenaerde .	1.000.000
f) Herstelling der oevertaluds van het kanaal Gent-Terneuzen	1.000.000

V. DIENST VAN HET STROOMGEBIED DER SCHELDE (2^e DIRECTIE) :

a) Onderhoud der oevers van de Leie	1.000.000
b) Onderhoud der oevers van het kanaal Kortrijk-Bossuyt	2.500.000
c) Kuisen der grondduikers en herstelling der oevertaluds van het kanaal Kortrijk-Bossuit	2.500.000
d) Kuisen der grondduikers van het kanaal Roeselare-Leie	5.000.000
e) Herstelling der deuren en bruggen van het kanaal Kortrijk-Bossuit	1.000.000

VI. DIENST VAN HET ALBERTKANAL EN VAN DE KANALEN VAN DE KEMPEN :

a) Herstellen der dijken van de Kempische kanalen . .	9.000.000
b) Herstelling der staketsels (Bree, Lanaken, Neerharen)	2.500.000

VII. DIENST DER KOLENAFVOERKANALEN :

a) Afbraak van de landhoofden, toegangswegen, bruggen, voetgangersbruggen (Lot, Sint-Pieters-Leeuw, Brussel)	600.000
--	---------

III. SERVICE DE L'ESCAUT MARITIME :

a) Bail d'entretien	8.000.000
b) Renforcement des digues en aval d'Anvers	3.000.000
c) Renforcement des digues au Kloosterbroek	1.000.000
d) Réparation du pont de Hamme (Durme)	2.500.000
e) Curage et réparation des digues de la Petite Nèthe .	6.000.000

IV. SERVICE DU BASSIN FLUVIAL DE L'ESCAUT (1^{re} DIRECTION) :

a) Bail d'entretien	500.000
b) Défenses de berges au canal Gand-Bruges	10.000.000
c) Défenses de berges sur la Dendre	3.000.000
d) Défenses de berges sur l'Escaut	1.000.000
e) Réfection des portes d'écluse d'Asper et d'Audenarde .	1.000.000
f) Réfection des talus du canal Gand-Terneuzen	1.000.000

V. SERVICE DU BASSIN FLUVIAL (2^{me} DIRECTION) :

a) Défenses des berges de la Lys	1.000.000
b) Défenses des berges du canal Courtrai-Bossuyt	2.500.000
c) Nettoyage des siphons et réfection des talus du canal Courtrai-Bossuit	2.500.000
d) Nettoyage des siphons du canal Roulers-Lys	5.000.000
e) Réfection des portes et ponts du canal Courtrai-Bossuit	1.000.000

VI. SERVICE DU CANAL ALBERT ET DES CANAUX DE CAMPINE :

a) Réfection des digues des canaux de Campine	9.000.000
b) Réparation des estacades (Bree, Lanaken, Neerharen)	2.500.000

VII. SERVICE DES CANAUX HOUILLERS :

a) Démolition de culées, rampes d'accès de ponts et passerelles (Lot, Sint-Pieters-Leeuw, Bruxelles)	600.000
--	---------

b)	Herstelling van de kaai- muur op de rechter oever van de brug van Anderlecht	1.500.000
c)	Bekleden der oevers tussen Lembeek en Klabbeek . . .	5.000.000
d)	Vervangen der taatsen van de sluisdeuren tussen Klab- beek en Brussel	500.000
e)	Kaaien te Molenbeek . . .	10.000.000
VIII. DIENST VAN DE SAMBER :		
a)	Onderhoudspacht	800.000
b)	Vernieuwen der sluisdeuren (Lobbès en La Buissière) . .	400.000
IX. DIENST VAN DE BORINAGE :		
a)	Onderhoudspacht	8.000.000
b)	Ijsbrekers voor het kanaal van Pommeroeul-Antoing . .	300.000
c)	Bijkomende insputtingen te Thieu en Baudour	700.000
d)	Kuisen van de Haine tussen Bergen en Hensies	4.800.000
e)	Verschillende werken . . .	9.000.000
X. DIENST DER LUIKSE MAAS :		
a)	Kalibreringswerken aan de Ourthe (te Chanxhe, Bar- vaux, Rendeux, Bomal) . . .	2.700.000
b)	Voltooing van het jaag- en fietspad te Sauheid (Ourthe)	400.000
c)	Herstelling van de brug gehecht aan de afdamming te Monsin	2.000.000
d)	Herstelling van de noodaf- sluiting	6.000.000
XI. DIENST DER NAAMSE MAAS :		
a)	Versterking der oeverbekle- dingen te Rivière	800.000
b)	Afwerken der trappen . . .	200.000
XII. DIENST VAN DE VESDER :		
a)	In orde brengen van de bezinkingskom te Eupen . .	8.500.000
b)	Verschillende verwerken te Eupen en langs de Gileppe .	1.300.000
c)	Kuisen en bestrijken van de afwaartse dagzijde van de stuwdam te Eupen	1.000.000
d)	Plaatsen van peilschalen te Pepinster	3.000.000
e)	Verbreden van de wegen in de omgeving van de stuw- dam te Eupen	4.000.000
Totaal		159.000.000

b)	Réfection du quai rive droite du pont d'Anderlecht . . .	1.500.000
c)	Revêtements de berge entre Lembeek et Clabecq	5.000.000
d)	Remplacement de pivots aux écluses entre Clabecq et Bruxelles	500.000
e)	Quais à Molenbeek	10.000.000
VIII. SERVICE DE LA SAMBRE :		
a)	Bail d'entretien	800.000
b)	Renouvellement de portes d'écluses (Lobbès et La Buis- sière)	400.000
IX. SERVICE DU BORINAGE :		
a)	Bail d'entretien	8.000.000
b)	Brise-glaces pour le canal de Pommeroeul à Antoing . .	300.000
c)	Injectons supplémentaires à Thieu et Baudour	700.000
d)	Curage de la Haine entre Mons et Hensies	4.800.000
e)	Travaux divers	9.000.000
X. SERVICE DE LA MEUSE LIÉ- GEOISE :		
a)	Calibrage de l'Ourthe (à Chanxhe, Barvaux, Ren- deux, Bomal)	2.700.000
b)	Aménagement du chemin de halage et d'une piste cycla- ble à Sauheid (Ourthe) . . .	400.000
c)	Remise en état du pont accolé au barrage de Monsin	2.000.000
d)	Remise en état de bouchures de secours	6.000.000
XI. SERVICE DE LA MEUSE NAMU- ROISE :		
a)	Réfection de perrés à Rivière	800.000
b)	Aménagement d'escaliers . .	200.000
XII. SERVICE DE LA VESDRE :		
a)	Aménagement du bassin de décantation, à Eupen . . .	8.500.000
b)	Peintures diverses, à Eupen et le long de la Gileppe . .	1.300.000
c)	Nettoyage et enduisage du parement aval du barrage d'Eupen	1.000.000
d)	Installation de limnigraphes à Pepinster	3.000.000
e)	Elargissement de routes au barrage d'Eupen	4.000.000
Total		159.000.000

3^o Gebouwen.

*Werken ten laste van de gewone begroting
aan te besteden in het begin van het jaar 1959.*

VERZAMELTABEL.

Provincie Brabant	27.712.290
Provincie Antwerpen	8.051.300
Provincie Oost-Vlaanderen	5.931.499
Provincie West-Vlaanderen	5.154.333
Provincie Henegouwen	9.244.390
Provincie Namen	23.188.000
Provincie Luik	14.454.261
Provincie Luxemburg	4.341.945
Provincie Limburg	3.794.000
	101.872.018

DIRECTIE BRABANT.

Brussel — Lift	65.500
Brussel — Broeikassen	131.900
Elsene — Archief	120.000
Brussel — Vertaalinstallatie	506.000
Brussel — Verfwerk	295.000
Schaarbeek — Mekanisatie belastingen	61.000
Brussel — Onthardingsinstallatie	110.000
Vilvoorde — Verfwerk	52.000
Tervuren — Autobergplaats	77.300
Leuven — Omheiningmuur	271.000
Sint-Gillis — Isolatie gewelven	85.500
Leuven — Aanpassingswerken	230.000
5 ^e District — Onderhoud	2.370.000
Brussel — Vernieuwing markies	86.500
Brussel — Herstelling gewelven	79.500
Etterbeek — Verbouwing	185.000
Brussel — Beklede deur	64.000
Brussel — Installatie Min. Justitie	53.500
Brussel — Verfwerk	205.000
Etterbeek — Daken Rijkswacht	1.479.000
Brussel — Inrichting lokalen	959.000
Brussel — Geschiktmaking	337.000
Brussel — Waterdichtmaken helling	541.000
Brussel — idem	255.000
Brussel — Inrichting lokalen	1.034.000
Brussel — Electriche klokken	90.000
Brussel — Brandleidingen	58.000
Tervuren — Nieuwe toegangswegen	86.450
Tervuren — Droogmaken kelder	203.000
Tervuren — Bouwen van kolenkelder	497.500
Boswachtershuizen	313.000
Meise — Cabine	95.000

3^o Bâtiments.

*Travaux a charge du budget ordinaire
à mettre en adjudication au début de l'année 1959.*

TABLEAU RECAPITULATIF.

Province de Brabant	27.712.290
Province d'Anvers	8.051.300
Province Flandre orientale	5.931.499
Province Flandre occidentale	5.154.333
Province de Hainaut	9.244.390
Province de Namur	23.188.000
Province de Liège	14.454.261
Province de Luxembourg	4.341.945
Province de Limbourg	3.794.000
	101.872.018

DIRECTION DU BRABANT.

Bruxelles — Ascenseur	65.500
Bruxelles — Serres	131.900
Ixelles — Archives	120.000
Bruxelles — Dispositif de traduction	506.000
Bruxelles — Peinture	295.000
Schaerbeek — Mécanisations contributions	61.000
Bruxelles — Adoucisseur d'eau	110.000
Vilvorde — Peinture	52.000
Tervuren — Garage	77.300
Louvain — Mur de clôture	271.000
St-Gilles — Isolation des voûtes	85.500
Louvain — Adaptation	230.000
5 ^e District — Entretien	2.370.000
Bruxelles — Renouvellement marquise	86.500
Bruxelles — Réparation voûtes	79.500
Etterbeek — Transformation	185.000
Bruxelles — Porte matelassée	64.000
Bruxelles — Installation Min. Justice	53.500
Bruxelles — Peinture	205.000
Etterbeek — Toits Gendarmerie	1.479.000
Bruxelles — Aménagement locaux	959.000
Bruxelles — Aménagement	337.000
Bruxelles — Etanchéité rampe	541.000
Bruxelles — idem	255.000
Bruxelles — Aménagement locaux	1.034.000
Bruxelles — Horloges électriques	90.000
Bruxelles — Tuyaux d'incendie	58.000
Tervuren — Nouvelles voies d'accès	86.450
Tervuren — Assèchement cave	203.000
Tervuren — Construction cave à charbon	497.500
Maisons forestières	313.000
Meise — Cabine	95.000

Meise — Onderhoudswerken	529.000	Meise — Entretien	529.000
Meise — Verfwerk	525.500	Meise — Peinture	525.500
Meise — Leiding	102.000	Meise — Canalisatie	102.000
Brussel — Verfwerk	56.500	Bruxelles — Peinture	56.500
Gaasbeek — Parkeerplaats	2.792.000	Gaasbeek — Garage	2.792.000
Bosvoorde — Herstelling boswachters- huis	71.400	Boitsfort — Réparation maison fores- tière	71.400
Brussel — Brandbeveiliging	75.000	Bruxelles — Sécurité incendie	75.000
Brussel — Verfwerk	57.500	Bruxelles — Peinture	57.500
Brussel — Vergroten gieterij	320.000	Bruxelles — Agrandissement fonderie	320.000
Schaerbeek — Sanitair	56.000	Schaerbeek — Installations sanitaires	56.000
Aarschot. — Afsluiting		Aarschot. — Clôture	
Brussel. — Schilderwerken		Bruxelles. — Travaux de peinture	
Elsene. — Muurkasten		Ixelles. — Placards	
Leuven. — Buitenschilderwerken		Louvain. — Travaux de peinture Extérieur	
Vilvoorde. — Bevloering		Vilvorde. — Pavement	
Vilvoorde. — Werken eerste aanleg - ombouwingswerken inrichtingswer- ken - herstellingswerken	1.285.900	Vilvorde. — Travaux de premier amé- nagement, de transformation, d'amé- nagement et de réparation	1.285.900
Elsene. — Fluorescente toestellen		Ixelles. — Appareils fluorescents	
Brussel. — Rijkswacht, onderhoud		Bruxelles. — Gendarmerie, entretien	
Brussel. — Electriche klokken - verf- werk - leveren van staal - leveren van glas		Bruxelles. — Horloges électriques - peinture - fourniture d'acier - fourniture vitrerie	
Bierbeek. — Aanpassing en herstel- lingswerken		Bierbeek. — Aménagement et travaux de réparation	
Londerzeel. — Omvormingswerken		Londerzeel. — Travaux de transfor- mation	
Testelt. — Watermolen - Restauratie	910.000	Testelt. — Moulin à eau - Restau- ration	910.000
Heverlee-Bierbeek. — Boswachterswo- ning - vernieuwen pannendak	81.000	Heverlee-Bierbeek. - Maison forestière - renouvellement couverture en tuiles	81.000
Brussel. — Halfeeuwfeestpaleis - Inrichten voorlopige lokalen - Nationaal Hulpkorps	308.433	Bruxelles. — Cinquantenaire - Amé- nagement locaux provisoires - Corps National de Secours	308.433
Anderlecht. — Veeartsenijschool - Buitenverfwerk	318.345	Anderlecht. — Ecole Vétérinaire - Peinture extérieure	318.345
Brussel II. — Maria-Christinastraat - Speelplaats en trottoir	133.062	Bruxelles II. — Rue Marie-Christine - Cour et trottoir	133.062
Brussel. — Ministerie van Financiën Wetstraat, 14 - Liftten	400.000	Bruxelles. — Ministère des Finances 14, rue de la Loi - Ascenseurs	400.000
Diverse werken centrale gebouwen - Residence Palace, enz.	3.000.000	Divers travaux bâtiments centraux - Residence Palace, etc.	3.000.000
	22.008.290		22.008.290

*Werken te verwezenlijken in het begin van 1959 en
welke ten laste vallen van de gewone begroting.*

DIRECTIE ANTWERPEN.

Antwerpen. — Dienst der Zeeschelde Onderhoudswerken	
Essen. — Postkantoor - onderhouds- werken	
Arendonk. — Tolwoningen - elektri- citeitswerk	586.400
Mol. — Rijksopvoedingsgesticht - aan- passingswerken	
Berchem. — K.A. - Onderhoudswerken	

*Travaux à charge du Budget ordinaire à exécuter
au début de l'année 1959.*

DIRECTION D'ANVERS.

Anvers. — Service de l'Escaut Mari- time - travaux d'entretien	
Essen. — Bureau des Postes - travaux d'entretien	
Arendonk. — Maisons douanières - travaux d'électricité	586.400
Mol. — Etablissement d'Education de l'Etat — Aménagement	
Berchem. — A. R. - Travaux d'en- retien	

Putte-Kapelle. — Tolkantoor - Parkeertrein.		Putte-Kapelle. — Bureau des douanes - Parcage	
Turnhout. — Rijkswacht - Onderhoudswerken		Turnhout. — Gendarmerie - Travaux d'entretien.	
Arendonk. — Rijkswacht - Onderhoudswerken		Arendonk. — Gendarmerie - Travaux d'entretien.	
Antwerpen. — Kon. Paleis - Vernieuwen glazen afdak		Anvers. — Palais royal - Renouvellement auvent vitré	
Antwerpen. — Dienst der Wegen - Oprichtingswerken	152.000	Anvers. — Service des Routes - Construction	152.000
Lier. — R.N.S. Dalleren speelplaats.	1.800.000	Lierre. — E.N.E. - Dallage cour de récréation	1.800.000
Mortsel-Hoogstraten. — Tolwoningen - onderhoudswerken	337.000	Mortsel-Hoogstraten. — Maisons douanières - travaux d'entretien	337.000
Turnhout. — R.M.M.S. Onderhoudswerken	352.000	Turnhout. — E.M.E.F. - Travaux d'entretien.	352.000
Mol. — Rijkswacht - Onderhoudswerken	133.000	Mol. — Gendarmerie - Travaux d'entretien	133.000
2 ^e District - Buitenschilderwerken	375.000	2 ^e District — Peintures intérieures.	375.000
Turnhout. — R.M.M.S. - Inrichten keuken en refter	520.000	Turnhout. — E.M.E.F. - Aménagement cuisine et réfectoire	520.000
Antwerpen. — Kon. Paleis - electriciteitswerken	160.000	Anvers. — Palais royal - travaux d'électricité	160.000
Turnhout en Hoogstraten. — Gevangenis - schilderwerken	922.000	Turnhout et Hoogstraten. — Prison - peinture	922.000
Mechelen. — Zegelgebouw aanpassing	380.000	Malines. — Bâtiment du Timbre - Aménagement.	380.000
Kapellen. — Douanen - onderhoud	303.900	Kapellen. — Douane - Entretien	303.900
Andere kleine werken	2.050.000	Petits travaux divers	2.050.000
	8.051.300		8.051.300
DIRECTIE GENT.		DIRECTION DE GAND.	
St-Gillis-Waas — Rijkswacht-Bouwen garage	98.000	Sint-Gillis-Waas — Gendarmerie : Construction d'un garage	98.000
Verscheidene werken te Gent, Oudenaarde, Hamme, Aalst, enz.	520.000	Divers travaux à Gand, Audenarde, Hamme, Alost, etc.	520.000
St-Amandsberg — Post-Schilderwerken	118.000	Sint-Amandsberg — Poste : peinture	118.000
Gent — Rijksgevangenis-Bevloering.	150.000	Gand — Prison de l'Etat : Pavement	150.000
5 ^e District — Buitenschilderwerken.	500.000	5 ^e District — Peintures extérieures.	500.000
Oudenaarde — Rijkswacht-Verbeteringswerken	91.000	Audenarde — Gendarmerie : Travaux d'amélioration	91.000
Gent — Rijksuniversiteit-Technicum : Buitenschilderwerken	230.000	Gand — Université de l'Etat-Technicum : peintures extérieures.	230.000
Gent — Instituut Wetenschappen : Vernieuwen dak	350.000	Gand — Institut des Sciences : Renouvellement toitures	350.000
Geraardsbergen — K.A. : Herstellen bevloering	100.000	Grammont — A. R. : Réparation pavage	100.000
Gent — Rijkslandbouwhogeschool : Zinkenbedaking middenvleugel	980.000	Gand — Institut agronomique de l'Etat : Couverture en zinc aile centrale	980.000
Gent — Rijkswacht : Bevloering.	301.000	Gand — Gendarmerie : Pavement.	301.000
Gent — Rijkswacht : Groendreef : Verwarming	147.000	Gand — Gendarmerie-Groendreef : chauffage	147.000
Dendermonde — R.M.M.S. : Vernieuwing vloeren	866.499	Termonde — E.M.E.F. : Renouvellement planchers	866.499
Oost-Vlaanderen — Onderhoud electriciteit	950.000	Flandre orientale — Entretien installations électriques	950.000
Andere verschillende werken	500.000	Divers travaux	500.000
	5.931.499		5.931.499

WEST-VLAANDEREN.

Onderhoudspacht	4.110.000
Rekkem — Rijkswacht. Verbeterings- werken	256.589
Sint-Andries — Opvoedingsgesticht herstelling kerkraam	287.744
Andere Werken	500.000
	5.154.333

HENEGOUWEN.

Trazegnies — M. S. : Turnzaal : vloer .	85.000
Doornik — N. S. : daken	79.000
Paturages — M. S. : isolatie balklaag .	65.000
Doornik — N. S. : bevloering	129.000
Jumet — Rijkstehuis voor Onderwijs: afsluiting	101.000
Saint-Ghislain — M. M. S. : dak	89.000
Chimay — K. A. : betegeling keuken .	66.000
Chatelet — M. M. S. : buitenverfwerk .	72.000
Charleroi — K. A. : verfwerk	58.000
Chimay — K. A. : zinken platdak	90.000
Charleroi — K. L. : diversen	163.000
Chatelet — M. M. S. : ketels	86.000
Jumet — Tehuis : speelplaats	94.000
Zinnik — M. M. S. : binnenverfwerk .	100.000
Gilly — M. J. S. : speelplaats	176.000
Frameries — N. S. : tegelwerk	60.000
Fontaine-L'Evêque — M. M. S. : speel- plaats	159.000
Thuin — K. A. : plafondbekleding . . .	98.000
Chimay — Ferme des Fagnes : daken . .	185.000
Doornik — Gesticht : Sanitair	86.000
Anderlues — Rijkswacht : verfwerk .	121.000
Seloignes — Post : herstelling	118.500
Bergen — Volksgezondheid : daken . .	75.000
Gosselies — Rijkswacht : herstelling ramen : verfwerk	82.000
Thuin — Rijkswacht : ramen	72.000
Gosselies — Belastingen : onderhoud .	140.000
Luttre — Rijkswacht : diversen	123.000
Bergen — Arbeid : daken	134.000
Thuin — Rijkswacht : septic tank . . .	104.000
Charleroi — Belastingen : onderhoud .	61.000
Charleroi — Post : keuken ventilatie .	57.000
Doornik — Gesticht : diversen	68.000
Quevy — Douane : drinkwater	125.000
Kain — Sluis : dak	197.000
Houdeng — Rijkswacht : groot onder- houd	544.000
Bergen — K. A. : dak	255.000
Roux — Post : bevloering, enz	109.000
Charleroi — Diverse gebouwen : verf- werk	250.000
Thuin — Rijkswacht : gevangenis . . .	524.000
Charleroi — Rijkswacht : binnen- plaats	375.000
Fleurus — M. S. : radiatoren	180.000
	5.755.000

FLANDRE OCCIDENTALE.

Bail d'entretien	4.110.000
Rekkem — Gendarmerie. — Travaux d'amélioration	256.589
Sint-Andries — Etablissement d'Edu- cation — réparation vitrail	287.744
Divers travaux	500.000
	5.154.333

HAINAUT.

Trazegnies — E. M. : Gymnase : plan- cher	85.000
Tournai — E. N. : toitures	79.000
Paturages — E. M. : isolation gîtage .	65.000
Tournai — E. N. : carrelage	129.000
Jumet — Hôme scolaire : clôture . . .	101.000
St-Ghislain — E. M. F. — toiture . . .	89.000
Chimay — A. R. : carrelage cuisine . .	66.000
Chatelet — E. M. F. : Peintures exté- rieures	72.000
Charleroi — A. R. : peinture	58.000
Chimay — A. R. : plate-forme zinc . . .	90.000
Charleroi — L. R. : divers	163.000
Chatelet — E. M. F. : chaudières	86.000
Jumet — Hôme : cour	94.000
Soignies — E. M. F. : peintures inté- rieures	100.000
Gilly — E. M. G. : cour	176.000
Frameries — E. I. : carrelage	60.000
Fontaine L'Evêque — E.M.F. : cour . .	159.000
Thuin — A. R. : revêtement plafond . .	98.000
Chimay — Ferme des Fagnes: toitures .	185.000
Tournai — Asile : installation sanitaire	86.000
Anderlues — Gendarmerie : peintures	121.000
Seloignes — Postes : restauration . . .	118.500
Mons — Santé Publique : toitures . . .	75.000
Gosselies — Gendarmerie : restaura- tion châssis : peintures	82.000
Thuin — Gendarmerie : châssis	72.000
Gosselies — Contribution : entretien . .	140.000
Luttre — Gendarmerie : Divers	123.000
Mons — Travail toitures	134.000
Thuin — Gendarmerie fosse septique .	104.000
Charleroi — Contributions : entretien .	61.000
Charleroi — Postes : cuisine ventila- tion	57.000
Tournai — Asile : divers	68.000
Quevy — Douanes : eau potable	125.000
Kain — Ecluse : toiture	197.000
Houdeng — Gendarmerie : gros entre- tien	544.000
Mons — A. R. : toiture	255.000
Roux — Postes : pavement, etc	109.000
Charleroi — Bâtiments divers : peinture	250.000
Thuin — Gendarmerie : prison	524.000
Charleroi — Gendarmerie : cour	375.000
Fleuris — E. M. : radiateurs	180.000
	5.755.000

Entretien	1.000.000
	6.755.000
Bergen — Gesticht : vervanging ketel	847.700
Antoing — M. S. : zinkwerk	276.890
Beaumont — M.M.S. : herstelling gebouw	1.364.800
Andere diverse werken	9.244.390

NAMEN.

Rijkswacht.

Namen — Sanitair	348.000
Namen — Electriciteit	78.000
Alle s/Semois — Onderhoud diversen	106.000
Alle s/Semois — Verfwerk	18.000
Waver — Verfwerk	54.000
Jauche — Verfwerk	26.000
Wierde — daken en buitenverfwerk	200.000
Andenne — Geschiktmaking en diversen	300.000
Namen (Arsenaal) — Verbetering sanitair en diversen	150.000
Namen (Arsenaal) — 12 W.C.'s en binnenplaatsen	325.000
Namen (Blok Rijkswacht) — Diversen en herstelling (bijgebouwen)	500.000
Nijvel — Daken	20.000
Eigenbrakel — Houtwerk	75.000
Waterloo — Kelders - W.C. - wasplaats	300.000
Waver — Garage - droogmaken kelder - sanitair	300.000
Lasnes-Chapelle Saint-Lambert — Buitenhoutwerk - verven	200.000
Nil-Saint-Vincent — Buitenhoutwerk - trottoirs - riolering	200.000
Sombrefte — Daken - afsluitingsmuur en sout.	300.000
Philippeville — Garage - brandstof-opslagplaats - theoriezaal	500.000
Romedenne — Binnenverfwerk	110.000
Couvin — Buitenschrijnwerk - verven	100.000
Vierves — Garage - brandstof en diversen	300.000
Ciney — Sanitair	100.000
Rochefort — Mansardekamers	60.000
Floreffe — Daken - kelders	45.000
Moustier — Daken - afsluiting	35.000
Tamines — Daken - schrijnwerk - gevel	140.000
Perwez — Dak - riolering - kelder	60.000
Opprebais — Afsluiting - binnenplaatsen	160.000
Geldenaken — Sanitair	250.000
Jauche — Bijgebouw - afsluiting	250.000
Eghezée — Riolering - kelder - bijgebouw	231.000
Noville — Souterrain	85.000
Namèche — Diversen	35.000

Entretien	1.000.000
	6.755.000
Mons — Asile : remplacement chaudière	847.700
Antoing — E. M. : zinguerie	276.890
Beaumont — E. M. F. : restauration bâtiment	1.364.800
Autres divers travaux	8.244.390

NAMUR.

Gendarmerie.

Namur — Installation sanitaire	348.000
Namur — Installation électrique	78.000
Alle s/Semois — Entretiens divers	106.000
Alle s/Semois — Peintures	18.000
Wavre — Peintures	54.000
Jauche — Peintures	26.000
Wierde — Toitures et peintures extérieures	200.000
Andenne — Aménagement et divers	300.000
Namur (Arsenal) — Amélioration installations sanitaires et divers	150.000
Namur (Arsenal) — 12 W.C. et cours	325.000
Namur (Bloc Gendarmerie) — Divers et remise en état (annexes)	500.000
Nivelles — Toitures	20.000
Braine-l'Alleud — Boiseries	75.000
Waterloo — Caves - W.C. - buanderie	300.000
Wavre — Garage - assèchement cave - installations sanitaires	300.000
Lasnes-Chapelle Saint-Lambert — Boiseries extérieures - peintures	200.000
Nil-Saint-Vincent — Boiseries extérieures - trottoirs - égouts	200.000
Sombrefte — Toitures, mur de clôture et sout.	300.000
Philippeville — Garage - dépôt - carburant — salle de théorie	500.000
Romedenne — Peintures intérieures	110.000
Couvin — Menuiseries extérieures - peintures	100.000
Vierves — Garage - carburant et divers	300.000
Ciney — Installations sanitaires	100.000
Rochefort — Mansardes	60.000
Floreffe — Toitures - caves	45.000
Moustier — Toitures - clôture	35.000
Tamines — Toitures-menuiserie-parement	140.000
Perwez — Toiture - égout - cave	60.000
Opprebais — Clôture - cours	160.000
Jodoigne — Installations sanitaires	250.000
Jauche — Annexe - clôture	250.000
Eghezée — Egout - cave - annexe	231.000
Noville — Sous-sol	85.000
Namèche — Divers	35.000

*Openbaar Onderwijs.**Instruction Publique.*

Andenne — N.S. : pensionaat verfwerk	215.000
Andenne — K.A. : bekleding	21.000
Fosse — M.S. : verfwerk	75.000
Ohain — Landbouwhuishoudschool - verfwerk	26.000
Waver — K.L. : bevloering	34.000
Andenne — M.S. : fietsenbergplaats	200.000
Andenne — M.S. : woning concierge	23.000
Andenne — M.S. : buitenverfwerk	100.000
Andenne — N.S. : binnenverfwerk	200.000
Andenne — N.S. : diversen	100.000
Andenne — N.S. : dak - platdak	100.000
Andenne — N.S. : slaapkamertjes	400.000
Namen — K.A. : daken - herstelling leidingen	400.000
Namen — K.L. : verfwerk - dak - brandbeveiliging - leidingen - keuken	285.000
Namen. — N.J.S. en T.S. : leidingen, speelplaatsen, geveldak - buiten- verfwerk - diversen	1.095.000
Ohain. — Landbouwhuishoudschool : droogmaken - sanitair - herstelling lokalen - diversen	350.000
Waver. — K.A. : platdak - afvoer	400.000
Waver. — M.S. : speelplaatsen	250.000
Nijvel. — N.S. : afsluitingen - plat dak- muurvoeten	750.000
Nijvel. — K.A. : sanitair - vloeren - internaat	150.000
Nijvel. — M.M.S. : vergroting keuken - lokalen en leeszaal - zolder	500.000
Eigenbrakel. — K.A. : leszaal	100.000
Eigenbrakel. — M.M.S. : gaanderij - secretariaat	400.000
Fosse. — M.S. : gevel en buitenverf- werk	100.000
Fosse. — M.S. : grasperk en beplan- tingen	500.000
Walcourt-Philippeville. — M.S. : bin- nenverfwerk	500.000
Couvin. — M.S. : verbeteringen en diversen	500.000
Dinant. — K.A. : vloer turnzaal	90.000
Rochefort. — K.A. : keuken - restau- rant - diversen	100.000
Geldenaken. — Oud K.A. : daken - verfwerk - sanitair	100.000
Gembloux. — K.A. : daken, verfwerk, sanitair	180.000
Tamines. — K.A. : daken, riolering, diversen	400.000
Namen. — M.J.S. : installatie	180.000

Andenne — E.N. : pensionnat pein- ture	215.000
Andenne — A.R. : revêtement	21.000
Fosse — E.M. : peintures	75.000
Ohain — I.N.M.E.A. : peintures	26.000
Wavre — L.R. : pavement	34.000
Andenne — E.M. : abri-vélos	200.000
Andenne — E.M. : logement con- cierge	23.000
Andenne — E.M. : peintures exté- rieures	100.000
Andenne — E.N. : peintures inté- rieures	200.000
Andenne — E.N. : divers	100.000
Andenne — E.N. : toiture - plate- forme	100.000
Andenne — E.N. : chambrettes dor- toirs	400.000
Namur — A.R. : toitures - réfection canalisations	400.000
Namur — L.R. : peintures - toitures - protection incendie canalisation - cuisine	285.000
Namur. — E.M.G. et E.T. : canali- sations, cours, façade toiture-pein- tures extérieures - divers	1.095.000
Ohain. — I.N.E.M.A. : assèchement - installation sanitaire - remise en état locaux - divers	350.000
Wavre. — A.R. : Plate-forme - des- cente	400.000
Wavre. — E.M.E. : cours	250.000
Nivelles. — E.N. : clôtures - plate- forme - soubassements	750.000
Nivelles. — A.R. : installation sani- taire - planchers-internat	150.000
Nivelles. — E.M.F. : agrandissement cuisine-locaux et salle de cours - grenier	500.000
Braine-l'Alleud. — A.R. : salle de cours	100.000
Braine-l'Alleud. — E.M.F. : galerie sur cours-secretariat	400.000
Fosse — E.M. : façade et peintures extérieures	100.000
Fosse. — E.M. : terre-plein et plan- tations	500.000
Walcourt-Philippeville. — E.M. : peintures intérieures	500.000
Couvin. — E.M. : amélioration et divers	500.000
Dinant. — A.R. : plancher-gymnase	90.000
Rochefort. — A.R. : cuisine-restau- rant - divers	100.000
Jodoigne. — Ancien A.R. : toitures, peintures, installations sanitaires	100.000
Gembloux. — A.R. : toitures, pein- tures, installations sanitaires	180.000
Tamines. — A.R. : toitures - égouts - divers	400.000
Namur. — E.M.G. : installation	180.000

Tamines. — M.M.S. : dak, afsluiting, schrijnwerk - riolering	145.000
Eghezée. — M.S. : riolering - diversen	125.000
Gembloux — Landbouwhogeschool : daken - verfwerk - afsluiting - schrijnwerk - toegangswegen - diversen	1.800.000
Andenne. — M.J.S. : radiatoren	25.000
Andenne. — N.S. : deel installatie	1.000.000

Openbare Werken.

Namen. — Bruggen en Wegen - ventilatie	52.000
Waulsort. — woning wachter.	56.000
Hastière-Waulsort. — Verfwerk	50.000
Jambes. — Sluizen - diversen.	180.000
Dinant. — Sluis - inwendige geschiktmaking.	75.000
Taillefer. — Bevloering - wasplaats, enz.	75.000
Namen. — Gebouwen - verven gevel - dak - binnenverfwerk	275.000
	17.478.000

Landbouw.

Gembloux — Landbouwhogeschool : Grand Manil : Herstelling.	620.000
Saint-Aubin — Boswachterhuis : Vernieuwen dak-Inwendige geschiktmaking	250.000
Gembloux — Proefstation : Daken-Verfwerk	100.000
Marche-les-Dames — Waters en Bossen : Dak, enz.	500.000
	250.000

Verkeerswezen.

Eghezée — Afsluitingsmuur en diversen	107.000
Eghezée — Verfwerk	29.000
St-Denis-Bovesse — Verfwerk	15.000
Namèche — Afsluiting en dak.	30.000
Eghezée — Dak-Riolering	25.000
Geldenaken — Dak schrijnwerk.	45.000
Moustier-s/Sambre — Dak schrijnwerk	25.000
Tamines — Dak en sanitair.	20.000
Jemeppe-s/Sambre — Riolering-Bevloering	20.000
Leuze-Longchamps — Toegangswegen-Trottoirs	80.000
Rhisnes — Verfwerk-Afsluiting	75.000
Cerfontaine — Verfwerk, afsluiting.	15.000
Mariembourg — Bouwen W.C.	70.000
Ohée — Diversen	65.000
Ciney — Sanitair	60.000
Houyet — W.C. personeel.	40.000

Tamines. — E.M.F. : toitures, clôture, menuiserie-égout	145.000
Eghezée. — E.M. : égouts-divers	125.000
Gembloux. — I.A.E. : toitures - peintures - clôture - menuiseries - abords - divers	1.800.000
Andenne. — E.M.G. : radiateurs	25.000
Andenne. — E.N. : partie installation	1.000.000

Travaux publics.

Namur. — Ponts et Chaussées - ventilation	52.000
Waulsort. — habitation garde	56.000
Hastière-Waulsort. — peintures	50.000
Jambes. — Ecluses - divers	180.000
Dinant. — Ecluse — aménagement intérieur	75.000
Taillefer. — pavement - buanderie etc.	75.000
Namur. — Bâtiment - peinture façade - toiture - peintures intérieures	275.000
	17.478.000

Agriculture.

Gembloux — I.A.E.-Grand Manil : Restauration	620.000
St-Aubin — Maison forestière : Renouvellement toiture-Aménagement intérieur	100.000
Gembloux — Station de recherches : Toitures-Peintures	500.000
Marche-les-Dames — Eaux et Forêts : Toitures, etc.	250.000

Communications.

Eghezée — Mur de clôture et divers.	107.000
Eghezée — Peinture	29.000
St-Denis-Bovesse — Peinture	15.000
Namèche — Clôture et toiture	30.000
Eghezée — Toiture-Egout	25.000
Jodoigne — Toiture-Menuiserie	45.000
Moustier-s/Sambre — Toiture-Menuiserie	25.000
Tamines — Toiture et installation sanitaire	20.000
Jemeppe-s/Sambre — Egout-Pavement	20.000
Leuze-Longchamps — Accès-Trottoirs	80.000
Rhisnes — Peinture-Clôture	75.000
Cerfontaine — Peinture et clôture.	15.000
Mariembourg — Construction W.C.	70.000
Ohée — Divers	65.000
Ciney — Installation sanitaire.	60.000
Houyet — Aménagement W.C. pour le personnel	40.000

*Financiën.**Finances.*

Nijvel — Houtwerk	75.000
Namen — Belastingen : Verbouwing loket	129.000
Auvelais — Belastingen : Dak en rioler- ing	45.000
Gembloux — Belastingen : Herstelling bijgebouw	250.000
Eghezée — Belastingen : Regenwater- put, riolering, afsluiting	80.000
	2.049.800

Florennes. — Belastingen - ver- nieuwing dak - zinkwerk	300.000
Florennes. — Belastingen - geschikt- making	100.000
Andenne. — Belastingen - geschikt- making binnenplaats en verfw.	300.000
Andenne. — Belastingen. — geschikt- making conciergewoning	200.000
Dinant. — Belastingen - geschikt- making	100.000
Namen. — Registratie - vervangen ketel	270.000
Namen. — Belastingen - vervangen ketel	200.000
Florennes. — Belastingen - vervangen ketel	60.000
Namen. — Kadaster - verfw.	80.000
Namen. — Registratie, rue Pepin - verfw.	50.000
Namen. — Registratie, rue Pepin - dak	100.000
Namen. — Belastingen, geschikt- maken W.C.	100.000
Cul-des-Sarts. — Douane	250.000

Volksgezondheid.

Jambes. — Medisch-sociaal centrum - diversen	20.000
Jambes. — Buitenverfw.	100.000

Justitie.

Nijvel. — Gevangenis - verfw.	89.000
Namen. — Gevangenis - diversen	200.000
Namen. — Gevangenis - herstellen binnenplaats	175.000
Namen. — Gevangenis - buitenverf- werk	100.000
Dinant. — Gevangenis - diverse wer- ken	100.000
Namen. — Gevangenis - vernieuwen vloer en diversen	2.000.000
Nijvel. — Gevangenis - vergroting venster en diversen	400.000
Saint-Servais. — Rijksopvoedingsge- sticht - Buitenverfw.	200.000
Saint-Servais. — Rijksopvoedingsge- sticht - geschiktmaking - wegen	2.500.000

Nivelles — Boiseries	75.000
Namur — Contributions : Transfor- mation guichet	129.000
Auvelais — Contributions : Toiture et égouts	45.000
Gembloux — Contributions : Restau- ration annexe	250.000
Eghezée — Contributions : Citerne, égout, clôture	80.000
	2.049.800

Florennes. — Contributions - renou- vellement toiture zinguerie	300.000
Florennes. — Contributions - amé- nagement divers	100.000
Andenne. — Contributions - aména- gement cour et peinture	300.000
Andenne. — Contributions - aména- gement appartement concierge	200.000
Dinant. — Contributions - aména- gement	100.000
Namur. — Enregistrement - rempla- cement chaudière	270.000
Namur. — Contributions - rempla- cement chaudière	200.000
Florennes. — Contributions - rempla- cement chaudière	60.000
Namur. — Cadastre - peinture	80.000
Namur. — Enregistrement, rue Pepin - peinture	50.000
Namur. — Enregistrement, rue Pepin - toiture	100.000
Namur. — Contributions - aména- gement W.C.	100.000
Cul-des-Sarts. — Douanes	250.000

Santé publique.

Jambes. — Centre Médico-social - divers	20.000
Jambes. — Peinture extérieure	100.000

Justice.

Nivelles. — Prison - peinture	89.000
Namur. — Prison - diversen	200.000
Namur. — Prison - remise en état cour	175.000
Namur. — Prison - peinture extérieure	100.000
Dinant. — Prison - travaux divers	100.000
Namur. — Prison - renouvellement pavement et divers	2.000.000
Nivelles. — Prison - agrandissement fenêtre et divers	400.000
St.-Servais. — E.E.E. : peinture exté- rieure	200.000
St.-Servais. — E.E.E. : aménagement - routes	2.500.000

Binnenlandse Zaken.

Florival. — Vervangen vloer - verfwerk en diversen	400.000
	28.892.000

Luik.

Luik — Douane : Geschiktmaken lokalen 3 ^e verdieping	180.000
Seraing — Rijkswacht	600.000
Verviers — K. A. : Moderniseren vloer.	380.000
Luik — Oud-Prinsbisschoppelijk Paleis : Loopbrugjes	1.180.000
Vottem — Rijkswacht : Pompstation	180.000
Awirs — Bruggen en Wegen : Herstelling	60.000
Verviers — K.A. : boiler	80.000
Luik — Universiteit : Vernieuwen dakbedekkingen	390.000
Luik — Huis van de Arbeid : daken	210.000
Ans — Belastingen	1.000.000
Luik — Gevangenis : Vloer	1.050.000
Luik — Bruggen en Wegen : 3 ^e deel : Verwarming	1.500.000
Luik — Oud-Prinsbisschoppelijk Paleis Diverse verbouwingswerken	3.500.000
Diverse onderhoudswerken in al de gebouwen der provincie Luik	2.200.000
Andere werken	1.500.000
Luik — Place du XX Août : Dakbedekkingen	383.400
Luik — Gebouw van Bruggen en Wegen Noodtrap	60.861
	14.454.261

KLEINE WERKEN PROVINCIE LUXEMBURG.

<i>a) Metselwerk</i>	
Virton M.S.	} 255.000
Sibret : Rijkswachtkazerne . .	
Juveret : Rijkswachtkazerne . .	
Bastenaken : Rijkswachtkazerne	
Libin : Rijkswachtkazerne . .	
<i>b) Sanitair</i>	
Rijkswachtkazerne : Sibret - Juve- ret - Bastenaken	162.000
<i>c) Dakbedekkingen</i>	
Rijkswachtkazerne : Sibret - Juve- ret - Bastenaken	50.000
<i>d) Betegeling en steunmuur</i>	
Rijkswachtkazerne : Bastenaken- Libin	220.000

Intérieur.

Florival. — Remplacement pavement - peinture et aménagements divers	400.000
Total	28.982.000

Liège.

Liège — Douanes : aménagement locaux 3 ^e étage	180.000
Seraing — Gendarmerie	600.000
Verviers — A. R. : Modernisation plancher	380.000
Liège — Ancien Palais des Princes-Evêques : Passerelles	1.180.000
Vottem — Gendarmerie : pompage	180.000
Awirs — Pont et Chaussées : réparation	60.000
Verviers — A.R. : boiler	80.000
Liège — Université : Renouvellement couvertures	390.000
Liège — Maison du Travail : toiture.	210.000
Ans — Contributions	1.000.000
Liège — Prison : pavement	1.050.000
Liège — Ponts et Chaussées : 3 ^e tranche : chauffage	1.500.000
Liège — Ancien Palais des Princes-Evêques : Transformations diverses	3.500.000
Divers travaux d'entretien pour tous les bâtiments de la province de Liège	2.200.000
Autres travaux	1.500.000
Liège — Place du XX août : Couvertures	383.400
Liège — Hôtel des Ponts et Chaussées : Escalier de secours	60.861
	14.454.261

PETITS TRAVAUX PROVINCE DE LUXEMBOURG.

a) <i>Maçonneries</i>	
Virton E.M.	} 255.000
Sibret : Gendarmerie	
Juveret : Gendarmerie. . . .	
Bastogne : Gendarmerie	
Libin : Gendarmerie	
b) <i>Installations sanitaires</i>	
Gendarmerie : Sibret - Juveret - Bastogne	162.000
c) <i>Toitures</i>	
Gendarmerie : Sibret - Juveret - Bastogne	50.000
d) <i>Carrelage et soutènement</i>	
Gendarmerie : Bastogne - Libin .	220.000

e) <i>Glazenmakerswerk</i>		e) <i>Voiries</i>	
Rijkswachtkazerne : Malmédy en Amblève - M.S.Laroche-en-Ardenne	205.000	Gendarmerie : Malmédy et Amblève E.M. Laroche-en-Ardenne	205.000
f) <i>Electriciteit</i>		f) <i>Electricité</i>	—
Rijkswachtkazerne : Malmédy . Onderwijsinstellingen : Athus - Aarlen - Virton - Bertrix	285.000	Gendarmerie : Malmédy Enseignements : Athus - Arlon - Virton - Bertrix	285.000
g) <i>Metselwerk</i> -- Streken :		g) <i>Maçonneries</i> — Régions :	
Aarlen - Virton - Marche-en- Famenne - Malmédy	90.000	Arlon - Virton - Marche-en- Famenne - Malmédy	90.000
h) <i>Verfwerk</i> :		h) <i>Peintures</i>	
Streken : Aarlen - Virton - Marche- en-Famenne	45.000	Régions : Arlon - Virton - Marche- en-Famenne	45.000
i) <i>Schrijnwerk</i>		i) <i>Menuiseries</i>	
Streken : Aarlen - Virton - Malmédy	50.000	Régions : Arlon - Virton - Malmédy	50.000
j) <i>Electriciteit</i>		j) <i>Electricité</i>	
Streken : Aarlen - Virton - Bertrix	50.000	Régions : Arlon - Virton - Bertrix	50.000
k) <i>Verwarmingsinstallatie</i>		k) <i>Chauffage</i>	
Streken : Saint-Hubert - Bertrix - Marche-en-Famenne en Aarlen .	10.000	Régions : Saint-Hubert - Bertrix - Marche-en-Famenne et Arlon . .	10.000
Aarlen — Gevangenis - Vernieuwen van verwarmingsinstallatie. . . .	2.329.945	Arlon — Prison : Renouvellement chauffage	2.329.945
Diverse werken beneden 10.000 fr.	500.000	Divers travaux de moins de 10.000 fr.	500.000
	4.341.945		4.341.945

*Werken te verwezenlijken in het begin van 1959
en welke ten laste vallen van de gewone begroting.*

DIRECTIE VAN HASSELT.

Tongeren — R.N.S.M. : Verbeterings- werken	126.000
Hasselt — Provinciaal Gouvernement: Aanpassingswerken en maken beton- trap	250.000
Hasselt — Postgebouw : Inrichting sanitair	450.000
Rekem — Rijkswacht : Aanpassings- werken	200.000
Hechtel — Rijkswacht : Herstellings- werken	107.000
As — Rijkswacht : Verbouwingswer- ken	100.000
Alken — Rijkswacht : Herstellings- werken	110.000
Molenbeersel — Tolkantoor : Herstel- lingswerken	130.000
Tienen — R.M.M.S. : Veranderings- en verbeteringswerken	150.000
St-Truiden — R.M.M.S. : Hernieuwen van dak	300.000

*Travaux à charge du budget ordinaire, à exécuter
au début de l'année 1959.*

DIRECTION DE HASSELT.

Tongres — E.N.E.F. : Amélioration	126.000
Hasselt — Gouvernement provin- cial : Aménagement et construction escalier en béton	250.000
Hasselt : Postes : Installations sani- taires	450.000
Rekem — Gendarmerie : Aménage- ment	200.000
Hechtel — Gendarmerie : Restaura- tion.	107.000
As — Gendarmerie : Transformation	100.000
Alken — Gendarmerie : Restauration	110.000
molenbeersel — Douane : Restaura- tion.	130.000
Tirlemont — E.M.E.F. : Aménage- ment et amélioration	150.000
Saint-Trond — E.M.E.F. : Renou- vellement toiture	300.000

Borlo — Rijkswacht : Onderhoudswerken	
Halen — Rijkswacht : Inrichting sanitairen	
Hasselt — Huis van de Arbeid : Aanleggen ophaalsysteem	201.000
Hasselt — K.L. : Herstellen parketvloer	
St-Truiden — R.L. en Tuinbouwschool Herplaatsen van glas in serren.	
Overpelt — K.A. : Vernieuwing van draad der omheining	
Rekem — Rijkskolonie : Dakbedekking	450.000
Onderhoudspacht	720.000
Kleine werken provincie	500.000
	3.794.000

II. Heropbouw van kleine en middelmatige kunstwerken.

AANHANGSEL.

Regionale Economische Wederopleving.

Ingaande op de tussenkomst van de Diensten van de Eerste-Minister in verband met het probleem van de regionale economische wederopleving, heb ik in voorgaande voorstellen een reeks werken voorzien in het raam van de economische wederopleving van de twee proefgebieden : de « Borinage » en de « Zuiderkempen — Hageland ».

Vanzelfsprekend kunnen dergelijke werken zonder twijfel een heilzame impuls vormen in het raam van het programma voor economische uitrusting dat aan de gang zijnde studies definitief zullen vaststellen voor gans de streek. Daarenboven zullen ze onmiddellijk verhoogde mogelijkheden in verband met de tewerkstelling in de streek zelf scheppen, wat zal bijdragen tot de regionale bewustwording, zonder dewelke het succes van de wederopleving zou kunnen in het gedrang komen of op zijn minst erg vertragen.

Mijn aandacht werd eveneens gevestigd op andere problemen en werken die zouden moeten verwezenlijkt worden in zekere streken buiten diegene die hierboven werden aangehaald.

Meer bepaald gaat het hier over de economische uitrusting van de industrieparken in de volgende streken : Ieper, Kortrijk, Diksmuide, Gent, Luik, enz

De werken die ressorteren onder de verschillende algemene directies van mijn Departement zullen in de budgetaire vooruitzichten opgenomen worden.

De Minister,
O. VANAUDENHOVE.

Borlo — Gendarmerie : Entretien.	
Halen — Gendarmerie : Installations sanitaires	201.000
Hasselt — Maison du Travail : Installation de levage	
Hasselt — L.R. : Réparation parquet	
Saint-Trond — L.R. et Ecole d'Horticulture : Renouvellement de vitres de serres	
Overpelt — A.R. : Renouvellement de fils de clôture	
Rekem — Colonie-asile de l'Etat : Toiture.	450.000
Bail d'entretien	720.000
Petits travaux province	500.000
	3.794.000

II. Reconstruction d'ouvrages d'art petits et moyens.

NOTE ANNEXE.

Relance Economique Régionale.

A la suite de l'intervention des Services du Premier Ministre pour l'important problème de la relance économique régionale, j'ai prévu dans les propositions précédentes une série de travaux dans le cadre de la relance économique des deux régions-tests : le « Borinage » et le « Zuiderkempen-Hageland ».

Il va de soi que de tels travaux pourront indiscutablement donner une impulsion salutaire dans le cadre du programme d'équipement économique que des études en cours vont fixer définitivement pour toute la région. En outre, ils donneront lieu immédiatement à une possibilité accrue de l'emploi en main-d'œuvre pour la région elle-même, ce qui contribuera à affirmer la prise de conscience régionale, sans laquelle le succès de la relance pourrait être sinon compromis, pour le moins fortement ralenti.

Mon attention a été attirée également sur d'autres problèmes et travaux à réaliser dans certaines régions en dehors de celles qui viennent d'être citées.

Il s'agit plus particulièrement d'équipement économique pour parcs industriels dans les régions d'Ypres, Courtrai, Dixmude, Gand, Liège, etc.

Les travaux ressortissant aux différentes directions générales de mon Département seront incorporées dans les prévisions budgétaires.

Le Ministre,
O. VANAUDENHOVE.

*Samenvattende tabel.*1^o Wederopbouw — Wegen.

Provincie Antwerpen	12.000.000
Provincie Brabant	15.000.000
Provincie West-Vlaanderen	20.550.000
Provincie Oost-Vlaanderen	11.000.000
Provincie Henegouwen	45.650.000
Provincie Luik	17.500.000
Provincie Limburg	13.500.000
Provincie Luxemburg	14.800.000
Provincie Namen	41.000.000
	191.000.000

2^o Waterwegen.

150.000.000

Totaal 341.000.000

A. — BESTUUR DER WEGEN.

Provincie Antwerpen.

1. Brug te Ravels, Kempisch Kanaal	6.000.000
2. Brug te Mol-Balen	6.000.000
	12.000.000

Provincie Brabant.

1. Verbreding van de brug te Eppegem, weg n ^o 1	1.000.000
2. Herstelling van de brug te Pepingen, weg n ^o 34	500.000
3. Wederopbouw en verbreding van de brug te Montreux	1.500.000
4. Wederopbouw weg Ligny-Chastre	1.500.000
5. Wederopbouw van de brug te Ophey-lissem, weg n ^o 23	2.000.000
6. Herstelling van de muren en de borstweringen brug Kampenhout-Sas-Weg Leuven-Mechelen	1.000.000
7. Weg Scherpenheuvel-Averbode-Afpraak en wederopbouw van 3 te verbreden bruggetjes	7.000.000
8. Verlenging brug Begijnenbeek-Kruispunt Hasseltsepoort te Diest	500.000
	15.000.000

*Tableau récapitulatif.*1^o Reconstruction, — Routes.

Province d'Anvers	12.000.000
Province de Brabant	15.000.000
Province de Flandre occidentale	20.550.000
Province de Flandre orientale	11.000.000
Province de Hainaut	45.650.000
Province de Liège	17.500.000
Province de Limbourg	13.500.000
Province de Luxembourg	14.800.000
Province de Namur	41.000.000
	191.000.000

2^o Voies hydrauliques.

150.000.000

Total 341.000.000

A. — ADMINISTRATION DES ROUTES.

Province d'Anvers.

1. Pont à Ravels, canal de la Campine	6.000.000
2. Pont à Mol-Balen	6.000.000
	12.000.000

Province de Brabant.

1. Elargissement du pont d'Eppegem, route n ^o 1	1.000.000
2. Réfection pont de Pepingen, route n ^o 34	500.000
3. Reconstruction et élargissement du pont de Montreux	1.500.000
4. Reconstruction route Ligny-Chastre	1.500.000
5. Reconstruction du pont d'Ophey-lissem, route n ^o 23	2.000.000
6. Réfection murs et parapets pont Kampenhout-Sas-Route Louvain-Malines	1.000.000
7. Route Montaigu-Averbode — Démolition et reconstruction de 3 ponceaux à élargir	7.000.000
8. Prolongement pont Begijnenbeek-carrefour Porte de Hasselt à Diest	500.000
	15.000.000

Provincie West-Vlaanderen.

1. Brug over de Leie te Olsene . . .	9.000.000
2. Brug te Sint-Joris-ten-Distel . . .	10.000.000
3. Warebrug te Westkerke . . .	1.550.000
	20.550.000

Provincie Oost-Vlaanderen.

1. Dender te Ninove n ^r 9 . . .	10.000.000
2. Leupegem, n ^{rs} 14 en 18 . . .	1.000.000
	11.000.000

Provincie Henegouwen.

1. Brug over Samber te Thuin . . .	10.000.000
2. Brug te Warcoing, tegels in beton . . .	150.000
3. Brug over de Eau Blanche, wederopbouw . . .	500.000
4. Brug te Obourg . . .	500.000
5. Brug te Solré sur Sambre, wederopbouw . . .	2.000.000
6. Overlaat te Landelies, wederopbouw . . .	2.500.000
7. Brug te Rezes, wederopbouw en verbreding . . .	2.000.000
8. Brug van Pecq op de Schelde . . .	8.000.000
9. Brug van Arquennes . . .	20.000.000
	45.650.000

Provincie Luik.

1. Brug « David » over de Vesdre te Dolhain . . .	4.000.000
2. Brug van Chefneux, weg Jupille-Barchon . . .	1.500.000
3. Brug van Dalhem, op de weg Wezet-Micheroux . . .	1.500.000
4. Brug te Wembach (tegels in gewapend beton) . . .	1.500.000
5. Wederopbouw van de brug van Lienne . . .	6.000.000
6. Wederopbouw van de brug van Reuland/Ulff . . .	750.000
7. Wederopbouw van de brug van Oudler . . .	750.000
8. Wederopbouw van de brug van Bass-Bodeux . . .	1.500.000
	17.500.000

Provincie Limburg.

1. Brug van Smeermaas . . .	9.000.000
2. Brug van Neerespen (Orsmaal), wederopbouw van de 6 ^e en 8 ^{ste} . . .	1.500.000
3. Twee bruggen te Lauw (Tongeren-Odeurs) . . .	3.000.000
	13.500.000

Province de Flandre occidentale.

1. Pont sur la Lys, à Olsene . . .	9.000.000
2. Pont à Sint-Joris-ten-Distel . . .	10.000.000
3. Warebrug à Westkerke . . .	1.550.000
	20.550.000

Province de Flandre orientale.

1. Dendre, à Ninove, n ^o 9. . . .	10.000.000
2. Leupegem, n ^{os} 14 et 18. . . .	1.000.000
	11.000.000

Province de Hainaut.

1. Pont sur la Sambre, à Thuin. . .	10.000.000
2. Pont de Warcoing, dalles en béton . . .	150.000
3. Pont sur l'Eau Blanche, reconstruction . . .	500.000
4. Pont à Obourg . . .	500.000
5. Pont à Solré-sur-Sambre, reconstruction . . .	2.000.000
6. Déversoir à Landelies, reconstruction . . .	2.500.000
7. Pont à Rezes, reconstruction et élargissement . . .	2.000.000
8. Pont de Pecq sur l'Escaut. . .	8.000.000
9. Pont d'Arquennes . . .	20.000.000
	45.650.000

Province de Liège.

1. Pont David sur la Vesdre, à Dolhain . . .	4.000.000
2. Pont de Chefneux, route Jupille-Barchon . . .	1.500.000
3. Pont de Dalhem, sur route Visé-Micheroux . . .	1.500.000
4. Pont de Wembach (dalles béton armé) . . .	1.500.000
5. Reconstruction du pont de Lienne . . .	6.000.000
6. Reconstruction du pont de Reuland/Ulff . . .	750.000
7. Reconstruction du pont de Oudler . . .	750.000
8. Reconstruction du pont de Bass-Bodeux . . .	1.500.000
	17.500.000

Province de Limbourg.

1. Pont de Smeermaas . . .	9.000.000
2. Pont à Neerespen (Orsmaal), reconstruction de 6 ^e à 8 ^e . . .	1.500.000
3. Deux ponts à Lauw (Tongres-Odeurs) . . .	3.000.000
	13.500.000

Provincie Luxemburg.

1. Brug « Moulin-Bailey », weg 503 te Poix	1.500.000
2. Brug van Etthe - Weg n ^r 485	1.500.000
3. Brug van On, weg n ^r 34.	800.000
4. Brug van Cugnon - over de Semois weg n ^r 492	6.000.000
5. 4 Bruggetjes, weg 476, Aisne-vallei	2.000.000
6. Herstelling van kleine kunstwerken verdeeld over alle diensten (4 loten)	3.000.000
	14.800.000

Provincie Namen.

1. Stenenbrug te Rochefort	3.000.000
2. Brug van Namèche	9.000.000
3. Colin-brug te Willerzie (grens).	3.000.000
4. Brug van Thon-Samson	5.000.000
5. Brug van Jemelle	3.000.000
6. Brug van Houyer	5.000.000
7. Brug van Heer (a/d Maas)	7.000.000
8. Herstelling van kleine kunstwerken - gans de Provincie (3 loten)	6.000.000
	41.000.000

*B. — BESTUUR DER WATERWEGEN.**1. Stroomgebied der Schelde 1ste Directie :*

Wederopbouw van de bruggen van Moerkerke-Maanhout over de evenwijdige kanalen	10.000.000
Wederopbouw van de Rozemarijntjesbrug te Gent	6.000.000
Wederopbouw van de brug te Knesselare	10.000.000

2. Stroomgebied der Schelde 2e Directie :

Wederopbouw van de Schaapsbrug te Roeselare	5.000.000
Verhoging van de Bruanebrug	5.000.000

3. Dienst van de Naamse Maas :

Brug van Bouvignes	18.000.000
------------------------------	------------

4. Dienst van de Kust :

Wederopbouw van de Schoorbakkebrug over de Ijzer	7.000.000
Afbraak van schuilplaatsen te Bredene, Lombardsijde en Westende, Middelkerke, Klemskerke, Den Haan	3.000.000

Province de Luxembourg.

1. Pont dit Moulin-Bailey, route 503 à Poix	1.500.000
2. Pont de Etthe, route 485	1.500.000
3. Pont de On, route n ^o 34	800.000
4. Pont de Cugnon, sur la Semois, route 492	6.000.000
5. 4 ponceaux, route 476, vallée de l'Aisne	2.000.000
6. Réfection petits ouvrages d'art répartis dans tous les services (4 lots)	3.000.000
	14.800.000

Province de Namur.

1. Pont de pierre, à Rochefort	3.000.000
2. Pont de Namèche	9.000.000
3. Pont Colin, à Willerzie (Frontière)	3.000.000
4. Pont de Thon-Samson	5.000.000
5. Pont de Jemelle	3.000.000
6. Pont de Houyer	5.000.000
7. Pont de Heer (sur Meuse)	7.000.000
8. Réfection petits ouvrages d'art dans toute la province (3 lots)	6.000.000
	41.000.000

*B. — ADMINISTRATION DES VOIES HYDRAULIQUES.**1. Service fluvial de l'Escaut - 1re Direction :*

Reconstruction des ponts de Moerkerke-Maanhout sur les canaux parallèles	10.000.000
Reconstruction du Rozemarijntjesbrug à Gand	6.000.000
Reconstruction du pont de Knesselare	10.000.000

2. Service fluvial de l'Escaut - 2me Direction :

Reconstruction du Schaapsbrug à Roulers	5.000.000
Rehaussement du pont de Bruane.	5.000.000

3. Service de la Meuse Namuroise :

Pont de Bouvignes	18.000.000
-----------------------------	------------

4. Service de la Côte :

Reconstruction du Schoorbakkebrug sur l'Yser	7.000.000
Démolition d'abris à Bredene, Lombardsijde et Westende, Middelkerke, Klemskerke, Den Haan	3.000.000

5. Dienst van het Albert Kanaal :		5. Service du Canal Albert :	
Wederopbouw van de bruggen te :		Reconstruction des ponts de :	
Strokrooie	11.000.000	Strokrooie	11.000.000
Zolder	11.000.000	Zolder	11.000.000
Grobbendonk	11.000.000	Grobbendonk	11.000.000
Massenhove	11.000.000	Massenhove	11.000.000
6. Verscheidene :		6. Divers :	
Vervangen van de voorlopige bruggen door semi-permanente werken op het kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	3.000.000	Remplacement de ponts provisoires par des ouvrages semi-permanents, sur le canal de Dessel à Kwaadmechelen	3.000.000
Wederopbouw van de ophaalbrug te Schoten 13	1.000.000	Reconstruction du pont-levis à Schoten 13	1.000.000
7. Verschillende kleine bruggen en loopbrug	38.000.000	7. Divers petits ponts et passerelles	38.000.000
	150.000.000		150.000.000
III. Gemeentewerken.		III. Travaux communaux.	
Samenvatting.		Tableau récapitulatif.	
Totaal : 1.560.000.000		Total : 1.560.000.000	

1. Toekenning van toelagen voor wegenis- en rioleringswerken, gemeentelijke gebouwen, groen plan — <i>Octroi de subsides pour travaux de voirie, d'égouts, bâtiments communaux, plan vert</i>	400.000.000	
2. Idem voor gemeentescholen — <i>Idem pour écoles communales</i>	250.000.000	
3. Idem voor kerken, pastorieën en gerechtshoven — <i>Idem pour églises presbytères et palais de justice</i>	50.000.000	
zijnde ongeveer 1.400.000.000 van werken — <i>soit environ 1.400.000.000 de travaux</i> .		1.400.000.000
4. Uitrusting van wijken (wet Brunfaut) — <i>Équipement de cités (loi Brunfaut)</i> .		
a) Werken waarvan de aanbesteding voor 31 december 1958 is voorzien — <i>Travaux dont l'adjudication est prévue avant le 31 décembre 1958</i> :		
WASMES : Tuinwijk van het Hof, wegenis, rioleringen, beplantingen — <i>Cité-jardin de la Cour, voirie, égouts, plantations</i>	4.428.306	
SERAING : Wijk Bergerie, wegenis, waterbedeling, beplantingen — <i>SERAING : Cité Bergerie, voirie, eau, plantations</i>	5.391.945	
VELAINE-S/SAMBRE : Wijk Culot du Bois, wegenis, rioleringen, waterbedeling — <i>VELAINE-S/SAMBRE : Cité Culot du Bois, voirie, égouts, eau</i>	1.499.767	
FLERON : Wijk Lapiere, wegenis, rioleringen, waterbedeling — <i>FLERON : Cité Lapiere, voirie, égouts, eau</i>	3.324.966	
ROTHEUX-RIMIERE : Wijk, wegenis, rioleringen, beplantingen — <i>ROTHEUX-RIMIERE : Cité, voirie, égouts, plantations</i>	3.119.385	
SINT-GILLIS : Wijk rue Montenégro. Wegenis, rioleringen, beplantingen — <i>SAINT-GILLES : Cité rue Montenégro. Voirie, égouts, plantations</i>	646.522	
MARCINELLE : Wijk Belle-Vue. Beplantingen — <i>MARCINELLE : Cité Belle-Vue. Plantations</i>	312.938	
JEMAPPES : Wijk Point du Jour. Wegenis, rioleringen, beplantingen — <i>JEMAPPES : Cité Point du Jour. Voirie, égouts, plantations</i>	1.376.703	
BOUSSU : Wijk J. Ducobu. Wegenis, rioleringen, beplantingen — <i>BOUSSU : Cité J. Ducobu. Voirie, égouts, plantations</i>	1.946.689	
CUESMES : Wijk « Plaine des Sports », S.N.P.P.T. Wegenis, rioleringen — <i>CUESMES : Cité Plaine des Sports, S.N.P.P.T. Voirie, égouts</i>	2.241.290	
AMAY : Wijk « Ma Campagne ». Wegenis, rioleringen, beplantingen — <i>AMAY : Cité « Ma Campagne ». Voirie, égouts, plantations</i>	2.621.589	
HOUTAIN-SAINT-SIMEON : Wijk Staatsbaan Tongeren-Wezet. Wegenis, rioleringen — <i>HOUTAIN-SAINT-SIMEON : Cité route de l'Etat Tongres-Visé. Voirie, égouts</i>	746.420	
HOUSSE : Wijk P.P.T. chemin Leval à Sougnéz. Wegenis, waterbedeling — <i>HOUSSE : Cité P.P.T. chemin Leval à Sougnéz. Voirie, eau</i>	365.895	

SAINT-REMY : Wijk P.P.T. chemin Leval et du Bois. Wegenis, rioleringen, beplantingen — <i>SAINT-REMY : Cité P.P.T. chemin Leval et du Bois. Voirie, égouts, plantations</i>	394.760
FARCIENNES : Wijk Sainte-Anne. Beplantingen — <i>FARCIENNES : Cité Sainte-Anne. Plantations</i>	302.930
OELEGEM : Uitrusting wijk Knodlaan — <i>OELEGEM : Equipement cité "Knodlaan,"</i>	1.268.380
TOTAAL ongeveer — <i>TOTAL environ</i>	60.000.000

b) Werken aan te besteden tijdens het eerste trimester — <i>Travaux à adjuger au cours du premier trimestre</i>	100.000.000	160.000.000
Totaal der gemeentelijke werken — <i>Total des travaux communaux</i>		1.400.000.000
		1.560.000.000

VOORZIENE WERKEN

voor de economische wederopstanding van het Hageland-Zuiderkemp en de Borinage inbegrepen de industrieparken en betoelaagd door het Ministerie van Openbare Werken.

Gemeentewerken.

TRAVAUX PRÉVUS

pour la relance économique des régions-tests « Hageland-Zuiderkemp » et Borinage, y compris les parcs industriels et subsidiés par le Département des Travaux Publics.

Travaux communaux.

1. Industriële zone van Tessenderlo (200 ha) 1 ^{ste} fase — 50 ha te revaloriseren — <i>Zone industrielle de Tessenderlo (200 ha), 1^{re} phase, 50 ha à valoriser :</i> Totale uitgave wordt geraamd op 45 miljoen — <i>Coût total estimé à 45 millions :</i> 1 ^{ste} fase — 1 ^{re} phase : —	45 4	12.000.000
2. De vallei van de Velp — <i>Vallée de la Velp :</i> 2 bruggen van 7,5 m lengte met voetbrug te Goeleden-Ranstberg-Kerstbeken — <i>2 ponts de 7,5 m long + passerelle à Goeleden-Ranstberg-Kerstbeken</i>		3.000.000
3. Stedebouwkundige verfraaiingswerken van de Borinage. Bebossing en beplanting van de terrils (Groen plan) — <i>Travail urbanistique d'embellissement du Borinage. Boisement et plantation des terrils (Plan vert)</i> Verlenging van de kasseiweg Richebé — <i>Route prolongeant le pavé Richebé</i>		5.000.000 25.000.000
4. Rechttrekking van de Elwasmes en de Confontaine met inrichting van een nauwe doorgang alsmede het aanleggen van wegen — <i>Rectification de l'Elwasmes et du Confontaine avec mise sous pont plus aménagement de voirie :</i> Schijf van 27.000.000 (intercommunale van de Haine) — <i>Tranche de 27 millions (intercommunale de la Haine)</i>		27.000.000
5. BEVEREN-ROESELARE. Bijzonder plan van aanleg n ^o 3 (goedgekeurd) — <i>BEVEREN-ROULERS. Plan particulier d'aménagement n^o 3 (approuvé) :</i> <i>Industrieel park n^o 1 van 16 ha. Onteigeningen verwezenlijkt — Parc industriel n^o 1 de 16 ha. Expropriations réalisées :</i> — Aankoop van 12 ha — <i>Achat de 12 ha</i> — Wegenis- en rioleringswerken — <i>Travaux voirie et égouts</i> — Overwelving van de Krommebeek — <i>Voûtement Krommebeek</i>	1.800.000 3.067.000 4.461.000	9.328.000
6. BEVEREN-ROESELARE — BEVEREN-ROULERS : <i>Industrieel park n^o 2 65 ha — Parc industriel n^o 2, 65 ha :</i> Terreinen (te verwerven) — <i>Terrains (à acquérir)</i> Wegenis — <i>Voirie</i> Rioleringen — <i>Egouts</i> Brug over de spoorweg — <i>Pont au-dessus du chemin de fer</i>	20.000.000 4.025.000 4.585.000 3.500.000	32.110.000
7. IEPER — YPRES : Industriepark (19 ha eigendom van de Staat) — <i>Parc industriel 19 ha propriété de l'Etat :</i> Raming van de kostprijs der werken — <i>Coût estimé des travaux</i>		15.500.000
8. DIKSMUIDE — DIXMUDE : Industriepark 21 ha eigendom van de C.O.O. — <i>Parc industriel 21 ha propriété C.A.P. :</i> Raming van de kostprijs der werken — <i>Coût estimé des travaux</i>		12.500.000

IV. Oprichten van gebouwen.

In het kader der beschikkingen van het Schöolpact zal er in de loop van het 1^{ste} trimester 1959 een globaal krediet van $\pm$ 700.000.000 frank worden vastgelegd, verdeeld tussen de verschillende takken van het officieel onderwijs, overeenkomstig de vastgestelde regelen.

I. — Fonds voor schoolgebouwen en gebouwen
in schoolverband van het Rijk.

Werken voor 1 april 1959 aan te besteden
(in miljoenen).

IV. Construction de bâtiments.

Dans le cadre des dispositions du Pacte scolaire il sera engagé, au cours du premier trimestre 1959, des crédits pour un montant total de $\pm$ 700.000.000 de francs répartis entre les différents secteurs de l'enseignement officiel conformément aux règles arrêtées.

I. — Fonds des constructions scolaires et
parascolaires de l'Etat.

Travaux à adjuger avant le 1 avril 1959
(en millions).

A. M.O. — E.M.

Lier. — <i>Lierre</i>	K.A. — A.R.	Portierswoning — <i>Conciergerie</i>	0,7
Mechelen — <i>Malines</i>	R.M.J.S. — E.M.E.G.	Nieuwbouw-2 ^e deel — <i>Construction-2^e tranche</i>	22,5
Wilrijk. — <i>Wilrijk</i>	R.M.S. — E.M.E.	Verbouwing — <i>Transformation</i>	1,3
St-Vith. — <i>St-Vith</i>	M.S. — E.M.	Bouw-3 ^e deel — <i>Construction-3^e tranche</i>	7
Aat. — <i>Ath</i>	K.A. — A.R.	Bouw-1 ^{ste} deel — <i>Construction-1^{re} tranche</i>	10,3
Brussel II. — <i>Bruxelles II</i>	M.M.S. — E.M.F.	1 ^{ste} deel : ruwbouw + afwerking — <i>1^{re} tranche</i>	
Philippeville. — <i>Philippeville</i>	M.S. — E.M.	<i>gros œuvre + parachèvement</i>	9,3
's Gravenbrakel. — <i>Braine-le-Comte</i>	M.J.S. — E.M.G.	Ruwbouw + afwerking 2 ^e deel — <i>Gros œuvre + parachèvement 2^e tr.</i>	7,7
Zinnik. — <i>Soignies</i>	K.A. (pens.) — A.R. (pens.)	Bijgebouwen turnzaal, overdekte speelplaats — <i>Annexes gymnase; préau</i>	2,2
Bergen. — <i>Mons</i>	K.A. — A.R.	Ruwbouw — <i>gros œuvre</i>	21
Eupen. — <i>Eupen</i>	K.A. — A.R.	Modernis. 3 ^e deel — <i>Modernis. 3^e tranche</i>	5
Tamines. — <i>Tamines</i>	M.M.S. — E.M.F.	Speelplaats, toegangswegen, afsluiting — <i>Cours, accès, clôture</i>	1
Herzele. — <i>Herzele</i>	R.M.S. — E.M.E.	2 ^e deel : ruwbouw + afwerking — <i>2^e tranche gros œuvre + parachèvement</i>	14
Gistel. — <i>Gistel</i>	R.M.S. — E.M.E.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	10
Heusden. — <i>Heusden</i>	R.M.S. — E.M.E.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	10
Wevelgem. — <i>Wevelgem</i>	R.M.S. — E.M.E.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	10
Bree. — <i>Bree</i>	R.M.S. — E.M.E.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	10
Evergem. — <i>Evergem</i>	R.M.S. — E.M.E.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	6
Etterbeek. — <i>Etterbeek</i>	R.M.S. — E.M.E.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	12
Halle. — <i>Hal.</i>	K.A. — A.R.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	14
Borgloon. — <i>Looz</i>	K.A. — A.R.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	16
Tongeren. — <i>Tongres</i>	R.M.S. — E.M.E.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	8
Mechelen. — <i>Malines</i>	K.A. — A.R.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	16
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	K.L. — L.R.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	21
Oostende. — <i>Ostende</i>	K.L. — L.R.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	18
Diest. — <i>Diest</i>	K.A. — A.R.	uitbreiding — <i>extension</i>	4
Ninove. — <i>Ninove</i>	R.M.M.S. — E.M.E.F.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	4
Wetteren. — <i>Wetteren</i>	R.M.J.S. — E.M.E.G.	2 ^e deel : P.I. — <i>2^e tranche : P.I.</i>	2,6
Harelbeke. — <i>Harelbeke</i>	R.M.S. — E.M.E.	3 ^e deel : P.I. — <i>3^e tranche : P.I.</i>	2,7
Aalter. — <i>Aalter</i>	R.M.S. — E.M.E.	6 kl. naar bestaand type — <i>6 classes du type existant</i>	1,5
Gent. — <i>Gand</i>	R.M.S. — E.M.E.	2 ^e deel : P.I. — <i>2^e tranche : P.I.</i>	2,4
	K.L. — L.R.	Huis Casier : familiale — <i>Immeuble Casier : familiale</i>	0,3
Mechelen. — <i>Malines</i>	R.M.j.S. — E.M.E.G.	4 kl. betonblokken — <i>4 classes en blocs de béton</i>	0,4
Alsemberg. — <i>Alsemberg</i>	R.M.S. — E.M.E.	2 ^e deel : froebel — <i>2^e tranche : froebel</i>	1,3
Hamme. — <i>Hamme</i>	R.M.S. — E.M.E.	4 kl. naar bestaand type — <i>4 classes du type existant</i>	0,8
Denderleeuw. — <i>Denderleeuw</i>	R.M.S. — E.M.E.	Nieuwbouw : Froebel — <i>construction : Froebel</i>	2
Aywaille. — <i>Aywaille</i>	K.A. — A.R.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	6
Florennes. — <i>Florennes</i>	K.A. — A.R.	3 ^e deel — <i>3^e tranche</i>	6
Vorst. — <i>Forest</i>	K.L. — L.R.	ensemble — <i>ensemble</i>	40
Fosses. — <i>Fosses</i>	M.S. — E.M.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	12
Jumet. — <i>Jumet</i>	M.J.S. — E.M.G.	3 ^e deel — <i>3^e tranche</i>	22
Saint-Georges. — <i>Saint-Georges</i>	M.S. — E.M.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	7
Saint-Ghislain. — <i>Saint-Ghislain</i>	K.A. — A.R.	3 ^e deel — <i>3^e tranche</i>	7
Wezet. — <i>Visé</i>	K.A. — A.R.	Modern 1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche Moderne</i>	2
Gesves. — <i>Gesves</i>	M.S. — E.M.	1 ^{ste} deel — <i>1^{re} tranche</i>	6
Welkenraedt. — <i>Welkenraedt</i>	M.S. — E.M.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	7
Komen. — <i>Comines</i>	K.A. — A.R.	2 ^e deel — <i>2^e tranche</i>	12

Gembloux. — Gembloux	.K.A. — A.R.	2 ^e deel — 2 ^e tranche	9
Binche. — Binche	.K.A. — A.R.	Afwerking 1 ^{ste} deel — Parachèvement 1 ^{re} tranche	8
Nijvel. — Nivelles	.K.A. — A.R.	Afwerking — Parachèvement	12
Le Rœulx. — Le Rœulx	.Pens. j. — Pens.g.	Afwerking — Parachèvement	15
Chimay. — Chimay	.K.A. — A.R.	12 enkelvoudige R.T.G. — 12 R.T.G. simples	2
Etterbeck. — Etterbeek	.K.A. — A.R.	Scheidswand overdekte speelplaats — Cloison préau	0,2
Fleurus. — Fleurus	.K.A. — A.R.	R.T.G. + uitbreiding. — R.T.G. + agrandissement	1,5
Koekelberg. — Koekelberg	.K.A. — A.R.	2 R.T.G. 1. — 2 R.T.G. 1.	0,4
La Louvière. — La Louvière	.K.L. — L.R.	Geschiktmaking gebouw MAIRIAUX. — Aménag. immeuble MAIRIAUX.	0,5
Moeskroen. — Mouscron	.M.M.S. — E.M.F.	4 kl. — 4 cl.	0,6
Rixensart. — Rixensart	.M.S. — E.M.	4 R.T.G. — 4 R.T.G.	0,9
Tamines. — Tamines	.M.M.S. — E.M.F.	« La Praille » 4 kl. + speelplaats + sanitair. — « La Praille » 4 cl. + cour + sanitaire.	1,5
Verviers. — Verviers	.K.L. — L.R.	3 kl. — 3 cl.	0,5
Wezet. — Visé	.K.A. — A.R.	3 kl. — 3 cl.	0,5
Waver. — Wavre	.M.M.S. — E.M.F.	6 kl. — 6 cl.	0,9

**

+ diverse gebouwen in Henegouwen. — + bâtiments divers dans le Hainaut			38,—
+ een reeks minder grote werken in verscheidene onderwijsinrichtingen. — + une série de travaux moins importants dans plusieurs établissements.			12,5
	Totaal E.M. — Total M.O.		508,

B. T. O. — B. E. T.

Hoei. — Huy	.T.L.S. — I.T.A.	Speelplaats en toegangswegen. — Cours et accès.	0,8
Gent. — Gand	.B.I.T. — B.I.T.	Afwerk. en electric. — Parachèvement et électr.	12,
Gent. — Gand	.R.I.V. — R.I.V.	Uitbr. in A.Z. — Agrandiss. A.Z.	9,
Roesclare. — Roulers	.R.T.S. — E.T.E.	1 ^{ste} deel : aanpassing Moermans. — 1 ^{re} tranche aménagement Moermans.	4, 10,
Rance. — Rance.	.T.S. — E.T.		
Elsene. — Ixelles	.I.E.S. — I.E.S.	Afwerking. — Parachèvement.	8,
Hoei. — Huy	.T.L.S. — I.T.A.		25,
en een reeks minder grote werken in verscheidene onderwijsinrichtingen. — et une série de travaux moins importants dans plusieurs établissements.			2,
	Totaal T.O. — Total E.T.		70,

C. N. O. — C. E. N.

Lier. — Lierre	.R.N.S. — E.N.E.	Uitbreiding oefenschool. — Extension école d'ap- plication.	8,
Blankenberge. — Blankenberge	.R.N.S. — E.N.E.	Oefenschool. — Ecole d'application.	17,
Aarlen. — Arlon	.N.S. — E.N.	Uitbreiding. — Extension	14,
+ minder grote werken in verscheidene onderwijsinrichtingen. — + des travaux moins importants dans plusieurs éta- blissements.			0,2
	Totaal N.O. — Total E.N.		39,2

D. — L. en Speciaal O. — D.E.P. et Sp.

Gent. — Gand	Centr. Hersenverlamde kinderen. — Centre pour enfants atteints de paralysie cérébrale R.T.G.-gebouw. — Pavillon R.T.G.	1,
Neuville. — Neuville	Tehuis voor schippers-kinderen. — Home enfants bateliers. 1 ^{ste} deel. — 1 ^{re} tranche	10,
Totaal. — Total		11,

E.-K.O. — E.E.A.

Brussel. — Bruxelles	C.R. — C.R. Centrale verwarming en electriciteit bibliotheek. Chauffage central et électricité bibliothèque.	1,8
--------------------------------	--	-----

F. — Schoolverband. — Parascolaire.

Nihil. — Néant.

Totaal A+B+C+D+E+F. — Total A+B+C+D+E+F. 534,

II. — Fonds der universitaire gebouwen.

Fonds des constructions universitaires.

1. R.U. — Gent. — U.E. — Gand.

H.I.O.W. : C.V. en electriciteit. — H.I.O.W. : Chauffage central et électricité	4
H.I.L.O. : C.V. en electriciteit. — H.I.L.O. : Chauffage central et électricité	4
H.I.K.W. : 1 ^{ste} deel Rb + afwerking. — H.I.K.W. : 1 ^{re} tranche gros œuvre + parachèvement	64

2. Rijkslandbouwhogeschool Gent. — Institut agricole de l'Etat à Gand.

Proefstal. — Etable expérimentale	1,1
---	-----

3. Universiteit te Luik. — Université de Liège.

Hôpital de Bavière : Uitbreiding aula geneeskunde. — Hôpital de Bavière : Extension auditoire médecine	5,4
Burgerlijke bouwkunde : Hydraulica : afwerking laboratoria. — Génie Civil : Hydraulique fluviale : parachèvement laboratoires	5,6
Institut Zoologie : Oostervleugel : centrale verwarming. — Institut Zoologie : Aile est : chauffage central	3,5
Institut mécanique : Herindeling lokalen. — Institut mécanique : Remembrement locaux	1,1
Institut Zoologie : Ooster vleugel : geschiktmaking en electromechanische en hydraulische inrichting van het aquarium. — Institut Zoologie : Aile est : aménagement et équipement électromécanique et hydraulique de l'aquarium	5
Institut Zoologie : Noorder vleugel : centrale verwarming. — Institut Zoologie : Aile nord : chauffage central	1,5
Letteren en Wijsbegeerte : Vast meubilair. — Faculté Philosophie et Lettres : Mobilier fixe	3,7
Letteren en Wijsbegeerte : Verfwerk. — Faculté Philosophie et Lettres : Peinture	1,2

4. Gembloux : Landbouwhogeschool. — Gembloux : Institut Agronome.

Modernisatie gebouw Cassart. — Modernisation immeuble Cassart	0,9
TOTAAL II. — TOTAL II	91

BIJLAGE N° 2.

WERKLOOSHEIDSBESTRIJDING.

Tewerkstelling van werklozen.

A. — BESTUUR DER WEGEN.

Na onderzoek van het probleem met de diensthoofden, is er gebleken dat ongeveer 200 werklieden kunnen tewerk gesteld worden bij elke provinciale dienst van de wegen.

Een hoger getal zou problemen stellen wat betreft de organisatie, de controle en het transport; deze problemen zouden moeilijk op te lossen zijn, met het kader waarover de buitendiensten beschikken.

Overigens, het aanwenden van dit personeel zal een geraamde uitgave medebrengen even groot als voor een effectief van 100 eenheden gedurende 6 maanden :

1^o Loon van de werklieden :

Het gemiddelde van de verschillende loontrekenden per gewest bedraagt :

voor de handlangers : fr. 26,60 per uur,

voor geschoolde arbeiders : 32 frank per uur.

Daarbij voegende de sociale lasten, welke 40,7 % belopen, komen deze lonen onderscheidelijk op 36 en 45 frank, hetzij voor een week van 45 uur, 1.620 en 2.025 frank.

De lasten van het loon voor een werkmán gedurende 6 maanden, hetzij 25 weken, schommelt aldus van 40.500 frank tot 50.625 frank, 't zij een gemiddelde van 45.000 frank.

Loonkosten voor 100 mannen gedurende 6 maanden :

4.500.000 frank.

2^o Kosten voor gereedschap : (schop, spade of houweel, laarzen) waarvan deze werklieden dienen voorzien te worden :

500 frank per man, hetzij 50.000 frank.

3^o Kosten voor vervoer van de werklieden en het ontruimen van de voortbrengst van hun werken.

De diensthoofden overwegen deze werklieden te gebruiken voor de schoonmaak van de wegen, voornamelijk het in normaal profiel brengen van de bermen van de sloten.

Deze werklieden zouden ingedeeld worden in ploegen van 10 man en een vrachtwagen zou noodzakelijk zijn voor de ontruiming van het dagelijks grondwerk.

Dagelijkse kostprijs voor het gebruik van een vrachtwagen : 1.000 frank.

Kostprijs van 10 vrachtwagens gedurende 100 dagen : 1.000.000 frank (rekening houdende met 50 gure dagen).

ANNEXE N° 2.

RESORPTION DU CHOMAGE.

Mise au travail des chômeurs.

A. — ADMINISTRATION DES ROUTES.

Après examen du problème avec les chefs de service, il est apparu qu'environ 200 ouvriers pourraient être mis au travail dans chaque service provincial des routes.

Un nombre plus élevé ne manquerait pas de poser des problèmes d'organisation, de contrôle et de transport difficilement solubles avec les cadres dont disposent les services extérieurs.

Pour le surplus, l'utilisation de ce personnel entraînera une dépense estimée comme suit, pour un effectif de 100 unités pendant 6 mois :

1^o Salaire des ouvriers.

Moyenne des différentes catégories de salaires régionaux :

pour les manœuvres : fr. 26,60 l'heure,
pour les ouvriers qualifiés : 32 francs l'heure.

En y ajoutant les charges sociales qui s'élèvent à 40,7 %, ces salaires horaires sont respectivement de 36 et de 45 francs, soit pour une semaine de 45 heures, 1.620 et 2.025 francs.

Les charges de salaire d'un ouvrier pour 6 mois soit 25 semaines, varient ainsi de 40.500 francs à 50.625 francs, soit une moyenne de 45.000 francs.

Coût des salaires pour 100 hommes pendant 6 mois :

4.500.000 francs.

2^o Coût des outils (pelles, bèches ou pioches, bottes) dont ces ouvriers doivent être munis :

500 francs par homme, soit 50.000 francs.

3^o Coût des transports des ouvriers et de l'évacuation des produits de leurs travaux.

Les chefs de service envisagent d'utiliser ces ouvriers à la toilette des routes, comportant essentiellement la mise en profil normal des accotements des fossés.

Ces ouvriers seraient constitués en équipes de 10 hommes et un camion serait nécessaire pour l'évacuation des terrassements journaliers.

Coût journalier d'utilisation d'un camion : 1.000 francs.

Coût de 10 camions pendant 100 jours : 1 million de francs (en tenant compte de 50 jours d'intermédiation).

De totale kostprijs voor het gebruik van die handenarbeid, voor 100 eenheden, zou aldus bedragen :

$$4.500.000 + 50.000 + 1.000.000 = 5.550.000 \text{ francs.}$$

Het vervoer zou rechtstreeks door de diensthoofden van de buitendiensten kunnen betaald worden op de geldvoorschotten.

De definitieve oppuntstelling van het gebruik van de werklozen, kan klaarblijkelijk maar geschieden, na kennis van haar aantal en van haar aardrijkskundige verdeling.

Totale te voorziene uitgave :

$9 \times 200 = 1.800$ werklieden, aan 5.550.000 frank voor 100 werklieden, hetzij in ronde cijfers :

100.000.000 frank

ten laste van de begroting, voor verbintenissen van 6 maand.

B. — BESTUUR DER WATERWEGEN.

Volgens de ramingen gemaakt door het Bestuur, is het mogelijk 440 werklieden tewerk te stellen voor regiewerken, buiten de onderhoudscontracten; die tewerkstelling zou een krediet van ongeveer 25 miljoen vergen.

Totaal voor het tewerkstellen van 2.240 werklieden gedurende 6 maanden :

125.000.000 frank.

Le coût total d'utilisation de cette main-d'œuvre, pour 100 unités, serait donc de

$$4.500.000 + 50.000 + 1.000.000 = 5.550.000 \text{ francs.}$$

Les transports pourraient être payés directement par les chefs des services extérieurs sur leurs avances de fonds.

La mise au point définitive de l'utilisation des chômeurs ne peut évidemment être faite qu'en connaissance de leur nombre et de leur répartition géographique.

Dépense totale à envisager :

$9 \times 200 = 1.800$ ouvriers, à 5.550.000 francs pour 100 ouvriers, soit en chiffres ronds :

100.000.000 de francs

à charge du budget ordinaire, pour des engagements de 6 mois.

B. — ADMINISTRATION DES VOIES HYDRAULIQUES.

D'après les prévisions établies par l'Administration, il est possible de mettre au travail 440 ouvriers dans des travaux de régie, en dehors des baux d'entretien; cette mise au travail nécessiterait un crédit de 25 millions environ.

Total pour la mise au travail de 2.240 ouvriers pendant 6 mois :

125.000.0000 de francs.

BIJLAGE Nr 3.

ANNEXE N° 3.

WERKLOOSHEIDSBESTRIJDING.

Weerslag van de vordering der werken
op het tewerkstellen der arbeidskrachten.

RESORPTION DU CHOMAGE.

Incidence de l'accélération des travaux
sur l'utilisation de la main-d'œuvre.

VOORWERP DER UITGAVEN OBJET DES DEPENSES	Bedrag Montant	Duur (maand) Durée (mois)	Aantal rechtstreeks te werk gestelde arbeiders — Nombre d'ouvriers directement mis au travail			
			vanaf 1-1-59 — à partir du 1-1-59	vanaf 1-2-59 — à partir du 1-2-59	vanaf 1-3-59 — à partir du 1-3-59	vanaf 1-4-59 — à partir du 1-4-59
I. WERKEN TOT ONDERHOUD EN VERBETERING VAN HET STAATSDOMEIN. — TRAVAUX D'ENTRETIEN ET D'AMÉ- LIORATION DU DOMAINE DE L'ÉTAT :						
1. Wegen — Routes	300.000.000	6	1.980	1.980	1.980	1.980
2. Waterwegen — Voies hydrauliques	150.000.000	6	1.000	1.000	1.000	1.000
3. Gebouwen — Bâtiments	100.000.000	6	1.350	1.350	1.350	1.350
II. HERBOUW VAN KUNSTWERKEN KLEIN EN MIDDELMATIG. — RECONSTRUCTION D'OUVRAGES D'ART PETITS ET MOYENS :						
1. Wegen — Routes	200.000.000	12	—	200	400	800
2. Waterwegen — Voies hydrauliques	150.000.000	12	—	150	300	600
III. GEMEENTEWERKEN. — TRAVAUX COMMUNAUX :						
Subsidies (700.000.000 frank die overeenstemmen met werken van) — Subsidies (700.000.000 de francs qui correspond à des travaux d'un montant de.)	1.400.000.000	12	1.155	2.310	3.465	4.620
Brunfaut Wet — Loi Brunfaut	160.000.000	12	134	269	396	528
IV. OPRICHTEN VAN GEBOUWEN. — CONSTRUCTION BATI- MENTS :						
(vooral Staatsscholen — principalement Ecoles d'Etat)	700.000.000	9	1.575	3.150	4.725	6.300
	3.160.000.000					
Aantal arbeiders rechtstreeks — Nombre d'ouvriers direct. .			7.194	10.409	13.616	17.178
Idem rechtstreeks + onrechtstreeks — Idem direct. + indirect.			16.186	23.420	30.636	38.650