

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

4 FÉVRIER 1960.

BUDGET

du Ministère des Travaux Publics
et de la Reconstruction
pour l'exercice 1960.

RAPPORT

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

PAR M. CORNET.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'attention de votre Commission des Travaux Publics s'est portée tout spécialement sur l'accélération des grands travaux d'infrastructure. Un accroissement important de crédits d'engagement est prévu aussi bien pour l'aménagement et l'équipement du port d'Anvers qu'en vue de rendre nos canaux houillers accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes et pour l'amélioration de notre réseau routier.

Le Gouvernement et votre Commission estiment cependant que l'effort actuel reste insuffisant comparé à celui de nos voisins; si nous voulons nous maintenir à leur niveau économique, un plus gros effort est requis.

Dans ce but, le Ministre a annoncé le dépôt, cette année, d'un plan de quinze ans d'investissements basé sur un nouveau système de financement.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Brunfaut.

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

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

Voir :

4.XVII (1959-1960) :

— N° 1 : Budget.

— N° 2 à 8 : Amendements.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

4 FEBRUARI 1960.

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
en van Wederopbouw
voor het dienstjaar 1960.

VERSLAG

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

DOOR DE HEER CORNET.

DAMES EN HEREN,

De aandacht van uw Commissie voor de Openbare Werken was in het bijzonder gewijd aan de bespoediging der grote infrastructuurwerken. Een belangrijke verhoging der vastleggingskredieten is voorzien, zowel voor de geschiktmaking en de uitrusting van de haven van Antwerpen als om onze mijnkanalen toegankelijk te maken voor schepen van 1.350 ton en voor de verbetering van ons wegennet.

De Regering en uw Commissie achten de thans gedane inspanning evenwel ontoereikend in vergelijking met die van onze naburen; indien wij ons economisch peil willen behouden, is een grotere inspanning vereist.

Daartoe heeft de Minister aangekondigd dat dit jaar een plan van vijftien jaren inzake investeringen zal worden ingediend, dat op een nieuw financieringsstelsel zal berusten.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Brunfaut.

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

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

Zie :

4.XVII (1959-1960) :

— N° 1 : Begroting.

— N° 2 tot 8 : Amendementen.

Si ces grands travaux retiennent la sollicitude toute particulière du Ministre, il a cependant tenu à pousser la réalisation des projets déposés ces dernières années à son département en vue de la mise au point définitive de la simplification de la procédure pour l'exécution des travaux communaux.

A ce sujet, il sera intéressant de consulter le tableau suivant qui donne un aperçu des projets qui ont reçu une promesse de principe — par province et pour le pays tout entier — (voir plan, page 43). Le détail de ces projets est consigné dans un livre, qui se trouve à la disposition des membres au greffe de la Chambre.

Le budget qui vous est soumis prévoit à l'ordinaire, des crédits s'élevant à un montant global de 2.112.655.000 fr. et des dépenses extraordinaires comprenant des crédits d'engagement pour un montant de 4.004.500.000 francs et des crédits de paiement pour un montant de 6.000.733.000 francs, autorisés par le présent projet et les lois antérieures.

Il est prévu, en outre, 1.700 millions pour le fonds des constructions scolaires, 200 millions pour les constructions universitaires, 600 millions de subsides pour les écoles communales et provinciales, 700 millions de subventions de travaux communaux et 2.500 millions pour les fonds des routes.

Ces derniers crédits, par suite d'amendements gouvernementaux, ont été portés respectivement à 4.094.500.000 francs et 6.150.733.000 francs.

EXPOSE DE M. LE MINISTRE.

A. — EVOLUTION DU BUDGET DE 1959.

1) Budget ordinaire.

Le montant des crédits demandés au budget de l'exercice 1960 sous la rubrique des dépenses ordinaires s'élève à 2.112.655.000 francs, ce qui représente, par rapport au total des crédits prévus et des crédits d'ajustement pour 1959, une diminution de 18.578.000 francs.

Cette diminution résulte de divers aménagements et de l'effort consenti par le Gouvernement en vue de maintenir à un niveau normal les dépenses ordinaires du pays.

Le tableau comparatif ci-dessous, reprenant les chiffres des différents chapitres des budgets ordinaires de 1959 (ajusté) et de 1960, permettra de se faire une idée des principales modifications prévues en ce qui concerne les dépenses ordinaires.

	1959	1960	±
I. — 1) Rémunérations et indemnités	965.180	936.487	— 28.693
2) Dépenses de fonctionnement	244.636	250.605	+ 5.969
II. — Subventions	36.700	56.000	+ 19.300
III. — Travaux	874.365	863.610	— 10.755
IV. — Autres dépenses	10.352	5.953	— 4.399
	<u>2.131.233</u>	<u>2.112.655</u>	<u>— 18.578</u>

On constate que le projet de budget pour 1960 constitue une simple reconduction du budget de 1959 ajusté.

Les dépenses ordinaires doivent être considérées à la lumière de l'évolution des engagements concernant les investissements.

En effet, les montants des engagements traduisent très bien l'activité du Département.

Zo deze grote werken de gans bijzondere aandacht van de Minister gaande houden, toch stond hij erop de realisatie door te voeren van de tijdens de jongste jaren bij zijn departement ingediende ontwerpen met het oog op de definitieve regeling der procedurevereenvoudiging voor de uitvoering van gemeentewerken.

Dienaangaande zal het van belang zijn volgende tabel te raadplegen waarin een overzicht voorkomt van de ontwerpen waarvoor — per provincie en voor het ganse land — een principiële belofte werd bekomen (zie plan, bladz. 43). De details van deze ontwerpen zijn verzameld in een boekwerk, dat terinzage van de leden ligt op de griffie van de Kamer.

Op de U voorgelegde begroting zijn, wat de gewone uitgaven betreft, kredieten uitgetrokken voor een globaal bedrag van 2.112.655.000 frank en wat de buitengewone uitgaven aangaat, waaronder vastleggingskredieten ten belope van 4.044.500.000 frank en betalingskredieten voor een bedrag van 6.000.733.000 frank, waarvoor bij dit ontwerp en bij vorige wetten machtiging werd verleend.

Daarenboven werden 1.700 miljoen frank uitgetrokken voor het Fonds der Schoolgebouwen; 200 miljoen frank voor de universitaire gebouwen; 600 miljoen frank toelagen voor gemeente- en provinciale scholen; 700 miljoen frank voor gemeentewerken en 2.500 miljoen frank voor het Wegenfonds.

Laatstvermelde kredieten werden, ingevolge regeringsamendementen, respectievelijk verhoogd tot 4.094.500.000 en 6.150.733.000 frank.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

A. — EVOLUTIE VAN DE BEGROTING VOOR 1959.

1) Gewone begroting.

In de begroting voor het dienstjaar 1960 worden onder de rubriek van de gewone uitgaven 2.112.655.000 frank kredieten aangevraagd, wat in vergelijking met de voor het dienstjaar 1959 uitgetrokken en aangepaste kredieten een vermindering van 18.578.000 frank betekent.

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 zich een beeld te vormen van de voornaamste wijzigingen wat de gewone uitgaven betreft, volgt hieronder een vergelijking tussen de hoofdstukken van de gewone begrotingen van 1959 (aangepast) en 1960.

I. — 1) Bezoldigingen en vergoedingen.
2) Werkingsuitgaven.
II. — Toelagen.
III. — Werken.
IV. — Andere uitgaven.

Zoals men ziet is het begrotingsontwerp voor 1960 een eenvoudige voortzetting van de aangepaste begroting voor 1959.

De gewone uitgaven moeten bekeken worden in het licht van de evolutie van de vastleggingen voor investeringen.

Die vastleggingsbedragen geven inderdaad heel goed de activiteit van het Departement weer.

Le nombre d'adjudications publiques (travaux de plus de 100.000 francs, en principe) constitue également un critère en la matière. Il a subi un accroissement considérable en 1959.

1955	2.065
1956	1.672
1957	1.598
1958	2.641
1959	2.900

Au chapitre « rémunérations », il convient de signaler une importante réduction de crédit d'environ 80.000.000 de francs, à l'article concernant le personnel de la Reconstruction. Ce personnel sera fortement réduit en 1960, en exécution du programme prévu. Nombre d'agents de cette administration seront transférés à d'autres départements.

A la rubrique « Subventions » figure pour la première fois un crédit de 20.000.000 de francs qui sera affecté aux subventions accordées aux administrations subordonnées au titre d'intervention de l'Etat dans la charge des emprunts contractés par ces administrations auprès du Crédit communal de Belgique en vue du financement de travaux.

En application de l'arrêté royal du 22 octobre 1959 et en vertu d'une convention conclue entre l'Etat belge et le Crédit communal de Belgique, l'Etat s'est engagé à prendre à sa charge, aux échéances, à concurrence de son intervention dans le coût des travaux, l'intérêt et l'amortissement des emprunts consentis par cet organisme aux administrations publiques régionales et locales en vue de l'exécution de travaux.

Le Ministre attirera l'attention de la Commission sur le fait que malgré l'augmentation du nombre des adjudications en 1959, le budget ordinaire reste pratiquement inchangé.

Il espère toutefois pour l'avenir qu'une certaine augmentation y sera apportée portant sur les traitements du personnel technique du département dont le recrutement s'avère de plus en plus difficile, étant donné l'écart de traitements qui existe entre ceux du personnel technique de l'Etat et ceux du personnel technique de certains parastataux et du secteur privé.

2) Budget extraordinaire 1959.

Les montants engagés en 1959 au budget extraordinaire sont particulièrement importants; en 1959, pour la première fois dans l'histoire du pays, un montant approchant les 10 milliards aura été consacré aux investissements.

On prévoit en effet que les engagements à charge du budget ordinaire, du budget pour ordre et du Fonds de Routes pourront se répartir comme suit :

Routes	2.421.000.000
Bâtiments (à l'exclusion des écoles)	638.000.000
Bâtiments scolaires	1.540.000.000
Universités	400.000.000
Voies hydrauliques	2.474.000.000
Subventions - Urbanisme	2.572.000.000
	10.045.000.000

Het aantal openbare aanbestedingen (werken van meer dan 100.000 frank in principe) is ook een criterium terzake. Dit aantal is sterk gestegen in 1959.

1955	2.065
1956	1.672
1957	1.598
1958	2.641
1959	2.900

Onder het hoofdstuk « Bezoldigingen » dient een belangrijke kredietvermindering van ongeveer 80.000.000 frank vermeld te worden voor het artikel betreffende het personeel van Wederopbouw, dat ingevolge een planning in 1960 aanzienlijk zal afnemen. Tal van personeelsleden van dit bestuur zullen naar andere departementen worden overgeheveld.

Onder de rubriek « Toelagen » verschijnt voor de eerste maal een krediet van 20.000.000 frank bestemd voor de subsidies aan ondergeschikte openbare besturen als Staats-tussenkost in de lasten der leningen door die besturen bij het Gemeentekrediet van België gesloten voor de financiering van werken.

Bij toepassing van het koninklijk besluit van 22 oktober 1959 en ingevolge een conventie gesloten tussen de Belgische Staat en het Gemeentekrediet van België, heeft de Staat zich verbonden op de vervaldagen de interest en de delging op zich te nemen van de leningen aangegaan bij dit organisme door de regionale en plaatselijke openbare besturen voor de uitvoering van werken ten belope van zijn tussenkost in de kostprijs der werken.

De Minister vestigt de aandacht van de Commissie op het feit dat ondanks de verhoging van het aantal aanbestedingen in 1959, de gewone begroting vrijwel ongewijzigd is gebleven.

Hij hoopt evenwel, dat die begroting in de toekomst wel enigszins verhoogd zal worden door het verlenen van een hogere wedde aan het technisch personeel van het departement, wegens de steeds grotere moeilijkheden die bij het aanwerven van zulk personeel worden ondervonden en wegens het verschil in wedde tussen het technisch personeel van de Staat, het technisch personeel van zekere parastatale instellingen en dat van de particuliere bedrijven.

2) Buitengewone begroting 1959.

De in 1959 op de buitengewone begroting vastgelegde bedragen zijn zeer hoog; in 1959 zal, voor de eerste maal in de geschiedenis van dit land, een bedrag aan investeringen worden besteed dat 10 miljard frank benaderen zal.

Volgens de vooruitzichten zullen inderdaad de vastleggingen ten bezware van de buitengewone begroting, van de begroting van orde en van het wegefonds als volgt verdeeld kunnen worden :

Wegen	2.421.000.000
Gebouwen (met uitsluiting van de scholen)	638.000.000
Schoolgebouwen	1.540.000.000
Universiteiten	400.000.000
Waterwegen	2.474.000.000
Subsidies-Stedebouw	2.572.000.000
	10.045.000.000

Le tableau ci-dessous donne les chiffres des engagements effectués depuis 1948 :

(En milliers de francs.)

Année	Routes	Voies hydrauliques	Bâtiments	Urbanisme	Total
Jaar	Wegen	Waterwegen	Gebouwen	Stedebouw	Totaal
1948	221.316	908.566	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
1959	2.421.000	2.474.000	2.578.000	2.572.000	10.045.000

Si on ajoute au chiffre de 10 milliards 45 millions de francs le montant des travaux à charge des communes et des provinces, on arrive à un total de 11,5 milliards de francs de travaux engagés.

Il est incontestable que ce montant sans précédent dans l'histoire du pays a influencé très favorablement la relance économique.

3) Remise au travail des chômeurs.

Depuis le début de l'année et pour la première fois, le département tient une comptabilité qui permet de dire combien d'ouvriers sont occupés sur les chantiers subventionnés par les Travaux publics. Ces statistiques démontrent de manière indiscutable que le volume important des travaux publics a eu une influence très considérable sur le nombre de chômeurs.

Ci-dessous l'évolution depuis janvier 1959 :

Janvier	23.136
Février	22.958
Mars	53.244
Avril	65.691
Mai	84.275
Juin	101.956
Juillet	72.934
Août	72.083
Septembre	79.340

D'autre part si l'on tient compte du nombre de chômeurs remis au travail, en dehors des chantiers, mais grâce à ceux-ci, l'on peut incontestablement dire que l'effort déployé par le département des Travaux publics a été très grand et qu'il a concouru, dans une très large mesure, à la politique de relance économique.

Sans cet effort, il est indiscutable que le nombre de travailleurs en chômage serait bien plus élevé.

La nouvelle loi sur les investissements sera consacrée aux travaux conjoncturels, c'est-à-dire qui devront être exécutés en période de basse conjoncture et d'augmentation du chômage.

Le pays dispose là d'un moyen puissant pour éviter qu'on ne connaisse encore à l'avenir un nombre de chômeurs aussi élevé que celui du début de cette année.

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

(In duizenden frank.)

Année	Routes	Voies hydrauliques	Bâtiments	Urbanisme	Total
Jaar	Wegen	Waterwegen	Gebouwen	Stedebouw	Totaal
1948	221.316	908.566	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
1959	2.421.000	2.474.000	2.578.000	2.572.000	10.045.000

Wanneer men bij het cijfer 10 miljard 45 miljoen frank het bedrag van de werken ten laste van de gemeenten en provincies voegt, komt met tot een totaal van 11,5 miljard frank aan vastgelegde werken.

Het is ontegensprekelijk dat zulk een bedrag, zonder precedent in de geschiedenis van ons land, de economische wederopleving zeer gunstig heeft beïnvloed.

3) Werkverschaffing.

De sedert het begin van het jaar door het departement gehouden boekhouding, laat voor de eerste maal toe te bepalen hoeveel arbeiders tewerkgesteld zijn op de bouwplaatsen van de door het departement gesubsidieerde werken. Uit die statistieken blijkt ontegenzeggelijk dat de verhoging van het volume openbare werken een aanzienlijke invloed heeft gehad op het aantal werklozen.

Hierna volgt de evolutie van die cijfers sedert januari 1959 :

Januari	23.136
Februari	22.958
Maart	53.244
April	65.691
Mei	84.275
Juni	101.956
Juli	72.934
Augustus	72.083
September	79.340

Zo men anderdeels rekening houdt met het aantal ten gevolge van die werken indirect tewerkgestelde werklozen, mag men zonder enige twijfel zeggen, dat de door het Departement van Openbare Werken gedane inspanning zeer groot geweest is en dat het in ruime mate bijgedragen heeft tot het bevorderen van de economische heropleving.

Het kan niet worden betwist dat zonder die inspanning het aantal werklozen heel wat hoger zou liggen.

De nieuwe wet op de investeringen zal betrekking hebben op de werken in conjunctuurverband, d.w.z. op die welke in tijden van laagconjunctuur en toeneming der werkloosheid moeten uitgevoerd worden.

Het land beschikt aldus over een krachtig middel om te beletten dat wij in de toekomst nog zulk een groot aantal werklozen zouden kennen als in het begin van dit jaar.

4) Activité de l'Administration des routes et Fonds des Routes en 1959.

L'activité du Département « Routes » au cours de 1959 a été placée sous le double signe d'une politique conjoncturelle et d'une politique structurelle.

Ainsi, le début de l'année a principalement été dominé par un programme de quelque 450 millions, relatif à de petits et moyens travaux devant permettre la diminution du chômage et aider, par un emploi massif de la main-d'œuvre, à la relance économique. On a vu ainsi la mise en adjudication de nombreux travaux d'un montant maximum de 5 millions, suivant une répartition judicieuse par province. Il convenait, en effet, de doubler le cap, de dépression économique qui devait sévir, d'après les prévisions, jusqu'à fin juin 1959. Le but a été atteint et l'effort fait par le Département des Travaux publics a été appréciable. Ces petits travaux ont eu, d'autre part, le mérite d'apporter des modernisations, peut-être limitées mais indispensables, en de nombreux points et d'assurer un entretien convenable des routes de l'Etat. Ces travaux ont été financés, en partie, par les crédits du Fonds des Routes (modernisation) et par les crédits du budget ordinaire (entretien).

L'activité n'a pas été pour autant stoppée sur le plan structurel. Le Fonds des Routes a permis, grâce à sa souplesse d'application, la poursuite des grands travaux.

Un effort particulier a porté sur l'avancement des travaux de l'autoroute Anvers-Liège-Allemagne. En effet, si, au départ d'Anvers, une longueur de quelque 20 kilomètres est déjà mise à la disposition du trafic, les chantiers actuellement en cours s'étendent sur quelque 40 kilomètres et se rapprochent de Hasselt (Curange), tandis que le spectaculaire détournement de Liège, avec notamment la construction d'ouvrages d'art importants, permettant le franchissement de la Vallée de la Meuse, est en voie d'exécution. Les adjudications pour le détournement de Liège ont été ordonnancées, afin de permettre son ouverture à la circulation dans le courant de 1961; on comprendra, dès lors, pourquoi on a particulièrement insisté sur la mise en adjudication en 1959 des ouvrages d'art importants.

À la fin 1959 20 kilomètres d'autoroute ont été livrés à la circulation entre Bouwel et Geel. Dès lors, 40 kilomètres de l'autoroute Roi Baudouin sont utilisés, créant déjà une meilleure liaison entre Liège et notre grand port national.

L'autoroute Bruxelles-Namur n'a pas été oubliée. Il est, en effet, essentiel d'assurer un écoulement suffisamment rapide du trafic, en évitant notamment le goulot d'Overijse et d'assurer une liaison moderne et rapide entre Bruxelles et le Sud-Est du Pays, pour ne pas dire la Sarre, l'Alsace-Lorraine et la Suisse. Le rythme des adjudications imposé en 1959 laisse prévoir que, dès l'été 1960, Overijse pourra être détourné, tandis que les travaux jusqu'à Wavre pourront également être poursuivis en 1960. Il y a lieu d'insister sur l'effort fait en vue de la modernisation de la route n° 4 sur le territoire des provinces de Namur et Luxembourg.

De nombreux ouvrages d'art permettant les passages à niveaux différents avec les routes secondaires sont en cours d'exécution sur l'autoroute Bruxelles-Ostende, afin d'aménager définitivement cette autoroute.

Enfin des crédits importants ont été réservés pour moderniser les grands axes du réseau actuel. Pareils travaux sont exécutés dans toutes les provinces et, au passage, on peut citer le contournement de Nivelles, le tunnel de la place

4) Activiteit van het Bestuur der wegen en van het Wegenfonds in 1959.

De activiteit van de tak « Wegen » van het departement stond tijdens het jaar 1959 in het teken en van de conjunctuurpolitiek en van de structuurpolitiek.

Zo werd het begin van dit jaar vooral gekenmerkt door een programma van ongeveer 450 miljoen frank aan kleine en middelgrote werken die een vermindering van de werkloosheid moesten mogelijk maken en door massale werkverschaffing moesten bijdragen tot het weder op gang brengen van het bedrijfsleven. Aldus werden, volgens een oordeelkundige verdeling per provincie, talrijke werken ten bedrage van maximum 5 miljoen frank aanbesteed. Er kwam er inderdaad op aan de klip te omzeilen van de economische depressie die volgens de vooruitzichten tot het einde van juni 1959 zou duren. Het beoogde doel is bereikt en het departement van Openbare Werken heeft een merkwaardige inspanning gedaan. Die kleine werken hebben anderdeels het voordeel opgeleverd, op sommige plaatsen zekere, weliswaar beperkte, doch volstrekt noodzakelijke modernisering ter hand te nemen, en te zorgen voor een degelijk onderhoud van de Rijkswegen. Die werken werden deels met de kredieten van het Wegenfonds (modernisering), deels met de kredieten van de gewone begroting (onderhoud) gefinancierd.

De werking op het structureel vlak werd daardoor evenwel niet onderbroken. Het Wegenfonds heeft dank zij zijn soepelheid, de mogelijkheid geboden de grote werken voort te zetten.

Een bijzondere inspanning werd gedaan om de werken aan de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland te doen vorderen. Inderdaad, terwijl van uit Antwerpen een twintigtal kilometers reeds openstaan voor het verkeer, strekken de bouwplaatsen zich thans uit over ongeveer 40 kilometer tot vlak bij Hasselt (Kuringen). Bovendien is men thans ook bezig aan de spectaculaire omleiding te Luik, met name aan de op die weg te bouwen grote kunstwerken voor het overschrijden van de Maasvallei. De aanbestedingen voor de omleiding te Luik werden geordonnanceerd opdat ze in de loop van het jaar 1961 voor het verkeer zou kunnen worden opengesteld; men ziet dan ook in waarom men er vooral naar gestreefd heeft de grote kunstwerken aan te besteden in 1959.

Einde 1959 werden 20 kilometer autosnelweg voor het verkeer opengesteld tussen Bouwel en Geel. Daarmee zijn reeds 40 kilometer van de autosnelweg Koning Boudewijn in gebruik en is een betere verbinding tussen Luik en onze grote nationale haven tot stand gebracht.

De autosnelweg Brussel-Namen werd evenmin vergeten. Het is inderdaad van overwegend belang te zorgen voor een vlotte afwikkeling van het verkeer, met vermindering inzonderheid van het knelpunt Overijse, alsmede voor een moderne en snelle verbinding van Brussel met het Zuid-Oostelijk gedeelte van ons land, om niet te zeggen met Saarland, Elzas-Lotharingen en Zwitserland. Het in 1959 opgelegde tempo der aanbestedingen laat verhopelijk, dat Overijse reeds in de zomer 1960 zal kunnen worden omzeild, en dat de werken in 1960 ook zullen kunnen worden voortgezet tot Waver. Er moet nog worden gewezen op de grote inspanning voor de modernisering van de weg n° 4 op het grondgebied van de provincies Namen en Luxemburg.

Op de autosnelweg Brussel-Oostende wordt thans gewerkt aan tal van kunstwerken die een nietgelijkvloerse kruising met de secundaire wegen zullen mogelijk maken, ten einde die autosnelweg voorgoed in orde te brengen.

Tenslotte werden aanzienlijke kredieten bestemd voor het moderniseren van de grote verkeersaders van het huidige net. Dergelijke werken worden uitgevoerd in al de provincies. Terhoops vermelden wij de omleiding te Nijvel,

Madou, Arschoot-Montaigu, Louvain-Diest, Knocke-Heyst, Aalter-Maldegem, Sleidingen-Watervliet, Montignies-Beaumont, boulevards circulaires de Mons, hiatus de Baudour, Zoning de Ghlin-Baudour, Mons-Casteau, aménagement du quai des Ardennes à Liège, Baugez-Ligneuville, Liège-Cheratte, la route du Condroz, Zwartberg-Meeuwen, détournement de Halen, Tohogne-Manhay, Laroche-Champlon, traversée de Namur, nivellement du Fort de Wijnegem, tunnel à la gare de l'Est à Anvers, Gembloux-Sauvenière.

Il apparaît intéressant de dresser le tableau des engagements du Fonds des Routes en 1959, en donnant, par autoroutes et par province, en ce qui concerne les routes ordinaires, le détail du montant de 2.421.000.000 francs.

a) Autoroutes.

Bruxelles-Namur	fr. 140.026.280
Anvers-Liège	377.570.506
Liège-Aix-la-Chapelle	133.636.129
Bruxelles-Liège (expropriations)	30.000.000
Bruxelles-Ostende	31.035.886
Bruxelles-Anvers	43.893.484
Ring de Bruxelles (expropriations)	2.406.000
Bruxelles-Melsbroek (expropriations)	4.472.417
	763.040.702

b) Routes.

Anvers	fr. 87.092.860
Brabant	291.017.142
Flandre occidentale	125.548.176
Flandre orientale	250.718.872
Hainaut	264.965.127
Liège	211.500.157
Limbouurg	69.454.212
Luxembourg	170.349.821
Namur	170.168.522
Travaux répartis dans toutes les provinces	18.000.000
	1.658.814.889

Engagement total sur le Fonds des Routes
en 1959 ... fr. 2.421.855.591

5) Activité de l'Administration des Voies Hydrauliques en 1959.

Furent engagés :

476.000.000 francs pour le Port d'Anvers;
1.020.000.000 francs pour le programme des 1.350 tonnes;
978.000.000 francs pour les autres travaux en dehors de ces deux programmes.

2.474.000.000 francs

a) Port d'Anvers.

Dans le courant du 1^{er} semestre 1959 les travaux de construction d'un appontement et le creusement d'un bassin sur la rive Ouest du canal d'accès au port pétrolier ont été mis en adjudication.

Au cours du 2^e semestre 1959, l'exécution d'importants travaux ou de fournitures a été décidée ou entamée.

de tunnel aan het Madouplein, de wegen Aarschoot-Scherpenheuvel, Leuven-Diest, Knokke-Heist, Aalter-Maldegem, Sleidinge-Watervliet, Montignies-Beaumont, de ringlanen te Bergen, de gaping te Baudour, het industriegebied Ghlin-Baudour, de weg Bergen-Casteau, de geschiktmaking van de Quai des Ardennes te Luik, de wegen Baugez-Ligneuville en Luik-Cheratte, de weg genaamd « route du Condroz », de weg Zwartberg-Meeuwen, de omleiding te Halen, de wegen Tohogne-Manhay, Laroche-en-Ardenne-Champlon, de traverse in Namen, het slopen van het fort te Wijnegem, de tunnel aan het Ooststation te Antwerpen, de weg Gembloux-Sauvenière.

Het lijkt wel interessant de lijst aan te geven van de vastleggingen van het Wegenfonds in 1959 met, per autosnelweg en voor de gewone wegen per provincie, het detail van het gezamenlijk bedrag van 2.421.000.000 frank.

a) Autosnelwegen.

Brussel-Namen	fr. 140.026.280
Antwerpen-Luik	377.570.506
Luik-Aken	133.636.129
Brussel-Luik (onteigeningen)	30.000.000
Brussel-Oostende	31.035.886
Brussel-Antwerpen	43.893.484
Ring van Brussel (onteigeningen)	2.406.000
Brussel-Melsbroek (onteigeningen)	4.472.417
	763.040.702

b) Wegen.

Antwerpen	fr. 87.092.860
Brabant	291.017.142
West-Vlaanderen	125.548.176
Oost-Vlaanderen	250.718.872
Henegouwen	264.965.127
Luik	211.500.157
Limbouurg	69.454.212
Luxembourg	170.349.821
Namen	170.168.522
Werken verspreid over al de provincies	18.000.000
	1.658.814.889

Totaal bedrag van de vastleggingen Wegen-
fonds in 1959 ... fr. 2.421.855.591

5) Activiteit van het Bestuur der Waterwegen in 1959.

Werden vastgelegd :

476.000.000 frank voor de haven van Antwerpen;
1.020.000.000 frank voor het programma der 1.350 ton;
978.000.000 frank voor de andere werken buiten die twee programma's.

2.474.000.000 frank

a) Haven van Antwerpen.

In de loop van het 1^{ste} semester van 1959 werden de werken voor het bouwen van een aanlegsteiger en het graven van een dok op de westelijke oever van de toegangseil tot de petroleumhaven aanbesteed.

Tijdens het 2^e semester 1959 werd besloten tot of een aanvang gemaakt met de uitvoering van omvangrijke werken of leveringen.

Parmi les travaux d'infrastructure, la 6^e darse est assurément très importante. Le 23 novembre dernier, le Ministre a donné le premier coup de pelle symbolique pour la phase d'exécution des murs de quai. La construction atténuerait la grave manque de quais d'accostage, dont le port d'Anvers a trop longtemps souffert. Les travaux comprennent également le creusement d'un bassin de virement, qui reliera la 6^e darse au Bassin de la Hanse et au complexe des écluses Baudouin et du Kruisschans et qui servira, en outre, de départ au Bassin Canal, devant relier les installations portuaires existantes à la nouvelle écluse maritime, dont la mise en adjudication est prévue en 1960.

L'adjudication de la construction d'un appontement aux installations pétrolières Sud pour pétroliers-citernes a eu lieu le 26 novembre dernier, tandis que celle pour la construction des routes d'accès aux quais de la 5^e darse est sortie le 17 décembre.

Le cahier des charges pour la construction de deux ponts, par lesquels l'Avenue du Nord enjambrera le nouveau remblai de chemin de fer Avenue du Nord-Gare de formation Anvers-Nord a été approuvé. Ces travaux constitueront une nouvelle phase dans la réalisation de la 6^e darse.

Pour les travaux de superstructure, d'importantes décisions ont également été prises.

Quarante-deux grues électriques de quai ont été commandées et l'autorisation pour la mise en adjudication de grues flottantes a été donnée. Un délai de trois mois a été laissé aux constructeurs, de sorte que l'adjudication aura lieu le 21 janvier 1960.

En janvier 1960, divers travaux et fournitures seront également adjugés pour l'équipement des quais de la 5^e darse, suite à des décisions des mois de septembre et d'octobre 1959.

En outre, le cahier des charges pour la fourniture et le montage de 30 grues électriques de quai a été approuvé.

C'est grâce à l'effort conjugué et incessant du Service technique du port d'Anvers et de l'Administration des Voies Hydrauliques du Département, que l'exécution du programme d'investissement au port d'Anvers se déroule sans anicroche.

b) Loi des 1.350 tonnes.

Meuse.

Construction de 2 stations de pompage pour le démergement de Huy (57.000.000 francs).

Reconstruction du pont de Jambes à Namur. Aménagement de l'écluse de la La Plante à Namur.

L'élargissement des têtes de l'écluse de La Plante, à Namur, fera disparaître une des deux entraves s'opposant à la navigation des bateaux de 1.350 tonnes (à enfoncement réduit pour 1.000 tonnes) jusqu'à Givet.

Ne subsistera que le pont de Jambes, à Namur.

En vue de la reconstruction de ce dernier, il y a eu une adjudication pour la création, dans le pont de Jambes, d'une passe marinière pour bateaux de 1.350 tonnes.

c) Sambre.

Équipement électromécanique des écluses de Marcinelle et de Monceau (55.000.000 francs).

Les travaux de normalisation entre Montignies et Châtelaineau, ainsi que le renouvellement du pont de chemin de fer « d'Amptia », à Franière, ont été approuvés en avance sur la loi des 1.350 tonnes.

Onder de infrastructuurwerken is de bouw van het 6^{de} havendok ongetwijfeld het belangrijkste. Op 23 november jl. heeft de Minister de symbolische eerste spadesteek gegeven voor het uitvoeringsstadium van de kaaimuren. Met het bouwen van die muren zal het ernstig gebrek aan aanlegkaaien waaronder de haven van Antwerpen maar al te lang heeft geleden, verholpen worden. De werken omvatten eveneens het graven van een zwaaiikom, die het 6^{de} havendok zal verbinden met het Hansadok en met het complex van de Boudewijn- en de Kruisschanssluis en bovendien als uitgangspunt zal dienen voor het graven van het kanaaldok ter verbinding van de bestaande haveninstallaties met de nieuwe zeelsluis, waarvan de aanbesteding voor 1960 in uitzicht is gesteld.

De aanbesteding van de bouw van een aanlegsteiger aan de zuidelijke petroleuminstallaties voor tankschepen heeft plaats gehad op 26 november jl., terwijl de aanbesteding van de aanleg van de toegangswegen naar de kaaien van het 5^{de} havendok op 17 december plaats had.

Het bestek voor de bouw van twee bruggen op de Noorderlaan over de nieuwe dam van de spoorweg Noorderlaan-Rangeerstation Antwerpen-Noord werd goedgekeurd. Die werken maken een nieuwe fase uit van de uitvoering van het 6^{de} havendok.

Ook voor de bovenbouwwerken werden belangrijke beslissingen genomen.

Er werden 42 elektrische kaaikranen besteld en er werd machtiging verleend voor het aanbesteden van de levering van drijvende kranen. De constructeurs beschikken over een termijn van drie maanden, zodat de aanbesteding zal plaats hebben op 21 januari 1960.

In januari 1960 zullen eveneens diverse werken en leveringen worden aanbesteed voor de outfitting van de kaaien van het 5^{de} havendok, ter uitvoering van beslissingen genomen in september en oktober 1959.

Bovendien werd het bestek goedgekeurd voor het leveren en monteren van 30 elektrische kaaikranen.

Dank zij de onverpoosde en verenigde inspanningen van de Technische Dienst van de Haven van Antwerpen en van het Bestuur der Waterwegen van het departement verloopt de uitvoering van het programma van investeringen voor de haven van Antwerpen op vlotte wijze.

b) Wet der 1.350 ton.

Maas.

Bouw van 2 pompstations voor de ontwatering van Hoei (57.000.000 frank).

Herbouw van de brug van Jambes te Namen. Geschiktmaking van de sluis van La Plante te Namen.

Door het verbreden van de hoofden van de sluis van La Plante te Namen zal één van de twee hinderpalen uit de weg worden geruimd die de schepen van 1.350 ton (met diepgang beperkt tot 1.000 ton) beletten door te varen tot Givet.

Als enige hinderpaal blijft dan nog de brug van Jambes te Namen over.

Voor de herbouw van die brug had een aanbesteding plaats voor het maken, in de brug van Jambes, van een opening voor schepen van 1.350 ton.

c) Sambre.

Electromechanische inrichting van de sluizen te Marcinelle en te Monceau (55.000.000 frank).

De werken tot normalisatie tussen Montignies en Châtelaineau, en de werken tot vernieuwing van de spoorbrug genaamd « pont d'Amptia » te Franière werden aanbesteed met een voorsprong op het programma der 1.350 ton.

Le renouvellement du pont de chemin de fer Saint-Roch le sera, sous peu, également.

Ceci corrobore les déclarations antérieures comme quoi il essayera, dans la mesure du possible, d'atténuer, au profit de la Sambre, l'effet de priorité donnée au Canal Charleroi-Bruxelles et au Canal Nimy-Blaton-Péronnes.

d) Canal Charleroi-Bruxelles.

Ecluse 3 F à Viesville avec liaison amont et aval (34.000.000 de francs).

Terrassements complémentaires — Ecluse 5 F à Ittre — terrassements. Liaison Ronquières (90.000.000 de francs).

Section Charleroi-Seneffe — Embranchement principal — Modernisation.

Le rythme de la mise en adjudication des travaux du versant Senne du Canal Charleroi-Bruxelles est conditionné par l'étude de l'ouvrage du rachat de la chute de Ronquières. Celle-ci est cependant arrivée à un stade tel que la mise en adjudication des travaux de ce versant peut être envisagée pour 1960.

La modernisation d'une première partie de l'embranchement principal entre Seneffe et Familleureux a été approuvée au cours du 2^{me} semestre.

e) Canal Nimy-Blaton-Péronnes.

Tranchée de Bitremont.

Ecluses à Péronnes de 12,50 mètres de chute (équipement électromécanique).

Le crédit pour le creusement de la tranchée de Bitremont, dans la section Wiers-Péronnes, a été engagé en juillet dernier.

Les adjudications pour les travaux de mise à grande section d'une partie du tronçon Péruwelz-Wiers et pour l'équipement électromécanique de l'écluse de 12,50 mètres de chute à Péronnes sont respectivement fixées au 10 et au 31 décembre.

Ces deux entreprises constituent les derniers travaux, à l'exception des travaux de parachèvement inévitables, du canal Nimy-Blaton-Péronnes.

L'exécution de ce canal a été conforme aux prévisions de la loi du 9 mars 1957.

f) Canal circulaire à Gand.

Construction de l'écluse barragée à Evergem.

Construction d'un pont-rails.

La construction d'une écluse barragée à Evergem et le creusement d'une partie de la cunette de la Section Nord de ce canal ont été approuvés.

Le cahier des charges pour la construction du pont de chemin de fer S 5 sur la ligne Gand-Eeklo, dernier travail indispensable pour permettre la navigation sur cette section du canal, est à l'examen au département.

g) Haut-Escaut.

Les travaux de rectification de l'Escaut, pour bateaux de 1.350 tonnes, ont été mis en adjudication en novembre à l'occasion de la reconstruction des ponts de Ramegnies-Chin et de Pecq.

h) Port de Zeebrugge.

Construction d'un pont sur l'écluse de raccordement à Bruges (30.000.000 de francs).

Endiguement de la presqu'île Est.

Ook voor de vernieuwing van de spoorbrug Saint-Roch zal dat binnenkort gebeuren.

Dat bevestigt hetgeen vroeger werd verklaard, namelijk dat er wordt gestreeft om de gevolgen die de aan het kanaal Charleroi-Brussel en aan het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes verleende voorrang voor de Sambre zal hebben, zoveel mogelijk te milderen.

d) Kanaal Charleroi-Brussel.

Sluis 3 F te Viesville met verbinding stroomop- en stroomafwaarts (34.000.000 frank).

Bijkomend grondwerk — Sluis 5 F te Ittre — grondwerk. Verbinding Ronquières (90.000.000 frank).

Vak Charleroi-Seneffe — Hoofdvertakking — Modernisering.

Het tempo van de aanbesteding der werken in het tot het hydrografisch bekken van de Zenne behorend deel van het kanaal Charleroi-Brussel hangt af van de studie van het kunstwerk voor het overwinnen van het verval te Ronquières. Die studie is echter reeds zo ver gevorderd, dat de aanbesteding van de werken aan genoemd kanaalpand mag verwacht worden voor 1960.

De modernisering van een eerste deel van de hoofdvertakking tussen Seneffe en Familleureux werd goedgekeurd tijdens het 2^e semester.

e) Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.

Ingraving te Bitremont.

Sluizen te Péronnes met 12,50 meter verval (electromechanische inrichting).

Het krediet voor de ingraving te Bitremont, in het vak Wiers-Péronnes, werd vastgesteld in juli II.

De werken voor het vergroten van het dwarsprofiel van een deel van het vak Péruwelz-Wiers en de werken betreffende de electromechanische inrichting van de Sluis te Péronnes, met 12,50 meter verval, zullen respectievelijk op 10 en 13 december worden aanbesteed.

Die twee aannemingen zijn de laatste werken aan het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, ongerekend de niet te vermijden voltooiingswerken.

De uitvoering van dat kanaal is verlopen volgens het schema van de wet van 9 maart 1957.

f) Ringvaart te Gent.

Bouw van het stuwcomplex te Evergem.

Bouw van een spoorbrug.

De bouw van een stuwcomplex te Evergem en het graven van en deel van het bed van het noordervak van genoemd kanaal zijn goedgekeurd.

Het departement bestudeert thans het bestek voor het bouwen van de spoorbrug S 5 op de spoorlijn Gent-Eeklo, laatste werk dat volstrekt noodzakelijk is om de scheepvaart op dat kanaalvak mogelijk te maken.

g) Boven-Schelde.

De werken tot rechtekking van de Schelde ten behoeve van de schepen van 1.350 ton werden aanbesteed in november, naar aanleiding van de wederopbouw van de bruggen te Ramegnies-Chin en te Pecq.

h) Haven van Zeebrugge.

Bouwen van een brug over de verbindingssluis te Brugge (30.000.000 frank).

Indijking van het Oosterschiereiland.

Une première phase des travaux d'endiguement de la presqu'île Est dans la rade de Zeebrugge a été mise en adjudication en septembre.

Ces travaux font partie du programme d'aménagement du port de Zeebrugge pour bateaux de fort tonnage.

i) *Bouchon de Lanaye.*

L'équipement électromécanique pour la nouvelle écluse à Lanaye a été mis en adjudication le 10 décembre 1959.

6) *Activité de l'Administration des Bâtiments en 1959.*

Au point de vue « Bâtiments », l'activité totale du département a porté sur la somme de 2 milliards 578 millions de francs, répartis comme suit :

Crédits engagés :

Bâtiments divers fr.	638.000.000
Constructions scolaires	1.540.000.000
Bâtiments universitaires	400.000.000
Total fr.	2.578.000.000

Un effort particulier a été fait au point de vue « constructions scolaires » et ceci, en vue d'honorer intégralement le Pacte Scolaire conclu entre les trois Partis.

C'est ainsi que :

— pour les écoles de l'Etat, on a engagé en 1959, la somme de fr.	1.540.000.000
— pour les universités de l'Etat	400.000.000
soit un total de fr.	1.940.000.000

Or, dans la loi scolaire étaient prévus :

— pour les écoles de l'Etat un montant maximum de fr.	1.700.000.000
— pour les universités de l'Etat	200.000.000
ce qui donnait un total de fr.	1.900.000.000

à comparer avec celui de 1 milliard 940 millions cité ci-avant.

A titre de comparaison avec ce qui a été fait dans le passé, il dresse le tableau des engagements pour les écoles de l'Etat, y compris les universités depuis 1950 :

1950 fr.	321.683.000
1951	350.115.000
1952	336.479.000
1953	298.347.000
1954	526.378.000
1955	635.647.000
1956	787.185.000
1957	523.450.000
1958	744.666.000

Travaux engagés et en cours.

Bruxelles, rue de Louvain — Centre administratif (6 ^{me} phase) fr.	30.408.945
Wauthier-Braine : Centre Protection de l'Enfance	6.737.000

Een eerste deel van de werken tot indijking van het Oosterschiereiland op de rede van Zeebrugge werd aanbesteed in september.

Die werken maken deel uit van het programma tot geschiktmaking van de haven van Zeebrugge voor schepen met grote tonnemaat.

i) *Stop van Ternaaien.*

De elektromechanische inrichting van de nieuwe sluis te Ternaaien werd aanbesteed op 10 december 1959.

6) *Activiteit van het Bestuur der Gebouwen in 1959.*

Inzake « Gebouwen » vertegenwoordigt de totale activiteit van het departement een som van 2 miljard 578 miljoen frank, verdeeld als volgt :

Vastgelegde kredieten :

Diverse gebouwen fr.	638.000.000
Schoolgebouwen	1.540.000.000
Universiteitsgebouwen	400.000.000
Totaal fr.	2.578.000.000

Een bijzondere inspanning werd gedaan inzake « schoolgebouwen » ten einde het tussen de drie Partijen gesloten Schoolpact integraal uit te voeren.

Zo werd in 1959 :

— voor de Rijksscholen de som van ... fr.	1.540.000.000
— en voor de Rijksuniversiteiten die van ...	400.000.000
dus in totaal fr.	1.940.000.000

In de schoolwet nu waren ingeschreven :

— voor de Rijksscholen, een maximum-bedrag van fr.	1.700.000.000
— en voor de Rijksuniversiteiten	200.000.000
of in totaal fr.	1.900.000.000

te vergelijken met de bovenstaande som van 1 miljard 940 miljoen.

Ter vergelijking met wat in het verleden werd gepresteerd, hierna een tabel met de vastleggingen voor de Rijksscholen, universiteiten inbegrepen, sedert 1950 :

1950 fr.	321.683.000
1951	350.115.000
1952	336.479.000
1953	298.347.000
1954	526.378.000
1955	635.647.000
1956	787.185.000
1957	523.450.000
1958	744.666.000

Vastgelegde en in uitvoering zijnde werken.

Brussel, Leuvenseweg — Administratief centrum (6 ^{de} fase) fr.	30.408.945
Woutersbrakel : Centrum voor kinderbescherming	6.737.000

Brasschaet : Sécurité civile — parachèvement	10.815.000	Brasschaet : Burgerlijke Veiligheid — afwerking	10.815.000
Arlon : Gendarmerie — construction	18.929.000	Aarlen : Rijkswachtkazerne — nieuwbouw	18.929.000
Braine-l'Alleud : Gendarmerie — construction	5.400.000	Eigenbrakel : Rijkswachtkazerne — nieuwbouw	5.400.000
Tamines : Gendarmerie — construction	7.705.993	Tamines : Rijkswachtkazerne — nieuwbouw	7.705.993
Ixelles : Laboratoires centraux — bloc F	22.251.000	Elsene : Centrale laboratoria — bloc F	22.251.000
Tournai : Asile — 1 ^{er} quartier	10.559.000	Doornik : Krankzinnigengesticht — 1 ^{ste} kwartier	10.559.000
Liège : Laboratoires d'analyses de l'Etat — construction nouveau bâtiment	14.010.000	Luik : Rijksontledingslaboratoria — oprichten van een nieuw gebouw	14.010.000
Machelen :		Machelen :	
Centre production Virus	6.022.000	Centrum voor het kweken van virussen	6.022.000
Installation sanitaire — parachèvement	6.297.000	Sanitair — afwerking	6.297.000
Meisse : Jardin Botanique — herbarium	38.229.000	Meise : Rijksplantentuin — herbarium	38.229.000
Bruxelles : Poste — avenue Tielemans — construction	6.248.000	Brussel : Postkantoor — Tielemanslaan — nieuwbouw	6.248.000
Châtelineau : Poste — construction	5.037.000	Châtelineau : Postkantoor — nieuwbouw	5.037.000
Malines : Contributions — gros-œuvre	5.315.000	Mechelen : Belastingen — ruwbouw	5.315.000
Audenaarde : Centre administratif — Finances	21.059.000	Oudenaarde : Administratief centrum — Financiën	21.059.000
Gand : Hôpital Universitaire.		Gent : Academisch ziekenhuis.	
Crédit engagé en 1959 et travaux en cours :		Krediet vastgelegd in 1959 en werken in uitvoering :	
Polyclinique — parachèvement	fr. 9.684.000	Polikliniek — afwerking	fr. 9.684.000
Bâtiment d'exploitation — cuisines	15.430.000	Bedrijfsgebouw — keukens	15.430.000
Bloc I — gros-œuvre et parachèvement :		Blok I — ruwbouw en afwerking :	
1 ^{re} tranche	17.223.100	1 ^{ste} deel	17.223.100
2 ^{me} tranche	6.997.000	2 ^{de} deel	6.997.000
Bibliothèque Albert I ^{er} .		Bibliotheek Albert I.	
Un crédit de 41.891.000 francs a été engagé en 1959. Parmi les grands travaux, il y a lieu de citer :		Een krediet van 41.891.000 frank werd vastgelegd in 1959. Onder de grote werken dienen te worden vermeld :	
2 ^{me} et 4 ^{me} tranche — parachèvement — Entreprise Van Rymenant	fr. 24.462.000	2 ^{de} en 4 ^{de} deel — afwerking — Aanneming Van Rymenant	fr. 24.462.000
Domages de guerre.		Oorlogsschade.	
Le crédit engagé en 1959 s'élève à 57.400.000 francs.		Het in 1959 vastgelegde krediet bedraagt 53.000.000 fr.	
Parmi les grands travaux compris dans ce montant signalons :		Onder de in dat bedrag begrepen grote werken zijn te vermelden :	
Etterbeek : Caserne Baron de Witte de Haelen — parachèvement du bloc D	fr. 9.336.000	Etterbeek : Kazerne Baron de Witte de Haelen — afwerking blok D	fr. 9.336.000
Gand : Gouvernement provincial — reconstruction (3 ^{me} tranche)	29.688.000	Gent : Provinciaal Gouvernementsgebouw — heropbouw (3 ^{de} deel)	29.688.000
Courtrai : Poste — reconstruction — parachèvement	6.662.100	Kortrijk : Postkantoor — heropbouw — afwerking	6.662.100
Enseignement supérieur.		Hoger Onderwijs.	
Travaux engagés et en cours d'exécution.		Vastgelegde en in uitvoering zijnde werken.	
Parmi ceux-ci les plus importants sont :		De voornaamste zijn :	
Liège : Université — Acquisition	fr. 73.000.000	Luik : Universiteit — Aankoop	fr. 73.000.000
Liège : Université — Zoologie — Installation eau	8.015.000	Luik : Universiteit — Zoölogie — Watervoorziening	8.015.000
Liège : Université — Zoologie — Chauffage	3.402.000	Luik : Universiteit — Zoölogie — Verwarming	3.402.000
Liège : Université — Zoologie — Mobilier fixe	7.640.000	Luik : Universiteit — Zoölogie — Vast meubilair	7.640.000
Liège : Université — Institut Génie civil — parachèvement	5.754.000	Luik : Universiteit — Instituut Burgerlijke Bouwkunde — afwerking	5.754.000

Liège : Université — Institut Chimie — Métallurgie — exhaussement	3.684.000
Liège : Université — Institut d'Astrophysique — nouvelle aile	13.700.000
Liège : Hôpital de Bavière — Polyclinique médicale	5.413.000
Gand : Université — Construction salle de dessin... ..	3.698.000
Gand : Université — Institut Stomatologique	7.375.000
Gand : Université — Philosophie et Lettres — Chauffage... ..	10.268.000
Gand : Université — Philosophie et Lettres (2 ^{me} tranche)	38.752.000
Gand : Université — Education physique — Chauffage... ..	4.867.000
Gand : Université — Institut Candidatures scientifiques	111.683.000
Gand : Université — Restaurant des Etudiants	5.523.000
Gand : Université — Restaurant des Etudiants — électricité	3.082.000

Enseignement moyen.

Etterbeek : A. R. flamand — 2 ^{me} phase ... fr.	17.568.000
Bruxelles II — A. R. — 3 ^{me} tranche	22.858.000
Forest : Lycée Royal	26.369.000
Bruxelles II : E. M. F. — 1 ^{re} tranche	8.150.000
Waregem : E. M. — 3 ^{me} tranche... ..	8.898.000
Binche : A. R. — 1 ^{re} tranche	13.037.000
Brasschaet : E. M. — 1 ^{re} tranche	16.193.000
Malines : E. M. G. — 2 ^{me} tranche	20.732.000
Herzele : E. M. — 1 ^{re} tranche	13.658.000
Saint-Georges s/Meuse : 3 ^{me} tranche	9.727.000
Welkenraedt : Section préparatoire	10.173.000
Comines : A. R. — 2 ^{me} tranche	8.012.000
Ath : A. R. — 1 ^{re} tranche	10.062.000
Jumet : E. M. G. — 3 ^{me} tranche	16.073.000
Borgloon : 2 ^{me} tranche	9.902.000
Eisden : 1 ^{re} tranche	7.320.000
Soignies : A. R. — Pensionnat — Gros-œuvre + parachèvement	27.385.000
Heusden : 1 ^{re} tranche	8.676.000
Braine-l'Alleud : Construction	11.239.000
Gembloux : A. R. — 2 ^{me} tranche	7.960.000
Nivelles : A. R. — travaux parachèvement	16.297.000
Philippeville : E. M. — 2 ^{me} tranche	8.954.000
Tamies : E. M. F. — 2 ^{me} tranche	13.011.000
Saint-Vith : E. M. — 3 ^{me} tranche	7.095.000
Halle : A. R. — 2 ^{me} tranche	11.946.000

Enseignement technique.

Alost : 1 ^{re} tranche fr.	13.166.000
Gand : Ecole infirmières	12.740.000
Libramont : R. T. G. 4	6.377.000
Melle : 1 ^{re} tranche	9.566.000
Bruxelles-Ixelles : Etudes sociales	7.332.000
Gand : Textile — Climatisation	9.719.000
Hasselt : Ecole des Mines — Ateliers	53.396.000

Enseignement normal.

Arlon : Extension fr.	24.600.000
Tongres : 1 ^{re} tranche :	
lot 1	26.437.000
lot 2	46.147.000
Lierre : Extension	12.355.000
Blankenberghe : Construction école d'application — Gros-œuvre + parachèvement	14.011.000

Luik : Universiteit — Instituut Scheikunde Metallurgie — optrekking	3.684.000
Luik : Universiteit — Instituut voor Astrofysica — nieuwe vleugel	13.700.000
Luik : « Hôpital de Bavière » — Medische polikliniek... ..	5.413.000
Gent : Universiteit — Bouw van tekenzaal... ..	3.698.000
Gent : Universiteit — Instituut voor Stomatologie... ..	7.375.000
Gent : Universiteit — Wijsbegeerte en Letteren — verwarming	10.268.000
Gent : Universiteit — Wijsbegeerte en Letteren (2 ^{de} deel)	38.752.000
Gent : Lichamelijke Opvoeding — verwarming	4.867.000
Gent : Universiteit — Instituut Candidatuur Wetenschappen	111.683.000
Gent : Universiteit — Studentenrestaurant... ..	5.523.000
Gent : Universiteit — Studentenrestaurant — Elektriciteit	3.082.000

Middelbaar Onderwijs.

Etterbeek : Vlaams K. A. — 2 ^{de} deel ... fr.	17.568.000
Brussel II : K. A. — 3 ^{de} deel	22.858.000
Vorst : Koninklijk Lyceum	26.369.000
Brussel II : R. M. M. S. — 1 ^{ste} deel	8.150.000
Waregem : R. M. S. — 3 ^{de} deel	8.898.000
Binche : K. A. — 1 ^{ste} deel	13.037.000
Brasschaet : R. M. S. — 1 ^{ste} deel	16.193.000
Mechelen : R. M. J. S. — 2 ^{de} deel	20.732.000
Herzele : R. M. S. — 1 ^{ste} deel	13.658.000
Saint-Georges s/Meuse : 3 ^{de} deel	9.727.000
Welkenraedt : Voorbereidende afdeling	10.173.000
Komen : K. A. — 2 ^{de} deel	8.012.000
Aat : K. A. — 1 ^{ste} deel	10.062.000
Jumet : R. M. J. S. — 3 ^{de} deel	16.073.000
Borgloon : 2 ^{de} deel	9.902.000
Eisden : 1 ^{ste} deel	7.320.000
Zinnik : K. A. — Pensionaat — Ruwbouw + afwerking	27.385.000
Heusden : 1 ^{ste} deel	8.676.000
Eigenbrakel : Bouw	11.239.000
Gembloers : K. A. — 2 ^{de} deel	7.960.000
Nijvel : K. A. — afwerking	16.297.000
Philippeville : M. S. — 2 ^{de} deel	8.954.000
Tamies : R. M. S. — 2 ^{de} deel	13.011.000
Sankt-Vith : R. M. S. — 3 ^{de} deel	7.095.000
Halle : K. A. — 2 ^{de} deel	11.946.000

Technisch Onderwijs.

Aalst : 1 ^{ste} deel fr.	13.166.000
Gent : School voor verpleegsters	12.740.000
Libramont : R. T. G. 4	6.377.000
Melle : 1 ^{ste} deel	9.566.000
Brussel-Elsene : Sociale Studies	7.332.000
Gent : Textiel — Klimaatregeling	9.719.000
Hasselt : Mijnschool — Werkplaatsen	53.396.000

Normaalonderwijs.

Aarlen : Uitbreiding fr.	24.600.000
Tongeren : 1 ^{ste} deel :	
perceel 1	26.437.000
perceel 2	46.147.000
Lier : Uitbreiding	12.355.000
Blankenberghe : Bouw van oefenschool — Ruwbouw + afwerking	14.011.000

7) Activité de l'Administration de l'Urbanisme en 1959.

Les engagements ont atteint en ce qui concerne les subsides pour les travaux des communes et provinces la somme de 2.572.000.000 de francs.

Ce total se répartit comme suit :

200.000.000	pour les dommages de guerre au domaine public;
760.000.000 dont 713.500.000	pour les travaux aux routes communales et provinciales, ainsi qu'aux bâtiments communaux
et 46.500.000	pour le démergement de La Haine (sur crédits supplémentaires);
515.000.000	pour les constructions scolaires des pouvoirs subordonnés;
82.000.000 dont 39.000.000	pour les bâtiments du Culte et les Palais de Justice
et 43.000.000	de crédits supplémentaires;
12.000.000	pour les casernes, de pompiers;
3.000.000	pour les sentiers touristiques;
500.000.000	pour l'application de l'arrêté du 2 février 1959 sur l'octroi des subsides d'un import de 80 % pour l'exécution de certains travaux;
400.000.000	pour l'application de la Loi Brunfaut, dont 100 millions de crédits supplémentaires.

soit 2.572.000.000

Les crédits engagés pour les subsides aux constructions scolaires des communes et provinces prennent toute leur valeur en établissant une comparaison avec les années précédentes; en effet :

en 1955 le montant des crédits engagés atteignait 269.978.768 francs;

7) Activiteit van het Bestuur van de Stedebouw in 1959.

Wat de subsidies voor de door de gemeenten en provincies gevoerde werken betreft, hebben de vastleggingen de som van 2 miljard 572 miljoen frank bereikt.

Dat totaal is onderverdeeld als volgt :

200.000.000	voor de oorlogsschade aan het openbaar domein;
760.000.000 waarvan 713.500.000	voor de werken aan gemeentewegen en provinciale wegen, alsook aan de gemeentegebouwen
en 46.500.000	voor de ontwatering van de Henevallei (bijkredieten);
515.000.000	voor de schoolgebouwen opgericht door de ondergeschikte besturen;
82.000.000 waarvan 39.000.000	voor de gebouwen bestemd voor de Eredienst en de Gerechtshoven
en 43.000.000	bijkredieten
12.000.000	voor de brandweerkazernes;
3.000.000	voor de toeristen paden;
500.000.000	voor de toepassing van het besluit van 2 februari 1959 betreffende de toekenning van toelagen ten belope van 80 % voor de uitvoering van zekere werken;
400.000.000	voor de toepassing van de wet Brunfaut, waarvan 100 miljoen frank bijkredieten.

samen 2.572.000.000

De omvang van de kredieten, vastgelegd voor het verlenen van subsidies voor de door de ondergeschikte besturen opgerichte schoolgebouwen, komt duidelijk aan het licht als men een vergelijking maakt met de vorige jaren; inderdaad :

in 1955 beliepen de vastgelegde kredieten 269.978.768 frank;

en 1956 le montant des crédits engagés atteignait 226.572.499 francs;

en 1957 le montant des crédits engagés atteignait 167.046.523 francs;

en 1958 le montant des crédits engagés atteignait 258.363.182 francs;

en 1959 le montant des crédits engagés atteignait 515.000.000 francs.

8) Les régions test :
Borinage - Hageland - Sud de la Campine.

A) Borinage.

Un effort tout spécial a été fait par le département des Travaux publics pour l'infrastructure dans le Borinage.

Alors que durant les 9 années précédentes, de 1950 à 1958, le département effectuait et subventionnait des travaux pour un montant de 200 millions de francs en moyenne par an, l'effort fait en 1959 a été de 700 millions.

Dans le domaine des Voies Hydrauliques, il y eut pour plus de 355 millions de travaux, concernant en ordre principal la modernisation complète du canal Nimy-Blaton-Péronnes qui contribuera incontestablement au développement économique des régions industrielles du Hainaut et en particulier à celui du Borinage. La dernière adjudication a encore lieu avant la fin de l'année. Il y a en outre pour 26 millions de travaux pour les autres canaux du Borinage.

Enfin, on envisage l'aménagement partiel du canal Mons-Condé, lequel, quelle que soit la solution définitive adoptée, prévoit un montant de 240 millions à répartir sur les exercices 1960-1961 et 1962. Une nouvelle adjudication dans le Zoning Nord de Ghlin-Baudour est également à l'étude.

On a mis en adjudication pour 170.700.000 francs de travaux routiers en 1959 qui se poursuivront durant l'année 1960. Ces travaux se rapportent en ordre principal aux routes n° 61, 22, 619, 7 et au boulevard du Borinage, aux boulevards de Mons, à la traverse de Baudour, à l'aménagement du réseau routier du zoning industriel Sud de Ghlin-Baudour.

Pour le service des Bâtiments de l'Etat, il a été effectué ou mis en adjudication en 1959 pour un montant de 48.895.322 francs se rapportant à des écoles, gendarmeries, sécurité civile.

Enfin, les travaux subsidiés ressortissant de l'administration de l'Urbanisme et de l'aménagement du territoire, ont bénéficié de subventions pour un montant de 81.160.424 francs représentant un volume de travaux de 137.915.478 francs en promesses fermes allouées, et 25.970.600 francs pour un volume de 44.686.047 francs de travaux en promesses de principe allouées. Il y a lieu d'y ajouter également une somme de 2.500.000 francs pour l'élaboration du plan régional d'aménagement. On peut donc conclure de ce relevé succinct, qu'un effort tout spécial a été fait durant l'année 1959 en vue de la modernisation de l'infrastructure du Borinage.

B) Hageland - Sud de la Campine.

Tout comme pour le Borinage, un effort tout spécial a été fait pour la région-test du Hageland — Sud de la Campine, au point de vue de l'infrastructure.

in 1956 beliepen de vastgelegde kredieten 226.572.499 frank;

in 1957 beliepen de vastgelegde kredieten 167.046.523 frank;

in 1958 beliepen de vastgelegde kredieten 258.363.182 frank;

in 1959 beliepen de vastgelegde kredieten 515.000.000 frank;

8) De testgebieden :
Borinage - Hageland - Zuiderkempen.

A) Borinage.

Voor de infrastructuur in de Borinage heeft het Departement van Openbare Werken een buitengewone inspanning gedaan.

Terwijl het departement tijdens de negen voorgaande jaren namelijk van 1950 tot 1958, werken voor een gemiddeld bedrag van 200 miljoen frank per jaar uitvoerde en subsidieerde, heeft het voor 1959 een inspanning gedaan waarmee een bedrag van 700 miljoen is gemoeid.

Inzake Waterwegen waren er werken ten bedrage van meer dan 355 miljoen, waaronder vooral de volledige modernisering van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes die ongetwijfeld zal bijdragen tot de economische ontwikkeling van de industriegebieden van Henegouwen en inzonderheid van de Borinage. De laatste aanbesteding zal nog voor het einde van dit jaar plaats vinden. Bovendien zijn er voor 26 miljoen frank werken aan de kanalen in de Borinage.

Tenslotte wordt de gedeeltelijke geschiktmaking van het kanaal Bergen-Condé in uitzicht gesteld, waarvoor, hoe de uiteindelijk aangenomen oplossing ook zij, een over de dienstjaren 1960-1961 en 1962 te verdelen bedrag van 240 miljoen zal worden uitgetrokken. De bouw van een nieuwe havendok in het Noordelijk industriegebied Ghlin-Baudour is in studie.

Wat de wegen betreft, werden in 1959 werken voor een totaal bedrag van 170.700.000 frank aanbesteed. Die werken zullen tijdens het jaar 1960 voortgezet worden. Zij betreffen hoofdzakelijk de wegen n° 61, 22, 619, 7, de « Boulevard du Borinage », de lanen te Bergen, de traverse te Baudour en de geschiktmaking van het wegennet in het Zuidelijk industriegebied Ghlin-Baudour.

Voor de Rijksgebouwen werden in 1959 werken uitgevoerd of aanbesteed voor een totaal bedrag van 48.895.322 frank. Het betreft hier scholen, Rijkswachtkazernes en gebouwen ten behoeve van de burgerlijke veiligheid.

Tenslotte werden er voor de gesubsidieerde werken, ressorterend onder het Bestuur van de Stedebouw en van de Ruimtelijke Ordening, toelagen verleend voor een totaal bedrag van 81.160.424 frank dit is een volume werken met vaste subsidiebelofte van 137.915.478 frank en 25.970.600 frank voor een volume werken met principiële subsidiebelofte van 44.686.047 frank. Daaraan moet een som van 2.500.000 frank worden toegevoegd voor het opmaken van het streekplan. Tot besluit van dit beknopt overzicht mag gezegd worden, dat in 1959 voor de modernisering van de infrastructuur van de Borinage een bijzonder grote inspanning is gedaan.

B) Hageland - Zuiderkempen.

Evenals voor de Borinage werd er inzake infrastructuur een gans bijzondere krachtsinspanning gedaan voor het testgebied Hageland-Zuiderkempen.

Suite à la décision du Gouvernement du 3 octobre 1958 d'aménager dans cette région trois centres industriels Tessenderloo, Olen-Oevel-Geel et Aarschot, les deux premiers situées le long du canal Albert — le dernier destiné à la petite et moyenne industrie, un effort tout spécial a été fait par le département des Travaux publics.

Tous les efforts ont porté durant cette première année, sur Tessenderloo et Aarschot.

Pour Tessenderloo, l'Etat intervient dans l'acquisition en cours pour 10 millions de terrains (la province pour 5 millions et le reste par la commune). La création d'un parc industriel sur la rive sud du Canal est complétée par la construction d'une darse dont les travaux ont été inaugurés le 14 octobre dernier et coûteront 35 millions.

En outre, la S. N. C. B. entamera incessamment les travaux de liaison de voies industrielles.

Pour Aarschot, un terrain situé entre la gare, les lignes de chemin de fer et la chaussée Lierre-Anvers, d'une superficie de 25 Hectares va être exproprié par l'Etat et la procédure d'expropriation pour un montant de 9.250.000 francs est en bonne voie.

Quant au troisième centre, sur la rive-Sud du canal Albert, sur le territoire de Olen, Oelen, Geel, les plans d'aménagement respectifs sont sur le point d'être approuvés. L'expropriation et les travaux d'élargissement du canal sur 8 kilomètres vont être entamés en 1960. Un crédit de 103 millions est prévu à cet effet.

D'autre part, outre l'effort particulier pour les trois centres industriels, la question d'infrastructure générale pour toute la région a été particulièrement poussée.

Des travaux routiers primaires, ainsi que l'autoroute Anvers-Liège ont été mis en adjudication pour un montant global de 250 millions environ.

Dans le domaine des Voies Hydrauliques, outre le travail de Tessenderloo, l'élargissement et le calibrage de la petite et de la grande Nèthe dépendant du département pour un montant de 13 millions ont été poussés très activement, de manière à permettre au secteur agricole de réaliser un assainissement et bonification de terres de culture à partir de 1960 et dont certains sont déjà en cours. D'autre part, l'étude de la normalisation du Démer est assurée par les Services Maritimes d'Anvers du département.

Cent soixante millions de travaux ont été subsidiés, tant pour les dommages de guerre aux biens publics, les travaux publics, l'Instruction publique et la Justice, y compris environ 17 millions de travaux à 80 % pour la mise au travail des chômeurs.

Enfin, 21 millions de francs de travaux aux bâtiments de l'Etat ont été réalisés, sans compter les nouvelles créations scolaires.

Au total, on peut estimer l'effort d'investissement fait pour le Hageland — Sud de la Campine, à 605 millions de francs en 1959.

9) Application du plan vert en 1959.

Nous avons fait un effort important depuis 1958. La publication du Plan Vert au début de 1958 a replacé le problème des plantations publiques à son rang dans la hiérarchie des préoccupations administratives.

Ingevolge de de Regeringsbeslissing van 3 oktober 1958, drie nijverheidscentra in dit gewest in te richten, met name te Tessenderloo, Olen-Oevel-Geel en Aarschot, beide eerste aan het Albertkanaal gelegen en het laatste bestemd voor de kleine en de middelgrote industrie, werd door het departement van Openbare Werken een gans bijzondere inspanning gedaan.

Gedurende dit eerste jaar werden alle inspanningen op Tessenderloo en Aarschot gericht.

Wat Tessenderloo betreft, draagt het Rijk voor 10 miljoen frank bij in de kosten van de aan de gang zijnde aankoop van gronden (de provincie voor 5 miljoen frank en de gemeente voor het overblijvend bedrag). De aanleg van een industrieterrein langs de zuideroever van het kanaal wordt aangevuld met het bouwen van een havendok, waarvan de werken, op 14 oktober II. ingehuldigd, 35 miljoen frank zullen kosten.

Bovendien zal de N. M. B. S. eerlang een aanvang maken met het aanleggen van industriële spooransluitingen.

Wat Aarschot betreft, zal een terrein, gelegen tussen het station, de spoorweg en de weg Lier-Antwerpen, groot 25 hectare, door het Rijk onteigend worden voor een bedrag van 9.250.000 frank. De onteigeningsprocedure vordert goed.

Wat ten slotte het derde centrum betreft, gelegen aan de zuidelijke oever van het Albertkanaal, namelijk op het grondgebied van Olen, Oevel en Geel, wordt de onderscheiden plans eerlang goedgekeurd. Met de onteigening en de verbredingswerken aan het kanaal over 8 kilometer zal in 1960 begonnen worden. Een krediet van 103 miljoen frank werd te dien einde uitgetrokken.

Anderdeels werd, behalve de bijzondere inspanning inzake de drie industrie-centra, de kwestie der algemene infrastructuur van gans het gewest flink vooruitgeholpen.

Wegenbouwwerken betreffende de primaire wegen en de autosnelweg Antwerpen-Luik werden aanbesteed voor een totaal bedrag van circa 250 miljoen frank.

Op het gebied der waterwegen, werden behalve de werken te Tessenderloo, de werken voor het verbreden en kalibreren van de Kleine en de Grote Nete, die onder het departement voor een bedrag van 13 miljoen frank ressorteren, krachtig voortgezet, zodat de landbouwsector in staat zal zijn, vanaf 1960 af, te profiteren van de werken tot sanering en verbetering der waterzieke landbouwgronden, waarvan er sommige reeds aan de gang zijn. Anderdeels houden de Antwerpse Scheepvaartdiensten van het departement zich bezig met de studie van de normalisering van de Demer.

Werken voor een bedrag van 160 miljoen frank, met inbegrip van ongeveer 17 miljoen frank werken à 80 % voor de tewerkstelling der werklozen, werden gesubsidieerd, zowel voor de oorlogsschade aan openbare goederen als inzake openbare werken, Openbaar Onderwijs en Justitie.

Tenslotte werden er aan de Rijksgebouwen werken uitgevoerd ten bedrage van 21 miljoen frank, de bouw van nieuwe onderwijsinrichtingen niet meegerekend.

In totaal kan men de in 1959 ten bate van het testgebied Hageland-Zuiderkempens verrichte investeringsprestatie op 605 miljoen frank ramen.

9) Uitvoering van het Groenplan in 1959.

Wij hebben sedert 1958 een belangrijke inspanning gedaan. De bekendmaking van het Groenplan in het begin van 1958 heeft de kwestie der openbare plantsoenen de haar toekomstige plaats in de rangorde der administratieve zorgen weer doen innemen.

A la veille de l'Exposition, l'opinion publique, la presse, les grandes institutions, ont réclamé un habillage décent des travaux d'aménagement effectués à Bruxelles. A cette époque l'Etat a consenti une dépense de 15 millions pour habiller un ensemble de travaux fonctionnels et utilitaires que l'on peut estimer à 2 milliards.

Cette dépense a permis de planter en zone urbaine plus de 8.000 arbres et 35.000 arbustes, et de gazonner 25 hectares de refuges, plates-bandes et bermes des principales voies d'accès au Heysel.

En 1959, l'effort a été maintenu et l'action préconisée par le Plan vert s'est étendue progressivement au pays tout entier; en fonction des travaux d'aménagement exécutés aux routes, aux canaux et aux bâtiments. L'Etat a fait planter au printemps 1959, 10.000 arbres, 45.000 arbustes.

Si l'on ajoute à ces chiffres les plantations d'automne, le total pour 1959 atteindra 18.000 arbres, 56.000 arbustes et 350.000 plants forestiers pour un total de 20 millions.

Ces chiffres sont nettement supérieurs au nombre total d'arbres à maturité qui sont abattus pour des raisons de sécurité ou d'aménagement et qui peut s'élever moyennement à 5.000 arbres par an sur un total de 400.000 sujets. Ils ne permettront néanmoins pas encore d'atteindre avant quelques années, la reconstitution d'un volume de verdure équivalent à celui qui disparaît annuellement et inéluctablement par l'abattage.

Dans le domaine des prévisions des projets ont été établis et des adjudications ont été annoncées pour plus de 20 millions.

Ces travaux concernent en grande partie des améliorations à apporter aux parcs publics dont l'Etat a la gestion.

En matière de travaux communaux, une cinquantaine de villes et communes ont pris contact avec le service spécialisé du Département pour mener à bonne fin leur programme de plantation et obtenir les subsides prévus en 1960.

10) Affichage et publicité.

La publicité ayant bouleversé l'aspect des sites et des grandes routes, le département s'est attaché depuis quelque cinq années, à revoir complètement la réglementation en la matière. Il n'est pas question d'éliminer la publicité et l'affichage dans notre pays. Ils constituent au contraire des manifestations nécessaires de la vie moderne et un facteur économique important. Mais, devant l'envahissement désordonné, le Gouvernement se devait d'intervenir pour poser certaines limites destinées à éliminer les excès.

La première intervention par voie réglementaire date de 1928; elle interdisait l'apposition de toute affiche dans 23 sites classés par la Commission royale des Monuments et des Sites. Le second arrêté — d'application plus générale — date du 5 mai 1936 — arrêté extrêmement sévère, qui fut peu ou pas appliqué et de plus, détourné de sa destination; toute la grande publicité permanente par affiches en papier, non réglementée, se fit de cette façon, de sorte que le but visé ne fut pas atteint.

Dès après la guerre, les imperfections de la réglementation apparurent flagrantes. Aussi, le Gouvernement, sous l'égide du Département des Travaux publics, demanda à

Kort vóór de opening der Wereldtentoonstelling eisten de publieke opinie, de pers, de grote instellingen dat de te Brussel uitgevoerde moderniseringswerken van een passend groen kleedje zouden voorzien worden. Het Rijk heeft te dien tijde 15 miljoen frank besteed om een reeks functionele en utiliteitswerken, waarvan de waarde op 2 miljard frank kan geraamd worden, van een groenbeplanting te voorzien.

Deze uitgave liet toe op het grondgebied der stad meer dan 8.000 bomen en 35.000 heesters te planten en 25 hectare vluchtheuvels, zodenbanden en bermes van de voornaamste toegangswegen tot de Heizelvlakte te bezaden.

In 1959 werd de inspanning volgehouden en breidde de in het Groenplan aangegeven actie zich geleidelijk tot het gehele land uit, in verband met de aan de wegen, kanalen en gebouwen uitgevoerde geschiktmakingswerken. In dat voorjaar van 1959 heeft het Rijk 10.000 bomen en 45.000 heesters doen planten.

Indien men bij deze cijfers de aanplantingen in het najaar voegt, zal in 1959 het totaal bedragen: 18.000 bomen 56.000 heesters en 350.000 stuks bosplantsoen, voor een bedrag van in totaal 20 miljoen frank.

Deze cijfers liggen heel wat hoger dan het totaal aantal volgroeide bomen die om veiligheids- of geschiktmakingsredenen geveld worden, en dat gemiddeld 5.000 bomen 's jaars op een totaal van 400.000 stuks kan geraamd worden. Ze zullen evenwel nog niet volstaan om in de eerstvolgende jaren een volume groen te bereiken dat kan opwegen tegen het volume dat jaarlijks en onvermijdelijk ten gevolge van vellingen verdwijnt.

Wat de vooruitzichten betreft, werden er ontwerpen uitgewerkt en aanbestedingen uitgeschreven voor een bedrag van meer dan 20 miljoen frank.

Bedoelde werken hebben grotendeels betrekking op verbeteringen, aan te brengen in de openbare parken die door het Rijk beheerd worden.

Inzake gemeentewerken hebben een vijftigtal steden en dorpen voeling genomen met de gespecialiseerde dienst van het departement ten einde hun aanplantingsprogramma tot een goed einde te brengen en de voor 1960 uitgetrokken subsidies te kunnen genieten.

10) Aanplakken en reclame.

Daar de reclame de fraaiheid van ons stads- en plattelandschoon evenals van onze grote wegen dreigde te niet te doen, is het departement sinds zowat vijf jaar bezig met de volledige herziening van de reglementering terzake. Het ligt niet in de bedoeling, het aanplakken en reclame maken in ons land te verbieden. De reclame is immers een uiting eigen aan onze moderne tijd en tevens een belangrijke economische factor. Maar wegens de ordeloze woekering van de reclame was de Regering wel verplicht zich met de zaak in te laten, door het stellen van zekere perken teneinde misbruiken tegen te gaan.

De eerste reglementering dagteekent van 1928; ze verbood het aanplakken van alle affiches in 23 door de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen geklasseerde landschappen. Het tweede besluit, ruimer van toepassing, dateert van 5 mei 1936. Het was een uiterst streng besluit, dat weinig of niet werd toegepast en bovendien van zijn doel werd afgewend. Gans de bestendige reclame geschiedde door middel van papieren affiches, die niet onder het besluit vielen, zodat het beoogde doel niet werd bereikt.

Na de oorlog kwamen de gebreken van de vooroorlogse reglementering in een schril licht te staan. De Regering vroeg dan ook aan de voor de oorlog opgerichte Commissie

la Commission créée avant la guerre — de préparer une nouvelle réglementation adaptée aux exigences de la publicité d'aujourd'hui.

La Commission proposa de sérier les problèmes et d'établir une triple distinction :

- 1) Premier régime : Réglementation dans les sites et le long de voies de communication touristiques;
- 2) Deuxième régime : Réglementation le long des routes ordinaires;
- 3) Troisième régime : Réglementation dans les agglomérations.

Le premier régime fit l'objet de l'arrêté royal organique du 20 décembre 1956, actuellement en vigueur. Deux arrêtés vinrent le compléter, l'un du 5 décembre 1957 déterminant les sites, l'autre du 8 janvier 1958, déterminant les voies de communication touristiques. Considéré comme une mesure d'essai, en vue d'assainir provisoirement la situation, l'application de cet arrêté a permis au département de fixer une attitude définitive.

Entretemps, la Commission prépara le second régime. Grâce à la collaboration des milieux intéressés et à leur compréhension du problème, le choix de notre attitude a été grandement facilité. Non seulement il a été possible de revoir le premier régime à la lueur de l'expérience acquise par les trois régimes précédents et qui ont donné des résultats, mais la mise au point du second régime a permis également de coordonner ces deux régimes dans une réglementation unique — organique et de coordination — actuellement soumise à la signature du Roi.

Pour le premier régime, l'arrêté disposera que l'affichage est interdit, sauf en ce qui concerne les affiches placées sur les bâtiments à usage commercial et industriel et qui se rapportent exclusivement à une activité exercée dans ces bâtiments, ces affiches pourront avoir au maximum 3 m² de surface.

Pour le second régime, l'arrêté disposera que :

- 1) une affiche ne dépassant pas 20 m² pourra être apposée sur les pignons latéraux des immeubles;
- 2) des affiches d'un format de 3 m² au maximum pourront être placées sur les bâtiments à usage commercial et industriel, à condition qu'elles se rapportent à une activité exercée dans ces bâtiments.

En outre, un système d'autorisation sera instauré pour les affiches se trouvant en zones protégées et utilisées soit dans un but d'intérêt général, soit destinées à annoncer des manifestations occasionnelles et temporaires d'ordre culturel, religieux, sportif, et récréatif, et soit clôturant des terrains vagues.

Enfin, les autoroutes sont non seulement protégées par la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, et qui interdit formellement toute publicité et affichage sur une profondeur de 30 mètres mais encore au-delà des 30 mètres où elles tombent sous l'application du nouvel arrêté.

L'ensemble de ces dispositions formera un régime cohérent et assez simple pour permettre à l'affichage de se développer dans les meilleures conditions, sous réserve de la protection des sites et endroits touristiques et moyennant

une nouvelle réglementation à élaborer, qui, en tenant compte des exigences de la publicité d'aujourd'hui, sera adaptée aux exigences de la publicité d'aujourd'hui.

De Commissie stelde voor, de problemen te groepeeren en een driedubbel onderscheid te maken :

- 1) Eerste stelsel : Reglementering in de landschappen en langs de toeristische verkeerswegen;
- 2) Tweede stelsel : Reglementering langs de gewone wegen;
- 3) Derde stelsel : Reglementering in de bebouwde kommen.

Het eerste stelsel is vastgelegd in het organiek koninklijk besluit van 20 december 1956, dat thans van kracht is. Het werd aangevuld door twee latere besluiten, het een van 5 december 1957 tot bepaling van de landschappen, en het andere van 8 januari 1958 tot bepaling van de toeristische verkeerswegen. De toepassing van dat besluit, beschouwd als een proef om de toestand voorlopig te saneren, stelde het departement in staat een definitieve gedragslijn te bepalen.

Ondertussen werkte de Commissie aan de voorbereiding van het tweede stelsel. Dank zij de medewerking van de belanghebbende kringen en het begrip dat zij voor het probleem toonden, werd de keuze van deze gedragslijn zeer vergemakkelijkt. Het was niet alleen mogelijk het eerste stelsel aan de hand van de door de drie voorgaande regimes opgedane ondervinding die uitslagen hebben opgeleverd, te herzien, maar de uitwerking van het tweede stelsel heeft het mogelijk gemaakt dit laatste met het eerste samen te voegen tot één enkele, organieke en geordende reglementering, die thans aan de Koning ter ondertekening is voorgelegd.

Wat het eerste stelsel betreft, zal het besluit bepalen dat het aanplakken verboden is, behalve ten aanzien van de affiches die worden aangebracht op handels- en nijverheidsgebouwen en die betrekking hebben op het bedrijf dat in die gebouwen wordt uitgeoefend, welke affiches echter geen grotere oppervlakte dan 3 m² mogen hebben.

Inzake het tweede stelsel zal het besluit bepalen :

- 1) dat een affiche van niet meer dan 20 m² zal mogen worden aangebracht op de zijgevels van de gebouwen;
- 2) dat affiches van een formaat van ten hoogste 3 m² zullen mogen worden aangebracht op gebouwen voor handels- en nijverheidsdoeleinden, op voorwaarde dat ze betrekking hebben op een in die gebouwen uitgeoefende bedrijvigheid.

Bovendien zal een vergunningsstelsel worden ingevoerd voor de affiches die zullen worden aangebracht in beschermde gebieden en die gebruikt worden, hetzij voor een doel van algemeen nut, hetzij voor het aankondigen van toevallige en tijdelijke manifestaties van culturele, godsdienstige, sportieve en recreatieve aard, hetzij voor het afsluiten van braakliggende gronden.

De autosnelwegen ten slotte worden niet enkel beschermd door de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van hun statuut, waarin bepaald is dat iedere reclame ten strengste verboden is binnen een strook van 30 meter diepte langs die wegen, maar ook wat betreft het daarachter liggende gebied, dat onder toepassing van het nieuw besluit valt.

Al die bepalingen samen vormen een samenhangend en vrij eenvoudig stelsel, zodat de reclame zich onder de beste omstandigheden zal kunnen ontwikkelen, behoudens de bescherming van de landschappen en toeristische plaatsen en

l'élimination des excès. Les résultats déjà acquis, la collaboration et la bonne volonté sont garants du succès de cette réglementation fort souhaitée.

Il restera à attaquer le problème délicat et complet des agglomérations mis à l'étude actuellement par la Commission interministérielle.

B. — LE BUDGET DE 1960.

Contrairement à ce qui a été fait en 1959, le département n'engagera pas, au cours de l'année prochaine, beaucoup de travaux conjoncturels, c'est-à-dire des travaux de petite et moyenne importance dont le but immédiat est surtout la mise au travail des chômeurs.

C'est ainsi, par exemple, que l'arrêté royal du 2 février 1959 ne sera probablement plus appliqué durant les 12 mois à venir.

Toutefois, ceci ne veut pas dire que, pour l'ensemble du département, les engagements seront moins importants qu'en 1959. Au contraire, en 1960, un effort très important est à faire au point de vue des travaux structurels. De grands travaux doivent être continués à un rythme accéléré au port d'Anvers, sur les autoroutes, sur le Canal de Charleroi, et ainsi de suite.

Si on veut comparer le budget de 1959 à celui de 1960, il faut tenir compte de ce que divers crédits à engager ne figurent plus au budget proprement dit. C'est le cas du poste de 1 milliard 700 millions de francs pour les constructions scolaires et les 200 millions de francs pour les constructions universitaires de l'Etat qui figurent comme dotation au budget extraordinaire en vue d'être virés au budget pour ordre, puisque ce sont des crédits qui, en fait, sont gérés par le Ministre de l'Instruction Publique.

Il en est de même du montant de 600 millions de francs prévu comme subsides pour les écoles communales et provinciales.

En outre, les 700 millions d'engagement pour les travaux de voirie et bâtiments pour les communes et provinces ne sont plus inscrits au budget, puisque en vertu de l'accord avec le Crédit Communal, ces subsides seront portés au budget ordinaire au fur et à mesure que devra être assuré le remboursement des dettes contractées vis-à-vis de cet Organisme.

Tenant compte de tous ces éléments, nous arrivons pour 1960 à un budget se chiffrant à 10 milliards 4 millions de francs d'engagements, dont détail ci-après :

Budget extraordinaire :

Voies hydrauliques	2.540 millions
Bâtiments	888 »
Urbanisme	557 »
Divers	19 »
	4.004 millions

Dotations au budget extraordinaire qui seront virées au budget pour ordre :

Fonds des constructions scolaires ...	1.700 millions
Constructions Universitaires	200 »
Subsides pour écoles communales et provinciales	600 »
	2.500 millions

de uitroeiing van de misbruiken. De reeds bereikte uitslagen, de ondervonden medewerking en goede wil staan er borg voor dat deze in ruime kring gewenste reglementering vruchten zal dragen.

Er blijft nog het zeer delicate en ingewikkelde probleem van de bebouwde kommen, dat door de Interministeriële Commissie thans in studie genomen is.

B. — DE BEGROTING VOOR 1960.

In tegenstelling met hetgeen in 1959 gedaan werd, zal het departement in de loop van volgend jaar niet meer zoveel werken in conjunctuurverband aanvangen, d. w. z. kleine en middelgrote werken met het doel onmiddellijk werk te verschaffen aan werklozen.

Zo zal het koninklijk besluit van 2 februari 1959 de eerstvolgende 12 maanden waarschijnlijk niet meer toegepast worden.

Dit betekent evenwel niet dat, voor het departement in zijn geheel, de vastleggingen minder belangrijk zullen zijn dan in 1959. In 1960 zal een zeer grote inspanning moeten worden gedaan op het gebied van de structurele werken. De grote werken aan de haven van Antwerpen, aan de autosnelwegen, aan het kanaal van Charleroi, en zo voort, moeten in een versneld tempo voortgezet worden.

Zo men een vergelijking wil maken tussen de begroting voor 1959 en die voor 1960 dient rekening gehouden met het feit dat allerhande vastgelegde kredieten niet meer op de eigenlijke begroting voorkomen. Dit geldt voor de post van 1 miljard 700 miljoen frank voor de schoolgebouwen en van 200 miljoen frank voor de Rijksuniversiteitsgebouwen, die als dotatie voorkomen op de buitengewone begroting, om overgeschreven te worden op de begroting voor orde, aangezien het hier feitelijk kredieten betreft die door de Minister van Openbaar Onderwijs beheerd worden.

Hetzelfde geldt voor het bedrag van 600 miljoen dat is uitgetrokken voor de subsidiëring van het bouwen van gemeente- en provinciale scholen.

Bovendien is ook de vastlegging van 700 miljoen voor werken aan de wegen en de gebouwen van gemeenten en provincies niet meer op de begroting ingeschreven, aangezien die subsidies krachtens een met het Gemeentekrediet gesloten overeenkomst op de gewone begroting zullen geboekt worden naarmate dat de terugbetaling van de bijgenoemde instelling aangegane schuld moet worden verzekerd.

Rekening houdend met al die gegevens staan wij voor 1960 voor een begroting van 10 miljard vastleggingskredieten, waarvan het detail hierna volgt :

Buitengewone begroting :

Waterwegen	2.540 miljoen
Gebouwen	888 »
Stedebouw	557 »
Diverse	19 »
	4.004 miljoen

Dotatie op de buitengewone begroting, die naar de begroting voor orde zal worden overgeschreven :

Fonds voor schoolgebouwen	1.700 miljoen
Universiteitsgebouwen	200 »
Subsidies voor gemeentescholen en provinciale scholen	600 »
	2.500 miljoen

Autorisation accordée pour subvention des travaux communaux et provinciaux (voirie, bâtiments) ... 700 millions
(3.200 millions ne figurant pas au budget des Travaux Publics pour les engagements).

Budget ordinaire :

Fonds des routes ... 2.500 millions
9.704 millions

Report du Budget extraordinaire 1959 pour écluse Fort Frederik (prévu au Budget extraordinaire 1959) ... 300 millions

Total ... 10.004 millions

1) Routes : Programme en 1960.

En matière d'autoroutes un effort particulier sera encore fait pour l'axe Anvers-Liège-Allemagne. A cet effet, un crédit de quelque 900 millions est inscrit au programme pour permettre :

a) la construction, dans la zone d'Anvers de la liaison Anvers-Wommelgem, raccordant la ville à la section d'autoroute actuellement en service à partir de Wommelgem;

b) la construction de l'autoroute dans la zone de Hasselt en continuation des travaux actuellement en cours dans l'ouest du Limbourg, de façon à réaliser un contournement sud, Curange-Rapertingen, de la ville chef-lieu jusqu'à la route Hasselt-Liège;

c) la construction de l'autoroute au nord de Liège, depuis la Meuse jusqu'à l'ouest de Herve, avec la percée de la colline de Cheratte, de façon à réaliser, avec ce qui est fait à l'ouest de la Meuse, le contournement nord de Liège;

d) le début de la construction de la section Eupen-Lichtenbusch (frontière), suivant accord prévu avec le Ministre des Communications de la République Fédérale d'Allemagne, qui s'est engagé de son côté à assurer la liaison par autoroute entre Aix-la-Chapelle et Lichtenbusch.

L'autoroute Bruxelles-Namur sera poursuivie jusqu'au-delà de Wavre, travail indispensable pour assurer la complète rentabilité des travaux en cours d'exécution. L'autoroute ne sera pas poursuivie ultérieurement au-delà de Wavre, du moins en ce qui concerne un avenir rapproché, mais un effort particulier est fait pour la modernisation de la route n° 4 et le budget de 1960 prévoit notamment une importante rectification à Natoye, le détournement de Marche, la modernisation de Marche-Hogne, le détournement d'Ortheuville, les modernisations à Champlon et à Martelange et le détournement d'Arlon, pour ne citer que les principaux travaux.

En ce qui concerne l'autoroute Bruxelles-Liège, le programme 1960 sera consacré à la réalisation des emprises nécessaires au premier tronçon, à la sortie de Bruxelles, compris entre le Tir National à Schaerbeek et le territoire de Zaventem. Ce travail permettra de réaliser le dédoublement de la partie la plus encombrée de la chaussée de Louvain, entre le boulevard de Grande Ceinture et Zaventem.

Verleende machtigingen inzake toelagen voor gemeentelijke en provinciale werken (wegen, gebouwen) ... 700 miljoen
(3.200 miljoen die niet voorkomen op de begroting van Openbare Werken wat de vastleggingen betreft).

Gewone begroting :

Wegenfonds ... 2.500 miljoen
9.704 miljoen

Overboeking van de buitengewone begroting 1959 voor de sluis te Fort Frederik (ingeschreven op de buitengewone begroting 1959) ... 300 miljoen

Totaal ... 10.004 miljoen

1) Wegen : Programma voor 1960.

Op het gebied van de autosnelwegen zal nog een grote inspanning worden gedaan voor de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland. Daartoe is op het programma een krediet van ongeveer 900 miljoen ingeschreven voor :

a) het aanleggen in het Antwerpse, van de verbindingsweg Antwerpen-Wommelgem, ter aansluiting van de stad aan het autosnelwegvak dat thans reeds in gebruik is vanuit Wommelgem;

b) het aanleggen van de autosnelweg in het Hasseltse, ter voortzetting van de werken die thans in West-Limburg aan de gang zijn, zodat een zuidelijke omleiding Kuringen-Rapertingen, van de provinciehoofdplaats tot aan de weg Hasselt-Luik, tot stand komt;

c) het aanleggen van de autosnelweg ten noorden van Luik, van de Maas tot het westen van Herve, met doorgraving van de Cheratteheuvel, derwijze dat samen met hetgeen ten westen van de Maas reeds verwezenlijkt is, de zolang verwachte noordelijke omleiding te Luik wordt tot stand gebracht;

d) het aanvatten van de bouw van het vak Eupen-Lichtenbusch (grens) zoals overeengekomen met de Minister van Verkeerswezen van de Duitse Bondsrepubliek, die zich zijnerzijds verbonden heeft Aken en Lichtenbusch met een autosnelweg te verbinden.

De autosnelweg Brussel-Namen zal doorgetrokken worden tot voorbij Waver, wat volstrekt noodzakelijk is opdat de thans aan de gang zijnde werken volkomen renderend zouden zijn. Hij zal daarna niet voorbij Waver worden aangelegd, doch er zal een buitengewone inspanning worden gedaan voor de modernisering van de weg n° 4, waarvoor op de begroting voor 1960 onder meer grote rechtekingswerken te Natoye, de omleiding te Marche-en-Famenne, de modernisering van het vak Marche-en-Famenne-Hogne, de omleiding te Ortheuville, de modernisering te Champlon en te Martelange, alsook de omleiding te Aarlen voorkomen, om slechts de voornaamste werken te noemen.

Voor de autosnelweg Brussel-Luik zal het programma 1960 gericht zijn op het verwezenlijken van de grondneming die nodig zijn voor het aanleggen van het eerste vak, aan de poorten van Brussel, tussen de Rijksschietbaan te Schaerbeek en het grondgebied van Zaventem. Dank zij die werken zal het meest overbelaste deel van de steenweg op Leuven, tussen de grote Ringlaan en Zaventem, kunnen worden verdubbeld.

L'élimination des points de danger, principalement les passages à niveaux, subsistant encore sur l'autoroute Bruxelles-Ostende, sera poursuivie à un rythme accéléré et, par priorité, les ouvrages d'art manquants de construction la plus rentable au point de vue trafic et sécurité.

Aucun grand travail de transformation de la route existante par Boom en véritable autoroute Bruxelles-Anvers ne sera entrepris au cours de 1960. Toutefois, les revêtements actuels, fortement dégradés sous l'intensité du trafic, seront remis d'urgence en état.

En ce qui concerne le réseau des routes ordinaires, l'effort sera poursuivi notamment en vue :

1) de la modernisation des routes existantes : route n° 2 : Louvain-Hasselt; route n° 4 : Bruxelles-Arlon, suivant ce qui a été dit ci-dessus; route n° 14 : Gand-Anvers-Turnhout; route n° 17 : Mechelen-aan-Maas-Lanklaar-Liège-Huy et Profondeville; route n° 22 : Marchienne-Dampremy, avec suppression du passage à niveau à Couillet; route n° 296 : Westkapelle-Knokke;

2) de la création d'une infrastructure économique dans le Borinage, le Hageland, et l'établissement d'une route industrielle Gand-Desteldonck;

3) de l'aménagement de certaines agglomérations : Ardooie-Audenarde-Huy-Eupen — ainsi que les premières phases du boulevard de la Woluwe — du Ring de Gand, etc.

L'examen succinct du programme 1960 démontre que sur 2 ½ milliards d'engagements le Fonds des Routes réservera 1 milliard 350 millions pour les autoroutes et 1 milliard 150 millions pour les routes ordinaires, de sorte que l'effort spécial a été porté sur l'établissement des autoroutes dont le rendement économique est indiscutable.

Ci-dessous, le schéma de répartition du crédit global :

Autoroutes.

Anvers-Aix-la-Chapelle :

Anvers-Wommelgem...	fr.	150.000.000
Curange-Rapertingen	...	250.000.000
Cheratte-Melen	...	330.000.000
Eupen-Lichtenbusch	...	150.000.000

Bruxelles-Liège :

Schaerbeek-Zaventem	...	30.000.000
---------------------	-----	------------

Bruxelles-Namur :

Malaise, sud de Wavre	...	300.000.000
-----------------------	-----	-------------

Bruxelles-Ostende :

Construction d'ouvrages d'art	75.000.000
-------------------------------	------------

Bruxelles-Anvers :

Wolvertem — frontière de la province...	65.000.000
Total autoroutes...	1.350.000.000

De opheffing van de gevaarlijkste plaatsen, inzonderheid de gelijkvloerse kruisingen die in de autosnelweg Brussel-Oostende nog voorkomen, zal in een versneld tempo worden voortgezet, en de nog ontbrekende kunstwerken die uit het oogpunt van het verkeer en van de verkeersveiligheid het meest renderen, zullen bij voorrang worden gebouwd.

Geen enkel groot werk tot verbouwing van de bestaande weg via Boom tot een echte autosnelweg Brussel-Antwerpen zal in 1960 worden ondernomen. De huidige wegverhardingen, die zeer geleden hebben onder het druk verkeer, zullen echter dringend worden hersteld.

Wat het net der gewone wegen betreft, zal men zich verder inspannen :

1) voor de modernisering van de bestaande wegen : weg n° 2 : Leuven-Hasselt; weg n° 4 : Brussel-Aarlen, zoals hiervoren gezegd; weg n° 14 : Gent-Antwerpen-Turnhout; weg n° 17 : Mechelen-aan-Maas-Lanklaar-Luik-Hoei en Profondeville; weg n° 22 : Marchienne-Dampremy, met opheffing van de overweg te Couillet; weg n° 296 : Westkapelle-Knokke;

2) voor het tot stand brengen van de voor de bedrijfs-economische vereiste infrastructuur in de Borinage en in het Hageland, alsook voor het aanleggen van een nijverheidsweg Gent-Desteldonck;

3) voor de geschiktmaking van de wegen in sommige agglomeraties : Ardooie, Oudenaarde, Hoei, Eupen, alsmede voor het uitvoeren van de eerste fazen van de Woluwelaan, de Ring te Gent, enz.

Uit een vluchtig onderzoek van het programma 1960 blijkt dat van de 2 ½ miljard aan vastleggingen het Wegenfonds 1 miljard 350 miljoen zal bestemmen voor de autosnelwegen en 1 miljard 150 miljoen voor de gewone wegen, zodat de inspanning vooral gericht zal zijn op het aanleggen van de autosnelwegen waarvan het rendement uit economisch oogpunt onbetwistbaar is.

Hierin volgt in het kort de verdeling van het globaal krediet :

Autosnelwegen.

Antwerpen-Aken :

Antwerpen-Wommelgem...	fr.	150.000.000
Kuringen-Rapertingen	...	250.000.000
Cheratte-Melen	...	330.000.000
Eupen-Lichtenbusch	...	150.000.000

Brussel-Luik :

Schaerbeek-Zaventem	...	30.000.000
---------------------	-----	------------

Brussel-Namen :

Maleizen, zuiden van Waver	300.000.000
----------------------------	-------------

Brussel-Oostende :

Bouwen van kunstwerken	...	75.000.000
------------------------	-----	------------

Brussel-Antwerpen :

Wolvertem, grens van de provincie	...	65.000.000
Totaal autosnelwegen	...	1.350.000.000

Routes (par provinces).

Anvers...	89.000.000	
Brabant ...	241.000.000	
Flandre Occidentale...	107.000.000	
Flandre Orientale ...	140.000.000	
Hainaut ...	192.000.000	
Liège ...	104.000.000	
Limbourg ...	85.000.000	
Luxembourg ...	96.000.000	
Namur...	96.000.000	
Total routes ...		1.150.000.000

Total général du Fonds des Routes... fr. 2.500.000.000

A titre documentaire, il est utile d'examiner une répartition globale des crédits routes et autoroutes par province. Il s'ensuivrait le schéma suivant :

Anvers ...	fr. 239.000.000
Brabant ...	711.000.000
Flandre Occidentale ...	107.000.000
Flandre Orientale ...	140.000.000
Hainaut ...	192.000.000
Liège ...	584.000.000
Limbourg...	335.000.000
Luxembourg ...	96.000.000
Namur ...	96.000.000
Total ...	fr. 2.500.000.000

2) Voies hydrauliques : Programme de 1960.

Possibilités d'engagement :

- 1.000.000.000 pour le port d'Anvers, dont 300 millions reportés de 1959 pour la construction de la nouvelle écluse maritime;
- 1.250.000.000 pour le programme des 1.350 tonnes;
- 590.000.000 pour les autres travaux, non compris dans les deux programmes.

Total : 2.840.000.000 (y compris les 300 millions pour le port d'Anvers).

Port d'Anvers.

400 millions sont prévus pour des dragages de la 6^e darse et du bassin à l'entrée du port pétrolier; pour la construction de murs de quai du bassin canal B 1 se greffant sur le bassin de virement de la 6^e darse et pour l'équipement des quais de la 6^e darse.

600 millions (dont 300 reportés de 1959) permettront de mettre en adjudication les travaux de génie civil de la nouvelle écluse maritime au nord de la province d'Anvers :

Sambre.

30 millions sont prévus pour la reconstruction du pont de chemin de fer, dit Champeau, à un autre emplacement. Ce sont des travaux préliminaires devant permettre la construction du barrage écluse de Montignies.

Wegen (par province).

Antwerpen ...	89.000.000	
Brabant ...	241.000.000	
West-Vlaanderen ...	107.000.000	
Oost-Vlaanderen...	140.000.000	
Henegouwen ...	192.000.000	
Luik ...	104.000.000	
Limburg ...	85.000.000	
Luxemburg ...	96.000.000	
Namen ...	96.000.000	
Totaal wegen ...		1.150.000.000

Algemeen totaal Wegenfonds ... fr. 2.500.000.000

Het kan wel nuttig zijn, als inlichting de globale verdeling van de kredieten voor de wegen en de autosnelwegen aan te geven per provincie. Men bekomt dan de volgende tabel :

Antwerpen ...	fr. 239.000.000
Brabant ...	711.000.000
West-Vlaanderen ...	107.000.000
Oost-Vlaanderen ...	140.000.000
Henegouwen...	192.000.000
Luik ...	584.000.000
Limburg ...	335.000.000
Luxemburg ...	96.000.000
Namen ...	96.000.000
Totaal ...	fr. 2.500.000.000

2) Waterwegen : Programma voor 1960.

Vastleggingsmogelijkheden :

- 1.000.000.000 voor de haven van Antwerpen, waarvan 300 miljoen overgeboekt van 1959 voor de bouw van de nieuwe zeelsluis;
- 1.250.000.000 voor het programma der 1.350 ton,
- 590.000.000 voor de overige werken, niet begrepen in de twee programma's;

Totaal : 2.840.000.000 (waaronder de overgeboekte 300 miljoen voor de haven van Antwerpen).

Haven van Antwerpen.

400 miljoen zijn uitgetrokken voor het uitbaggeren van het 6^{de} havendok en van het dok aan de invaart van de petroleumhaven, voor de bouw van de kaaimuren van het kanaaldok B 1 dat aansluit bij het zwaaidok van het 6^{de} havendok, en voor de outillering van de kaaïen van het 6^{de} havendok.

600 miljoen (waaronder 300 miljoen overgeboekt van 1959) zullen toelaten de waterbouwkundige werken van de nieuwe zeelsluis in het noorden van de provincie Antwerpen aan te besteden.

Samber.

30 miljoen zijn bestemd voor de wederopbouw op een andere plaats van de Champeau-spoorbrug. Het betreft hier inleidende werken om het stuwcomplex te Montignies te kunnen bouwen.

Canal Charleroi-Bruxelles.

Un crédit de 900 millions est prévu pour le restant des travaux du versant Senne de ce canal, notamment pour la continuation du rachat de la chute de Ronquières, pour la liaison Senefte-Pont Canal (2^e partie) et pour des travaux de parachèvement du canal.

Les dispositions sont prises pour que tous les travaux restant à réaliser au Canal de Charleroi soient mis en adjudication au cours de 1960.

Canal circulaire à Gand.

200 millions sont prévus pour la mise en adjudication de l'écluse barragée à Melle sur la section Sud de ce canal.

C'est à la suite de la loi du 23 juillet 1959, modifiant celle du 9 mars 1957 concernant le programme des 1.350 tonnes que les travaux du canal circulaire à Gand ont été avancés de deux dans le but de relier au plus vite le Borinage — région test — aux portes de Gand et d'Anvers.

Port de Gand.

Un crédit de 370 millions est prévu pour ce port et pour son accès, le canal Gand-Terneuzen.

Un premier tronçon de murs de quai du bassin Echevin Siffer, pour un montant de 50 millions, pourra être mis en chantier. La somme de 320 millions devra servir pour l'acquisition de terrains dans les traversées de Zelzate et de Terdonck, etc., et pour entamer les travaux d'approfondissement du canal ainsi que les travaux de mise à grande section du canal entre Rieme et Zelzate.

Port de Liège.

Les travaux de construction d'un quai charbonnier et d'une troisième darse au port de Monsin pourront être entamés.

Canal Mons-Condé.

Un premier crédit de 60 millions permettra d'entamer les travaux d'aménagement de ce canal en vue du démergement de la vallée de la Haine.

Adduction Bethane-Seraing.

L'exécution d'un nouveau tronçon de cette adduction, travaux pour lesquels 40 millions sont prévus, permettra de connecter celle-ci à une qui dessert la ville de Liège, de sorte que l'eau du barrage de la Vesdre pourra y être amenée.

3) Administration des Bâtiments : Programme pour 1960.

Crédits d'engagements prévus :

1) Divers départements fr.	888.000.000
2) Fonds Scolaire	1.700.000.000
3) Universités	200.000.000
Total fr.	2.788.000.000

Kanaal Charleroi-Brussel.

Een krediet van 900 miljoen is uitgetrokken voor de nog resterende werken aan het kanaal aan de kant van de Zenne, namelijk voor de voortzetting van de opheffing van het verval te Ronquières, voor de verbinding Senefte-brugkanaal (2^{de} deel) en voor de afwerking van het kanaal.

Voorzieningen zijn getroffen om al de aan het kanaal van Charleroi nog uit te voeren werken in de loop van 1960 aan te besteden.

Ringvaart te Gent.

200 miljoen zijn uitgetrokken voor de aanbesteding van het stuwcomplex te Melle, in het zuidelijk vak van het kanaal.

Ten gevolge van de wet van 23 juli 1959, houdende wijziging van die van 9 maart 1957 betreffende het programma der 1.350 ton, werden de werken aan de Ringvaart te Gent met twee jaar vervroegd ten einde de Borinage (testgebied) zo vlug mogelijk te verbinden met de havens van Gent en Antwerpen.

Haven van Gent.

Voor deze haven en van de toegangsweg ervan, het kanaal Gent-Terneuzen, is een krediet van 370 miljoen uitgetrokken.

Een eerste vak kaaimuren van het Schepen Sifferdok, voor een bedrag van 50 miljoen, zal kunnen worden aangevat. De overblijvende som van 320 miljoen zal moeten dienen voor de aankoop van grond in de doortocht van Zelzate en Terdonk, enz. alsmede voor het aanvangen van de verdiepingswerken van het kanaal evenals van de werken tot profielverruiming tussen Rieme en Zelzate.

Haven van Luik.

De werken voor het bouwen van een kolenkaai en van een derde bekken in de haven van Monsin zullen kunnen worden aangevat.

Kanaal Bergen-Condé.

Een eerste krediet van 60 miljoen zal toelaten met de geschiktmaking van dit kanaal te beginnen, met het oog op de ontwatering van de Hene-vallei.

Waterleiding Bethane-Seraing.

Door de aanleg van een nieuw vak van die leiding, waarvoor 40 miljoen zijn uitgetrokken, zal deze kunnen worden verbonden met een leiding die de stad Luik bedient, zodat het Vesderwater tot in die stad zal kunnen worden aangevoerd.

3) Bestuur der Gebouwen : Programma voor 1960.

Uitgetrokken vastleggingskredieten :

1) Diverse departementen... .. fr.	888.000.000
2) Schoolfonds	1.700.000.000
3) Universiteiten	200.000.000
Totaal fr.	2.788.000.000

Analyse :

Au programme de 1960, l'article 491 prévoit 349.000.000 francs.

Il faut réserver 75.000.000 francs pour les acquisitions.

D'autre part, les travaux suivants sont prévus :

1) Bruxelles : Centre administratif, rue de Louvain fr.	30.000.000
2) Bruxelles : Centre administratif, rue de la Régence	20.000.000
3) Wilrijk : Gendarmerie — Continuation	20.000.000
4) Arlon : Gendarmerie — Continuation...	15.000.000
5) Bruxelles : Patrimoine artistique	35.000.000
6) Bruxelles : Cinquantenaire — Parachèvement	50.000.000
7) Bruxelles : Affaires Etrangères... ..	60.000.000
8) Bruxelles : Cité administrative — Le bâtiment le long de la rue Van der Meulen, ainsi que le Parking A	200.000.000
9) Bruxelles : Mont des Arts — La dernière tranche	200.000.000
10) Bruxelles : Palais de Justice — Aménagement locaux du Conseil de Guerre ...	10.000.000
11) Différents travaux pour les divers départements :	

Hôpital Universitaire de Gand — Crédits prévus... .. 60.000.000

Analyse :

Clôture des terrasses	3.000.000
Electricité Bloc I	2.000.000
Bâtiment transversal à gauche	17.000.000
Bâtiment transversal à droite	12.000.000
Polyclinique III	10.000.000
Complexe d'entrée	15.000.000
Différents travaux chauffages	30.000.000

Enseignement Supérieur — Crédits prévus ... 200.000.000

Analyse :

Gand :

Institut du Cancer	30.000.000
Institut Nucléaire	65.000.000
Inst'tut Pharmacie	25.000.000
Institut des Candidatures	75.000.000
Home pour étudiantes	15.000.000

Liège :

Les candidatures Ingénieurs	150.000.000
Institut Education physique... ..	20.000.000
Institut d'Autopsie médico-légal	5.000.000

Fonds Scolaires — Crédits prévus 1.700.000

Sera réalisé suivant le programme introduit par le Ministre de l'Instruction publique.

* * *

Specificatie :

Het programma voor 1960 vermeldt in artikel 491 : 349.000.000 frank.

Daarvan moeten 75.000.000 frank dienen voor aankoop van gronden.

Anderdeels worden de volgende werken in uitzicht gesteld :

1) Brussel : Administratief Centrum, Leuvenseweg fr.	30.000.000
2) Brussel : Administratief Centrum, Regentschapstraat	20.000.000
3) Wilrijk : Rijkswachtkazerne — Voortzetting	20.000.000
4) Aarlen : Rijkswachtkazerne — Voortzetting	15.000.000
5) Brussel : Kunstpatrimonium	35.000.000
6) Brussel : Jubelpark — Afwerking... ..	50.000.000
7) Brussel : Buitenlandse Zaken	60.000.000
8) Brussel : Bestuurswijk — Het gebouw aan de Van der Meulenstraat en de parkeerplaats A	200.000.000
9) Brussel : Kunstberg — Laatste deel ...	200.000.000
10) Brussel : Justitiepaleis — Geschiktmaking lokalen van de Krijgsraad	10.000.000

11) Allerhande werken voor diverse departementen :

Academisch Ziekenhuis te Gent — Uitgetrokken kredieten 60.000.000

Detail :

Afsluiting terrassen	3.000.000
Electriciteit Blok I	2.000.000
Dwarsgebouw links	17.000.000
Dwarsgebouw rechts	12.000.000
Polikliniek III	10.000.000
Toegangscomplex	15.000.000
Diverse verwarmingswerken	30.000.000

Hoger Onderwijs — Uitgetrokken kredieten 200.000.000

Detail :

Gent :

Kankerinstituut	30.000.000
Instituut voor Kernenergie	65.000.000
Pharmaceutisch Instituut	25.000.000
Instituut Candidaturen	75.000.000
Studententehuis	15.000.000

Luik :

Candidaturen Ingenieur	150.000.000
Instituut Lichamelijke Opvoeding	20.000.000
Instituut Gerechdelijk-geneesk. Autopsie	5.000.000

Schoolfonds — Uitgetrokken kredieten... .. 1.700.000

Uit te voeren volgens het programma ingediend door de Minister van Openbaar Onderwijs.

* * *

Ci-dessous quelques détails concernant les postes les plus importants :

a) *Bibliothèque Albert I^{er}.*

Le crédit de 200 millions prévus au Budget de 1960 est destiné à achever complètement la Bibliothèque Albertine, de telle manière que le nouveau Jardin du Mont des Arts sera entièrement entouré de bâtiments; actuellement, une fausse façade en stuc a été établie, mais la construction du reste de la Bibliothèque se fera à l'abri de cette façade; aucun chantier ne sera donc visible des jardins.

Par la suite, mais indépendamment de la Bibliothèque proprement dite, il restera à construire et à aménager le Musée d'Art ancien et les archives générales du Royaume qui forment avec la Bibliothèque ce qu'on appelé le « Complexe du Mont des Arts ».

b) *Cité administrative.*

En 1959 a été poursuivie l'étude de l'avant-projet par les architectes; cet avant-projet a été soumis au Vice Premier Ministre Lilar et à lui-même; quelques mises au point ont encore été demandées aux architectes mais au début de 1960 le Conseil des Ministres sera à même de donner son accord définitif sur l'avant-projet.

Au cours du premier semestre de 1960 un nouveau bâtiment sera adjugé, appelé bâtiment F, destiné à abriter des services généraux et le département des Communications; un crédit de 200 millions est prévu à cet effet.

c) *Hôpital universitaire de Gand.*

Depuis 1946 jusqu'à fin 1959, il a été investi 341 millions 452.664 francs à l'Hôpital Universitaire de Gand.

Un report de 60 millions du Budget 1959 sera reporté sur le Budget 1960.

Les bâtiments suivants ont été mis en exploitation :

A. — *Avant octobre 1957.*

Polyclinique V Physiothérapie.
Centre pour Poliomyélite Orthopédie.
Ecole d'Infirmières.

B. — *Depuis octobre 1958.*

Buanderie.

C. — *En 1959.*

Clinique pour Enfants.
Polyclinique pour Ophtalmologie.
Polyclinique pour nez-gorge-oreilles.

d) *Ministère des Affaires Etrangères.*

Le Budget de 1960 comporte pour la première fois, un crédit de 60 millions de francs pour la construction du nouveau Ministère des Affaires Etrangères, qui ne sera pas installé dans la Cité administrative mais au Palais d'Egmont.

L'achat de ce terrain à la Ville de Bruxelles, par échange avec le Bâtiment des Postes de la place de la Monnaie, fait toujours l'objet de négociations avec la Ville de Bruxelles mais entretemps, l'architecte qui a été désigné a été mis en possession des besoins des départements des Affaires

Hierna volgen enkele nadere bijzonderheden over de belangrijkste posten.

a) *Albert I bibliotheek.*

Het op de begroting voor 1960 uitgetrokken krediet van 200 miljoen is bestemd voor de volledige afwerking van de Albertinabibliotheek, zodat de nieuwe tuin van de Kunstberg helemaal door gebouwen zal omringd zijn; thans is een blinde gevel van pleisterkalk aangebracht; de rest van de Bibliotheek zal achter die gevel worden gebouwd, zodat van uit de tuinen geen enkele bouwplaats zal te zien zijn.

Vervolgens zullen, los van de eigenlijke Bibliotheek, nog het Museum voor Oude Kunst en het Algemeen Rijksarchief moeten worden gebouwd en ingericht. Samen met de Bibliotheek zullen ze het zg. « Kunstbergcomplex » vormen.

b) *Bestuurswijk.*

De studie van het voorontwerp werd in 1959 door de architecten voortgezet; dat voorontwerp werd voorgelegd aan Minister Lilar, Ondervoorzitter van de Kabinetsraad, en aan de Minister zelf; de architecten werden nog om enkele kleine wijzigingen verzocht. In het begin van 1960 zal de Ministerraad echter definitief zijn instemming met dat voorontwerp kunnen betuigen.

Tijdens het eerste semester van 1960 zal een nieuw gebouw worden aanbesteed, namelijk het gebouw F, waarin de Algemene Diensten en het Departement van Verkeerswezen zullen worden ondergebracht; daartoe is een krediet van 200.000.000 frank uitgetrokken.

c) *Academisch Ziekenhuis te Gent.*

Van 1946 tot einde 1959 werden voor het Academisch Ziekenhuis te Gent 341.452.664 frank geïnvesteerd.

Een bedrag van 60 miljoen zal van de begroting voor 1959 op de begroting voor 1960 worden overgeboekt.

De volgende gebouwen zijn reeds in gebruik genomen :

A. — *Vóór oktober 1957.*

Polikliniek V : Physiotherapie.
Centrum voor Poliomyelitis Orthopaedie.
School voor verpleegsters.

B. — *Sedert oktober 1958.*

Washuis.

C. — *In 1959.*

Kinderkliniek.
Polikliniek voor Ophtalmologie.
Polikliniek voor neus-, keel- en oorzichten.

d) *Ministerie van Buitenlandse Zaken.*

Voor de eerste maal vermeldt de begroting voor 1960 een krediet van 60.000.000 frank voor het bouwen van het nieuw Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat niet in de Bestuurswijk maar in het Egmontpaleis zal worden ondergebracht.

Er worden met de stad Brussel nog steeds onderhandelingen gevoerd voor de ruiling van dat perceel met het gebouw der Posterijen op het Muntplein. Intussen werd de aangewezen architect op de hoogte gebracht van de behoeften van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en

Etrangères et du Commerce Extérieur, pour l'élaboration de son avant-projet.

Le Palais d'Egmont proprement dit servira à abriter les Cabinets des deux Ministres ainsi que les salons de réceptions, tandis que les bureaux proprement dits seront établis dans un nouvel immeuble à front de la rue aux Laines.

4) Urbanisme : Programme de 1960.

Loi Brunfaut fr.	300.000.000
Subsides divers	1.403.000.000
Etudes de plans	50.000.000
Convention Flandre Orientale ...	4.000.000
Dommages de guerre	100.000.000
	1.857.000.000

Il y a lieu de remarquer qu'eu égard à l'accord réalisé avec le Crédit Communal, le budget n'indique aucun montant d'engagement pour les subsides de l'article 611.1. Ce montant est de 700.000.000, tandis que celui pour la construction d'écoles par les pouvoirs subordonnés est de 600.000.000 en vertu du pacte scolaire, soit au total 1 milliard 300.000.000.

L'action du département continuera à se porter principalement sur les constructions d'écoles par les pouvoirs subordonnés ainsi que sur l'étude de plans régionaux d'aménagement qui doivent permettre de prendre les mesures nécessaires en vue de promouvoir les zones de développement économique.

5) Simplification administrative et nouveau système de financement.

En ce qui concerne la simplification administrative, il esquisse un commentaire rapide, tout en suggérant à la Commission, étant donné l'importance du problème, d'y consacrer une réunion spéciale, réunion qui pourrait se tenir après le vote du budget, cette question étant plus ou moins indépendante du budget de 1960 même.

Il remet aux Membres de la Commission la liste définitive des travaux communaux qui seront subsidiés par le département au courant de l'année prochaine.

Dans ce tableau sont repris tous les travaux dont les adjudications ont déjà eu lieu et pour lesquels, par manque de crédits, il n'a pas encore pu délivrer de promesse ferme.

Il a repris au budget de 1960 une partie des dossiers pour lesquels ses Honorables Prédécesseurs ou lui-même avaient permis une dérogation à la circulaire de 1948, dont la promesse de principe n'a pas été donnée jusqu'à présent. Pour honorer tous les dossiers déjà introduits, une partie des crédits de l'exercice 1961 sera nécessaire.

En conséquence, le nouveau système ne pourra être appliqué intégralement qu'à partir de 1961, mais déjà en 1960, les Gouverneurs recevront des instructions pour appeler certains dossiers et mettre ainsi le nouveau système en route.

Précédemment les dossiers relatifs à ces travaux étaient soumis à une procédure administrative complexe, il fallait de nombreux mois et parfois même des années pour que les travaux prévus puissent être exécutés. Les principales raisons des lenteurs étaient la nécessité d'obtenir, pour un seul travail, trois décisions ministérielles. Les dossiers devaient donc faire la navette trois fois entre la commune et le Ministre et ce, chaque fois par la voie hiérarchique, c'est-à-dire en passant par la province. Dans ces conditions, la moindre difficulté administrative survenant entre un des

van Buitenlandse Handel, zodat hij zijn voorontwerp zal kunnen uitwerken.

In het eigenlijke Egmontpaleis zullen de kabinetten van beide Ministers ondergebracht en zullen de receptiehallen ingericht worden. Wat de burelen betreft, deze zullen gevestigd worden in een nieuw gebouw aan de Wolstraat.

4) Stedebouw : Programma voor 1960.

Wet Brunfaut fr.	300.000.000
Diverse toelagen	1.403.000.000
Studie van plans	50.000.000
Overeenkomst Oost - Vlaanderen	4.000.000
Oorlogsschade	100.000.000
	1.857.000.000

Er weze opgemerkt dat, met het oog op de met het Gemeentekrediet gesloten overeenkomst, op de begroting geen enkel vastleggingsbedrag voorkomt voor de toelagen onder artikel 611.1. Dat bedrag beloopt 700.000.000 frank, terwijl dat voor de bouw van scholen door de ondergeschikte besturen, ter uitvoering van het schoolpakt, 600.000.000 frank bedraagt dit is totaal 1.300.000.000 frank.

De actie van het departement zal verder hoofdzakelijk gericht blijven op het bouwen van scholen door de ondergeschikte besturen en op de studie van de streekplannen die het mogelijk moeten maken de nodige voorzieningen te treffen voor de bevordering van de economische ontwikkelingsgewesten.

5) Administratieve vereenvoudiging en nieuw financieringssstelsel.

Over de administratieve vereenvoudiging geeft de Minister een korte toelichting, en stelt hij, wegens het belang van het probleem, aan de Commissie voor, hieraan een afzonderlijke vergadering te wijden. Deze zou kunnen plaats vinden na de goedkeuring van de begroting, daar deze kwestie min of meer los staat van de begroting 1960 zelf.

Hij overhandigt aan de Leden der Commissie de definitieve lijst van de gemeentewerken waarvoor in de loop van volgend jaar een toelage van het departement zal worden verleend.

In die tabel komen al de werken voor die reeds aanbevestigd werden doch waarvoor, bij gebrek aan kredieten, nog geen vaste belofte kon worden gedaan.

In de begroting voor 1960 heeft hij een gedeelte der dossiers opgenomen, waarvoor zijn achtbare voorgangers of hijzelf een afwijking aan de omzendbrief van 1948 hebben toegestaan, dossiers waarvoor totnogtoe geen principiële belofte werd gedaan. Ten einde alle reeds ingediende dossiers te kunnen honoreren, is een gedeelte van de voor het begrotingsjaar 1961 uit te trekken kredieten nodig.

Dienvolgens zal het nieuw stelsel, slechts van 1961 af integraal kunnen toegepast worden, maar reeds in 1960 zullen aan de Gouverneurs instructies inzake het opvragen van sommige dossiers verstrekt worden, om zodoende het nieuwe stelsel op gang te brengen.

Vroeger moest voor de behandeling van de dossiers betreffende die werken een ingewikkelde administratieve procedure worden gevolgd, en verliepen er vele maanden, ja zelfs jaren, vooraleer de ontworpen werken konden worden uitgevoerd. Die traagheid was voornamelijk hieraan te wijten, dat voor één enkel werk drie ministeriële beslissingen nodig waren. De dossiers moesten dus driemaal heen en weer tussen de gemeente en het Ministerie, en telkens langs hiërarchische weg, dat is via de provincie. In die omstandigheden kon de minste administratieve moei-

divers examens nécessaires pouvait se traduire par des semaines ou des mois de retard.

Il a décidé d'appliquer un nouveau système simplifiant au maximum les interventions administratives.

Le nouveau système.

Ci-dessous une analyse concise du nouveau système :

- 1) une plus grande responsabilité est confiée aux services techniques provinciaux;
- 2) suppression des contrôles répétés d'un même dossier par les mêmes services;
- 3) fixation d'un taux de subsides fixe, afin d'éviter les révisions successives, du calcul du taux du subside accordé par l'Etat;
- 4) engagement provisoire du montant du subside, sur le vu des estimations et au moment où l'autorisation d'adjudger est donnée avec adaptation éventuelle effectuée sur le vu du décompte de l'entreprise.

La nouvelle procédure comportera les stades suivants :

A. — *Au stade de l'introduction des dossiers* (projets et adjudications).

- 1) Un avant-projet des travaux pour lesquels les administrations subordonnées sollicitent l'intervention financière de l'Etat est établi;
- 2) Les avant-projets, établis selon les directives générales du département des Travaux Publics sont transmis en triple exemplaire au gouverneur de province, qui les fait examiner par le service technique provincial.
- 3) Cet examen porte sur l'économie des dispositions prévues — notamment au point de vue technique — sur les moyens financiers du maître de l'ouvrage et sur la concordance de l'avant-projet avec les directives du département.

En matière urbanistique le gouverneur demandera l'avis de la direction provinciale de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire et consultera éventuellement les autres organismes intéressés.

4) Une fois en possession des conclusions de cet examen, le gouverneur renvoie un exemplaire de l'avant-projet au maître de l'ouvrage, en faisant état des remarques et observations auxquelles il a donné lieu, en vue de la mise au point d'un projet définitif.

5) En même temps, le gouverneur fait parvenir au Ministre, par l'intermédiaire de la direction provinciale de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, une note décrivant les travaux de façon succincte, en indiquant les caractéristiques essentielles et fournissant une estimation approximative de la dépense. Cette estimation doit être scindée dans le cas où le projet prévoit des travaux susceptibles d'être subsidiés à des taux différents ou non subsidiables.

6) Dès que le gouverneur est en possession du projet complet des travaux, il en avertit le Département des Travaux Publics. Le projet est conservé par le Gouvernement provincial, sauf lorsque le montant de l'estimation des travaux excède les 5 millions, dans quel cas, conformément aux dispositions actuellement en vigueur, il est transmis à l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

7) Le Ministre des Travaux Publics fait savoir au Gouverneur quel est, parmi les projets qui lui ont été signalés, celui qu'il a décidé de subsidier. Il fixe un délai dans lequel

tations pourraient être introduites dans les limites des 9/10^e lijkheid die zich tijdens en van de verschillende vereiste onderzoeken voordeed, weken of maanden vertraging betekenen.

Er werd beslist een nieuw stelsel toe te passen waarbij de administratieve bemoeiingen zoveel mogelijk worden vereenvoudigd.

Het nieuw systeem.

Hierna volgt een korte uiteenzetting van het nieuw stelsel :

- 1) aan de provinciale technische diensten wordt een grotere verantwoordelijkheid opgedragen;
- 2) de herhaalde controle van een zelfde dossier door dezelfde diensten wordt afgeschaft;
- 3) invoering van een vast subsidiebedrag, ter voorkoming van de opeenvolgende herzieningen van de berekening van het bedrag der Rijksbijdrage;
- 4) voorlopige vastlegging van het subsidiebedrag na kennisneming van de ramingen en op het ogenblik dat de machtiging tot aanbesteding wordt gegeven, met eventuele aanpassing na kennisneming van de afrekening der aan-neming.

De nieuwe procedure zal als volgt verlopen :

A. — *In het stadium van de indiening van de dossiers* (ontwerpen aanbestedingen).

- 1) Voor de werken waarvoor door de ondergeschikte besturen om financiële Rijkstegemoetkoming wordt gevraagd, is een voorontwerp opgemaakt.
- 2) De voorontwerpen worden opgemaakt volgens de algemene richtlijnen van het departement van Openbare Werken en in drievoud overgemaakt aan de provinciegouverneur, die ze door de provinciale technische dienst laat onderzoeken.
- 3) Dat onderzoek slaat op de inrichting van de ontworpen voorzieningen — inzonderheid uit technisch oogpunt — op de financiële middelen van de opdrachtgever en op de overeenstemming van het voorontwerp met de richtlijnen van het departement.

In stedenbouwkundig opzicht zal de gouverneur het advies van de Provinciale Directie van het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening inwinnen en eventueel de andere betrokken lichamen raadplegen.

4) Aan de hand van de conclusies van dat onderzoek zendt de Gouverneur een exemplaar van het voorontwerp aan de opdrachtgever terug met vermelding van de opmerkingen en aanmerkingen waartoe het aanleiding heeft gegeven, ten einde het opmaken van een definitief ontwerp mogelijk te maken.

5) Terzelfdertijd laat de Gouverneur via de Provinciale Directie van het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening, aan de Minister een nota geworden waarin de werken bondig worden beschreven, hun hoofdkenmerken worden opgegeven en een benaderende raming van de uitgave wordt gemaakt. Ingeval het ontwerp werken mocht omvatten die voor een verschillend bedrag gesubsidieerd kunnen worden, alsmede werken die niet subsidieerbaar zijn, moet die raming gesplitst worden.

6) Zodra de Gouverneur in het bezit is van het volledig ontwerp van de werken, geeft hij daarvan kennis aan het departement van Openbare Werken en Wederopbouw. Het ontwerp blijft op het Provinciaal Gouvernement berusten behalve wanneer het ramingsbedrag van de werken 5 miljoen overschrijdt, in welk geval het, overeenkomstig de thans vigerende bepalingen, aan het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening wordt overgemaakt.

7) De Minister van Openbare Werken deelt aan de Gouverneurs mede welke van de hem gesignaleerde ontwerpen hij besloten heeft te subsidiëren. Hij bepaalt de

l'adjudication publique devra avoir lieu. Ensuite, il fait procéder à l'engagement approximatif du subside.

8) Les dossiers d'adjudication, comprenant un exemplaire complet du projet et des documents de base prescrits par la circulaire n° 1055 sont transmis par le Gouverneur au Département des Travaux publics, en vue de l'octroi du subside.

B. — Au stade de l'octroi du subside.

1) Le subside est calculé forfaitairement, sur la base de la soumission retenue.

2) Les décomptes contractuels (salaires, charges sociales, matériaux, etc.) n'entrent plus en ligne de compte pour le calcul du subside, étant entendu que l'octroi du subside de l'Etat est subordonné à l'insertion, dans le cahier spécial des charges, des dispositions contractuelles prescrites pour les entreprises à exécuter pour compte de l'Etat.

3) Lorsque le décompte final des travaux proprement dits atteint un montant supérieur au montant de la soumission prise comme base pour le calcul du subside, la différence entre ces deux montants n'est pas subsidiée.

Au cas où le décompte final mentionne un montant inférieur au dit montant de la soumission, le subside accordé primitivement est réduit sur la base du dossier d'adjudication dans un rapport égal à celui du décompte final des travaux proprement dits au montant de la soumission pris comme base pour le calcul du subside.

4) En matière d'expropriations à réaliser en vue de l'exécution des travaux subsidiés, seules entrent en ligne de compte pour l'octroi d'un subside, celles concernant les constructions (bâtiments). Les emprises ayant trait à des terrains ne seront donc plus subsidiées.

5) Il n'y aura plus d'intervention de l'Etat dans les frais généraux ni dans les frais découlant des études géotechniques effectuées en vue de l'exécution des travaux.

6) En compensation de la suppression de l'intervention de l'Etat dans les décomptes contractuels et dans les frais généraux, les pourcentages de subsides prévus par l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 sont majorés de 5 % (35 % au lieu de 30 %, 65 % au lieu de 60 %).

C. — Au stade de la liquidation des subsides.

1) Il sera soumis à la Cour des Comptes une formule relative à la liquidation d'acomptes en cours d'exécution des travaux. Le subside étant fixé forfaitairement, les états d'avancement des travaux peuvent être remplacés par une simple attestation visée par le chef du service technique provincial, d'où il ressort qu'à une date donnée, des travaux ont été effectués pour un montant donné. De telles attestations pourraient être introduites dans les limites des 9/10^e du montant approuvé de la soumission.

2) Le dossier complet relatif au décompte final serait introduit conformément à la procédure actuellement en vigueur, étant entendu que les Gouverneurs pourraient être priés de veiller à ce que le dossier en question parvienne au département dans les trois mois de la date de la réception provisoire des travaux. Comme corollaire, un nouveau système de financement a été approuvé et mis au point.

termijn binnen welke de openbare aanbesteding moet plaats hebben. Voorts doet hij het benaderend bedrag van de subsidie voorlopig vastleggen.

8) De aanbestedingsdossiers, bevattende een volledig exemplaar van het ontwerp en de in omzendbrief n° 1055 voorgeschreven basisdokumenten, worden door de Gouverneur aan het Departement van Openbare Werken overgemaakt voor het verlenen der subsidie.

B. — In het stadium van de subsidieverlening.

1) De subsidie wordt forfaitair berekend op basis van de in aanmerking genomen inschrijvingssom.

2) De contractuele verrekeningen (lonen, sociale lasten, materialen enz.) worden voor de berekening van de subsidie niet meer in aanmerking genomen, met dien verstande dat het verlenen van de Rijkssubsidie afhankelijk wordt gesteld van de opneming, in het bestek, van de contractuele bepalingen die voor de voor rekening van de Staat uit te voeren aannemingen voorgeschreven zijn.

3) Wanneer de eindafrekening van de eigenlijke werken komt te slaan op een bedrag dat groter is dan de voor de berekening van de subsidie in aanmerking genomen inschrijvingssom, wordt het verschil tussen die twee bedragen niet gesubsidieerd.

Ingeval de eindafrekening een bedrag vermeldt dat kleiner is dan bedoelde inschrijvingssom, wordt de aanvankelijk verleende toelage, aan de hand van het aanbestedingsdossier verminderd in een verhouding gelijk aan die van de eindafrekening der eigenlijke werken tot de inschrijvingssom die ter berekening van de toelage in aanmerking werd genomen.

4) Wat de voor het uitvoeren van de gesubsidieerde werken te verwezenlijken grondinnemingen betreft, komen enkel die welke bouwwerken (gebouwen) betreffen, nog in aanmerking voor subsidieverleningen. De innemingen van gronden zullen dus niet meer worden gesubsidieerd.

5) De Rijkstegemoetkoming in de algemene kosten en in de kosten van de voor het uitvoeren der werken vereiste grondmechanische studies valt weg.

6) Als compensatie voor de afschaffing van de Rijkstegemoetkoming in de contractuele verrekeningen en in de algemene kosten, zullen de subsidiepercentages, zoals die door het besluit van de Regent van 2 juli 1949 zijn bepaald, met 5 % worden verhoogd (30 % wordt 35 %, 60 % wordt 65 %).

C. — In het stadium van de subsidieuitkering.

1) Aan het Rekenhof zal een formule worden voorgelegd voor het vereffenen van termijnen in de loop van de uitvoering. Daar de toelage forfaitair vastgesteld is, kunnen de staten van vordering der werken vervangen worden door een eenvoudig door het hoofd van de Provinciale Technische Dienst gevisieerd attest waaruit blijkt dat op een bepaalde datum werken voor een bepaald bedrag uitgevoerd waren. Dergelijke attesten zouden mogen ingediend worden binnen de perken van 9/10 van het bedrag van de goedgekeurde inschrijvingssom.

2) Het volledig dossier betreffende de eindafrekening zou ingediend worden volgens de thans vigerende procedure, met dien verstande dat de gouverneurs zouden kunnen verzocht worden er voor te waken dat bedoeld dossier binnen drie maanden na de datum van de voorlopige oplevering van de werken op het departement toekomt. Als gevolg van de vereenvoudiging der administratieve procedure werd een nieuw financieringssysteem goedgekeurd en uitgewerkt.

Dans ses grandes lignes ce nouveau système offre l'aspect suivant :

Le Crédit Communal finance intégralement les travaux anciennement subsidiés, chaque fois en deux parts : d'abord la part du maître de l'ouvrage, ensuite — lorsque l'avancement des travaux le justifie — la part de l'Etat. Cette dernière part elle-même est payée en deux fois: d'abord les 9/10^e et ensuite, après l'achèvement des travaux et approbation du décompte final, le 1/10^e restant.

Le remboursement par l'Etat de sa part d'intervention ainsi avancée par le Crédit Communal, s'opère par annuités comportant des tranches de remboursement et les intérêts. Les tranches de remboursement s'échelonnent sur 20 ans et les intérêts sont fixés semestriellement par le crédit communal (sur base d'un prix de revient global).

Au budget ne figurent plus de crédits d'engagement, ni de crédits de paiement. Seul un article de la loi budgétaire autorise le Ministre à engager — engagements nouvelle conception — l'Etat pour un montant déterminé.

Le budget ordinaire du Département des Travaux Publics supporte la charge des annuités.

Les services du Département n'interviennent plus dans les paiements d'acomptes à l'entrepreneur ou son ayant-droit, par le maître d'ouvrage, que lorsque l'état d'avancement permet d'entamer la part d'intervention de l'Etat alors le Ministre devra marquer son accord — et lors du solde, après approbation du décompte final.

L'Etat paie des intérêts sur sa part d'intervention dès sa mise à la disposition de l'emprunteur. Dès que le compte définitif (décompte final et solde) intervient, le Crédit communal fixe des tranches de remboursement, qui donnent lieu au paiement des annuités dont question plus haut.

Provisoirement le système s'appliquera uniquement aux travaux actuellement subventionnés et prévus à l'article 2, § 1 de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 — par le Département des Travaux Publics et de la Reconstruction, ainsi qu'aux travaux subventionnés par le Ministre de la Santé Publique et de la Famille.

Cette restriction est introduite à la demande du Crédit communal qui désire limiter provisoirement son intervention nouvelle à 1 milliard par an.

Cette institution envisage cependant favorablement l'extension prochaine du nouveau système à l'ensemble des subventions.

Les avantages du nouveau système seront les suivants :

Les charges au budget extraordinaire de l'Etat pour les exercices 1959 et suivants se trouvent allégés du fait de la disparition des crédits d'engagement et de paiement pour travaux subsidiés.

Les appels de l'Etat au marché des capitaux peuvent être réduits en conséquence.

En effet, le financement repris par le Crédit communal s'élevant pour 1959 à 1 milliard de francs, les charges financières de l'Etat — à savoir ses crédits budgétaires, ses appels au marché des capitaux et sa trésorerie — seront allégés à concurrence de ce milliard, le budget ordinaire ne devant être majoré annuellement, à partir de 1960, que du montant de la charge annuelle correspondante. Cette dernière s'élèvera sur la base des taux d'intérêts actuellement pratiqués au Crédit communal, à un montant de l'ordre de 80 à 85 millions.

Dat nieuw systeem komt in grote trekken hierop neer :

Het Gemeentekrediet financiert integraal de werken die vroeger werden gesubsidieerd, en zulks telkens in twee delen : eerst het deel dat ten laste valt van de opdrachtgever, en vervolgens, wanneer zulks in verband met de genoegzame vordering van de werken gewettigd is, het deel van het Rijk. Dit laatste deel wordt zelf in tweemaal betaald : eerst 9/10^e en vervolgens, na voltooiing van de werken en goedkeuring van de eindafrekening, het resterende tiende.

De terugbetaling, door het Rijk, van zijn aldus door het Gemeentekrediet voorgeschoten bijdrage geschiedt bij annuïteiten, bestaande uit terugbetalingen op het kapitaal, vermeerderd met de interesten. De terugbetaling is gespreid over 20 jaar en de interesten worden door het Gemeentekrediet halfjaarlijks vastgesteld (op grondslag van een globale kostprijs).

Op de begroting worden geen vastleggings- noch betalingskredieten meer uitgetrokken. Alleen zal een artikel van de begrotingswet aan de Minister machtiging verlenen om het Rijk voor een bepaald bedrag te verbinden — verbin-tenissen volgens het nieuw begrip wel te verstaan.

De gewone begroting van het departement draagt de last van de annuïteiten.

Inzake de betaling van termijnen aan de aannemer of zijn rechthebbende door de opdrachtgever komen de diensten van het departement nog enkel tussen indien de stand van de werken toelaat de Rijksbijdrage aan te spreken; de Minister moet dan zijn goedkeuring verlenen en bij het saldo, na goedkeuring van de eindafrekening.

Het Rijk betaalt interesten op zijn bijdrage zodra deze ter beschikking van de ontlenaar wordt gesteld. Zodra de definitieve rekening (eindafrekening en saldo) is vastgesteld, bepaalt het Gemeentekrediet de terug te betalen gedeelten die aanleiding geven tot betaling van de reeds genoemde annuïteiten.

Voorlopig zal het systeem enkel van toepassing zijn op de werken die thans worden gesubsidieerd door het Departement van Openbare Werken en van Wederopbouw en die opgegeven zijn in artikel 2, § 1, van het besluit van de Regent van 2 juli 1949, evenals op de werken die door de Minister van Volksgezondheid en van het Gezin worden gesubsidieerd.

Deze beperking is ingevoerd op verzoek van het Gemeentekrediet, dat zijn nieuwe bijdrage voorlopig niet op hoger dan 1 miljard 's jaars wenst te stellen.

Deze instelling staat evenwel gunstig tegenover een toekomstige uitbreiding van het nieuw systeem tot alle subsidies.

Het nieuw systeem zal de volgende voordelen bieden :

Aangezien er voor de gesubsidieerde werken geen vastleggings- noch betalingskredieten meer moeten uitgetrokken worden, zullen op de buitengewone begroting, voor de dienstjaren 1959 en volgende, minder zware lasten drukken.

Ook zal de Staat minder een beroep moeten doen op de kapitaalmarkt.

Inderdaad, daar het Gemeentekrediet voor 1959 de financiering van genoemde werken op zich neemt voor een bedrag van een miljard frank, zullen de financiële lasten die de Staat te dragen heeft — te weten de begrotingskredieten, de geldopnemingen op de kapitaalmarkt en de lasten van de thesaurie — naar verhouding verminderen, vermits van 1960 af de gewone begroting ieder jaar slechts zal moeten verhoogd worden met een bepaald aflossings- en rentebedrag, dat tegen de thans door het Gemeentekrediet toegepaste rentevoet, 80 à 85 miljoen zal belopen.

L'opération présentera un avantage évident dans le cadre de la politique de relance économique.

Grâce à son dispositif de placement qui s'adresse à des couches d'épargnants difficilement accessibles à d'autres émetteurs, le Crédit Communal est en mesure de récolter, pour le financement de ces opérations nouvelles, une épargne souvent improductive. Il remplira de la sorte des conditions essentielles à la réussite d'une politique cyclique, en conjuguant l'emploi de capitaux stériles avec de la main-d'œuvre, des matériaux et du matériel inemployés actuellement, sans donc devoir enlever ces facteurs de production à des secteurs économiques en activité.

L'amortissement du coût total des travaux (y compris les subsides supportés par l'Etat) est uniformément échelonné sur 20 ans, tandis que les subventions aux communes sont actuellement financées par des emprunts à long, court et moyen termes.

Les crédits pour subventions, qui ne sont pas des dépenses d'investissements accroissant le patrimoine de l'Etat, disparaissent du budget extraordinaire, ce qui s'accorde mieux avec l'orthodoxie budgétaire. Le budget ordinaire supporte la charge des remboursements.

Ainsi, le Crédit communal entrera complètement dans son rôle de banquier des communes. Les paiements aux entrepreneurs pour compte des communes (maître d'ouvrage) se fera en un minimum de temps. En effet, le Crédit communal étant seul bailleur de fonds, les formalités de liquidation seront réduites aux seuls rapports entre le maître d'ouvrage et le Crédit communal.

L'Administration sera débarrassée du travail de vérification de chaque état d'avancement et de chaque acompte, travail encombrant, dont la suppression ne manquera pas de rendre disponible pour d'autres tâches une partie du personnel affecté à cette besogne.

Il faut toutefois noter que la simplification administrative ne sera applicable qu'aux travaux dépendant du département ainsi qu'à ceux dépendant du département de l'Intérieur.

Quant au nouveau système de financement il ne s'appliquera qu'aux travaux dépendant du département ainsi qu'à ceux relevant du département de la Santé Publique et de la Famille.

Conclusion.

Il conclut, que si 1959 a été une année particulièrement importante au point de vue travaux publics en raison de l'intervention importante dans le domaine conjoncturel et que les grands travaux structurels ont été continués, l'année 1960 sera également très fructueuse, parce que les crédits permettront de continuer un peu partout en Belgique les grands travaux d'infrastructure indispensables. Il espère que les deux projets de loi d'une importance capitale pour le pays, seront votés par le Parlement dans le courant de 1960. Il s'agit :

1° de la loi organique de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme.

Le 8 avril 1959 ce projet a été déposé sur le bureau du Sénat.

De nieuwe wijze van financiering zal ongetwijfeld ten goede komen aan de politiek tot opbeuring van het bedrijfsleven.

Dank zij het speciale beleggingssysteem, waarbij een beroep wordt gedaan op kringen van geldbeleggers die moeilijk toegankelijk zijn voor andere geldopnemers, is het Gemeentekrediet in staat, ter financiering van zijn nieuwe verrichtingen spaargelden op te nemen die anders meestal improductief blijven. Aldus zal het de hoofdvoorwaarden vervullen die vereist zijn voor het welslagen van een cyclische politiek, namelijk door het gebruik van improductieve kapitalen samen te koppelen met arbeidskrachten, materialen en materieel die thans niet worden gebruikt, zonder dat die productiefactoren dus moeten onttrokken worden aan de economische sectoren.

De terugbetaling van de totale kosten van de werken (met inbegrip van de Rijksbijdrage) is gelijkmatig gespreid over een periode van 20 jaar, terwijl de toelagen aan de gemeenten thans gefinancierd worden door leningen op lange, half lange en korte termijn.

De kredieten voor toelagen, die geen investeringsuitgaven zijn die het patrimonium van de Staat doen aangroeien, vallen weg op de buitengewone begroting, wat uit het oogpunt van de begrotingstechniek heel wat orthodoxer is. De gewone begroting draagt de last van de terugbetalingen.

Het Gemeentekrediet zal zodoende zijn taak als bankier van de gemeenten ten volle vervullen. De betalingen die voor rekening van de gemeenten (opdrachtgever) aan de aannemers moeten worden gedaan, zullen geschieden in een minimum van tijd. Daar het Gemeentekrediet de enige geldschietster zal zijn, zullen de vereffeningsformaliteiten immers beperkt zijn tot de betrekkingen tussen de opdrachtgever en het Gemeentekrediet.

Het Bestuur zal niet langer elke staat van vordering der werken en elke termijnbetaling moeten verifiëren en zal dus ontslagen zijn van een tijdrovend werk, zodat een deel van het personeel dat zich thans daarmee bezighoudt, voor andere taken zal kunnen worden ingezet.

Men vergeet evenwel niet dat de administratieve vereenvoudiging enkel geldt voor de werken die van het departement afhangen, alsmede voor die welke van het departement van Binnenlandse Zaken afhangen.

Aan de andere kant zal het nieuwe financieringssysteem enkel toepasselijk zijn op de werken die onder het departement evenals op die welke onder het departement van Volksgezondheid en van het Gezin ressorteren.

Besluit.

De Minister besluit met te zeggen dat, zo 1959, op het stuk van openbare werken, een bijzonder belangrijk jaar geweest is wegens de belangrijke tussenkomst op conjunctureel gebied en, de grote structurele werken werden voortgezet, het jaar 1960 eveneens een zeer vruchtbaar jaar zal zijn, omdat de kredieten zullen toelaten zowat overal in België de noodzakelijke grote infrastructuur werken verder uit te voeren. Hij hoopt dat de twee wetsontwerpen, van overwegend belang voor het land, in de loop van 1960 door het Parlement zullen aangenomen worden. Het geldt hier :

1° de organieke wet tot inrichting van de ruimtelijke ordening en van de Stedebouw.

Op 8 april 1959 werd bedoeld ontwerp bij de Senaat ingediend.

Les Commissions réunies de la Justice et des Travaux Publics du Sénat ont consacré de très nombreuses séances à l'étude du projet. Actuellement, cette étude est terminée et au début de l'année 1960, les Commissions se réuniront une dernière fois pour voter sur le projet et sur certains amendements.

La discussion en séance publique pourra donc suivre très rapidement. Ce projet pourra vraisemblablement être rapidement examiné par la Commission, puisqu'il s'agit d'un projet bien étudié, qui au point de vue « urbanisme et aménagement du territoire » est appelé à rendre de grands services au pays.

2° la loi des investissements qui sera vraisemblablement déposée la même année sur le bureau de la Chambre.

Il s'agit d'un projet englobant pratiquement toute l'activité du département, à l'exception des constructions scolaires.

Il y aura deux volants :

— d'abord un programme d'investissements comportant tous les grands travaux qui devront être réalisés en Belgique dans un délai de 15 ans maximum;

— un volant conjoncturel, c'est-à-dire, des travaux qui sont prévus pour être mis en adjudication très rapidement dès que la conjoncture l'exigera.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Au cours de la discussion du budget au sein de votre commission, un grand nombre de questions furent posées au Ministre, ayant trait aux diverses activités du département. Afin de faciliter la lecture et la compulsion de ce rapport nous avons classé les questions posées selon leur objet. Nous traiterons successivement du problème des routes et autoroutes, des travaux portuaires, des voies d'eau et autres travaux hydrauliques, des régions test, des travaux provinciaux et communaux et enfin des constructions scolaires. Afin de ne pas alourdir le débat en commission, un certain nombre de questions furent posées par écrit au Ministre. Celles-ci, ainsi que les réponses du Ministre sont publiées en annexe.

I. — Routes et Autoroutes.

Un membre demande quand le tracé de l'autoroute Lille-Gand-Anvers sera fixé.

Le Ministre répond que le tracé de l'autoroute Lille-Gand-Anvers a été arrêté en 1958 et publié au *Moniteur* du 21 août 1959.

Un autre membre constate qu'après l'achèvement de l'autoroute Anvers-Allemagne à laquelle on travaille activement actuellement, il est d'un intérêt capital de réaliser la liaison avec la France via Courtrai, c'est-à-dire Anvers-Gand-Courtrai-Lille.

Le Ministre fait observer qu'il connaît toute l'importance de l'autoroute Anvers-Lille tant pour le port d'Anvers que pour l'économie des régions Gantoise et Courtraisienne. Toutefois après l'achèvement de l'autoroute Roi Baudouin, le Gouvernement a prévu de commencer l'autoroute de Wallonie. Des moyens seront cependant recherchés pour accélérer dans toute la mesure du possible, la réalisation de l'autoroute à laquelle s'intéresse l'honorable membre.

De verenigde Commissies van Justitie en Openbare Werken van de Senaat hebben talrijke vergaderingen aan het onderzoek van dit ontwerp gewijd. Thans is dit onderzoek ten einde en in het begin van 1960 zullen de Commissies een laatste maal bijeenkomen om over het ontwerp en over sommige amendementen te stemmen.

De bespreking in openbare vergadering zal dus zeer vlug kunnen volgen. Het ontwerp zal wellicht snel in Commissie kunnen worden onderzocht, daar het een grondig bestudeerd ontwerp betreft, dat inzake « stedenbouw en ruimtelijke ordening » grote diensten aan het land zal bewijzen.

2° de investeringswet, die naar alle schijn in de loop van hetzelfde jaar ter tafel van de Kamer zal worden neergelegd.

Het betreft hier een ontwerp dat praktisch de gehele werking van het departement, met uitzondering van de schoolgebouwen, omvat.

Het zal bestaan uit twee gedeelten :

— ten eerste een investeringsprogramma, waarop alle grote werken vermeld staan die in België binnen een tijdsbestek van ten hoogste 15 jaar dienen uitgevoerd te worden;

— en vervolgens een conjunctureel gedeelte, waarmee bedoeld zijn de werken die in aanmerking komen om zeer vlug, zodra de conjunctuur dit zal vereisen, te worden aanbesteed.

BESPREKING DER ARTIKELLEN.

In de loop van de beraadslaging van uw Commissie over de begroting, werden aan de Minister tal van vragen gesteld met betrekking tot de diverse activiteiten van het departement. Om het lezen en het naslaan van dit verslag te vergemakkelijken, hebben wij deze vragen volgens hun onderwerp gerangschikt. Wij zullen achtereenvolgens het vraagstuk behandelen van de wegen en autosnelwegen, van de havenwerken, van de waterwegen en andere hydraulische werken, van de testgebieden, van de provinciale en gemeentelijke werken, en ten slotte van de schoolgebouwen. Om het debat in de Commissie niet nodeloos te rekken, hebben sommige leden hun vragen schriftelijk gesteld. Deze vragen zijn, met het antwoord van de Minister, als bijlage bij dit verslag gevoegd.

I. — Wegen en Autosnelwegen.

Een lid vraagt wanneer het tracé van de autosnelweg Rijsel-Gent-Antwerpen wordt vastgelegd.

De Minister antwoordt dat het tracé van de autosnelweg Rijsel-Gent-Antwerpen in 1958 werd vastgelegd en gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 2 augustus 1959.

Een ander lid merkt op dat het, na de voltooiing van de autoweg Antwerpen-Duitsland, waaraan men thans volop bezig is, van overwegend belang is de verbinding met Frankrijk over Kortrijk door te voeren d. w. z. : Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel.

In zijn antwoord zegt de Minister dat hij zich ten volle bewust is van het belang van de autosnelweg Antwerpen-Rijsel zowel wat betreft de haven van Antwerpen als voor het bedrijfsleven in de streek van Gent en die van Kortrijk. Nochtans na de voltooiing van de Koning Boudewijn autosnelweg is de Regering voornemens de autosnelweg van Wallonië aan te vatten. Er zal echter worden onderzocht, voor zover dit mogelijk is, om het aanleggen van de autosnelweg, waarin het lid belangstelt, te bespoedigen.

S'intéressant particulièrement au problème de l'autoroute de Wallonie un commissaire a fait observer que au cours de la discussion de son budget pour l'exercice 1959, le Ministre a déclaré que le rythme des travaux permettrait de terminer en 1962 l'autoroute Roi Baudouin : Anvers-frontière allemande.

L'autoroute de Wallonie ayant la priorité immédiatement après, le Ministre a donné l'assurance que les premiers projets pour cette autoroute pourraient être mis en adjudication fin 1961 début de 1962 au plus tard et qu'elle serait achevée pour 1964-1965.

D'autre part, le Ministre a accueilli favorablement la suggestion de réaliser simultanément le premier tronçon de l'autoroute Bruxelles-Paris entre Roisin et Le Roeulx, point de jonction avec l'autoroute de Wallonie, afin de doter le sud du pays d'une grande artère reliant les régions industrielles Wallones avec le Nord Français d'une part et l'Allemagne de l'Ouest d'autre part.

Les études préalables concernant ces deux ouvrages : tracé sur le terrain et réalisation des expropriations, sont-elles entreprises ? Les expropriations proprement dites ont-elles déjà reçu un commencement d'exécution ?

A cette question le Ministre a répondu dans les termes suivants :

Les tracés de l'autoroute de Wallonie ainsi que de l'autoroute Paris-Bruxelles ont été fixés par arrêté royal et ont été publiés au *Moniteur* en 1958.

Cela signifie donc que les études préalables ont été effectuées, toutefois les expropriations ne pourront commencer que lorsque les études définitives seront faites et il n'est pas indiqué d'exproprier des terrains plusieurs années avant le commencement des travaux.

Un membre ayant demandé au Ministre s'il n'y avait pas lieu également de prévoir la construction de l'autoroute Anvers-Eindhoven-Venlo-Oberhausen, le Ministre a répondu qu'il lui semblait qu'il y avait lieu de donner la priorité à l'autoroute Anvers-Lille, cet axe se situant quasi entièrement sur notre territoire national, tandis que Anvers-Oberhausen se situe en bonne partie en territoire néerlandais. Pour cet axe, nous dépendons donc essentiellement de nos partenaires néerlandais.

Un grand nombre d'autres questions furent posées par écrit. Celles-ci, ainsi que les réponses du Ministre, figurent en annexe.

II. — Travaux portuaires.

En tant que représentant d'Anvers, un membre félicite le Ministre et son Département pour ce qu'ils ont fait en 1959 pour l'extension et l'équipement du port d'Anvers et ce qu'ils se proposent de réaliser en 1960.

a) Il attire l'attention sur deux objectifs qui, en liaison avec la réalisation du plan décennal, devraient être atteints :

1° *Rendre l'Escaut accessible à des navires de fort tonnage.*

Où en sommes-nous à cet égard ?

L'administration communale d'Anvers fait exécuter en ce moment des travaux de dragage intensifiés dans les instal-

Een lid interesseert zich meer bepaald voor de autosnelweg van Wallonië, en merkt op dat de Minister tijdens de bespreking van zijn begroting voor het dienstjaar 1959, verklaard heeft, dat de werken in een zodanig tempo zouden worden uitgevoerd dat de Koning Boudewijn-autosnelweg Antwerpen-Duitse grens reeds in 1962 zou klaar komen.

Daar de autosnelweg van Wallonië onmiddellijk daarna aan de beurt moet komen, heeft de Minister de verzekering gegeven, dat de eerste ontwerpen voor die autosnelweg op het einde van 1961 of uiterlijk in het begin van 1962 zullen worden aanbesteed en dat de weg tegen 1964-1965 zal voltooid zijn.

Anderdeels stond de Minister gunstig tegenover het voorstel terzelfdertijd het eerste deel van de autosnelweg Brussel-Parijs tussen Roisin en Le Roeulx, waar die weg zal aansluiten aan de autosnelweg van Wallonië, uit te voeren, opdat het zuidelijk gedeelte van ons land zou beschikken over een grote verkeersader die de Waalse industriegebieden verbindt met Noord-Frankrijk eensdeels en West-Duitsland anderdeels.

Is er een aanvang gemaakt met de voorstudie van die werken: tracé op het terrein en verwezenlijking van de onteigeningen ? Is men reeds begonnen met de eigenlijke uitvoering van de onteigeningen ?

Op die vraag heeft de Minister het volgende geantwoord :

Het tracé van de autosnelweg van Wallonië en dat van de autosnelweg Parijs-Brussel zijn vastgesteld door een koninklijk besluit dat in 1958 in het *Belgisch Staatsblad* verschenen is.

Zulks betekent, dat de voorstudie gedaan is; met de onteigeningen zal evenwel slechts een aanvang kunnen worden gemaakt na beëindiging van de definitieve studies; het is niet geraden de percelen verscheidene jaren vóór het begin van de werken te onteigenen.

Op de vraag van een lid of ook niet moet worden voorzien in het aanleggen van de autosnelweg Antwerpen-Eindhoven-Venlo-Oberhausen, heeft de Minister geantwoord dat, naar zijn oordeel, voorrang moet worden gegeven aan de autosnelweg Antwerpen-Rijsel, daar deze hoofdweg nagenoeg geheel op ons grondgebied ligt, terwijl Antwerpen-Oberhausen voor een groot deel op Nederlands grondgebied ligt. Voor deze hoofdweg hangen wij dus hoofdzakelijk van onze Nederlandse partners af.

Een groot aantal andere vragen werden schriftelijk gesteld. Zij zijn met de antwoorden van de Minister als bijlage opgenomen.

II. — Havenwerken.

Als afgevaardigde van Antwerpen spreekt een lid zijn waardering uit voor wat in 1959 door de Minister en zijn Departement, gedaan werd voor de uitbreiding en de uitrusting van de haven van Antwerpen en voor wat zij voornemens zijn te verwezenlijken in 1960.

a) Op twee punten die, in verband met de uitvoering van het Tienjarenplan, zouden moeten worden bereikt, wil hij de aandacht vestigen:

1° *Het bevaarbaar maken van de Schelde voor schepen grote tonnemaat.*

Hoever staan wij in dit opzicht ?

Door de zorgen van het Gemeentebestuur van Antwerpen worden, op dit ogenblik, in de haveninstellingen, in snel

lations portuaires mêmes, à savoir aux abords du nouveau port pétrolier et aux installations des ponts transbordeurs, afin de rendre ces installations accessibles aux pétroliers et aux transporteurs de minerai de grand tirant d'eau.

D'autre part, il sera procédé dans quelques mois à l'adjudication des travaux de construction de la nouvelle écluse maritime, qui sera accessible aux plus grands navires et présentera un mouillage de 17,50 mètres. Mais encore faut-il que ces navires puissent naviguer dans l'Escaut.

La navigabilité de l'Escaut s'améliore. Alors qu'il y a deux ans à peine, on déclarait que les navires de 35.000 tonnes au maximum pourraient passer dans l'Escaut, actuellement, un pétrolier de 41.000 tonnes et 37 pieds de tirant d'eau a reçu l'autorisation de remonter l'Escaut au début de février prochain.

Dans l'entretemps, une des grandes raffineries de pétrole établies au port d'Anvers a fait savoir qu'elle a affrété un navire de 47.500 tonnes et 37,6 pieds de tirant d'eau, ainsi que 3 autres navires de 47.500 tonnes et 38,6 pieds de tirant d'eau; qu'elle a commandé deux navires de 45.000 tonnes et que les dates de livraison de ces cinq navires se situent en 1961, 1962 et 1963.

Ce serait un coup terrible pour le port d'Anvers que de ne pouvoir accueillir ces navires en temps voulu, du fait qu'ils ne pourraient remonter l'Escaut.

La tendance à mettre en ligne des pétroliers de plus en plus grands s'affirme de plus en plus, car elle répond à des impératifs économiques. Plus le navire est grand, moins le fret est élevé.

Le nombre de navires de plus de 45.000 tonnes actuellement en construction ou en commande est estimé à une centaine.

Quelles sont les perspectives d'adaptation de l'Escaut aux nécessités de la navigation ?

2° Un deuxième objectif à réaliser à bref délai en ce qui concerne le port d'Anvers serait la construction d'une 7^e darse; celle-ci n'est pas prévue au plan décennal.

Dès à présent, la demande de postes d'amarrage et entrepôts excède les possibilités qu'offriront les 5^{me} et 6^{me} darses et même une partie du bassin-canal.

Le développement du trafic maritime et du trafic-marchandises au port d'Anvers au cours des dix dernières années démontre d'ailleurs qu'il faudra pouvoir disposer de plus en plus d'espace et surtout de plus de lieux d'entrepôt de marchandises en vrac.

En 1959, 9.687 navires représentant 22.603.852 BNT ont accosté à Anvers. Ce chiffre correspond à peu près à la moyenne des années 1930-1939.

En 1958, on enregistrait déjà 42.544.551 BNT pour 16.282 navires.

En 8 ans, le nombre de navires a augmenté de 68 % et le tonnage des navires touchant au port de 88,2 %.

Le trafic-marchandises également a connu un développement similaire de 1950 à 1958.

Si le trafic-marchandises a augmenté de 63,7 % (de 21,2 millions de tonnes en 1950, il est passé à 35,2 millions de tonnes en 1958), le trafic de marchandises en vrac a augmenté de 96,4 % du fait de l'accroissement des transports d'huiles minérales, de minerais, etc., c'est-à-dire qu'il a presque doublé.

b) La canalisation de la Meuse présente un intérêt particulier pour le raccordement du port d'Anvers à son hinterland.

tempo baggerwerken uitgevoerd — met name nabij de nieuwe Petroleumhaven en aan het laadbruggenbedrijf — ten einde deze instellingen toegankelijk te maken voor petroleum- en ertsschepen met grote diepgang.

Anderzijds zal over enkele maanden, de nieuwe zee-sluis worden aanbesteed, die voor de grootste schepen toegankelijk zal zijn en een waterdiepte van 17,5 m zal hebben. Doch deze schepen zullen dan nog de Schelde moeten kunnen bevaren.

De bevaarbaarheid van de Schelde ontwikkelt zich gunstig. Terwijl amper twee jaar geleden verklaard werd dat alleen schepen met 35.000 tonnemaat maximum, de Schelde zouden kunnen bevaren, werd thans aan een tankschip van 41.000 ton met 37 voet diepgang toelating verleend om, begin februari a.s., de Schelde op te varen.

Intussen heeft echter een van de grote petroleumraffinerijen, die in de haven van Antwerpen gevestigd zijn, gemeld dat zij een schip van 47.500 ton, met 37,6 voet diepgang en drie andere schepen van 47.500 ton, met 38,6 voet diepgang, heeft gecharterd en twee schepen van 45.000 ton heeft besteld en dat de leveringstermijnen van deze vijf schepen tussen 1961, 1962 en 1963 vallen.

Het zou voor de haven van Antwerpen een geweldige tegenslag zijn, indien zij niet, op tijd en stond, voor deze schepen toegankelijk moest zijn, omdat deze de Schelde niet zouden kunnen opvaren.

De tendens grote en zeer grote tankschepen in de vaart te brengen wordt steeds meer in de werkelijkheid omgezet, omdat zij aan een economische noodzaak beantwoordt. Hoe groter het schip, hoe goedkoper het vervoer wordt.

Het aantal schepen van boven de 45.000 ton, dat thans in aanbouw of in bestelling is, wordt geschat op circa honderd.

Welke zijn de vooruitzichten om de Schelde aan de noodwendigheden van deze scheepvaart aan te passen ?

2° Een tweede object dat, binnen afzienbare tijd, in de haven van Antwerpen zou moeten worden verwezenlijkt is het bouwen van een 7^e havendok; dit komt niet voor in het Tienjarenplan.

Van nu af is er reeds meer vraag naar meergelegenheid en opslagruimte dan er in het 5^e en het 6^e havendok en zelfs in een deel van het Kanaaldok beschikbaar zal komen.

Overigens wijst de ontwikkeling van het scheepvaart- en goederenverkeer in de haven van Antwerpen tijdens de laatste tien jaren dat er steeds meer ruimte en vooral meer stapelplaatsen voor stortgoederen nodig zullen zijn.

In 1950 kwamen 9.687 zeeschepen met 22.603.852 BNT te Antwerpen aan. Dit stemt nagenoeg overeen met het gemiddelde van de jaren 1930-1939.

In 1958 waren het reeds 16.282 zeeschepen met 42 miljoen 544.551 BRT.

Op 8 jaar tijd nam het aantal schepen met 68 % toe en de tonnemaat der binnengelopen zeeschepen met 88,2 %.

Ook het goederenverkeer kende van 1950 tot 1958 een soortgelijke ontwikkeling.

Indien het goederenverkeer met 63,7 % is toegenomen (van 21,2 miljoen ton in 1950 tot 35,2 miljoen in 1958) kende het verkeer van stortgoederen wegens de toenemende aanvoer van minerale oliën, erts, enz. een stijging met 96,4 % wat bijna het dubbele is.

b) De kanalisatie van de Maas is van bijzonder belang voor de verbinding van de haven van Antwerpen met haar hinterland.

Au début de 1960, le port de Givet sera accessible aux bateaux de 1.350 tonnes, ce qui offre au port d'Anvers une chance toute particulière de maintenir sa position en ce qui concerne la navigation de bateaux français, si intéressante pour lui. Mais cela postule que tout le cours de la Meuse soit rendu accessible aux bateaux de 1.350 tonnes.

Pour quand peut-on en prévoir la réalisation ?

Les travaux les plus importants qui restent à exécuter pour rendre la Meuse navigable jusqu'à Givet sont les travaux de démergement à Huy, où deux stations de pompage doivent être construites.

Le 11 février 1959, le Ministre déclarait au Sénat que ces travaux seraient achevés dans les premiers mois de 1960. Depuis lors, on a appris que les délais d'exécution primitifs devront être prolongés.

Quelles sont les mesures que le Ministre compte prendre pour rattraper ce retard ou le réduire ?

c) Le port d'Anvers ne pourra bénéficier pleinement de la canalisation de la Meuse que si l'on met fin aux difficultés que rencontre actuellement la navigation sur le canal Albert. Ces difficultés résultent principalement de l'existence de ponts provisoires qui ralentissent la navigation, ainsi que de l'état peu satisfaisant de plusieurs écluses.

Il ne se passe pas de mois qu'il ne se produise plusieurs accidents aux ponts provisoires, les bateaux ne pouvant s'y croiser.

D'autre part, la situation laisse également à désirer en ce qui concerne les écluses. Récemment, les deux grands sas de l'écluse de Diepenbeek ont dû être mis hors service. Il en est résulté un arrêt de la navigation des grands bateaux, pendant plus d'une semaine.

Il faut mettre fin à cette insécurité. La navigation sur le canal Albert a pris une grande extension. Elle dépasse, dans certains secteurs, les 14 millions de tonnes par an.

Le trafic actuel entre Liège et Anvers, est dans les deux sens, quatre fois plus important qu'avant-guerre. Mais la suppression du bouchon de Lanaye et le dédoublement des écluses de la Meuse en territoire néerlandais peuvent compromettre la situation si la navigation sur le canal Albert continue à se heurter aux difficultés actuelles dues à l'état des ponts et des écluses.

Quelles mesures va-t-on prendre pour mettre fin à cette situation et adapter le canal Albert aux nécessités techniques du moment ?

d) La liaison Viersel-Nèthe est constituée par un embranchement du canal Albert qui aboutit au canal maritime Bruxelles-Rupel en amont d'Anvers. Elle est destinée à relier directement le bassin de la Meuse et la Campine au Brabant et aux Flandres, et à détourner du port d'Anvers une navigation de transit encombrante.

Les travaux de réalisation de cette liaison ont été entamés il y a trente ans, lors de la construction du canal Albert.

Quand cette liaison sera-t-elle mise en service et dans quelles conditions la navigation pourra-t-elle s'effectuer ?

e) En ce qui concerne les liaisons routières, j'attire l'attention sur l'importance de la route E 3, mentionnée à la Convention Internationale de Genève, relative à la construction de grandes routes internationales.

Cette convention a été élaborée en collaboration par les Gouvernements allemand, français, néerlandais et belge; en Belgique, elle a été approuvée par une loi du 6 avril 1954.

Begin 1960 zal de haven van Givet toegankelijk zijn voor schepen van 1.350 ton. Daardoor wordt aan de haven van Antwerpen een bijzondere kans gegeven om, wat het voor haar zo belangrijk verkeer van Franse schepen betreft, haar positie te behouden. Doch dat veronderstelt dat de Maas bevaarbaar wordt gemaakt over haar volledige loop voor schepen van 1.350 ton.

Wanneer zal dit worden verwezenlijkt ?

De voornaamste werken die nog moeten uitgevoerd worden om de Maas tot Givet bevaarbaar te maken zijn de ontwateringswerken te Hoei, waar twee pompstations moeten worden gebouwd.

Op 11 februari 1959 verklaarde de Minister in de Senaat dat deze werken in de eerste maanden van 1960 zouden beëindigd zijn. Intussen werd vernomen dat de oorspronkelijke vastgestelde uitvoeringstermijnen moeten worden verlengd.

Welke zijn de maatregelen die de Minister zich voorstelt te nemen om deze vertraging in te lopen of in te krimpen ?

c) De kanalisatie van de Maas zal echter voor de haven van Antwerpen slechts doeltreffend zijn, indien de moeilijkheden worden uit de weg geruimd die thans de scheepvaart op het Albertkanaal ondervindt. Deze moeilijkheden vloeien grotendeels voort uit de aanwezigheid van voorlopige bruggen, die de scheepvaart vertragen, en uit de onbevredigende toestand waarin zich verscheidene sluizen bevinden.

Er gaat geen maand voorbij of er doen zich enige ongevallen voor aan de voorlopige bruggen omdat de schepen elkaar onder deze bruggen niet kunnen voorbijvaren.

Anderzijds laat ook de toestand van de sluizen te wensen over. Onlangs nog zijn twee grote sassen van de sluis te Diepenbeek buiten gebruik moeten gesteld worden en werd daardoor de scheepvaart gedurende meer dan een week voor de grote schepen gestremd.

Deze onvijilige toestand mag niet langer voortduren. De scheepvaart op het Albertkanaal heeft een grote ontwikkeling genomen. Zij overtreft in sommige sectoren 14 miljoen ton per jaar.

Het huidig verkeer van Luik naar Antwerpen, en omgekeerd, is viermaal groter dan het vooroorlogs verkeer. Maar de opheffing van de Stop te Ternaaien en de verdubbeling van de Maassluizen op Nederlands gebied kunnen de toestand in gevaar brengen, indien de scheepvaart op het Albertkanaal langer de belemmeringen ondervindt, die thans uit de staat van de bruggen en sluizen voortvloeit.

Welke maatregelen zullen er worden genomen om aan deze toestand een einde te maken en het Albertkanaal aan te passen aan de technische vereisten van het ogenblik ?

d) De verbinding Viersel-Nete is een vertakking van het Albertkanaal, die uitmondt in het zeekanaal van Brussel naar de Rupel stroomopwaarts Antwerpen. Zij is bestemd om het Maasbekken en de Kempen rechtstreeks te verbinden met Brabant en met Oost- en West-Vlaanderen en de haven van Antwerpen te ontlasten van een hinderlijk transitoverkeer.

Met deze verbinding werd een aanvang gemaakt, 30 jaar geleden, toen het Albertkanaal werd gebouwd.

Wanneer zal deze verbindingsweg in dienst worden gesteld en onder welke voorwaarden zal hij door de scheepvaart gebruikt kunnen worden ?

e) In verband met de wegverbindingen vestigt het lid de aandacht op het groot belang van de verkeersweg E 3, die vermeld is in het internationaal verdrag van Genève over het aanleggen van grote internationale verkeerswegen.

Dit verdrag, dat het gemeenschappelijk werk is van de Duitse, Franse, Nederlandse en Belgische regeringen, werd in België door een wet van 6 april 1954 goedgekeurd.

La route E 3 est sans conteste la plus importante de toutes les routes européennes et celle dont la Belgique tirera le plus de profit. Elle part de Scandinavie pour atteindre Lisbonne par Hambourg, Oberhausen, Anvers, Lille, Paris et Madrid.

Actuellement, cette route est construite entre Hambourg et Oberhausen, dans la Ruhr. Le prolongement de cette route jusqu'à Eindhoven est partiellement en cours d'exécution. La continuation des travaux en territoire belge est pour la Belgique, et en particulier pour Anvers, du plus grand intérêt, puisque la distance entre Anvers et la Ruhr sera, grâce à cette route, notablement raccourcie. La longueur de la section à établir en territoire belge n'excédera pas les 40 kilomètres.

Quelles sont les prévisions du Ministre concernant la réalisation de cette importante voie de communication ?

Le Ministre a répondu en ces termes à cette intervention.

1° *Rendre l'Escaut maritime, en aval d'Anvers, accessible aux navires de fort tonnage.*

Il y a peu de temps encore, seuls les navires ayant au maximum une longueur de 700 pieds et un tirant d'eau de 35 pieds pouvaient toucher le port d'Anvers en toute sécurité.

Par suite de l'exécution, au cours de l'année 1959, de travaux de dragage intensifs dans l'Escaut maritime, ce tirant d'eau maximal a pu être porté à 36 pieds, étant entendu que cette dernière limite peut être dépassée d'un demi-pied pour tenir compte du fait qu'il est pratiquement impossible aux capitaines de régler exactement le tirant d'eau maximal de leur navire. Il s'ensuit qu'un navire de 40.000 tonnes peut remonter l'Escaut maritime et accoster au port d'Anvers.

Toutefois, on ne pourrait, du moins dans les conditions actuelles, dépasser cette limite de 36 1/2 pieds.

Etant donné que la situation sur les seuils pourrait, à certains moments, être moins favorable, il importe de prendre certaines dispositions d'ordre nautique pour assurer une meilleure exploitation des possibilités qu'offre l'Escaut maritime, à savoir, d'une part, l'installation au-dessus du seuil de Lillo d'une ligne de balises lumineuses signalant les plus grandes profondeurs de la passe et, d'autre part la création d'un dispatching radio-téléphonique entre les écluses et les navires, de façon à réduire les temps d'attente aux écluses. Lorsque la marée sera défavorable et/ou la mer agitée, il conviendra en outre d'effectuer le trajet Wandelaar-Anvers, non pas au cours d'une même marée, mais en deux étapes : Wandelaar-embouchure de l'Escaut et embouchure de l'Escaut-Anvers.

L'Administration des Voies Hydrauliques examine en ce moment la possibilité de remédier à ce scindement du trajet Wandelaar-Anvers, soit par l'amélioration des conditions de navigation dans les Wielingen, en éliminant les hauts-fonds du « Bol van Heist » et du Wandelaar, soit en ouvrant à la navigation vers Flessingue un autre passage plus profond, p. ex. le « Scheur ».

Il n'est pas exclu que la situation sur les seuils de l'Escaut maritime puisse encore être améliorée, au cours des années à venir, uniquement au moyen de travaux de dragage, de façon à augmenter d'un pied le tirant d'eau autorisé et à permettre ainsi aux navires de 47.000 tonnes et d'un tirant d'eau de 37,6" de remonter l'Escaut maritime. Dans cette éventualité, il faudrait également augmenter d'un pied la profondeur des Wielingen, pour que les navires puissent atteindre Anvers en deux étapes.

Toutefois, il n'est pas possible de réaliser, dès à présent, cette amélioration. Les essais actuellement en cours au laboratoire et l'étude précitée sur l'amélioration des Wielingen fourniront des données plus précises à ce sujet.

De weg E 3 is ongetwijfeld de belangrijkste van alle Europese verkeerswegen en deze waaruit België het grootste voordeel zal halen. Hij vertrekt uit Scandinavië om, over Hamburg, Oberhausen, Antwerpen, Rijsel, Parijs en Madrid, Lissabon te bereiken.

Hij is op het ogenblik verwezenlijkt van Hamburg tot Oberhausen in het Ruhrgebied. De verlenging van deze weg tot Eindhoven is gedeeltelijk in uitvoering. De voortzetting ervan op Belgisch grondgebied is voor België en, in het bijzonder voor Antwerpen, van het hoogste belang, omdat daardoor de afstand tussen Antwerpen en het Ruhrgebied aanzienlijk zal worden verkort. Het traject op Belgisch gebied zal niet meer dan 40 kilometer lang zijn.

Welke zijn de vooruitzichten inzake het aanleggen van deze belangrijke verkeersweg ?

De Minister geeft hierop het volgende antwoord :

1° *Het bevaarbaar maken van de Zeeschelde stroomafwaarts Antwerpen voor schepen van grote tonnemaat.*

Tot voor korte tijd konden de schepen met een lengte van 700 voet en met 35 voet diepgang de haven van Antwerpen veilig bereiken.

Door het intensief uitvoeren van baggerwerken in de Zeeschelde in de loop van 1959 kon de diepgang van 35 voet op 36 voet gebracht worden, met dien verstande dat deze grens met een halve voet mag overschreden worden om rekening te houden met het feit dat het praktisch niet mogelijk is voor de kapitein de maximum diepgang van zijn schip nauwkeurig te regelen. Hieruit volgt dat een schip van 40.000 ton de Zeeschelde kan opvaren en de haven van Antwerpen aandoen.

Deze grens van 36 voet en half zou echter voorlopig althans, niet mogen overschreden worden.

Aangezien de toestand op de drempels op sommige ogenblikken minder gunstig zou kunnen zijn, is het nodig, door bepaalde nautische schikkingen, een betere benutting te bekomen van de mogelijkheden die de Zeeschelde biedt door enerzijds over de drempel van Lillo verlichte bakens aan te brengen om de grootste diepten van het vaarwater aan te duiden en anderzijds, door het invoeren van een radiotelefonische dispatching tussen de sluizen en de schepen om het oponthoud vóór de sluizen te vermindern. Het zal daarenboven nodig zijn bij ongunstige tijden/of ruwe zee, de reis Wandelaar-Antwerpen niet in één traject gedurende hetzelfde tijdstip uit te voeren, maar in 2 reizen : Wandelaar-Scheldemonding en Scheldemonding-Antwerpen.

Het Bestuur der Waterwegen onderzoekt op dit ogenblik de mogelijkheid om deze splitsing van het traject Wandelaar-Antwerpen te verhelpen, hetzij door het verbeteren van de doorgang door de Wielingen door het uitschuren van de ondiepten aan de « Bol van Heist » en aan de Wandelaar, hetzij door het openstellen voor de scheepvaart van een andere diepere doorgang naar Vlissingen bv. de « Scheur ».

De mogelijkheid is niet uitgesloten, door baggerwerken alleen, de toestand op de drempels van de Zeeschelde nog te verbeteren in de komende jaren, zodat nog een voet meer diepgang zou kunnen toegelaten worden hetzij 37,6" en de schepen van 47.000 ton de Zeeschelde zouden kunnen opvaren. Het is dan echter noodzakelijk de diepten in de Wielingen ook met een voet te vermeerderen om de doorvaart in twee reizen naar Antwerpen toe te laten.

Het is echter niet mogelijk deze verbetering van nu af zonder meer uit te voeren. De laboratoriumproeven die thans worden gedaan, en de hogervermelde studie nopens de verbetering van de Wielingen, zullen hiervoor nadere gegevens moeten verstrekken.

La mise en service de l'écluse à construire à Fort Frederik et un entretien convenable du chenal franchissant les seuils entre Hansweert et Zandvliet permettront aux navires de 50.000 tonnes d'accéder au port d'Anvers et ce dans de bonnes conditions. Si l'on veut que le trajet Wandelaar-Fort Frederik puisse s'effectuer en une seule étape, il faudra cependant que les conditions de navigation dans les Wielingen ou le Scheur soient améliorées comme il est dit ci-dessus.

Le port d'Anvers ne pourra être rendu accessible aux navires de 65.000 tonnes que moyennant l'exécution de travaux de normalisation entre Walsoorden et Zandvliet. Ces travaux ne pourront être entamés qu'après que leur nature et leurs répercussions sur le fleuve auront été déterminées théoriquement par le calcul et expérimentalement par des études sur modèles. Ces calculs et essais sont faits actuellement au laboratoire hydraulique et leurs résultats ne seront connus qu'en 1961.

En même temps que les travaux de normalisation à exécuter dans l'Escaut maritime, d'importants travaux d'amélioration, soit dans les Wielingen, soit au Scheur, devront être étudiés et exécutés, afin de rendre également possible à ces endroits la navigation des navires de 65.000 tonnes.

On ne peut envisager de procéder à l'étude d'une augmentation ultérieure du tonnage admissible, à la faveur d'une normalisation plus poussée, que lorsque les travaux précités auront été exécutés et après que la nouvelle évolution naturelle du fleuve aura pu être observée pendant quelques années.

2° Construction d'une 7^{me} darse.

La construction d'une septième darse est prévue au nouveau programme d'investissements.

b) Canalisation de la Meuse.

Les travaux actuellement en cours sur la Meuse permettront aux bateaux de 1.350 tonnes avec un chargement réduit de 1.000 tonnes environ d'accéder au port de Givet, le 1^{er} septembre 1960. L'Administration des Voies Hydrauliques met tout en œuvre pour activer, dans toute la mesure du possible, ces travaux. Mais il est matériellement impossible d'envisager une modification de la date citée ci-dessus.

Outre l'achèvement des stations de pompage de Huy, il reste à créer dans le vieux pont de Jambes, à Namur, une passe marinière permettant le passage des 1.350 tonnes. La mise en adjudication de l'entreprise a eu lieu, mais elle n'a pas donné un résultat satisfaisant. La réadjudication, rendue nécessaire, est imminente. Il peut être affirmé que la date du 1^{er} septembre 1960 sera respectée et que, dès ce moment, les unités de 1.350 tonnes pourront remonter le cours de la Meuse jusque Givet, à enfoncement réduit de 2,20 mètres.

c) Navigation sur le canal Albert.

Il est, en effet, nécessaire de mettre fin, dans le plus bref délai, aux difficultés qui ralentissent encore la navigation sur le canal Albert et la rendent malaisée. La situation, qui se présentera lorsque le bouchon de Lanaye aura disparu, requiert une intervention efficace.

Lors de la reconstruction définitive des ponts, il sera, dès lors, nécessaire de donner la priorité, dans le cadre des crédits disponibles, au remplacement par des ouvrages définitifs des ponts sur le canal Albert qui gênent la navigation. Cette voie navigable compte encore 17 de ces ponts. Les travaux de reconstruction définitive des ponts de Zutendaal et de Stokrooie sont en cours. Ils seront terminés respectivement en 1960 et en 1961.

Het in gebruik nemen van de te bouwen sluis te Fort Frederik en een voldoende onderhoud der vaargeul over de drempels tussen Hansweert en Zandvliet zal de toegang der schepen van 50.000 ton in de haven van Antwerpen mogelijk maken en zelfs aanzienlijk verbeteren. De doortocht van de Wielingen of de Scheur moet evenwel in de hogervermelde zin worden verbeterd om het traject Wandelaar-Fort Frederik in één reis te kunnen afleggen.

De toegang tot de haven van Antwerpen voor schepen van 65.000 ton zal mogelijk worden mits het uitvoeren van normalisatiewerken tussen Walsoorden en Zandvliet. Deze werken kunnen echter slechts aangevat worden nadat theoretisch door berekening en proefondervindelijk door modelonderzoek, de aard der uit te voeren werken is bestudeerd evenals de gevolgen van deze werken voor de stroom. Deze berekeningen en proeven worden nu in het Waterbouwkundig Laboratorium uitgevoerd en de uitslagen zullen in 1961 bekend zijn.

Evenwijdig met de normalisatiewerken in de Zeeschelde moeten belangrijke verbeteringswerken bestudeerd en uitgevoerd worden hetzij in de Wielingen, hetzij in de Scheur, opdat ook aldaar de scheepvaart voor schepen van 65.000 ton zou mogelijk worden.

De studie van een verdere verhoging van de toelaatbare tonnemaat, door middel van nog verder doorgedreven normalisatie, kan slechts overwogen worden na de uitvoering der vermelde werken en nadat de stroom in zijn nieuwe natuurlijke evolutie gedurende enkele jaren kan worden nagegaan.

2° Bouwen van een 7^e havendok.

Het bouwen van een 7^e havendok werd opgenomen in het nieuwe investeringsprogramma.

b) Kanalisatie van de Maas.

Dank zij de thans aan de gang zijnde werken op de Maas zullen schepen van 1.350 ton met een beperkte lading van ongeveer 1.000 ton van 1 september 1960 af de haven van Givet kunnen aandoen. Het Bestuur der Waterwegen stelt alles in het werk om die werken zoveel mogelijk te bespoedigen. Het is evenwel feitelijk onmogelijk vóór de hierboven vermelde datum een wijziging in overweging te nemen.

Buiten het afwerken van de pompstations te Hoei moet in de huidige brug van Jambes te Namen nog een scheepvaartopening worden gemaakt voor schepen van 1.350 ton. De aanbesteding der werken heeft plaats gehad, doch ze heeft geen bevredigend resultaat opgeleverd. De noodzakelijk geworden heraanbesteding zal binnenkort plaats hebben. De verzekering kan worden gegeven dat de datum van 1 september 1960 zal worden nageleefd en dat van dan af schepen van 1.350 ton met een beperkte diepgang van 2,20 meter de Maas tot Givet zullen kunnen opvaren.

c) Scheepvaart op het Albertkanaal.

Het is inderdaad noodzakelijk de nog overblijvende hindernissen, die een vlugge en gemakkelijke scheepvaart op het Albertkanaal blijven belemmeren, binnen de kortst mogelijke tijd op te ruimen. De toestand, die zich zal voordoen wanneer de stop te Ternaaien zal verdwenen zijn vereist een doeltreffend ingrijpen.

Bij het definitief herbouwen der bruggen zal dan ook in het raam der beschikbare kredieten voorrang worden gegeven aan het vervangen door definitieve constructies van de voor de scheepvaart hinderende bruggen over het Albertkanaal. Er zijn over die scheepvaartweg nog 17 van die bruggen. De definitieve herbouw der bruggen te Zutendaal en te Stokrooie is in uitvoering. Die werken zullen voltooid zijn, respectievelijk in 1960 en in 1961.

Ceux de reconstruction définitive du pont de Grobbendonk, adjugés le 5 novembre 1959 et approuvés depuis lors, seront entamés prochainement.

La reconstruction des ponts de Merksem et de Massenhoven est prévue au programme de 1960.

Grâce aux crédits prévus au projet de loi sur les investissements, il sera possible de mettre en adjudication, dans un délai de 3 à 4 ans, les travaux de reconstruction des derniers 12 ponts qui gênent la navigation.

Quant aux écluses, y compris celle de Diepenbeek, l'expérience de ces dernières années a démontré qu'à moins qu'il ne se produise des phénomènes inconnus à ce jour et imprévisibles, elles pourront être maintenues en service, moyennant des vérifications et un entretien systématiques. Cette question retient donc la vigilante attention de mes Services.

Les petites écluses de Genk et de Hasselt, mises hors service, constituent cependant un obstacle permanent et il sera nécessaire d'exécuter en ces endroits des travaux de transformation. Ils font l'objet d'une étude approfondie.

Le projet de loi sur les investissements prévoit les crédits nécessaires à l'exécution desdits travaux au cours des années à venir.

d) Travaux à exécuter au canal de la Nèthe.

La liaison Viërsel-Nèthe inférieure pourra être ouverte à la navigation dès l'achèvement des travaux actuellement en cours, à savoir le creusement du raccordement entre les écluses existantes de Duffel et la Nèthe inférieure, ainsi que l'équipement électro-mécanique des écluses.

L'achèvement de ces travaux est prévu pour le début de 1961. La navigation des bateaux de 600 tonnes sera possible à partir de ce moment et celle des bateaux de 1.350 tonnes 3 heures avant et 3 heures après marée haute. Pour permettre la navigation ininterrompue des bateaux de 1.350 tonnes des travaux de calibrage devront encore être exécutés dans la Nèthe inférieure. Ils seront entamés aussitôt que possible.

e) La route internationale E 3, mentionnée dans la déclaration internationale de Genève sur la construction de grandes routes de trafic international, est, en effet, très importante, comme d'ailleurs toutes les grandes routes internationales qui traversent la Belgique.

Je n'ignore pas que la section de route comprise entre Hambourg et Oberhausen, dans la Rhur, est actuellement construite et que les travaux de prolongement de cette route jusqu'à Eindhoven sont partiellement en cours.

Pour ce qui est de la continuation des travaux en territoire belge, il ne faut pas perdre de vue qu'il faudra d'abord que le Gouvernement néerlandais ait réalisé sur son territoire la liaison Eindhoven-frontière belge, pour que la section à construire entre Broechem et la frontière néerlandaise puisse être de quelque utilité.

Ne disposant que de moyens financiers réduits, tous les efforts se portent actuellement sur la réalisation de l'auto-route Anvers-Liège-frontière allemande, qui donnera accès à tout le réseau d'autoroutes allemandes.

Le programme établi pour les vingt premières années à venir, en ce qui concerne les autoroutes, ne prévoit que pour 1976 le commencement des travaux de construction de l'autoroute en question.

Un autre membre s'est attaché particulièrement au problème de l'accessibilité du port aux plus grands navires et par conséquent aux travaux de régularisation de l'Escaut et aux écluses d'accès.

Met de uitvoering van de definitieve wederopbouw van de brug te Grobbendonk, op 5 november 1959 jl. aanbesteed en intussen goedgekeurd zal eerlang worden begonnen.

De definitieve wederopbouw van de bruggen te Merksem en te Massenhoven staat op het programma voor 1960.

Met de kredieten ingeschreven in de ontworpen investeringswet zal het mogelijk zijn de 12 nog overblijvende hinderende bruggen binnen een termijn van 3 à 4 jaar aan te besteden.

Wat de sluizen betreft, deze van Diepenbeek inbegrepen, kan aan de hand der ervaringen der laatste jaren en behoudens tot heden niet gekende en onvoorziene verschijnselen, mits systematisch nazicht en onderhoud het behoud der sluizen worden verzekerd. Deze kwestie wordt dan ook van zeer nabij gevolgd door de dienst van het departement.

Nochtans veroorzaakt het buiten gebruik zijn van de kleine sluizen te Genk en te Hasselt een blijvende hinder waardoor verbouwingswerken aldaar nodig zullen zijn. Die werken worden grondig ingestudeerd.

In de ontworpen investeringswet zijn de nodige kredieten ingeschreven voor de werken, die in de komende jaren aan de sluizen dienen uitgevoerd.

d) Werken uit te voeren in het Netekanaal.

De verbinding Viërsel-Beneden-Nete zal in dienst kunnen gesteld worden zodra de werken, op het ogenblik in uitvoering, nl. het graven van de verbinding tussen de bestaande sluizen te Duffel en de Beneden-Nete en het electromechanisch uitrusten van de sluizen, zullen voltooid zijn.

Het einde van deze werken is voorzien tegen begin 1961. De scheepvaart voor schepen van 600 ton zal van dan af mogelijk zijn, en deze met schepen van 1.350 ton vanaf 3 uur vóór tot 3 uur na hoge tij. Om de ononderbroken vaart van de schepen van 1.350 ton toe te laten, moeten nog kalibreringswerken uitgevoerd worden in de Beneden-Nete. Ze zullen zo vlug mogelijk aangevat worden.

e) De internationale verkeersweg E 3, die vermeld is in de internationale akte van Genève over het aanleggen van grote internationale verkeerswegen, is inderdaad van groot belang zoals overigens al de grote internationale verkeerswegen die België doorkruisen.

Het is de Minister niet onbekend, dat op dit ogenblik het deel tussen Hamburg en Oberhausen in het Ruhrgebied is verwezenlijkt en dat de verlenging van deze weg tot Eindhoven gedeeltelijk in uitvoering is.

Wat de voortzetting ervan op Belgisch grondgebied betreft, dient te worden overwogen dat de verbinding in Nederland, tussen Eindhoven en de Belgische grens, dient te worden uitgevoerd door voormelde regering, omdat het vak tussen Broechem en de Nederlandse grens enig nut zou kunnen opleveren.

De inspanning met de beperkte geldmiddelen waarover ons land beschikt wordt tegenwoordig aangewend op de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens die verbinding geeft met het ganse Duitse autosnelwegennet.

In het programma dat werd opgemaakt voor de eerstkomende 20 jaren wordt volgens de planning van de autosnelwegen, het begin van de werken van deze autosnelweg slechts in 1976 voorzien.

Een ander lid legt grote belangstelling aan de dag voor het vraagstuk van het toegankelijk maken van de haven voor de grootste zeeschepen, en bijgevolg voor de regularisatiewerken van de Schelde en de werken aan de dokhoofden.

Selon lui, le port d'Anvers n'a pas été préparé à l'évolution future de la navigation maritime dans la même mesure que d'autres ports européens.

Il a traité ensuite des travaux en rapport avec l'accessibilité du port par la route.

Les milieux anversoïses intéressés se sont mis d'accord pour donner la priorité à l'aménagement de la petite ceinture.

Selon eux, l'ordre de priorité des différents travaux devrait s'établir comme suit :

- 1) petite ceinture;
- 2) « 3^e Oeververbinding »;
- 3) dédoublement de l'avenue du Nord;
- 4) l'élargissement de la rue Carnot.

Le Ministre remercie les Membres pour les paroles élogieuses qui lui ont été adressées, notamment en rapport avec l'effort fait par son département pour accélérer les travaux d'extension et de modernisation du Port d'Anvers.

Il tient à associer à cet hommage, les services techniques du Port d'Anvers. C'est grâce à la collaboration étroite et efficace entre ces services et ceux de l'administration des Voies Hydrauliques, que l'on est parvenu à respecter, voire à raccourcir le timing prévu pour l'exécution du Plan décennal.

En ce qui concerne l'ordre de priorité des différents travaux routiers intéressant Anvers, le Ministre confirme que la Petite Ceinture sera commencée en 1961.

Une décision sera prise au sujet de la 3^e liaison des rives de l'Escaut, dès que la Commission placée sous la présidence du Gouverneur d'Anvers, lui aura remis son rapport.

Il fait part à la Commission de toute l'importance qu'il attache à ce travail qui est d'ailleurs lié dans une grande mesure, à la construction de l'autoroute Anvers-Gand-Lille.

En ce qui concerne le dédoublement de l'avenue du Nord et l'élargissement de la rue Carnot, le Ministre s'efforcera de donner satisfaction à l'honorable Membre dans un avenir aussi rapproché que possible.

III. — Voies d'eau et autres travaux hydrauliques.

Le problème des voies d'eau a retenu l'attention de divers membres de votre commission. Les principales interventions ont porté sur le canal Gand-Terneuzen et les travaux hydrauliques de la région gantoise, le canal de Charleroi à Bruxelles et le canal Nimy-Blaton.

Un membre fait valoir qu'il a été fait mention à plusieurs reprises dans la presse, ces dernières semaines et ces derniers jours, de la construction d'un canal Anvers-Zelzate-Zeebrugge. Certains articles font état de « discussions au niveau le plus élevé » portant sur des plans et projets de cette nature. Il est compréhensible que de telles informations suscitent une vive émotion au sein de la population de Zelzate, à un moment où l'on procède, sur le territoire de cette commune, aux premières expropriations. Il estime qu'il serait souhaitable que Monsieur le Ministre confirme de la façon la plus formelle que le tracé gauche du canal Gand-Terneuzen sera réalisé et que le Département n'a pas d'autres projets en vue.

Il demande si le Ministre peut confirmer que l'on a décidé de procéder à des études préparatoires et à l'établis-

Volgens spreker is de haven van Antwerpen op de toekomstige ontwikkeling van de zeevaart niet in dezelfde mate voorbereid als andere Europese havens.

Vervolgens handelt spreker over de werken in verband met de toegankelijkheid van de haven over de weg.

De belanghebbende Antwerpse kringen zijn het er over eens geworden om voorrang te verlenen aan de aanleg van de kleine ring.

Volgens hen moet de voorrangsorte van de verschillende werken als volgt worden vastgesteld :

- 1) kleine ring;
- 2) « 3^e Oeververbinding »;
- 3) verdubbeling van de Noorderlaan;
- 4) verbreding van de Carnotstraat.

De Minister dankt de leden voor de lof die hem is toegezwaaid, met name in verband met de inspanningen van zijn departement om de uitbreidings- en moderniseringswerken van de haven van Antwerpen te bespoedigen.

Hij wenst de technische diensten van de Antwerpse haven bij deze hulde te betrekken. Dank zij de innige en doelmatige samenwerking van bedoelde diensten met die van het Bestuur der Waterwegen is men er niet alleen in geslaagd het voor de uitvoering van het tienjarenplan bepaalde tijdschema na te komen, maar zelfs het in te korten.

Wat betreft de orde van voorrang der verschillende wegenbouwwerken die Antwerpen aanbelangen, bevestigt de Minister dat met de werken aan de Kleine Ring in 1961 zal begonnen worden.

Wat de Scheldeoeververbinding betreft, zal een beslissing worden genomen zodra de onder het voorzitterschap van de Gouverneur van Antwerpen fungerende Commissie haar verslag zal hebben ingediend.

Hij deelt aan de Commissie mee welk groot belang hij aan dit werk hecht, dat trouwens in grote mate verband houdt met de aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Gent-Rijsel.

Wat de verdubbeling van de Noorderlaan en de verbetering der Carnotstraat betreft, zal de Minister trachten zo vlug mogelijk voldoening te schenken aan het lid.

III. — Waterwegen en andere waterbouwwerken.

Verscheidene leden van uw Commissie wijdden hun aandacht aan het probleem van de waterwegen. De voornaamste opmerkingen hadden betrekking op het kanaal Gent-Terneuzen en de waterbouwwerken in het Gentse, op het kanaal Charleroi-Brussel en het kanaal Nimy-Blaton.

Een lid voert aan dat de laatste weken en dagen alweer een reeks persberichten zijn verschenen die gewag maken van een kanaal Antwerpen-Zelzate-Zeebrugge. Sommige persartikelen beroepen zich op « besprekingen tot in de hoogste instanties » van dergelijke plannen en projecten. Soortgelijke berichten brengen begrijpelijkerwijze een grote beroering teweeg bij de bevolking van Zelzate op het ogenblik dat de eerste onteigeningen op het grondgebied der gemeente worden aangevat. Hij acht het wenselijk dat de Minister op de meest formele wijze zou bevestigen dat het linkse tracé van het kanaal Gent-Terneuzen zal worden uitgevoerd en dat het Departement geen andere projecten of plannen overweegt.

Hij vraagt of de Minister kan bevestigen dat er voorbereidende studies en ontwerpen voorzien zijn voordat een

sement de projets, en vue du creusement d'un tunnel sous le nouveau canal et que l'on a abandonné l'idée de construire un pont.

Il fait observer que depuis six mois déjà, l'administration communale a transmis au département, à la demande de celui-ci, un plan d'aménagement de la commune, tenant compte des travaux hydrauliques projetés et des liaisons routières et par voie ferrée dont les travaux prévus postulent la réalisation. Ce plan général d'aménagement a été établi en collaboration avec les services provinciaux des Ponts et Chaussées, soumis à l'avis de la direction de l'urbanisme et transmis à l'administration centrale.

Ledit plan est appelé à constituer la base générale des travaux à effectuer à Zelzate, pour lesquels le Ministre a arrêté un programme de cinq ans. Or, les autorités administratives supérieures du Département n'ont pas encore pris de décision en la matière, compromettant ainsi le timing d'exécution de l'ensemble du programme. Quelle est la raison de ce retard ? Pour quand peut-on prévoir l'approbation du plan général d'aménagement ?

Il constate qu'on a rarement vu une commune menacée d'expropriations massives, au point où l'est actuellement la commune de Zelzate. Il est probable que trois cents habitations seront expropriées. Cette situation place les intéressés et la commune devant des problèmes et des difficultés extrêmement graves. L'Etat, aussi bien que la commune et les intéressés, a tout intérêt à ce que tous les plans d'expropriation soient introduits simultanément et à ce qu'ils soit procédé dans le plus bref délai aux expropriations proprement dites. Quelle est la date limite fixée pour l'introduction des plans d'expropriation ? Les crédits nécessaires seront-ils rendus disponibles ? Le Comité d'Acquisition disposera-t-il d'un nombre suffisant d'agents de première catégorie pour assurer rapidement et en temps voulu la liquidation des dossiers ?

Quel est le timing prévu par le Département, d'une part pour les expropriations, et d'autre part, pour l'exécution des travaux de redressement et d'élargissement du canal de Zelzate, la réalisation de nouvelles liaisons routières et par voie ferrée, et la construction des ouvrages d'art nécessaires ?

Le plan d'expropriation prévoit l'expropriation d'une entreprise en activité. La tâche qui incombe en l'occurrence au Comité d'Acquisition est d'une nature très particulière. Ne conviendrait-il pas d'aborder le problème sous un tout autre angle, étant donné qu'il s'agit de résoudre, outre un aspect négatif du problème, à savoir l'expropriation, un aspect positif : l'installation de cette entreprise en un autre endroit. Cette entreprise désire pouvoir poursuivre ses activités sur le territoire de la commune de Zelzate, à condition qu'on lui procure des terrains situés le long du canal et qu'on lui assure une liaison par voie ferrée. Ne serait-il pas urgent et souhaitable que le Comité ministériel de coordination économique se penche sur ce problème en vue de trouver une solution qui donne satisfaction tant à l'Etat qu'à l'entreprise intéressée et à la commune ?

Dans sa réponse, le Ministre confirme, pour autant que de besoin, ce qu'il a déclaré à ce sujet le 27 mai 1959, au cours de la discussion du budget de son département pour 1959, à savoir qu'il n'est plus question de creuser un canal d'Anvers à Zeebrugge.

Le franchissement du canal par la route, à Zelzate, sera assuré par un tunnel. On a abandonné l'idée de construire un pont.

Il va de soi qu'on ne peut prendre une décision au sujet d'une question aussi importante que celle du plan général d'aménagement de la commune de Zelzate, sans que le problème ait fait l'objet d'études, de pourparlers et de discussions.

tunnel onder het nieuwe kanaal zal worden gegraven, en de bouw van een brug niet meer in overweging genomen.

Hij merkt op dat het gemeentebestuur op verzoek van het Departement reeds zes maanden geleden een plan van aanleg van de gemeente heeft overgemaakt in functie van de geplande kanaalwerken en de hiermee samengaannde wegen spoorwegverbindingen. Dit algemeen aanlegplan werd opgemaakt in samenwerking met de provinciale diensten van Bruggen en Wegen, en door de directie voor de Stedebouw geadviseerd en overgemaakt aan het hoger Bestuur.

Dit algemeen aanlegplan moet de basis vormen voor het geheel der werken te Zelzate, waarvoor de Minister een timing van vijf jaar heeft aangekondigd. De hogere bestuursinstanties van het Departement hebben echter nog geen beslissing terzake genomen, zodat gans de timing in het gedrang wordt gebracht. Welk is de reden van deze vertraging ? Wanneer kan de goedkeuring van het algemeen aanlegplan worden voorzien ?

Hij constateert dat een gemeente zelden op zulke massale wijze met onteigening werd bedreigd, zoals thans de gemeente Zelzate. Wellicht zullen driehonderd woongelegenheden worden onteigend. Dit stelt de betrokkenen en de gemeente voor zeer zware problemen en moeilijkheden. Zowel de Staat als de gemeente en de betrokkenen hebben er alle belang bij enerzijds dat alle onteigeningsplannen gelijktijdig worden voorgelegd, en dat de onteigening zelf in de kortst mogelijke tijd zou kunnen uitgevoerd worden. Wanneer kan uiterlijk het laatste onteigeningsplan worden ingediend ? Zullen de nodige kredieten ter beschikking worden gesteld ? Zal het Comité van Aankoop beschikken over voldoende personeel van de eerste categorie om de dossiers van Zelzate snel en tijdig af te werken ?

Welke timing voorziet het Departement enerzijds voor de onteigeningen en anderzijds voor de onderscheiden werken gesteld voor het rechtekken en verbreden van het kanaal te Zelzate alsmede voor de nieuwe spoor- en baanverbindingen en de daarmee gepaardgaande kunstwerken ?

In het onteigeningsplan wordt voorzien dat een in activiteit zijnde onderneming zal worden onteigend. Het Comité voor Aankoop staat hier voor een gans bijzondere opdracht. Moet dit probleem niet op een gans andere wijze worden benaderd, vermits naast de negatieve zijde nl. de onteigening, een positieve zijde moet worden opgelost, nl. de installatie van deze onderneming op een andere plaats. Deze onderneming wenst haar bedrijvigheid verder uit te oefenen op het grondgebied der gemeente Zelzate op voorwaarde dat gronden worden gevonden langs het kanaal en met een spoorwegverbinding. Is het niet dringend en wenselijk dat het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie het geheel van dit probleem naar zich toehaalt ten einde een oplossing na te streven die zowel voor de Staat als voor het betrokken bedrijf en de gemeente voldoende kan geven ?

In zijn antwoord bevestigt de Minister, voor zover dit nodig geacht wordt, wat hij op 27 mei 1959 dienaangaande verklaard heeft tijdens de behandeling van de begroting voor het dienstjaar 1959 van zijn departement, nl. dat er geen sprake meer is van een kanaal Antwerpen-Zeebrugge.

Voor de wegwakruizing met het kanaal te Zelzate zal een tunnel worden aangelegd. Van de bouw van een brug werd afgezien.

Het ligt voor de hand dat een beslissing nopens zulk een belangrijke zaak als het algemeen plan van aanleg van de gemeente Zelzate studie, onderhandelingen en besprekingen meebrengt.

Nous en sommes arrivés, déclare-t-il, au point où un Conseil des Ponts et Chaussées élargi, va pouvoir être convoqué pour examiner le plan général d'aménagement. Il en sera ainsi au début de 1960.

Le département examine actuellement les derniers plans d'expropriation pour Zelzate et tout fait prévoir qu'un arrêté royal pourra être pris prochainement.

Les crédits nécessaires seront mis à la disposition du Comité d'Acquisition, en vue des expropriations.

La question de savoir si ledit Comité pourra disposer d'un nombre suffisant d'agents de première catégorie pour assurer une liquidation rapide des dossiers concernant Zelzate est, en fait, de la compétence du Ministre des Finances.

L'établissement du timing des expropriations à Zelzate est subordonné à la clôture des discussions dont la première étape sera la réunion du Conseil des Ponts et Chaussées, dont il est question ci-dessus.

Il serait utile en effet, que le Comité ministériel de coordination économique s'occupât du problème de la réinstallation de l'usine à exproprier à Zelzate.

Un autre membre s'est intéressé particulièrement au rythme des expropriations pour l'élargissement du canal de Terneuzen, l'infrastructure le long du canal. Il regrette également qu'alors que entre 1954 et 1958 on a investi quelque 300 millions pour les installations portuaires gantoises, il n'en est plus de même actuellement. Il estime que les crédits prévus au budget tant pour le canal que pour les travaux portuaires sont dérisoires.

Dans sa réponse, le Ministre fait observer que 300 millions ont été investis en 1958-1959 pour le canal circulaire de Gand. Il affirme que l'aménagement du canal Gand-Terneuzen se réalisera. Il doit d'ailleurs avoir un entretien avec son collègue néerlandais très prochainement. Toutefois, il est inutile d'élargir le canal avant l'aménagement de l'écluse. Ces deux travaux doivent être exécutés simultanément. Au budget de 1960., sont prévus 320 millions pour le canal circulaire. Les crédits pour le canal sont répartis sur 7 ans, les crédits des deux dernières années étant uniquement destinés au financement des travaux exécutés sur territoire hollandais.

Le problème du canal de Charleroi a retenu l'attention d'autres membres, de même que celui du canal de Nimy-Escout. En ce qui concerne ce dernier, un membre fait observer que les dernières adjudications ont eu lieu les 10 et 31 décembre 1959. Certaines expropriations ne seraient pas encore réalisées et que, par conséquent, les travaux seraient retardés de plusieurs mois, voire même qu'ils ne pourraient commencer avant le mois de juillet prochain.

Il demande au Ministre de lui donner l'assurance qu'il n'y aura pas de retards anormaux et que les adjudicataires ne seront pas dégagés après un trop long délai?

Dans sa réponse le Ministre constate qu'il est exact que certaines expropriations ne sont pas encore réalisées, mais les travaux ne subiront pratiquement pas de retard. En effet, les adjudications ont eu lieu au mois de décembre 1959 et les conditions atmosphériques défavorables du premier trimestre de l'année justifient de ne pas commencer de travaux avant le mois d'avril.

A ce moment les expropriations seront vraisemblablement entièrement achevées mais, même s'il restait l'une ou l'autre parcelle à acquérir, cela n'empêchera pas de commencer les travaux, lesquels ne sont pas entamés partout à la fois.

Au sujet du canal de Charleroi un membre demande au Ministre s'il est envisagé d'y utiliser la pierre des carrières du Bassin d'Ecaussines qui se trouve à quelques centaines

Deze zijn zo ver gevorderd, verklaart hij, dat in 't begin van 1960 een uitgebreide Raad van Bruggen en Wegen zal kunnen bijeengeroepen worden waarop met het algemeen plan van aanleg zal bespreken.

De laatste onteigeningsplannen voor Zelzate worden in het departement behandeld, zodat alles laat voorzien dat eerlang een koninklijk besluit zal kunnen worden genomen.

De voor de onteigeningen nodige kredieten zullen ter beschikking van het Comité van Aankoop worden gesteld.

Of dit Comité over voldoende personeel van de eerste categorie zal kunnen beschikken voor het snel afwikkelen van de dossiers van Zelzate is in feite een kwestie die tot de bevoegdheid behoort van de Minister van Financiën.

De timing der onteigeningen te Zelzate is afhankelijk van het einde der besprekingen waarvan de eerste etappe de vergadering zijn zal van de Raad van Bruggen en Wegen, waarvan hoger sprake.

De nieuwe vestiging van de onteigenen fabriek te Zelzate zou inderdaad door het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie kunnen worden onderzocht.

Een ander lid stelde bijzonder belang in het tempo van de onteigeningen voor de verbreding van het kanaal van Terneuzen en de infrastructuur langs het kanaal. Verder betreunde hij dat, tussen 1954 en 1958 ongeveer, terwijl 300 miljoen is geïnvesteerd voor de Gentse haveninstallaties, zulks thans niet meer het geval is. Hij vindt de kredieten op de begroting uitgetrokken voor het kanaal en de havenwerken, bespottelijk.

In zijn antwoord verklaart de Minister dat, in 1958-1959, 300 miljoen zijn geïnvesteerd in de werken aan de ringvaart te Gent. Hij bevestigt dat de aanleg van het kanaal Gent-Terneuzen voortgang zal vinden. Hij zal hierover trouwens binnenkort een onderhoud hebben met zijn Nederlandse collega. Doch heeft het geen zin met de verbreding van het kanaal te beginnen vóór de inrichting van de sluis. Deze twee werken moeten gelijktijdig worden uitgevoerd. Op de begroting voor 1960 zijn 320 miljoen uitgetrokken voor de ringvaart. De kredieten voor het kanaal zijn gespreid over 7 jaar; die van de laatste twee jaren zijn uitsluitend bestemd ter financiering van de werken op Nederlands grondgebied.

Het vraagstuk van het kanaal van Charleroi heeft ook de aandacht van sommige leden gaande gemaakt, evenals trouwens het kanaal Nimy-Schelde. Met betrekking tot dit laatste merkt een lid op dat de laatste aanbestedingen hebben plaats gehad op 10 en 31 december 1959. Sommige onteigeningen zouden nog niet zijn verwezenlijkt en de werken zouden daardoor een vertraging van verscheidene maanden ondervinden, ja zelfs niet vóór het einde van juli e.k. kunnen worden aangevat.

Spreker verzoekt de Minister hem de verzekering te geven dat zich geen abnormale vertraging zal voordoen en dat de aannemers niet te lang zullen moeten wachten.

In zijn antwoord verklaart de Minister dat het juist is dat zekere onteigeningen nog niet verwezenlijkt zijn; de werken zullen daardoor vrijwel geen vertraging ondervinden. Inderdaad, de aanbestedingen hebben plaats gehad in december 1959 en wegens de slechte weersomstandigheden die het eerste kwartaal van het jaar doorgaans kenmerken, is het niet geraden de werken vóór de maand april aan te vatten.

Op dat ogenblik zullen de onteigeningen waarschijnlijk volledig verwezenlijkt zijn; mocht hier of daar nog een perceel te onteigenen zijn, zou dat geen hinderpaal zijn voor het aanvatten van de werken, die toch niet overal tegelijk worden begonnen.

Aangaande het kanaal van Charleroi vraagt een lid aan de Minister of men er aan denkt daarbij materiaal te verwerken uit de groeven van het bekken van Ecaussines.

de mètres de l'ouvrage. Dans quelle mesure et sous quelles formes ?

Le Ministre répond que les études de détail de la partie génie civil du plan incliné de Ronquières ne sont pas encore suffisamment avancées pour répondre aux questions posées. Ces études dépendent en effet intimement de la mise au point définitive des dispositifs de manœuvre électro-mécaniques.

Or les études en cours dans ce domaine ont dû être poursuivies au-delà du délai initialement prévu afin de permettre la comparaison, au point de vue économique, de diverses solutions basées sur les hypothèses admissibles d'équilibrage des bacs à l'aide de contrepoids. Ces études sont cependant en voie d'achèvement, et les renseignements demandés seront donnés dès que possible.

Un membre est également intervenu pour attirer l'attention du Ministre sur la situation des berges du canal de Bruxelles-Charleroi entre Bruxelles et Vilvorde. Le Ministre fait observer que 18 millions sont prévus au budget de 1961 à cet effet.

Enfin un membre a attiré l'attention du Ministre sur l'urgence de créer le grand barrage de l'Ourthe à Nisramont. Cet ouvrage sera prévu dans le projet de loi sur les investissements.

De nombreuses autres questions ont encore été posées concernant ce problème. Elles figurent en annexe.

IV. — Régions tests.

Dans le cadre de l'aide aux régions de développement économique, un membre s'oppose à l'affirmation répandue dans le public comme quoi quelque 700.000.000 francs auraient été accordés en 1959 pour l'infrastructure du Borinage. En effet, dans l'établissement de cette somme on a tenu compte de certains engagements de travaux du budget 1958 commencés en 1959, et d'autre part, certains engagements de 1959 ne seront entamés qu'en 1960. De plus, un certain nombre de travaux n'ont aucun rapport avec l'infrastructure. Il s'agit en ordre principal de certains travaux communaux : construction d'écoles, de gendarmerie, etc., ainsi que de certains travaux routiers.

Un certain nombre de travaux tels par exemple les travaux de modernisation du canal du Borinage ne peuvent pas être catalogués comme travaux d'expansion régionale. En effet, ceux-ci ont un caractère national et un certain nombre de régions limitrophes en profitent tout autant que le Borinage lui-même.

Il fait observer que les 350.000.000 francs prévus pour les travaux du canal Nimy-Blaton seront surtout bénéfiques pour l'Ouest de la province et que le Borinage lui-même y participera très peu, à tout le moins en ce qui concerne la main-d'œuvre.

Quelque 175.000.000 francs ont été prévus pour l'amélioration des routes. Ces travaux ont un caractère hétéroclite et manquent d'ensemble. Ils n'amélioreront que très peu la situation régionale.

Le Ministre s'étonne quelque peu de la manière de présenter l'effort qui a été réalisé en faveur du Borinage.

Le Gouvernement a promis son aide au Borinage pour les années difficiles de la transition. Cette promesse a été tenue. On a essayé de créer des industries nouvelles. Entretemps le Département des Travaux publics a été chargé d'une double mission, celle de moderniser et d'améliorer l'infrastructure de la région d'une part, et d'autre part d'engager un certain nombre de travaux publics afin d'assurer du travail aux chômeurs.

die gelegen zijn op enkele honderden meter van de plaats waar het kunstwerk moet komen. In welke mate en in welke vorm ?

De Minister antwoordt dat de detailstudie van het waterbouwkundig gedeelte van het hellend vlak te Ronquières nog niet ver genoeg gevorderd is om op de gestelde vragen te kunnen antwoorden. Immers die studie hangt nauw samen met de definitieve uitwerking van het ontwerp der electromechanische bedieningsinrichtingen.

Nu hebben de desbetreffende studies meer tijd gevraagd dan aanvankelijk was voorzien, omdat men uit economisch oogpunt een vergelijking diende te maken tussen de verschillende oplossingen, gebaseerd op de toelaatbare hypothesen inzake uitbalanceren van de bakken door middel van tegengewichten. De studies naderen evenwel hun voltooiing en de gevraagde inlichtingen zullen zo spoedig mogelijk worden verstrekt.

Een lid kwam eveneens tussen om de aandacht van de Minister te vestigen op de toestand van de bermen van het kanaal Brussel-Charleroi tussen Brussel en Vilvoorde. De Minister wijst dat daarvoor 18 miljoen uitgetrokken zijn op de begroting voor 1961.

Ten slotte vestigde een lid de aandacht van de Minister op de noodzakelijkheid snel over te gaan tot de bouw van de grote stuwdam van de Ourthe te Nisramont. Dit werk zal worden opgenomen in het wetsontwerp betreffende de investeringen.

Talrijke andere vragen werden nog hierover gesteld. Zij komen voor in bijlage.

IV. — Testgebieden.

In het raam van de hulp aan de ontwikkelingsgebieden komt een lid op tegen de onder het publiek verspreide bewering als zouden in 1959 voor de infrastructuurwerken in de Borinage zowat 700.000.000 frank zijn toegekend. In dat bedrag is immers rekening gehouden met zekere vastleggingen voor werken die voorkwamen op de begroting voor 1958 en aangevat werden in 1959, terwijl anderdeels sommige vastleggingen eerst in 1960 zullen worden begonnen. Bovendien komen in dat bedrag zekere werken voor die geen verband houden met de infrastructuur. Het betreft in hoofdzaak zekere gemeentewerken : bouwen van scholen, rijkswachtkazernes, enz... alsook sommige wegenbouwwerken.

Voorts kunnen een zeker aantal werken zoals bv. de werken tot modernisering van het kanaal van de Borinage niet als werken van streekontwikkeling worden aangemerkt. Die werken hebben immers een nationaal karakter en zekere aan de Borinage grenzende streken hebben er evenveel voordeel bij als de Borinage zelf.

Spreker wijst erop, dat de 350.000.000 frank die uitgetrokken zijn voor de werken aan het kanaal Nimy-Blaton vooral ten goede zullen komen aan het Westen van de provincie en dat de Borinage zelf er, althans wat de arbeidskrachten betreft, weinig baat zal bij vinden.

Voor de verbetering van de wegen zijn zowat 175 miljoen frank uitgetrokken. De werken zijn zeer uiteenlopend van aard en het mangelt hun aan eenheid. De toestand in de streek zal er slechts bitter weinig door verbeterd worden.

De Minister is enigzins verbaasd over de manier waarop de voor de Borinage gedane inspanning wordt voorgesteld.

De Regering heeft beloofd de Borinage tijdens de moeilijke overgangsjaren te hulp te komen. Die belofte werd ingelost. Men heeft gestreefd naar het oprichten van nieuwe bedrijven. Ondertussen is het Departement van Openbare Werken belast met een dubbele taak, eensdeels de modernisering en verbetering van de infrastructuur en anderdeels de vastlegging van een aantal openbare werken met het oog op werkverschaffing.

Quelque 700.000.000 francs ont été engagés en 1959, ce qui représente trois et demi fois plus que la moyenne des années précédentes. Cette somme est nettement plus élevée que celle accordée à n'importe quelle autre région du pays. Les travaux communaux doivent également être considérés comme des travaux d'infrastructure, telles, par exemple, les routes communales, les écoles, etc.

Les travaux qui n'ont pas été commencés ne l'ont été que pour des raisons techniques. Si d'ailleurs on ne devait tenir compte que des travaux en cours, on devrait prendre également en considération les travaux engagés en 1958, dont l'exécution se poursuit en 1959. Si on établissait le décompte de cette façon on arriverait à un montant plus élevé que 700.000.000 francs.

Un autre membre s'est particulièrement intéressé à la région du Hageland. — Sud de la Campine. Il a déposé un amendement à ce sujet. Nous répondrons à son intervention dans le chapitre consacré à la discussion des amendements.

Le problème du démergement de la Haine a été évoqué par un membre. Il remercie le Ministre pour le crédit des 50 millions prévu à cet effet. Il craint toutefois que les dispositions prises par le Département de l'Agriculture qui se réserve le démergement de 1.500 Hectares de terrains marécageux créent une certaine dualité entre ce département et l'Intercommunale constituée, avec la participation de la Province, en vue de démerger l'ensemble de la région considérée.

Il demande au Ministre s'il pourrait intervenir auprès de son collègue de l'Agriculture afin que les travaux soient synchronisés et coordonnés de manière à éviter les doubles emplois et les solutions fragmentaires préjudiciables aux finances publiques et aux résultats pratiques escomptés ?

Dans sa réponse, le Ministre fait valoir, en ce qui concerne la Vallée de la Haine, qu'une collaboration existe entre les Départements des Travaux Publics et de l'Agriculture ainsi qu'il est normal puisque les terrains à démerger intéressent les deux départements.

L'intervention du Département de l'Agriculture dans les travaux de démergement de la Haine est justifiée par le fait que le démergement agricole est moins cher que le démergement urbain. C'est là l'avis des spécialistes du département de l'Agriculture. Il réunira d'ailleurs en commission des délégués de l'intercommunale, du Département de l'Agriculture et du Département des Travaux publics pour la supervision de l'ensemble des travaux.

V. — Travaux provinciaux et communaux.

De nombreux commissaires se sont intéressés aux travaux provinciaux et communaux. Les interventions ont porté en ordre principal sur le nouveau système d'octroi de subides pour travaux communaux et provinciaux.

Un membre s'est inquiété de la non application future de l'arrêté du 2 février 1959 visant la mise au travail des chômeurs.

Que deviendront les nombreux dossiers introduits par les administrations communales ? Ces dernières ont en effet fait procéder à l'élaboration de projets qu'elles ont dû payer.

Il lui semble qu'il serait sage d'informer les communes ayant des dossiers bloqués dans les services du département de vos intentions à ce sujet et de renvoyer éventuellement aux administrations communales les dossiers non honorés.

Le Ministre fait observer qu'au moment où a été mis en vigueur le système des travaux subsidiés à 80 % il n'était

In 1959 werden ongeveer 700.000.000 frank vastgelegd d. i. drie en half maal meer dan het gemiddelde van de vorige jaren. Dat bedrag ligt heel wat hoger dan voor gelijk welke andere streek van ons land. Ook gemeentewerken zoals het aanleggen van gemeentewegen, het bouwen van scholen enz... dienen als infrastructuurwerken te worden beschouwd.

Dat zekere werken niet werden aangevat is uitsluitend te wijten aan technische redenen. Houdt men enkel rekening met de aan de gang zijnde werken, dan moeten ook de in 1958 vastgelegde werken die in 1959 werden voortgezet, worden meegerekend. Als men zo rekent, komt men tot een bedrag van meer dan 700.000.000 frank

Een ander lid toont bijzondere belangstelling voor het gewest Hageland-Zuiderkempen. Hij heeft dienaangaande een amendement voorgesteld. Wij komen op zijn betoog terug in het hoofdstuk, gewijd aan de bespreking van de amendementen.

Het vraagstuk van de ontwatering van de Hene wordt eveneens door een lid ter sprake gebracht. Spreker dankt de Minister omdat deze hiervoor een krediet van 50 miljoen heeft uitgetrokken. Hij vreest nochtans dat de voorzieningen getroffen door het Departement van Landbouw, dat zich de ontwatering van 1.500 Hectaren waterzieke grond reserveert, een zekere tegenstrijdigheid hebben doen ontstaan tussen genoemd departement en de Intercommunale die met de deelneming van de Provincie opgericht is voor de ontwatering van gans de streek.

Hij vraagt aan de Minister of hij niet zou kunnen tussenkomen bij zijn Collega van Landbouw opdat de werken derwijze gesynchroniseerd en gecoördineerd worden dat node-loze inspanningen en fragmentarische oplossingen, die schadelijk zijn voor de Rijksfinanciën en voor de verhoopte praktische resultaten, worden voorkomen.

In zijn antwoord verklaart de Minister dat, wat de Henevallei betreft, het departement van Openbare Werken en dat van Landbouw samenwerken, wat normaal is aangezien de te ontwateren gronden beide departementen aanbelangen.

De bemoeiingen van het Departement van Landbouw in de werken tot ontwatering van de Henevallei zijn hierdoor te rechtvaardigen dat het ontwateren van landbouwgronden goedkoper is dan het ontwateren van stadsgronden. Dat is de mening van de specialisten op het departement van Landbouw. Voor het toezicht op het geheel van de werken zal trouwens een commissie worden samengesteld waarin afgevaardigden van de Intercommunale, het departement van Landbouw en dat van Openbare Werken zitting zullen hebben.

V. — Provinciale en gemeentelijke werken.

Vele Commissieleden stellen belang in de provinciale en gemeentelijke werken. Hun opmerkingen houden meestal verband met het nieuwe systeem van toekenning van subsidies voor provinciale en gemeentelijke werken.

Een lid geeft uiting van zijn ongerustheid over de in uitzicht gestelde niet-toepassing van het besluit van 2 februari 1959 op de tewerkstelling van de werklozen.

Wat zal er gebeuren met de vele dossiers die door de gemeentebesturen werden ingediend ? Deze laatste hebben inderdaad ontwerpen laten opmaken en daarvoor kosten gemaakt.

Het zou wijs zijn, zegt spreker, de gemeentebesturen waarvan de dossiers in de diensten van Uw departement geblokkeerd zijn, kennis te geven van Uw voornemens daaromtrent, en de dossiers waaraan geen gevolg wordt gegeven eventueel naar de gemeentebesturen terug te sturen.

De Minister merkt op dat men op het ogenblik dat het stelsel van de tegen 80 % gesubsidieerde werken in werking

évidemment pas possible de connaître le nombre de dossiers qui feraient l'objet d'études ou d'adjudications, mais comme le crédit mis à sa disposition avait été limité à 500 millions, il devait s'ensuivre nécessairement, si le nombre de dossiers était élevé, que certains de ceux-ci resteraient sans suite.

Nombre de ces dossiers n'étaient pas en règle.

Comme d'autre part, les projets subsidiés à 80 % consistaient en des travaux assez simples, l'étude et la confection de ces dossiers ont été fort peu coûteuses.

Si la conjoncture l'exigait, le système des travaux subsidiés à 80 % serait remis en vigueur et les communes auxquelles fait allusion l'honorable membre auraient une priorité absolue pour l'obtention de crédits.

Un autre membre estime que la simplification des formalités administratives est une réforme non négligeable qui suscitera, au début, pas mal de difficultés, mais qui, pour les entrepreneurs, constitue certainement une amélioration. Mais dans la plupart des cas, tout le système repose sur le personnel des services techniques des provinces. Les services techniques provinciaux sont-ils suffisamment étoffés pour faire face à cette tâche ? S'ils ne le sont pas, ils vont se trouver obligés de recruter du personnel supplémentaire. L'Etat ou les administrations communales pourront ainsi réduire leur personnel de façon appréciable ?

Selon le Ministre, la nouvelle procédure n'impose pas de nouvelles tâches aux services techniques provinciaux, mais implique que celles dont ils s'acquittaient déjà précédemment seront désormais effectuées sans intervention de l'administration centrale.

En réalité, on n'exige pas des services provinciaux, un surcroît de travail, mais on leur impose de plus grandes responsabilités.

Les fonctionnaires de l'Administration centrale, qui doivent actuellement traiter un nombre excessif de dossiers d'importance mineure, auront désormais la possibilité de s'occuper d'affaires plus importantes telles que l'examen de dossiers importants, les reconnaissances du sol et la surveillance de l'exécution des travaux.

De l'avis d'un Commissaire le nouveau système de subventionnement soulève malgré tout quelques problèmes : I. Combien de temps le Crédit Communal de Belgique pourra-t-il soutenir cet effort ? Et s'il ne peut plus disposer de ressources financières suffisantes, étant donné qu'il a d'autres obligations à remplir, que restera-t-il de l'efficacité du nouveau système ?

Il est prévu, pour 1960, une intervention de l'Etat pour un montant de 1 milliard.

Doit-on comprendre que le Ministre des Travaux publics ne subventionnera, en 1960, pas d'autres travaux que ceux prévus au « livre bleu » ?

Qu'arriverait-il si le montant d'un milliard est épuisé dans le courant de l'année ?

Qui fixera le rythme des travaux et leur ordre d'exécution ?

Le Ministre constate qu'il n'est pas possible de dire combien de temps le Crédit communal sera en mesure d'appliquer le nouveau système de financement, mais si l'on examine les bilans du Crédit communal de ces dernières années, on constate que cet organisme a toujours disposé de capitaux suffisamment importants pour pouvoir mettre un milliard à la disposition de l'Etat. Le Conseil d'administration du Crédit communal, qui connaît mieux que quiconque l'importance exacte de ses moyens financiers, a consenti à se prêter à ces opérations. C'est là une garantie suffisante.

S'il s'avérait malgré tout, au cours des prochaines années, que le Crédit communal n'est plus en mesure de faire face à ces obligations, on en reviendrait purement et simplement à l'ancien système.

trad, natuurlijk niet kon voorzien hoeveel dossiers het voorwerp van studies of aanbestedingen zouden uitmaken, maar aangezien het ter beschikking gestelde krediet beperkt werd tot 500 miljoen, moest daaruit noodzakelijk volgen dat, indien een groot aantal dossiers mocht worden ingediend, aan een deel daarvan geen gevolg zou worden gegeven.

Vele van die dossiers waren niet in orde.

Daar de tegen 80 % gesubsidieerde ontwerpen aan de andere kant uit vrij eenvoudige werken bestonden, zullen de kosten van de studie en het opmaken der dossiers wel vrij laag geweest zijn.

Indien de economische toestand zulks vereiste, zou het systeem van de werken gesubsidieerd tegen 80 % terug in werking gesteld worden en de gemeenten, waarvan het lid gewag maakt, zouden bij volstreekte voorrang kredieten kunnen genieten.

Een lid betoogt dat de vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten een niet geringe hervorming is die in den beginne heel wat moeilijkheden zal meebrengen maar voor de aannemers is het voorzeker een verbetering. Maar het ganse systeem berust — voor de meeste gevallen — op het personeel der technische diensten van de provincie. Zijn de technische diensten van de Provincie voor deze taak berekend ? Zo neen, dan gaan ze verplicht worden boven-talig personeel aan te werven. Zullen de Staat of de gemeentebesturen daardoor hun personeelssterkte merklijk kunnen verminderen ?

Volgens de Minister legt de nieuwe procedure aan de provinciale technische diensten geen nieuwe taken op, doch zij brengt mee dat de taken die reeds vroeger uitgevoerd werden voortaan zouden geschieden zonder tussenkomst van het hoofdbestuur.

Er wordt eigenlijk niet meer werk gevraagd van de provinciediensten doch er wordt hun een grotere verantwoordelijkheid opgelegd.

De ambtenaren van het hoofdbestuur thans overstelpt met bundels van weinig belang, zullen vrijkomen voor belangrijker zaken zoals de behandeling van omvangrijke bundels, bodemonderzoeken en toezicht op het uitvoeren der werken.

Naar het oordeel van een lid doet het nieuwe systeem van subsidiëring toch enkele vragen rijzen : I. Hoelang zal het Gemeentekrediet van België deze inspanning volhouden ? En indien het niet meer over voldoende financiële hulpbronnen kan beschikken, daar het ook nog andere opdrachten moet vervullen — waar blijft dan de doeltreffendheid van het nieuwe systeem ?

Voor 1960 is een bijdrage van de Staat in uitzicht gesteld voor een bedrag van 1 miljard.

Wil zulks zeggen dat de Minister van Openbare Werken geen enkel ander werk in 1960 zal subsidiëren als deze die voorkomen in het « blauwboek » ?

Wat zal er gebeuren als het bedrag van 1 miljard in de loop van het jaar zal opgebruikt zijn ?

Wie zal het tempo van de werken en de volgorde ervan bepalen ?

De Minister verklaart dat het niet mogelijk is te zeggen hoelang het Gemeentekrediet het nieuw financieringssysteem zal kunnen toepassen, doch indien men de balansen van het Gemeentekrediet van de laatste jaren nagaat stelt men vast dat bedoeld organisme altijd over voldoende kapitalen heeft beschikt om één miljard ter beschikking te stellen van de Staat. De raad van beheer van het Gemeentekrediet, die de toestand van zijn financiële mogelijkheden beter kent dan wie ook, is bereid deze verrichtingen te doen. Dit is een voldoende waarborg.

Mocht het dan toch gebeuren dat het Gemeentekrediet in de volgende jaren niet meer het hoofd zou kunnen bieden aan deze verplichtingen, dan zal er eenvoudig teruggeschakeld worden op het oud systeem.

Le milliard du Crédit Communal et la liste des travaux qui seront subventionnés en 1960, n'ont aucun lien entre eux. En d'autres termes, ce n'est pas parce que le Crédit communal accordera ces prêts à la fois aux administrations subordonnées et à l'Etat que celui-ci disposera de crédits plus importants que ce n'était le cas précédemment.

En 1960, comme les années précédentes, le Département des Travaux publics disposera de 700 millions. Les 300 millions restant seront mis à la disposition du département de la Santé publique. Si les 700 millions du département sont épuisés dans le courant de l'année 1960, il ne pourra plus être autorisé d'autres travaux pendant cette année.

Le rythme des subsides à accorder sera déterminé en fonction des possibilités financières du Crédit communal. La liste des travaux figurant au livre bleu a été établie pour un total de 700 millions de subsides. Il ne pourra donc pas être subsidié d'autres travaux en 1960, à moins qu'une autre administration bénéficiaire ne renonce à exécuter ses projets.

Un Commissaire constate qu'il résulte de l'exposé fait par le Ministre au sujet du nouveau système de subsides aux pouvoirs subordonnés qu'un pouvoir extraordinaire est accordé aux Gouverneurs. Pourquoi ce pouvoir n'est-il pas attribué aux Gouverneurs en collaboration avec les Députations Permanentes.

Le Ministre répond que la simplification de la procédure pour l'octroi de subsides pour travaux à exécuter par les administrations subordonnées n'apporte aucune modification aux lois existantes (lois communale, provinciale, sur la Cour des Comptes, sur la comptabilité de l'Etat).

Il s'ensuit que la Députation Permanente reste, comme par le passé, compétente pour se prononcer au sujet et des dépenses et des travaux présentés et ce en application des dispositions des lois communale et provinciale.

Accorder une compétence plus étendue à la Députation Permanente n'aurait été possible qu'à la condition de modifier la loi provinciale et la loi communale, ce qui ne peut être envisagé dans les circonstances actuelles.

Il est à remarquer que le Gouverneur n'agit pas en l'occurrence en tant que représentant de la province mais bien en tant que délégué du pouvoir. En cette qualité le Gouverneur fera des propositions au Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction et la Députation Permanente se prononcera conformément à la législation existante sur les travaux ainsi approuvés par l'autorité supérieure.

Un membre constate que les communes font de plus en plus appel aux services techniques provinciaux pour élaborer les plans de l'exécution de certains travaux. Ces mêmes services sont chargés d'en contrôler l'exécution. Pareille situation est inadmissible. Le Ministre reconnaît qu'il s'agit là d'un problème réel. Il l'examinera.

VI. — Constructions scolaires et divers.

Un membre estime que l'Administration a trop facilement recours à des constructions scolaires provisoires dont le coût est souvent très élevé (il cite des exemples), alors que cet argent pourrait fort utilement être dépensé à la construction de bâtiments standardisés certes, mais définitifs (cf. Bastogne — système R. T. G.).

Pourquoi le Département ne poursuit-il pas la construction de complexes tant pratiques qu'esthétiques de ce genre ?

Le Ministre répond que si l'administration des Bâtiments de mon département a recours à des constructions scolaires

Tussen het miljard van het Gemeentekrediet en de lijst van de in 1960 gesubsidiëerde werken is er hoegenaamd geen verband. Met andere woorden, het is niet omdat het Gemeentekrediet leningen zal toestaan, en aan de ondergeschikte besturen, en aan de Staat, dat de Staat over meer krediet zal beschikken dan vroeger het geval was.

In 1960, zoals in de vorige jaren, beschikt het Departement van Openbare Werken over 700 miljoen. De overige 300 miljoen worden ter beschikking gesteld van het Departement van Volksgezondheid. Indien de 700 miljoen van het Departement van Openbare Werken opgebruikt zijn in de loop van het jaar 1960, zal er in de loop van bedoeld jaar geen machtiging voor andere werken kunnen worden verleend.

Het tempo van de subsidies zal bepaald worden volgens de financiële mogelijkheden van het Gemeentekrediet. De werken die in het blauwboek voorkomen, zijn opgemaakt voor een totaal bedrag van 700 miljoen toelagen. Er zullen dus geen andere werken kunnen worden gesubsidiëerd in 1960, tenzij een of ander bestuur van zijn ontwerpen mocht afzien.

Een lid stelt vast dat uit de uiteenzetting van de Minister over het nieuwe systeem van subsidiëring aan de ondergeschikte besturen blijkt dat aan de Gouverneurs een uitzonderlijke macht wordt toegekend. Waarom werd deze bevoegdheid aan de Gouverneurs niet toegekend in samenwerking met de Bestendige Deputaties ?

De Minister antwoordt dat de vereenvoudiging van de procedure voor het toekennen van subsidies voor werken, uit te voeren door ondergeschikte besturen, geen enkele wijziging brengt in de bestaande wetten (gemeente- en provinciewet, wet op het Rekenhof, wet op de Comptabiliteit van de Staat).

Bijgevolg blijft de Bestendige Deputatie, zoals voorheen, bevoegd om zich uit te spreken over de voorgelegde werken en uitgaven en zulks op grond van de bepalingen van de gemeentewet en de provinciewet.

Een uitgebreider bevoegdheid geven aan de Bestendige Deputatie was maar mogelijk op voorwaarde dat en de provinciewet, en de gemeentewet iets gewijzigd werden, waaraan onder de huidige omstandigheden niet te denken valt.

De Gouverneur treedt terzake niet op als vertegenwoordiger van de Provincie, doch wel als vertegenwoordiger van de macht. De Gouverneur zal in deze hoedanigheid voorstellen doen aan de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw en over de aldus aangenomen werken zal de Bestendige Deputatie zich moeten uitspreken krachtens de bestaande wetgeving.

Een lid stelt vast dat de gemeenten steeds meer een beroep doen op de provinciale technische diensten voor het opmaken van plans en voor de uitvoering van sommige werken. Diezelfde diensten hebben tot opdracht, toezicht te houden op de uitvoering ervan. Dergelijke toestand kan niet worden aanvaard. De Minister geeft toe dat het hier een werkelijk probleem geldt. Hij zal het onderzoeken.

VI. — Schoolgebouwen en diversen.

Een lid is van oordeel dat het Bestuur te gemakkelijk zijn toevlucht neemt tot voorlopige schoolgebouwen, waarvan de bouwkosten vaak zeer hoog zijn (hij haalt voorbeelden aan), terwijl dat geld zeer nuttig zou kunnen worden besteed aan de oprichting van weliswaar gestandaardiseerde, doch definitieve gebouwen (cf. Bastenaken — R. T. G.-systeem).

Waarom gaat het Departement niet voort met het bouwen van dergelijke complexen, die zowel praktisch als esthetisch zijn ?

Zo het Bestuur der Gebouwen van het departement overgaat tot het bouwen van voorlopige schoolgebouwen,

provisoires, c'est uniquement par nécessité. En effet, comme les créations scolaires nouvelles — et en particulier celles pour 1959 — en raison du Pacte scolaire, lui ont été communiquées fort tardivement par son Collègue de l'Instruction publique, il a fallu avoir recours à ce procédé de construction rapide.

A cet effet, il y a lieu de remarquer que son département avait procédé à une adjudication-concours pour la fourniture de pavillons de deux classes, avec installations sanitaires, pavillons *démontables et récupérables*.

D'autre part, son administration s'occupe déjà depuis deux ou trois ans, de la construction de pavillons R. T. G. qui sont éminemment économiques et dont on s'efforce d'améliorer l'aspect.

Le Ministre fait observer en passant que l'exemple cité de Bastogne, très réussi et s'intégrant bien dans le site, n'est pas le type R. T. G., mais un produit de la firme « Scalia » de Bruxelles, que son administration étudie pour réaliser une construction définitive, économique et esthétique, en bois et béton.

Les constructions « Scalia » de Bastogne sont en effet d'un prix de revient trop élevé encore, et sensiblement égal à la construction traditionnelle en dur.

Le département envisage également, pour certains cas, la construction définitive de constructions scolaires à étage, par utilisation intensive d'éléments préfabriqués.

Un membre ayant demandé au Ministre où en est le problème de la reprise des bâtiments scolaires par l'Etat, le Ministre fait observer que les études sont en cours.

Un membre demande la reconstruction d'un pont affaissé sur le canal Albert à Grobbendonk afin de faciliter les relations entre le Nord et le Sud de la Campine anversoise.

Le Ministre lui a répondu qu'il avait pris contact avec la base anglaise pour réaliser un pont provisoire.

Enfin un membre s'est inquiété de la construction envisagée d'un centre administratif pour les organismes européens dans le quartier Berlaimont. Dans sa réponse le Ministre a fait observer qu'aucune adjudication n'a été faite jusqu'à présent.

Certaines expropriations pour un montant de 92 millions ont été faites. Aucun engagement ne sera pris sans l'assentiment du Conseil des Ministres.

Nous publions ci-dessous un tableau récapitulatif des subsides attribués pour travaux communaux, et ceci par province.

Tableau récapitulatif.

Provinces							Total
Provincies	661	611-1	611-2	611-3	611-4	611-5	Totaal
Antwerpen	52.591.249	166.429.424	178.860.441	25.321.761	479.180	—	423.682.055
Brabant	37.713.519	424.762.124	408.336.883	26.270.982	8.517.045	—	905.600.553
West-Vlaanderen	17.567.745	230.783.103	70.371.934	26.799.180	738.839	—	346.260.801
Oost-Vlaanderen	10.823.392	148.266.228	75.165.347	20.906.149	—	—	255.161.116
Hainaut	45.422.040	259.388.040	263.885.178	73.291.901	—	—	641.987.159
Liège	29.779.748	107.034.513	259.024.039	10.498.025	7.193.906	381.500	413.911.731
Limburg	5.542.535	100.261.061	33.496.816	12.846.766	3.091.753	—	155.238.951
Luxembourg	26.505.832	103.410.385	45.439.347	8.600.443	518.802	—	184.474.809
Namur	3.040.065	82.088.714	27.862.280	6.798.707	—	—	119.789.766
	228.986.125	1.622.423.592	1.362.442.265	204.343.513	20.539.525	381.500	3.439.116.520
	—	+ 50.000.000	(voir liste) (zie lijst)	—	—	—	+ 50.000.000
	228.986.125	1.672.423.592	1.362.442.265	204.343.513	20.539.525	381.500	3.489.116.520

antwoordt de Minister, dan is zulks enkel uit noodzaak. Inderdaad, aangezien de lijst der nieuwe schoolgebouwen, inzonderheid de in 1959 uit te voeren gebouwen wegens het Schoolpakt, hem door zijn collega van Openbaar Onderwijs laattijdig werd meegedeeld, was er geen andere uitkomst dan deze snelbouwmethode.

In dit verband moet worden opgemerkt dat het departement overgegaan was tot het uitschrijven van een aanbesteding met prijsvraag voor de levering van paviljoenen voor twee klassen, met sanitaire inrichting en *uiteenneembare en herbruikbare* paviljoenen.

Anderdeels houdt het Bestuur zich reeds sedert twee of drie jaar bezig met het bouwen van R. T. G.-paviljoenen, die uiterst goedkoop zijn en waarvan men het uitzicht tracht te verbeteren.

Terloops merkt de Minister op dat het aangehaalde voorbeeld van Bastenaken, dat zeer goed geslaagd is en zeer goed in de omgeving past, niet van het R. T. G.-type is, maar een product van de firma « Scalia » te Brussel, hetwelk door zijn administratie bestudeerd wordt ten einde tot een definitief, goedkoop en in esthetisch opzicht verzorgd type, hout en beton, te komen.

De kostprijs van de « Scalia »-gebouwen te Bastenaken ligt immers nog te hoog en is ongeveer gelijk aan die van de traditionele gebouwen in duurzame materialen.

Het departement streeft eveneens in sommige gevallen naar het bouwen van blijvende schoolgebouwen met verdieping, door een intensief gebruik te maken van prefabelementen.

Een lid vraagt hoe het staat met het vraagstuk van de overname van de schoolgebouwen door de Staat. De Minister antwoordt dat deze aangelegenheid momenteel in studie is.

Een lid vraagt dat te Grobbendonk een brug over het Albertkanaal opnieuw zou worden gebouwd om de verbindingen tussen het Noorden en het Zuiden van de Antwerpse Kempen te vergemakkelijken.

De Minister antwoordt dat hij in contact is getreden met de Britse basis om een voorlopige brug te bouwen.

Ten slotte was een lid verontrust over de voorgenomen bouw van een administratieve wijk voor de Europese instellingen in de Berlaimontwijk. In zijn antwoord merkt de Minister op dat tot nog toe geen aanbesteding plaatsvond.

Sommige onteigeningen ten belope van 92 miljoen, zijn reeds uitgevoerd. Er zal geen verbintenis worden aangegaan zonder de instemming van de Ministerraad.

Hierna geven wij een samenvattende tabel, per provincie, van de subsidies toegekend voor gemeentewerken.

Samenvattende tabel.

DISCUSSION DES AMENDEMENTS.

Résumé des amendements.

a) Amendement de M. De Sweemer (doc. 4-XVII-2).

M. De Sweemer a défendu son amendement en faisant valoir que les crédits de paiements prévus pour l'élargissement du canal Gand-Terneuzen sont nettement insuffisants pour faire avancer sérieusement les expropriations et les travaux.

M. le Ministre a annoncé le dépôt d'un amendement donnant partiellement satisfaction à M. De Sweemer (voir infra).

L'amendement est repoussé par 6 voix contre 12.

b) Amendement de M. Merlot (doc. 4-XVII-3).

M. Merlot défend son amendement en tenant les considérations suivantes :

Le démergement de la région de Liège est urgent. Des travaux doivent être exécutés un peu partout. Sur les 20 millions prévus quelque 9,5 millions sont déjà engagés. Il ne restera donc que 10 millions et demi ce qui ne permettra des travaux que pour 14 millions, cela est nettement insuffisant. Les travaux non exécutés cette année ne pourront pas être rattrapés ultérieurement. La situation est particulièrement tragique à certains endroits, tel à Wandre, où le niveau baisse de 30 à 50 centimètres par an.

Si les travaux nécessaires ne sont pas exécutés, 80 % des maisons peuvent être inondés. Il y a des endroits où on ne parvient plus à refouler vers le fleuve. A Jupille on a exécuté pour 30 millions de travaux qui seront sans utilité s'ils ne sont pas continués. Ces travaux conditionnent le problème de l'industrialisation de la basse Meuse.

Le Ministre a déclaré ne pouvoir accepter l'amendement de M. Merlot pour des motifs d'ordre budgétaire. Il doit exécuter les travaux prévus dans les lois votées. Il ne peut pas diminuer les crédits prévus pour le démergement de la Haine, faute de quoi les crédits accordés ne pourraient être utilisés opportunément.

L'amendement est repoussé par 6 voix contre 10 et 2 absentions.

c) Amendement de M. Brunfaut. (Doc. 4-XVII-4).

Son amendement tend à faire effectuer le dédoublement de la route d'Anvers entre Meise et Wolvertem. Il y a constaté quelque 18 accidents par semaine. Un avis favorable avait été émis par le prédécesseur du Ministre. Il regrette que les expropriations n'aient pas encore été entamées.

Le Ministre ne peut accepter l'amendement de M. Brunfaut pour l'achèvement du tronçon Meise-Wolvertem parce qu'il ne dispose pas des crédits nécessaires. Toutefois au budget de 1960 sont prévus deux ponts en vue de l'élargissement futur de l'axe.

Les travaux d'élargissement et de réfection seront exécutés en 1960. Des adjudications seront prévues pour l'adaptation sur 3 bandes en 1960 ou 1961.

L'amendement est retiré par son auteur.

d) Amendement de M. Geldof (Doc. 4-XVII-6).

M. Geldof défend son amendement. Il se réfère en ordre principal à la justification. Il est anormal de voir dans des anciens camps de concentration des monuments érigés

BESPREKING DER AMENDEMENTEN.

Samenvatting der amendementen.

a) Amendement van de heer De Sweemer (Stuk 4-XVII-2).

De heer De Sweemer voerde ter verdediging van zijn amendement aan dat de betalingskredieten, uitgetrokken voor de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen, volstrekt ontoereikend zijn om de onteigeningen en de werken merkelijk te doen vorderen.

De heer Minister kondigde de indiening aan van een amendement, waarbij aan de heer De Sweemer gedeeltelijk voldoening wordt geschonken (zie infra).

Het amendement wordt verworpen met 6 tegen 12 stemmen.

b) Amendement van de heer Merlot (Stuk 4-XVII-3).

De heer Merlot verdedigt zijn amendement met de volgende beschouwingen :

De ontwatering in het Luikse is dringend. Werken moeten zowat overal uitgevoerd worden. Op de uitgetrokken 20 miljoen werden er reeds zowat 9,5 miljoen vastgelegd. Er blijven dus nog slechts 10 ½ miljoen over, hetgeen slechts de uitvoering zal mogelijk maken van werken voor 14 miljoen, wat volstrekt ontoereikend is. De dit jaar niet uitgevoerde werken zullen later niet ingehaald kunnen worden. De toestand is bijzonder tragisch op sommige plaatsen, zoals te Wandre, waar de bodem met 30 à 50 centimeter per jaar zakt.

Indien de nodige werken niet worden uitgevoerd, staan 80 % van de huizen bloot aan overstroming. Te Jupille werden voor 30 miljoen werken uitgevoerd, die geen nut zullen opleveren indien zij niet voortgezet worden. Deze werken houden verband met het probleem van de industrialisatie van de Beneden-Maas.

De Minister verklaarde het amendement van de heer Merlot niet te kunnen aanvaarden om redenen van budgettaire aard. Hij moet de werken uitvoeren waarin de goedgekeurde wetten voorzien. Hij kan de voor de ontwatering van de Hene uitgetrokken kredieten niet verminderen, zonet kunnen de toegestane kredieten niet op gepaste wijze worden besteed.

Het amendement wordt met 10 tegen 6 stemmen en 2 onthoudingen verworpen.

c) Amendement van de heer Brunfaut (Stuk 4-XVII-4).

Dit amendement strekt tot splitsing van de weg op Antwerpen tussen Meise en Wolvertem. Er werden zowat 18 ongevallen per week geconstateerd. De voorganger van de Minister had een gunstig advies gegeven. Het is jammer dat met de onteigeningen nog niet werd begonnen.

De Minister kan het amendement van de heer Brunfaut betreffende de voltooiing van het vak Meise-Wolvertem niet aanvaarden, omdat hij niet over de nodige kredieten beschikt. De begroting voor 1960 voorziet nochtans in twee bruggen met het oog op het verbreden van de hoofdweg.

De verbredings- en herstellingswerken zullen in 1960 worden uitgevoerd. Er zullen aanbestedingen worden uitgeschreven voor het aanleggen van 3 rijstroken in 1960 of 1961.

Het amendement wordt door de indiener ingetrokken.

d) Amendement van de heer Geldof (Stuk 4-XVII-6).

De heer Geldof verdedigt zijn amendement en verwijst naar de verantwoording. Het is abnormaal dat in vroegere concentratiekampen monumenten ter nagedachtenis van de

à la mémoire des victimes de la part des pays, intéressés alors que dans aucun de ces camps la Belgique n'a fait quelque chose. Il fait observer qu'à Breendonck les alentours du monument sont un véritable dépotoir d'ordures.

Le Ministre déclare qu'en ce qui concerne Breendonck aucune difficulté ne se pose. Si des crédits suffisants ne sont pas disponibles, le département est d'accord pour intervenir. Pour l'étranger la situation est plus délicate. Il prendra contact avec ses collègues du Gouvernement et défendra la thèse de M. Geldof.

M. Geldof retire son amendement.

e) *Amendement de M. Verbaanderd* (doc. 4-XVII-7).

M. Verbaanderd défend son amendement. Il fait observer qu'il n'est que la confirmation de la volonté du Ministre. Il fait observer que des promesses ont été exprimées à plusieurs reprises et demande que les travaux de reconstruction des ponts soient exécutés sans retard. On pourrait éventuellement se contenter de ponts de moindre importance que ceux préconisés par l'administration centrale.

Le Ministre déclare ne pouvoir non plus donner suite à l'amendement de M. Verbaanderd. Il fait observer qu'actuellement l'amendement porte sur trois ponts alors qu'anciennement on ne demandait la réalisation que d'un seul.

Il a toutefois déjà fait adjuger la suppression de certaines têtes de ponts. Selon les renseignements lui fournis par son administration, il semble contre-indiqué de construire des ponts sur un canal maritime sous lequel les grandes embarcations ne pourraient passer. Il procédera en tout cas à une adjudication avant la fin de 1960.

M. Verbaanderd a retiré son amendement.

f) *Amendement de M. Verboven* (doc. 4-XVII-8).

Le Ministre annonçant le dépôt d'un amendement gouvernemental, lequel prévoit des crédits encore plus importants pour la région test, M. Verboven a retiré son amendement.

g) *Amendements du gouvernement.*

Outre l'amendement publié au document 4-XVII-5, le gouvernement a déposé deux amendements, l'un à l'article 60.473, l'autre à l'article 60.475. Ces amendements sont justifiés comme suit :

a) Art. 60.473 :

Crédit supplémentaire sollicité en vue du paiement de travaux et d'expropriations à réaliser au cours de l'exercice 1960.

On avait espéré pouvoir utiliser pour la construction de l'autoroute, les produits de dragage disponibles.

Pour diverses raisons, cela ne sera pas possible et il y a donc lieu de se procurer des terrains de dépôts. Il existe, en amont du pont d'Oevel, un terrain d'une superficie d'environ 100 ha qui, après exhaussement, sera immédiatement utilisable comme terrain industriel.

D'autre part, le projet d'aménagement de la zone industrielle prévoyait la construction d'une route industrielle le long du canal. Or, pour des raisons d'ordre économique, cette route devra être construite à côté de l'autoroute, ce qui nécessitera des expropriations supplémentaires.

L'expropriation du terrain de dépôt et des terrains nécessaires à l'aménagement de la route industrielle entraînera une dépense supplémentaire de 40.000.000 de francs.

slachtoffers zijn opgericht door de betrokken landen, hetzij België in geen enkel van die kampen iets heeft gedaan. Hij wijst erop dat de omgeving van het monument te Breendonk een ware vuilnisbelt is.

De Minister verklaart dat er voor Breendonk geen moeilijkheid bestaat. Indien er geen toereikende kredieten beschikbaar zijn, is het Departement bereid het nodige bij te dragen. Voor het buitenland is de toestand moeilijker. Hij zal contact opnemen met zijn collega's van de Regering en de thesissen van de heer Geldof bepleiten.

De heer Geldof trekt zijn amendement in.

e) *Amendement van de heer Verbaanderd*
(Stuk 4-XVII-7).

De heer Verbaanderd verdedigt zijn amendement. Hij wijst erop dat het slechts de wil van de Minister vertolkt. Hij maakt er attent op, dat herhaaldelijk beloften werden gedaan en verzoekt om onverwijlde uitvoering van de wederopbouw van de bruggen. Eventueel kan men genoegen nemen met kleinere bruggen dan door het hoofdbestuur voorgesteld.

De Minister verklaart evenmin te kunnen ingaan op het amendement van de heer Verbaanderd. Hij wijst erop, dat thans in het amendement sprake is van drie bruggen, waar vroeger slechts de bouw van een enkele werd gevraagd.

Hij heeft evenwel reeds de opruiming van bepaalde bruggenhoofden doen aanbesteden. Volgens de hem door zijn bestuur verstrekte inlichtingen schijnt het niet raadzaam te zijn over een zeekanaal bruggen te bouwen waar grote vaartuigen niet onder door kunnen. In ieder geval zal hij vóór einde 1960 tot een aanbesteding overgaan.

De heer Verbaanderd trekt zijn amendement in.

f) *Amendement van de heer Verboven* (stuk 4-XVII-8).

Daar de Minister de indiening van een regeringsamendement aankondigt dat nog in ruimere mate kredieten voor het testgebied voorziet, trekt de heer Verboven zijn amendement in.

g) *Regeringsamendement.*

Benevens het in stuk 4-XVII-5 verschenen amendement heeft de Regering nog twee amendementen voorgesteld, een op artikel 60.473, een ander op artikel 60.475. Deze amendementen worden als volgt verantwoord :

a) Art. 60.473 :

Bijkrediet aangevraagd voor de betaling van werken en onteigeningen te verwezenlijken gedurende het dienstjaar 1960.

Er werd verhoopt de beschikbare baggerspecie te kunnen verwerken in de aan te leggen autosnelweg.

Om diverse redenen is het niet mogelijk dit te verwezenlijken zodat stortterreinen moeten aangeschaft worden. Opwaarts de brug van Oevel ligt een terrein met een oppervlakte van ongeveer 100 ha, dat na ophoging, onmiddellijk als industrieterrein kan aangewend worden.

In het ontwerp van aanleg der nijverheidszone werd anderzijds een industrieweg nevens het kanaal voorzien. Om economische redenen is het echter noodzakelijk die weg nevens de autosnelweg aan te leggen, zodat aldaar bijkomende onteigeningen moeten gebeuren.

De onteigening van het stortterrein en van de gronden nodig voor de aanleg van de industrieweg, brengen een meeruitgave van 40.000.000 frank mee.

b) Art. 60.475.

Dans le cadre de la politique économique du Gouvernement, il a été prévu qu'une zone industrielle serait aménagée sur le territoire des communes d'Olen, d'Oevel et de Geel, entre le canal Albert et la nouvelle autoroute Anvers-Allemagne. Les projets d'aménagement prévoyaient l'élargissement du canal Albert.

Les amendements du gouvernement qui figurent après ce rapport ont été adoptés par 12 voix contre 6.

* * *

L'ensemble du projet ainsi amendé a été adopté par 12 voix contre 6.

* * *

L'avis de la Commission de la Reconstruction au sujet des crédits afférents aux dommages de guerre, est annexé à ce rapport (voir pages 89 à 102).

Le Rapporteur.

C. CORNET.

Le Président.

F. BRUNFAUT.

b) Art. 60.475.

In het kader van de economische politiek der Regering, werd het aanleggen van een nijverheidszone voorzien op het grondgebied der gemeenten Olen, Oevel en Geel tussen het Albertkanaal en de nieuwe autosnelweg Antwerpen-Duitsland. In de geschiktmakingswerken was het verbreden van het Albertkanaal voorzien.

De amendementen van de Regering, die na het verslag voorkomen, werden goedgekeurd met 12 stemmen tegen 6.

* * *

Het aldus geamendeerde ontwerp werd in zijn geheel aangenomen met 12 stemmen tegen 6.

* * *

Het advies van de Commissie voor de Wederopbouw over de kredieten betreffende de oorlogsschade verschijnt als bijlage tot dit verslag (zie bladz. 89 tot 102).

De Verslaggever,

C. CORNET.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

**AMENDEMENTS
ADOPTÉS PAR LA COMMISSION.**

I.

TITRE II. — Dépenses extraordinaires.

CHAPITRE IV.

CREDITS RELATIFS AUX IMMOBILISATIONS.

Art. 60.473. — Travaux d'amélioration des ports et des voies de navigation maritime. Construction d'ouvrages d'art, etc. (p. 14).

Dans la 11^{me} colonne (autorisations nouvelles 1960) porter le crédit de paiement de « 170.000.000 francs » à « 320.000.000 francs ».

(Soit une augmentation de 150.000.000 de francs en vue de porter les crédits de paiement de 30.000.000 de francs et de 7.000.000 de francs prévus dans la colonne 11 pour le : « Canal Gand-Terneuzen. — n^{os} 4 et 5 : « Elargissement de la section Rieme-Zelzate, y compris acquisitions, etc. » et « Approfondissement d'un premier tronçon, expropriations, etc. » (voir programme justificatif, p. 52), à 187.000.000 de francs).

II.

TITRE II.

CHAPITRE IV.

CREDITS RELATIFS AUX IMMOBILISATIONS.

A. — IMMOBILISATIONS NOUVELLES.

§ 1. Crédits générateurs de biens patrimoniaux de l'Etat.

Voies hydrauliques.

Art. 60.475. — Acquisition de biens immeubles à réaliser par l'Administration des Voies Hydrauliques pour l'exécution de travaux et pour l'industrialisation des abords de voies navigables, etc.

Dans la 7^{me} colonne (Autorisations nouvelles 1960) porter le crédit d'engagement de 10.000.000 de francs à 50.000.000 de francs.

(Augmentation à insérer au programme justificatif page 54.)

III.

TITRE II. — Dépenses extraordinaires.

CHAPITRE IV.

CREDITS RELATIFS AUX IMMOBILISATIONS.

A. — IMMOBILISATIONS NOUVELLES.

§ 3. Subventions aux pouvoirs subordonnés (p. 16).

Voies Hydrauliques.

Insérer un article 60-602bis (nouveau), libellé comme suit :

**AMENDEMENTEN
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.**

I.

TITEL II. — Buitengewone uitgaven.

HOOFDSTUK IV.

KREDIETEN BETREFFENDE DE BELEGGINGEN

Art. 60.473. — Werken tot verbetering van de havens en de zeescheepvaartwegen. Bouwen van kunstwerken, enz. (blz. 15).

In de 11^{de} kolom (nieuwe machtigingen 1960) het betalingskrediet van « 170.000.000 frank » brengen op « 320.000.000 frank ».

(Verhoging met 150.000.000 frank om de betalingskredieten van 30.000.000 frank en 7.000.000 frank uitgetrokken in kolom 11 « Kanaal Gent-Terneuzen. — n^{os} 4 en 5 : « Verbreden van het vak Rieme-Zelzate, aankoop, enz. » en « Verdiepen van een eerste strook, onteigeningen, enz. » (zie verantwoordingsprogramma blz. 53) gezamenlijk te brengen op 187.000.000 frank).

II.

TITEL II.

HOOFDSTUK IV.

KREDIETEN BETREFFENDE DE BELEGGINGEN.

A. — NIEUWE BELEGGINGEN.

§ 1. Kredieten die patrimoniale goederen voortbrengen ten behoeve van de Staat.

Waterwegen.

Art. 60.475. — Aankoop van onroerende goederen te verwezenlijken door het Bestuur der Waterwegen voor het uitvoeren van werken en voor het industrialiseren der gronden langs de scheepvaartwegen, enz.

In de 7^{de} kolom (Nieuwe machtigingen 1960) het vastleggingskrediet van 10.000.000 frank brengen op 50.000.000 frank.

(Verhoging in te lassen in het verantwoordingsprogramma blz. 55.)

III.

TITEL II. — Buitengewone uitgaven.

HOOFDSTUK IV.

KREDIETEN BETREFFENDE DE BELEGGINGEN.

A. — NIEUWE BELEGGINGEN.

§ 3. Subsidien aan ondergeschikte besturen (blz. 17).

Waterwegen.

Een artikel 60-602bis (nieuw) invoegen, luidend als volgt :

Art. 60-602bis (nouveau). — Part du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction dans les dépenses à résulter des travaux de démergement exécutés par l'« Association intercommunale pour le démergement et l'assainissement de la vallée de la Haine ».

Crédit d'engagement sollicité (colonne 7) fr. 50.000.000
Crédit de paiement sollicité (colonne 11) fr. 50.000.000

Art. 60-602bis (nieuw). — Aandeel van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw in de uitgaven wegens ontwateringswerken uitgevoerd door de « Association intercommunale pour le démergement et l'assainissement de la vallée de la Haine ».

Aangevraagd vastleggingskrediet (kol. 7) fr. 50.000.000
Aangevraagd betalingskrediet (kolom 11) fr. 50.000.000

QUESTIONS ET REPONSES.

I. — Routes.

QUESTION N° 1 :

Fonds des Routes 1960. — Tronçons divers en Flandre occidentale.

Pourquoi les travaux suivants ne sont-ils pas prévus au Fonds des Routes 1960 ?

- 1° Tronçon Torhout-Lichtervelde, prévu sur le budget 1959, pour un montant de 10 millions ?
- 2° Route n° 57 Roulers-Izegem ?
- 3° Route n° 67 Varsenare-Bruges ?

Ces trois travaux étaient inscrits l'année passée, n'ont pas été exécutés et n'ont pas été repris.

RÉPONSE :

Ces travaux ont été inscrits au programme 1959.

Ils n'ont pas été repris au programme 1960, néanmoins il est entendu que les travaux qui n'ont pas été adjugés en 1959, seront mis en adjudication très prochainement.

QUESTION N° 2 :

Réfection de la section de route Zonnebeke (Broodseinde) à Passendale (Plaats).

Depuis longtemps la réfection de la section de route précitée est demandée.

Une promesse de principe n'a même pas été faite.

Pourtant, l'exécution de ces travaux est très urgente; en effet, c'est cette route qui assure, grâce aux vicinaux (actuellement des autobus) une liaison directe entre Ypres et Roulers.

La réfection de cette section de route ne pourrait-elle être annoncée par priorité absolue ?

Les deux premières sections de la route provinciale entre Ypres et Passendale seront réfectionnées prochainement — il s'indiquerait d'exécuter en même temps les travaux de réfection de la troisième et dernière section.

RÉPONSE :

Tous les travaux pour lesquels des promesses de principe ont été accordées dans le passé figurent au budget de 1960. Pour tous ces travaux, des promesses fermes seront accordées en 1960.

Eu égard aux crédits disponibles et à la nécessité de permettre l'exécution des travaux pour lesquels une intervention de l'État a été demandée depuis longtemps, compte tenu de leur importance relative ainsi que de l'ordre chronologique de l'introduction des dossiers, les travaux dont question ci-dessus ne pourront figurer qu'au budget de 1961.

QUESTION N° 3 :

Voies d'accès aux carrières de Lessines.

Lors de la discussion du budget de 1959, la situation des voies d'accès aux sièges de chargement des produits pierreux du Bassin de Lessines a été longuement exposé.

Dans sa lettre du 22 juin 1959, faisant suite à cette intervention, Monsieur le Ministre a bien voulu dire que « des dispositions sont prises pour accorder les subsides à certains travaux routiers qui intéressent cette région ».

De même, dans le rapport de 1959 de Monsieur Cornet, il est signalé « qu'en ce qui concerne le Chemin de grande communication n° 189, dénommé « Chemin d'Enghien », à Lessines, il s'agit de travaux subsidiables et le Ministre examinera la possibilité d'octroyer une promesse ferme ».

Ce chemin n° 189 draine un tonnage lourd considérable vers toute les directions.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

I. — Wegen.

VRAAG N° 1 :

Wegenfonds 1960. — Diverse baanvakken in West-Vlaanderen.

Waarom zijn de volgende werken niet opgenomen in het programma van het Wegenfonds ?

- 1° Het vak Torhout-Lichtervelde, opgenomen in de begroting 1959, voor een bedrag van 10 miljoen ?
- 2° Weg n° 57 Roeselare-Izegem ?
- 3° Weg n° 67 Varsenare-Brugge ?

Deze drie werken waren verleden jaar ingeschreven, werden niet uitgevoerd, en worden niet terug opgenomen.

ANTWOORD :

Deze werken werden inderdaad ingeschreven op het programma van 1959.

Zij werden niet opgenomen in het programma 1960, doch het is welbegrepen dat de werken welke niet aanbesteed werden in 1959, binnenkort in aanbesteding zullen gegeven worden.

VRAAG N° 2 :

Herstel wegvak Zonnebeke (hoek Broodseinde) tot Passendale (Plaats).

Sedert lang wordt er aangedrongen op herstelling van voornoemd wegvak.

Er werd zelfs nog geen principiële belofte gedaan.

Het uitvoeren van deze werken is nochtans hoogst noodzakelijk — langs deze baan geschiedt immers door middel de Buurtspoorwegen (thans autobussen) de rechtstreekse verbinding Ieper-Roeselare.

Kan het herstel van dit baanvak niet bij absolute voorrang worden aangekondigd ?

De twee eerste vakken van de provinciale baan tussen Ieper en Passendale zullen eerlang worden hersteld — het derde en laatste vak (dat nog in slechte staat zou blijven) zou best terzelfdertijd mede hersteld worden.

ANTWOORD :

De begroting van 1960 heeft al de werken voorzien waarvoor in het verleden principiële beloften verleend werden. Voor al deze werken zullen in 1960 vaste beloften verleend worden.

Ten aanzien van de beschikbare kredieten en de noodzakelijkheid de sedert lang aangevraagde werken te kunnen laten uitvoeren rekening houdend met hun relatieve waarde, alsook met de chronologische volgorde waarin ze ingediend werden zal het slechts mogelijk zijn bovenvermelde werken op de begroting voor 1961 in te schrijven.

VRAAG N° 3 :

Toegangswegen tot de steengroeven te Lessen.

Bij de bespreking van de begroting voor 1959 werd uitvoerig gehandeld over de staat van de toegangswegen tot de laadplaatsen van steenmateriaal van het bekken van Lessen.

In zijn brief van 22 juli, bedoeld als antwoord op die tussenkomst, deelde de heer Minister mede dat « de nodige voorzieningen werden getroffen voor het verlenen van toelagen voor zekere wegenbouwwerken die de genoemde streek aanbelangen ».

Evenzo staat in het verslag van 1959 van de heer Cornet te lezen dat « voor de weg van groot verkeer n° 189 genaamd « Chemin d'Enghien » te Lessen, de werken kunnen gesubsidiëerd worden, en dat de Minister de mogelijkheid zal overwegen een vaste belofte te verlenen ».

Op weg n° 181 rijdt er veel zwaar verkeer in alle richtingen.

Le projet d'amélioration a été approuvé le 15 février 1958 (dossier B 5234.4). L'adjudication a eu lieu le 13 mai 1958, pour 2.715.734 francs.

Il y a, d'autre part, un projet de l'Administration communale de Deux-Akren, pour le chemin dit « de la Glacénée », qui subit un trafic similaire concernant le second siège de chargement des carrières.

Ce chemin est dans un état épouvantable, au point que la demande de dérogation a fait l'objet d'une recommandation d'urgence de Monsieur le Gouverneur du Hainaut auprès du Département.

Or, dans le budget, il n'y a pas un franc de prévu, ni pour ces travaux, ni même pour aucun travail dans toute la région de Lessines.

Constatant l'abandon dans lequel celle-ci se trouve, le membre demande instamment à Monsieur le Ministre de revoir avec bienveillance les décisions qui la concernent.

RÉPONSE :

Le fait que le « Chemin d'Enghien » à Lessines n'a pas été repris à la liste résulte d'une erreur puisque la promesse de principe a été accordée et l'adjudication a eu lieu. Le nécessaire est fait pour octroyer la promesse ferme au plus tôt.

QUESTION N° 4 :

Voir II : Travaux portuaires, question n° 3, paragraphe e).

QUESTION N° 5 :

Par la voie du Bulletin des questions et réponses, l'attention du Ministre a été attirée sur la promesse faite en 1954 au sujet de la reprise par l'Etat de la route de l'Eau Blanche reliant la Nationale 5 à Chimay (question 103).

Dans la réponse du 13 octobre 1959 figurant au bulletin n° 42, il est dit que l'arrêté de reprise de la route susdite sera incessamment soumis à la signature royale et que dès lors, les travaux de modernisation pourront être inscrits dans un prochain programme de travaux.

Etant donné cette réponse qui laissait prévoir l'exécution à brève échéance d'une promesse datant de 1954, il est étonnant de ne voir figurer au budget de 1960 aucun crédit pour cette route. Elle est empruntée par un service d'autobus et desservant une région touristique, est d'une importance particulière au point de vue économique.

Monsieur le Ministre pourrait-il faire connaître ses intentions au sujet de cette question ?

RÉPONSE :

Les formalités de reprise de la route de l'Eau Blanche touchent à leur fin. Il est probable que l'arrêté royal sanctionnant cette reprise de voirie paraîtra au début de l'année 1960.

Tant que cette voirie n'était pas inscrite dans le réseau de l'Etat, elle ne pouvait faire l'objet de travaux à charge du Fonds des Routes.

L'opportunité de passer à l'exécution de certaines améliorations sur cet itinéraire sera envisagée dans le courant de l'année 1960 après la reprise formelle de ce chemin.

QUESTION N° 6 :

Lors de la discussion du budget de 1959 l'attention du Ministre a été attirée sur l'état des routes 5 et 52 qui présentent toutes deux une importance exceptionnelle pour le développement économique de l'Entre-Sambre et Meuse.

Le budget de 1960 prévoit l'amélioration de la route n° 5, section Frasnes-Couvin et de la route 52, section Couvin-Petigny.

Pour la route n° 5, les travaux de contournements de Fraire ne sont pas repris dans le programme de 1960. Or, dans la réponse figurant au rapport de la commission, document 4-XVII, page 34, il est dit notamment : « Quant à la route n° 5, le contournement de Fraire sera prévu au budget de 1960 et l'adjudication pourra encore avoir lieu à la fin de 1959 car toutes les études sont terminées ».

Het ontwerp tot verbetering van die weg werd goedgekeurd op 12 februari 1958 (dossier B 5234.4). De aanbesteding heeft plaats gehad op 13 mei 1958, ten bedrage van 2.715.734 frank.

Anderdeels is door het gemeentebestuur van Twee Akren een ontwerp opgemaakt voor de weg genaamd « Chemin de la Glacénée » die voor de tweede laadplaats van de steengroeven een gelijkaardig verkeer draagt als de « Chemin d'Enghien ».

Die weg bevindt zich in zo een erbarmelijke staat dat de Gouverneur van de Provincie Henegouwen bij het departement aangedrongen heeft op dringende behandeling van de aanvraag om afwijking.

Op de begroting nu is geen frank uitgetrokken, noch voor die werken, noch voor enige ander werk in de hele streek van Lessen.

Vaststellend dat die streek aan haar lot wordt overgelaten, vraagt het lid aan de Minister met aandrang de getroffen beslissingen in gunstige zin te herzien.

ANTWOORD :

Het feit dat de weg van Edingen naar Lessen niet overgenomen werd op de lijst, berust op een vergissing, vermist de principiële belofte verleend en er aanbesteding gehouden werd. Het nodige wordt gedaan om de vaste belofte eerstdaags te verlenen.

VRAAG N° 4 :

Zie II : Havenwerken, vraag n° 3, paragraaf e).

VRAAG N° 5 :

Via het Bulletin van Vragen en Antwoorden werd de aandacht van de Minister gevestigd op de belofte die in 1954 werd gedaan betreffende de overneming, door het Rijk, van de weg genaamd « Route de l'Eau Blanche » die de Rijksweg n° 5 verbindt met Chimay (vraag 103).

Als antwoord daarop werd op 13 oktober 1959 in het Bulletin n° 42 medegedeeld, dat het besluit inzake de overneming van de genoemde weg onverwijld aan de Koning ter ondertekening zou worden voorgelegd en dat de moderniseringswerken dus in een der eerstvolgende programma's van werken zouden kunnen ingeschreven worden.

Daar dat antwoord een vrij spoedige inlossing van de in 1954 gedane belofte liet verwachten, wekt het verbazing, dat op de begroting 1960 voor die weg geen enkel krediet is uitgetrokken. Het betreft een weg die uit economisch oogpunt zeer belangrijk is en gebruikt wordt door een autobusdienst die een toeristische streek bedient.

Zou de Minister zijn voornemens daaromtrent willen laten kennen ?

ANTWOORD :

De formaliteiten voor de overneming van de « Route de l'Eau Blanche » zijn bijna volledig vervuld. Het koninklijk besluit tot bekrachtiging van die overneming zal naar verwachting in het begin van 1960 worden bekendgemaakt.

Zolang die weg geen deel uitmaakt van het Rijkswegennet kunnen daaraan geen werken op kosten van het Wegenfonds worden uitgevoerd.

De wenselijkheid van de uitvoering van sommige verbeteringswerken aan die weg zal in de loop van 1960, na de formele overneming, worden onderzocht.

VRAAG N° 6 :

Bij de bespreking van de begroting voor 1959 werd de Minister opmerkelijk gemaakt op de toestand van de Rijkswegen n° 5 en 52, die beide van zeer groot belang zijn voor de economische ontwikkeling van de streek tussen Sambre en Maas.

Op de begroting voor 1960 komt de verbetering van de weg n° 5, vak Frasnes-Couvin, en van de weg 52, vak Couvin-Petigny, voor.

Wat de weg n° 5 betreft komen de werken betreffende de omlegging om Fraire niet voor op het programma voor 1960. Blijkens het verslag van de commissie, stuk 4-XVII, blz. 34, werd nochtans verklaard : « Wat de weg n° 5 betreft, de omlegging om Fraire zal ingeschreven worden in de begroting voor 1960 en de werken zullen nog vóór het einde van 1959 worden aanbesteed aangezien al de studies klaar zijn ».

Monsieur le Ministre pourrait-il me donner les raisons pour lesquelles le travail susdit ne figure pas au budget de 1960 ?

Etant donné le danger que présente pour les usagers cette section de la route nationale 5, il insister pour que les travaux en cause soient entrepris au plus tôt.

RÉPONSE :

Les travaux du contournement de Fraire n'ont pu être adjugés en raison du fait que le projet doit être complètement remanié.

Les prévisions d'augmentation du trafic sur cet itinéraire ont montré la nécessité de repenser complètement le projet. Ce travail est actuellement sur le métier mais n'a pu progresser aussi rapidement que souhaité en raison de la pénurie de personnel technique.

Quoi qu'il en soit, la région qui intéresse l'honorable membre n'est pas délaissée, comme en témoigne le nombre de travaux projetés en 1960 dans cette partie du pays.

QUESTION N° 7 :

Suite à une question posée par la voie du Bulletin des Questions et Réponses au sujet de la création d'un îlot directionnel au carrefour de la « Barrière Luc » sur la route Philippeville-Dinant, la réponse suivante a été faite : « J'ai l'honneur de faire savoir à l'honorable Membre, que depuis mars 1959, une signalisation par feu clignotant jaune est établie au carrefour de la « Barrière Luc ». Par ailleurs, le plan des emprises nécessaires à l'amélioration de ce carrefour est dressé et un arrêté royal décrétant la procédure d'extrême urgence pour les expropriations vient d'être pris; le Comité d'acquisition d'immeubles pourra donc réaliser les emprises. Dès que celles-ci seront acquises, l'entreprise d'amélioration du carrefour sera mise en adjudication. On peut espérer que les travaux seront exécutés au cours du premier semestre 1960 ».

Les travaux en question seront-ils exécutés cette année ?

Vu le nombre d'accidents mortels qui se sont produits à ce carrefour, il s'avère de procéder à l'amélioration projetée.

RÉPONSE :

Les expropriations nécessaires à l'amélioration du carrefour de la Barrière Luc sont en cours. Les travaux seront mis en adjudication dès que possible. Ils ne figurent pas toutefois explicitement au programme en raison du fait que les améliorations de ce genre sont réalisées sur un crédit global dont dispose le Fonds des Routes, notamment pour les aménagements de carrefours.

Il est, en effet, pratiquement impossible de déterminer longtemps d'avance avec précision le programme des réalisations de ce type de travaux relativement peu importants, en raison de l'incertitude dans laquelle le Fonds des Routes se trouve en ce qui concerne la mise à disposition des expropriations nécessaires.

QUESTION N° 8 :

A l'article 26-1 du budget il est prévu un crédit de 18.000.000 francs pour fournitures diverses pour l'entretien des routes en régie, pistes cyclables, parcs et squares de l'Etat.

Dans ce crédit l'aménagement ou la construction de pistes cyclables sur les routes 5 et 52 au départ de Couvin sont-ils prévus ?

Dans la négative, le membre insiste pour que ce travail soit envisagé au plus tôt.

RÉPONSE :

Le crédit de 18 millions prévu à l'article 26-1 du budget ordinaire, ne peut servir qu'à des travaux à réaliser en régie par l'Administration des Routes. Il ne peut être utilisé pour des améliorations ou des constructions nouvelles.

Les travaux envisagés sur les routes 5 et 52 prévoient l'exécution d'une chaussée à revêtement moderne flanquée de bandes en béton d'une largeur d'un mètre sur lesquelles les cyclistes peuvent circuler en dehors du trafic automobile.

La densité du trafic cycliste sur cette route a été mesurée récemment et a révélé qu'il n'était pas indiqué de prévoir de piste cyclable séparée.

Zou de heer Minister mij kunnen zeggen waarom die werken niet vermeld zijn op de begroting voor 1960 ?

Gelet op het gevaar dat het genoemd wegvak voor de gebruiker van de Rijksweg n° 5 oplevert, dringt het lid erop aan dat die werken ten spoedigste worden aangevat.

ANTWOORD :

De aanleg van de ringweg om Fraire kon niet worden aanbesteed omdat het ontwerp grondig moet worden gewijzigd.

Uit de raming van het op die weg te verwachten verkeer blijkt dat het nodig is een nieuwe studie te wijten aan het ontwerp. Die studie is thans aan de gang, doch wegens de schaarste aan technisch personeel vordert ze niet zo snel als men wel zou wensen.

Hoe dan ook, de streek waarvoor het geacht lid zich interesseert wordt niet veronachtzaamd, getuige het groot aantal werken die voor 1960 in dat gedeelte van het Land zijn ontworpen.

VRAAG N° 7 :

Op een vraag, gesteld via het Bulletin van Vragen en Antwoorden, met betrekking tot de aanleg van een richtheuvel op het kruispunt genaamd « Barrière Luc » in de weg Philippeville-Dinant, is het volgende geantwoord : « Ik heb de eer het geachte Lid mede te delen, dat sedert maart 1959 op het kruispunt genaamd « Barrière Luc » een geel knipperlicht is opgesteld. Anderdeels is het plan van de ter verbetering van dat kruispunt te verwezenlijken grondinnemingen opge- maakt en is zopas een koninklijk besluit genomen waarbij voorgeschreven is dat voor die onteigeningen de procedure bij dringende omstandigheden moet worden toegepast. Het Comité voor Aankoop van onroerende goederen zal die percelen dus kunnen aankopen. Zodra dat gebeurd is, zullen de werken tot verbetering van het kruispunt worden aanbesteed. Er mag dus worden verwacht dat de werken in de loop van het eerste semester van 1960 zullen worden uitgevoerd ».

Zullen de genoemde werken in de loop van dit jaar worden uitgevoerd ?

Gelet op het groot aantal ongevallen met dodelijke afloop die zich op dat kruispunt hebben voorgedaan, lijkt het dringend noodzakelijk tot de voorgenomen verbetering over te gaan.

ANTWOORD :

De onteigeningen voor de verbeteringen van het kruispunt « Barrière Luc » zijn in uitvoering. De werken zullen zo spoedig mogelijk worden aangevat. Ze zijn echt niet uitdrukkelijk in het programma vermeld omdat verbeteringen van die aard uitgevoerd worden ten bezware van een globaal krediet waarover het Wegenfonds beschikt, onder meer voor verbeteringen aan kruispunten.

Het is immers praktisch onmogelijk lange tijd op voorhand nauwkeurig het programma van dergelijke relatief minder belangrijk werken te bepalen, wegens de onzekerheid waarin het Wegenfonds verkeert met betrekking tot de beschikking over de nodige gronden die moeten worden onteigend.

VRAAG N° 8 :

In artikel 26-1 van de begroting is een krediet van 18.000.000 frank uitgetrokken voor diverse leveringen in verband met het onderhoud in régie van de wegen, de fietspaden, de parken en squares van het Rijk.

Is in dat krediet een zeker bedrag begrepen voor de geschiktmaking resp. de aanleg van fietspaden langs de rijkswegen n° 5 en 52 vanuit Couvin.

Zo niet, dan vraagt het lid dat het bedoelde werk ten spoedigste wordt overwogen.

ANTWOORD :

Het krediet van 18 miljoen uitgetrokken op artikel 26-1 van de gewone begroting, mag slechts besteed worden aan werken die door het Bestuur der wegen in régie worden uitgevoerd. Het mag niet gebruikt worden voor wegverbeteringen of voor de aanleg van nieuwe wegen.

De op de wegen 5 en 52 ontworpen werken omvatten de aanleg van een moderne wegverharding met aan weerszijden een 1 m brede betonnen kantstrook, waarop de fietsers kunnen rijden buiten het auto-mobilverkeer.

Uit de onlangs gemeten dichtheid van het fietsverkeer op die weg blijkt dat er geen aanleiding bestaat om een afzonderlijk fietspad aan te leggen.

Les bandes en béton dont question plus haut doivent normalement suffire à assurer le trafic cycliste dans des conditions satisfaisantes.

QUESTION N° 9 :

A l'occasion de la discussion du budget de 1959, la reprise par l'Etat de la route Mariembourg-Doische, itinéraire emprunté par un service d'autobus de la S. N. C. B. a été demandée.

Cette reprise est-elle envisagée et dans quel délai ?

RÉPONSE :

L'Etat a repris, il y a déjà quelques années, de nombreuses voiries communales dans cette région et notamment la route de Couvin à Doische, la route d'accès au Centre Physique du Globe à Dourbe qui se trouve très près de la voirie de Mariembourg à Doische, dont la reprise est également sollicitée.

Il convient d'ajouter que la reprise de la route de l'Eau Blanche sera bientôt chose faite. Dans ces conditions il ne semble pas indiqué de procéder actuellement au classement dans le réseau de l'Etat de l'itinéraire auquel l'honorable membre s'intéresse.

QUESTION N° 10 :

La question du classement dans la catégorie des chemins de grande communication des routes communales empruntées par un service d'autobus, mérite une solution urgente.

Il n'est plus possible, en effet, de faire supporter par les communes l'intégralité de la dépense résultant de l'entretien ou de l'amélioration de ces chemins ayant un caractère régional et dont la dégradation incombe pour une large part au trafic des bus.

RÉPONSE :

En vue de dresser annuellement les listes des travaux communaux qui seront subsidiés, j'étudie en ce moment un système de critères permettant aux provinces d'élaborer les dites listes et de les transmettre pour proposition au Ministre des Travaux publics.

Parmi les critères figurera notamment celui des chemins empruntés par des services publics. Il convient cependant de ne pas exagérer les dégradations dues au trafic des autobus des services publics. En effet, ce ne sont pas 5 ou 6 autobus par jour qui détruisent un chemin communal emprunté également par des dizaines de camions.

QUESTION N° 11 :

Affichage et publicité le long des grands-roues.

Un membre attire l'attention de Monsieur le Ministre sur la présence déprimante de nombreux cimetières d'autos le long des routes.

Il se produit malheureusement déjà assez d'accidents sur les routes pour qu'on ne rappelle pas constamment, aux usagers à certains endroits, l'existence de « cimetières d'autos ».

Dans d'autres pays, on a pris d'autres mesures : ou bien les cimetières d'autos doivent se trouver à l'écart des routes, ou bien on s'efforce de les camoufler de l'une ou l'autre façon.

RÉPONSE :

L'établissement de dépôts de véhicules usagés ne constitue pas une activité soumise à l'autorisation préalable de l'administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, comme le sont les travaux de construction, démolition, déboisement, modification du relief du sol, etc. (article 18 de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946).

Il s'agit toutefois, pour autant que le nombre de véhicules usagés entreposés soit de 10 au moins, d'un établissement classé, par l'arrêté royal du 17 avril 1956, parmi les exploitations considérées comme dangereuses, insalubres ou incommodes; cet établissement est soumis à l'autorisation du collège des bourgmestre et échevins, en vertu de la réglementation générale pour la protection du travail.

De hierboven bedoelde betonnen kantstroken moeten normaal volstaan om het fietsverkeer in bevredigende voorwaarden te verwerken.

VRAAG N° 9 :

Bij de bespreking van de begroting voor 1959 werd verzocht om overneming, door het Rijk, van de weg Mariembourg-Doische, gebruikt door de autobusdienst van de N. M. B. S.

Wordt aan deze overneming gedacht, en binnen welke termijn zal zij plaats hebben ?

ANTWOORD :

Enkele jaren geleden heeft het Rijk in die streek talrijke gemeentewegen overgenomen, onder meer de weg van Couvin naar Doische, de toegangsweg tot het Centrum voor Geophysica te Dourbes, gelegen dicht bij de weg van Mariembourg naar Doische, waarvan de overneming insgelijks is aangevraagd.

Hieraan moet worden toegevoegd dat de overneming van de « Route de l'Eau Blanche » weldra een feit zal zijn. In die omstandigheden, schijnt het niet wenselijk thans over te gaan tot de indeling bij de Rijkswegen van de weg waarvoor het geacht Lid zich interesseert.

VRAAG N° 10 :

Er zou dringend een oplossing moeten gegeven worden aan het vraagstuk van de indeling, bij de wegen van groot verkeer, van de gemeentewegen die gebruikt worden door een autobusdienst.

Het is inderdaad niet meer mogelijk de gemeenten al de lasten te laten dragen, verbonden aan het onderhoud en de verbetering van die wegen, die een gewestelijk karakter hebben verkregen en vooral door het autobusverkeer worden beschadigd.

ANTWOORD :

Met betrekking tot het opmaken van de jaarlijkse lijsten der gemeentewerken die zullen worden gesubsidieerd, onderzoek ik op dit ogenblik een stelsel van regelen welke de provincies in de mogelijkheid moeten stellen bedoelde lijsten op een logische wijze te kunnen aanleggen en ze aldus aan de Minister van Openbare Werken over te leggen.

Daarom zal onder meer de regel van de door openbare diensten gebruikte wegen voorkomen. De door openbare autobusdiensten veroorzaakte schade mag evenwel niet worden overschat. De 5 of 6 autobussen die per dag rijden, zullen immers niet de oorzaak zijn van de vernieling van een gemeenteweg waarop ook tientallen vrachtauto's rijden.

VRAAG N° 11 :

Aanplakken en publiciteit op de grote banen.

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op de bedroevende aanwezigheid van menigvuldige autokerkhoven langs de wegen.

Er gebeuren spijtig genoeg al ongevallen genoeg op de weg, dat men op sommige plaatsen telkens en opnieuw moet herinnerd worden aan het bestaan van « autokerkhoven ».

In andere landen heeft men andere maatregelen getroffen : of wel zijn de autokerkhoven verwijderd van de grote wegen of wel op de een of andere manier gecamoufleerd.

ANTWOORD :

Voor het aanleggen van autokerkhoven is geen voorafgaande machtiging van het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening vereist, zoals dat wel het geval is voor bouwwerken, slopingen, ontbossingen, wijzigingen in het reliëf van de bodem, enz. (artikel 18 van de besluitwet van 2 december 1946).

Van het ogenblik af dat er op die plaatsen ten minste tien oude voertuigen opgeslagen zijn, betreft het een inrichting die door het koninklijk besluit van 17 april 1956 gerangschikt wordt onder de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke bedrijven en waarvoor, krachtens het reglement op de arbeidsbescherming, machtiging van het College van burgemeester en schepenen is vereist.

Le titre I, chapitre I^{er} dudit règlement a été complété par l'arrêté du Régent du 22 juin 1949 par un article 9bis qui dispose que lorsque le lieu de l'exploitation est placé sous le régime de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 concernant l'urbanisme, l'avis préalable de l'administration de l'Urbanisme est demandé par l'autorité appelée à statuer sur les demandes d'exploitation. Ce n'est donc qu'à titre consultatif que l'administration de l'Urbanisme intervient en cette matière.

Par circulaire du 8 juin 1956, cette administration a donné pour instruction à ses services de conseiller l'interdiction des dépôts en cause dans les quartiers résidentiels, les sites et les endroits d'importance touristique, et de formuler les exigences nécessaires (plantations, clôtures) pour soustraire de tels dépôts à la vue dans les autres cas.

Répondant à la question parlementaire n° 10 de M. le Député Bracops, du 29 août 1958, M. le Ministre a signalé l'existence de cette circulaire et a ajouté :

« Je constate toutefois avec l'honorable Membre que ces dépôts d'aspect inesthétique se multiplient. Afin de remédier à cette situation, mon département se mettra en rapport avec celui du Travail et de la Prévoyance sociale, compétent en matière d'établissements dangereux, insalubres et incommodes » — (Bulletin des Questions et Réponses — Chambre — Session extraordinaire de 1958 — n° 8 — 16 septembre 1958 — page 123).

Les contacts ont été pris avec le département du Travail à qui il a été proposé que l'autorité appelée à statuer sur les demandes d'exploitation de cimetières d'autos soit tenue de se conformer à l'avis de l'administration de l'Urbanisme. Mais le département du Travail n'a pas estimé devoir réserver une suite favorable à cette proposition.

Le projet de loi organique de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire prévoit dans ce but que l'aménagement de dépôt de mitrilles et de cimetières d'autos est soumis dorénavant à un permis préalable dans la forme et selon les modalités prévues pour le permis de lotir.

En ce qui concerne les mesures prises dans certains pays étrangers, il est à noter qu'aux Pays-Bas le projet de loi sur l'urbanisme permet d'insérer dans les plans de destination des règles concernant l'usage des terrains; cette disposition confirmerait les errements antérieurs puisque trois provinces (Groningen, Gelderland et Utrecht) appliquaient déjà un règlement sur les dépôts de véhicules usagés.

En Grande-Bretagne, la loi sur l'urbanisme de 1947 (Town and Country Planning Act) permet d'interdire ces dépôts.

QUESTION N° 12 :

Les routes suivantes seront-elles aménagées ?

- a) route Pulle-Pulderbosch-Zandhoven;
- b) route Wommelgem-Ranst-Broechem, etc.

RÉPONSE :

L'honorable Membre peut être assuré que des subsides sont prévus au budget de 1960 pour la route Pulle-Pulderbos-Zandhoven.

Pour ce qui concerne la route Wommelgem-Ranst-Broechem; un crédit de 17 millions est prévu au programme du Fonds des routes pour 1960.

QUESTION N° 13 :

Quels sont les projets du département pour ce qui concerne la route de l'Etat Tongres-Riemst-Vroenhoven-Maastricht ?

Est-il possible d'améliorer les sections Tongres-Berg et Riemst-fron-tière néerlandaise (actuellement en mauvais état) ?

RÉPONSE :

La situation existante n'a pas échappé à mon attention et les services compétents ont été chargés de l'étudier en vue d'y porter remède.

Titel 1. 1^{ste} hoofdstuk, van het genoemde reglement is aangevuld door het besluit van de Regent van 22 juni 1949 en wel met een artikel waarin bepaald is dat, wanneer de gemeente waar de onderneming gevestigd is, onder het regime van de besluitwet van 2 december 1946 betreffende de stedenbouw is geplaatst, de overheid die over de aanvragen uitspraak moet doen, vooraf het advies van het Bestuur van de Stedenbouw dient in te winnen. Dat Bestuur treedt terzake dus enkel adviserend op.

Bij omzendbrief van 8 juni 1956 heeft dat bestuur aan zijn diensten opdracht gegeven de oprichting van dergelijke opslagplaatsen af te raden en in de andere gevallen te eisen dat de nodige voorzieningen (beplantingen, afsluitingen) worden getroffen voor het maskeren van die opslagplaatsen.

Als antwoord op de parlementaire vraag n° 10 van 29 augustus 1958 van de heer Bracops, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, heeft de heer Minister op het bestaan van die omzendbrief gewezen en voorts het volgende verklaard :

« Samen met het geachte Lid constateer ik dat er steeds meer zulke onfraaie opslagplaatsen komen. Om die toestand te verhelpen zal mijn departement zich in verbinding stellen met het departement van Arbeid en Sociale Voorzorg, dat bevoegd is op het stuk van gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven » (Bulletin van Vragen en Antwoorden — Kamer — Buitengewone zitting van 1958 — n° 8 — 16 september 1958 — blz. 123). »

Bij die contactnemingen is aan het departement van Arbeid voorgesteld, dat de overheid die over de aanvragen om exploitatie van autokerkhoven uitspraak moet doen, gehouden zou zijn zich te schikken naar het advies van het Bestuur van de Stedenbouw. Het departement van Arbeid heeft geoordeeld, dat het zich met dat voorstel niet akkoord kan verklaren.

Daarom wordt in het ontwerp van organieke wet op de Stedenbouw en de Ruimtelijke ordening bepaald dat het oprichten van opslagplaatsen voor schroot en van autokerkhoven in het vervolg onderworpen zal zijn aan een voorafgaande machtiging, verleend in dezelfde vorm en op dezelfde wijze als de machtiging tot verkaveling.

Wat de maatregelen betreft die in dat verband in zekere vreemde landen zijn getroffen, dient te worden opgemerkt, dat in Nederland het wetsontwerp op de stedenbouw de mogelijkheid biedt in de bestemmingsplannen regelen betreffende het gebruik van zekere gronden op te nemen; die bepaling zou de bevestiging brengen van hetgeen reeds vroeger werd gedaan aangezien in drie provincies (Groningen, Gelderland en Utrecht) een reglement op de opslagplaatsen van verslete voertuigen wordt toegepast.

In Engeland kunnen die opslagplaatsen volgens de wet op de stedenbouw van 1947 (Town and Country Planning Act) verboden worden.

VRAAG N° 12 :

Zullen de volgende wegen in orde worden gebracht :

- a) weg Pulle-Pulderbos-Zandhoven;
- b) weg Wommelgem-Ranst-Broechem, enz.

ANTWOORD :

Ik kan de verzekering geven dat voor de weg Pulle-Pulderbos-Zandhoven toelagen zijn uitgetrokken in de begroting voor 1960.

Wat de weg Wommelgem-Ranst-Broechem betreft is een krediet van 17 miljoen ingeschreven op het programma 1960 van het Wegen-fonds.

VRAAG N° 13 :

Welke plannen heeft het departement in verband met de rijksweg Tongeren-Riemst-Vroenhoven-Maastricht ?

Is het mogelijk het tracé Tongeren-Berg en Riemst tot Nederlandse grens (thans in slechte staat) te verbeteren ?

ANTWOORD :

De bestaande toestand is zeer goed bekend, en de bevoegde diensten hebben opdracht gekregen deze te onderzoeken om een eventuele verbetering aan te brengen.

QUESTION N° 14 :

Depuis quelque temps déjà, l'attention du ministre a été attirée sur les routes n° 1 et 2 et LV, allant de la route de l'Etat Tongres-Bilzen, à Hénis, à Schalkhoven en passant par St-Huibrechts-Hern.

Cette route n'est plus adaptée au trafic actuel (service vicinal d'autobus Tongres-Hasselt) et se trouve dans un état lamentable. Il est urgent de faire exécuter à cette route, les travaux qui s'imposent.

Pourrait-on y remédier en 1960 ?

RÉPONSE :

Les travaux de réfection des routes 1 et 2 et LV allant de la route de l'Etat Tongres-Bilzen, à Hénis, à Schalkhoven en passant par St-Huibrechts-Hern ne sont pas prévus au budget de 1960. La possibilité de prévoir ces travaux dans un prochain budget sera examinée.

QUESTION N° 15 :

1) Modernisation de la route n° 4 (Namur-Arlon-Luxembourg).
Prévisions pour 1960 : ± 125 millions.

- a) Quel sera le coût total des travaux à effectuer ?
b) Combien de temps exigera la réalisation desdits travaux à la cadence prévue pour 1960 ?

RÉPONSE :

1) La modernisation de la route n° 4 Bruxelles-Namur-Marche-Arlon-Luxembourg, est un de mes soucis constants. La preuve en est d'ailleurs fournie par l'honorable Membre lui-même : 125 millions en 1960, sans compter le crédit de 300 millions nécessaires pour poursuivre l'autoroute de Notre-Dame-au-Bois jusqu'au sud de Wavre.

Voici comment je compte résoudre le problème complet de modernisation de l'itinéraire précité :

a) L'autoroute en chantier actuellement doit se prolonger jusqu'au delà de Namur et les crédits indispensables à cette fin, soit entre Wavre et Namur, seront repris dans la loi des investissements en matière de travaux publics. Je tiens à préciser qu'en attendant la réalisation de ce dernier tronçon, la circulation pourra s'écouler normalement par la route ordinaire n° 4, pratiquement entièrement modernisée, puisqu'aussi bien on travaille actuellement entre Ernage et Gembloux, au détournement de Gembloux.

b) Entre Namur et Arlon il ne sera pas prévu d'autoroute, mais bien une route à grande capacité de trafic, à l'image de quelques sections déjà terminées : Ortheuville-Bastogne, Arlon-Steinfort.

En première approximation, un crédit de quelque 500 millions sera encore nécessaire et ainsi, au rythme actuel, le problème sera résolu en 1965. Il n'est pas impossible que je puisse prévoir un timing accéléré. Je ferai encore remarquer que la répartition des crédits tend à supprimer tout d'abord les inconvénients majeurs : les virages dangereux de Natoye, la traversée de Marche, Champlon, Martelange, Arlon, de sorte que les principales sections dangereuses pourront être supprimées avant 1965.

QUESTION N° 16 :

Eclairage des grands axes routiers.

Nos routes, malgré leur amélioration constante et les réglementations, restent trop meurtrières.

Plus de 100 morts par mois, Trois milliards de perte en biens chaque année.

Tout doit être entrepris pour limiter ces pertes en vies humaines. Il est établi qu'une route bien éclairée est nettement moins meurtrière.

Le dernier congrès sur l'éclairage des grands axes routiers conclut à la nécessité d'un éclairage convenable.

VRAAG N° 14 :

Sinds geruime tijd werd de aandacht van de Minister gevraagd voor de wegen n° 1 en 2 en LV, vertrekkend van de rijksweg Tongeren-Bilzen te Hénis, over St-Huibrechts-Hern naar Schalkhoven.

Deze weg is niet meer aangepast aan het huidige verkeer (trambuslijn Tongeren-Hasselt) en bevindt zich in een erbarmelijke staat. Het is dringend nodig hier de allernoodzakelijkste herstellingswerken te laten uitvoeren.

Kan dit in 1960 geschieden ?

ANTWOORD :

De herstellingswerken aan de wegen 1 en 2 en LV, vertrekkend van de rijksweg Tongeren-Bilzen te Hénis, over St-Huibrechts-Hern naar Schalkhoven, zijn niet opgenomen in de begroting voor 1960. De mogelijkheid zal overwogen worden deze werken in een eerstvolgende begroting op te nemen.

VRAAG N° 15 :

1) Modernisering van de weg n° 4 Namen-Aarlen Luxemburg).
Ramingen voor 1960 : ± 125 miljoen.

- a) Hoeveel zullen de uit te voeren werken in totaal kosten ?
b) Hoeveel tijd zal de uitvoering van de bedoelde werken vragen volgens het voor 1960 bepaalde tempo ?

ANTWOORD :

1) De modernisering van de weg n° 4 Brussel-Namen-Marche-Arden-Luxemburg is een voorwerp van aanhoudende zorg voor mij. Het bewijs hiervan wordt trouwens door het geacht Lid zelf geleverd. Voor 125 miljoen frank kredieten in 1960, ongerekend het krediet van 300 miljoen frank dat nodig is om de werken aan de autosnelweg van Jezus-Eik tot voorbij Waver voort te zetten.

Ziehier hoe ik het volledig vraagstuk der modernisering van voornoemd traject denk op te lossen :

a) De autosnelweg, welke thans aangelegd wordt, dient tot voorbij Namen doorgetrokken te worden en de hiertoe benodigde kredieten — namelijk voor de werken tussen Waver en Namen — zullen opgenomen worden in de wet op de investeringen inzake openbare werken. Ik wens er de nadruk op te leggen dat, in afwachting van de voltooiing van dit laatste vak, het verkeer vlot zal kunnen verlopen over de gewone weg n° 4, die praktisch volledig gemoderniseerd is, vermits er thans zowel aan het vak tussen Ernage en Gembloux als aan de omleiding te Gembloux gewerkt wordt.

b) Tussen Namen en Aarlen zal er geen autosnelweg aangelegd worden, maar wel een weg met grote verkeerscapaciteit in de aard van de enkele reeds voltooide vakken : Ortheuville-Bastenaken, Aarlen-Steinfort.

Volgens een eerste, voorlopige raming zal er nog een krediet van zowat 500 miljoen frank nodig zijn en zal, indien het huidige tempo behouden blijft, het vraagstuk in 1965 opgelost zijn. Het is niet uitgesloten dat ik een versneld tijdschema zou kunnen toepassen. Ik wil U er bovendien op attent maken dat er bij het verdelen der kredieten een strekking bestaat om in de eerste plaats de grootste belemmeringen uit de weg te ruimen, zoals de gevaarlijke bochten te Natoye, de doortocht van Marche, Champlon, Martelange, Aarlen, zodat de meest gevaarlijke wegvlakken vóór 1965 in orde zullen kunnen gebracht worden.

VRAAG N° 16 :

Verlichting van de hoofdverkeerswegen.

Ondanks de onophoudelijke verbeteringen en de vigerende reglementering eisen onze wegen nog te veel slachtoffers.

Meer dan 100 doden per maand. Ieder jaar een materieel verlies van drie miljard.

Alles moet worden in het werk gesteld om het verlies aan mensenlevens te beperken. Het is bewezen dat op een goed verlichte weg merkkelijk minder ongelukken gebeuren.

Op het jongste congres betreffende de verlichting van de hoofdverkeerswegen kwam men tot het besluit dat een behoorlijke verlichting een noodzakelijkheid is.

Quelles sont les intentions du Ministre ?

Ne faudrait-il pas uniformiser l'éclairage ?

Si les moyens financiers mis à la disposition du Ministre sont insuffisants, ne pourrait-on envisager la possibilité d'aider plus largement les communes qui équipent les routes de l'Etat en éclairage tout en respectant des modalités imposées ?

RÉPONSE :

Le Ministre souhaite comme l'honorable membre que plus de routes soient éclairées.

« Les Journées de l'Eclairage public » qui se sont tenues récemment à Bruxelles ont en effet fait ressortir tout l'intérêt d'un éclairage convenable.

Cependant le coût de l'éclairage d'une route se monte à 1.000.000 francs le kilomètre en moyenne.

Or, le réseau de l'Etat est d'environ 10.000 kilomètres.

Si l'on envisage de n'éclairer que les principales routes, c'est-à-dire 3.000 kilomètres environ, cela représenterait une dépense de 3 milliards de francs.

Avec les mêmes montants, on peut construire une autoroute de plus de 100 kilomètres.

Il semble donc que dans l'ordre de priorité à donner, c'est vers la construction des routes et autoroutes qu'il faut tendre avant d'investir de grandes sommes dans leur éclairage.

Il reste toutefois, la possibilité de subventionner les communes qui désirent éclairer les routes d'Etat qui les traversent.

QUESTION N° 17 :

Autoroutes.

Dans le domaine des autoroutes, aucun crédit n'est prévu pour le Hainaut et il reconnaît volontiers qu'il est de l'intérêt national de terminer au plus tôt l'autoroute Anvers-Aix-la-Chapelle.

Le timing prévu par la loi du « Fonds des Routes » doit être respecté scrupuleusement. Les premières adjudications auront lieu en 1962 nous a-t-il promis.

Dans quels délais cet ouvrage si indispensable à l'économie de la Wallonie sera-t-il réalisé ?

RÉPONSE :

L'honorable membre fait sans doute allusion à l'autoroute de Wallonie allant de Liège à Mons.

Les premières adjudications pourront avoir lieu fin 1961, le commencement des travaux se situant au début de 1962.

La durée d'exécution de cette importante artère fait actuellement l'objet d'un examen à propos de la mise au point du programme de la loi des investissements en matière des travaux publics.

Le Ministre fera dans cette loi des propositions précises au Parlement.

QUESTION N° 18 :

Fonds des Routes.

Prière de publier la liste des travaux, pour lesquels la dépense a été engagée dans le courant de 1959.

RÉPONSE :

Cette liste est déposée au Greffe où elle peut être consultée.

QUESTION N° 19 :

Route industrielle Gand-Desteldonck.

Prévisions : 35.000.000 (Fonds des Routes).

Si l'on veut pouvoir mettre en exploitation la zone industrielle à réaliser le long de la rive droite du canal de Terneuzen, il s'imposerait

Wat is de Minister voornemens te doen ?

Moet er geen eenheid in de verlichting worden gebracht ?

Zo de ter beschikking van de Minister gestelde middelen ontoereikend zijn, zou men dan de mogelijkheid niet kunnen overwegen een ruimere hulp te verstrekken aan de gemeenten die zich met de verlichting van de Rijkswegen belasten met inachtneming van de voorgeschreven normen ?

ANTWOORD :

Zoals het geacht lid, wenst ook de Minister dat meer wegen zouden worden verlicht.

De « Dagen van de Openbare Verlichting », die onlangs te Brussel werden gehouden, hebben het grote nut van een behoorlijke verlichting inderdaad doen uitkomen.

De kosten van de verlichting van een weg bedragen echter gemiddeld 1.000.000 frank per kilometer.

Nu heeft de Rijkswegennet een lengte van circa 10.000 km.

Wanneer men enkel de verlichting van de hoofdwegen, d.i. ongeveer 3.000 km, zou overwegen, zou zulks reeds een uitgave van 3 miljard betekenen.

Met hetzelfde bedrag kan men een autosnelweg van meer dan 100 km bouwen.

Bij het vaststellen van de voorrangsorte schijnt men derhalve in de eerste plaats te moeten streven naar het bouwen van wegen en autosnelwegen, alvorens grote sommen te beleggen in de verlichting er van.

Er blijft echter de mogelijkheid van het verlenen van toelagen aan de gemeenten die over hun grondgebied lopende Rijkswegen wensen te verlichten.

VRAAG N° 17 :

Autosnelwegen.

Inzake autosnelwegen is voor Henegouwen geen enkel krediet uitgetrokken; de autosnelweg Antwerpen-Aken moet natuurlijk in 's lands belang zo haast mogelijk worden voltooid.

Het in de wet op het Wegenfonds vastgestelde tijdschema moet stipt worden nageleefd. De eerste aanbestedingen zullen in 1962 plaats hebben.

Binnen welke termijnen zal die voor het Waalse bedrijfsleven zo noodzakelijke weg worden uitgevoerd ?

ANTWOORD :

Het geacht Lid bedoelt waarschijnlijk de autosnelweg van Wallonië, lopende van Luik tot Bergen.

De eerste aanbestedingen zullen op het einde van 1961 kunnen worden gehouden, terwijl in het begin van 1962 met de werken kan worden begonnen.

De duur van de uitvoering van die belangrijke weg wordt thans onderzocht in verband met de definitieve vaststelling van het programma der investeringswet inzake werken.

De Minister zal in die wet preciese voorstellen doen aan het Parlement.

VRAAG N° 18 :

Wegenfonds 1959.

Gelieve een opgave te laten verschijnen der werken waarvan de uitgave vastgelegd werd in de loop van 1959.

ANTWOORD :

Deze lijst ligt ter inzage op de Griffie.

VRAAG N° 19 :

Industriële weg Gent-Desteldonck.

Ramingen : 35.000.000 (Wegenfonds).

Ten einde tot de exploitatie van de voorziene industriezone langs de rechteroever van het kanaal van Terneuzen te kunnen overgaan ware

de consturire dans le courant de 1960, la première section de cette route, entre Gand et Terdonk.

Ne conviendrait-il pas, dans ces conditions, de porter le crédit prévu de 35.000.000 à 50.000.000, c'est-à-dire de le majorer de 15.000.000?

RÉPONSE :

Le crédit prévu au Fonds des Routes sera porté de 35.000.000 francs à 55.000.000 francs, étant donné que la première estimation s'est révélée insuffisante.

QUESTION N° 20 :

Les prévisions de dépense de l'exercice 1960 pour le Service des Routes de la Province du Brabant comportent notamment 10 millions pour l'amélioration de la route n° 37 (Wavre-Hamme-Mille) et 5 millions pour l'amélioration de la route n° 53 (Genappe-La Hulpe).

- 1) Les dossiers sont-ils prêts en vue des adjudications?
- 2) Quels seront, de façon plus précise, les tronçons améliorés?

RÉPONSE :

En ce qui concerne la route n° 37, l'adjudication aura lieu vers la fin du mois de mars.

En ce qui concerne la route n° 53, l'adjudication aura lieu vers la fin du mois d'avril et concernera la section Maransart-Lasne.

La section qui sera améliorée s'étendra de Genappe à Bierges, c'est-à-dire jusqu'au raccordement avec l'autoroute Bruxelles-Wavre.

QUESTION N° 21 :

Chemin de grande communication.

Les communes suivantes ont introduit une demande en vue de déclarer certains chemins de grande communication :

Goeferdinge : Raccordement Nederboelare.
Okegem : Chemin n° 2.
Lede : Chemins n° 10 et 11.

Existe-t-il une chance pour que ces communes obtiennent satisfaction?

RÉPONSE :

La déclaration de grande communication pour les chemins cités par l'honorable membre est à l'étude auprès de mon administration.

Pour autant que ces chemins répondent aux critères exigés, il n'y a aucune objection pour que satisfaction soit donnée aux communes intéressées.

QUESTION N° 22 :

Route d'Etat n° 11 Alost-Vilvorde.

Le revêtement de la route est constitué par des pavés qui laissent fort à désirer, d'autant plus que la route est très étroite et présente des virages dangereux. Depuis des années l'Administration de l'Urbanisme détermine des alignements d'après le nouveau tracé.

Pour quand peut-on espérer la modernisation de cette route?

RÉPONSE :

La modernisation de la section Alost-Opwijk est encore à l'étude aux services compétents du département.

J'attire l'attention sur le fait que la section Opwijk-Vilvorde ressortit à la voirie provinciale et que mon département n'est pas responsable pour les travaux de modernisation à exécuter.

het vereist dat in de loop van 1960 de eerste strook van deze baan, gaande van Gent tot Terdonk, zou worden aangelegd.

Ware het aldus niet aangewezen het voorziene krediet op te voeren van 35.000.000 tot 50.000.000 hetzij met 15.000.000?

ANTWOORD :

Het op het Wegenfonds voorziene krediet zal van 35.000.000 frank tot 55.000.000 frank opgevoerd worden, gezien de eerste raming onvoldoende was.

VRAAG N° 20 :

De ramingen der uitgaven voor het begrotingsjaar 1960, wat betreft de Dienst der Wegen van de provincie Brabant, vermelden 10 miljoen frank voor de verbetering van de weg n° 37 (Waver-Hamme-Mille) en 5 miljoen frank voor de verbetering van weg n° 53 Genepiën-Ter Hulpen.

- 1) Zijn de dossiers klaar met het oog op de aanbestedingen?
- 2) Welke zijn juist de te verbeteren wegvakken?

ANTWOORD :

Wat de weg n° 37 betreft, zal de aanbesteding plaats hebben tegen het einde van de maand maart.

Wat de weg n° 53 betreft, zal de aanbesteding plaats hebben tegen het einde van de maand april en betrekking hebben op het wegvak Maransart-Lasne.

Het te verbeteren wegvak strekt zich uit van Genepiën tot Bierges, dat wil zeggen tot aan de aansluiting aan de autosnelweg Brussel-Waver.

VRAAG N° 21 :

Weg van groot verkeer.

Volgende gemeenten deden een aanvraag tot het verklaren van weg van groot verkeer :

Goeferdinge : Verbinding Nederboelare.
Okegem : Weg n° 2.
Lede : Wegen n° 10 en 11.

Bestaat er kans dat deze gemeenten voldoening bekomen?

ANTWOORD :

De verklaring van weg van groot verkeer van de door het achtbaar Lid aangehaalde wegen, is thans in onderzoek bij het Bestuur.

Voor zover deze wegen beantwoorden aan de gestelde eisen, bestaat er geen enkel bezwaar dat deze gemeenten voldoening zouden krijgen.

VRAAG N° 22 :

Rijksweg n° 11 Aalst-Vilvorde.

Deze baan bestaat nog uit kasseiverharding die veel te wensen overlaat, terwijl de baan zelf smal is en gevaarlijke bochten telt.

Sinds jaren worden door Stedebouw rooilijnen aangegeven volgens het nieuwe tracé.

Voor wanneer is de modernisering van deze baan voorzien?

ANTWOORD :

De modernisering van het vak Aalst-Opwijk is nog steeds ter studie bij de bevoegde diensten van mijn departement.

Ik vestig de aandacht erop dat het vak Opwijk-Vilvorde behoort tot de provinciale wegen en mijn departement niet verantwoordelijk is voor de uit te voeren modernisering.

QUESTION N° 23 :

Route d'Etat n° 60 Hulst-Douai.

La région de la Dendre est relevée au rang de zone de développement. L'Administration communale de Hofstade et le Comité pour l'expansion économique d'Alost ont élaboré un plan général d'aménagement à l'occasion du redressement proposé de la route n° 60 sur le territoire de la commune de Hofstade (Flandre Orientale).

Le budget de 1960 ne prévoit rien pour ce travail.

Le Ministre dispose-t-il de crédit précédemment mis à sa disposition ? Sinon pour quand le redressement de cette route d'Etat est-il prévu ?

RÉPONSE :

Les travaux de redressement de la route d'Etat n° 60 dans la traversée d'Hofstade ne sont pas prévus au programme de 1960.

Ces travaux ne pourraient d'ailleurs que difficilement être exécutés dans le courant de cette année puisque le plan d'alignement doit encore être élaboré.

Les travaux demandés seront éventuellement prévus au programme de 1960 si l'état des études le permet.

QUESTION N° 24 :

D'après le programme initial du Fonds des Routes, les travaux suivants devaient être exécutés au cours de la deuxième année de fonctionnement du Fonds : traverse de Boussu et de Jemappes sur la route Mons-Valenciennes, traverse de Nimy et de Casteau sur la route Mons-Bruxelles.

Le programme pour 1960 ne les mentionne pas encore. Par contre, dans la liste des travaux à exécuter, on prévoit une amélioration de la route Mons-Valenciennes entre Quaregnon et Boussu. Ces travaux partiels qui ne supprimeraient aucun goulot d'étranglement, auront pour conséquence de provoquer la suppression, prématurément, d'une ligne de la S.N.C.V. très importante, ce qui désarticulerait tout le réseau régional des tramways.

Le Ministre n'estime-t-il pas plus logique d'en revenir au programme initial du Fonds des Routes en réalisant, par priorité, les traverses de communes citées plus haut ?

RÉPONSE :

Il est exact que certains travaux d'amélioration de traverses prévus il y a 5 ans n'ont pas été exécutés et la cause en est à rechercher dans le fait que les lignes de tramways vicinaux empêchent pour une bonne part les modernisations souhaitées.

Des tractations sont en cours depuis longtemps avec le Département des Communications, la Société des Vicinaux et les Communes aux fins de savoir si oui ou non les voies ferrées vont être enlevées.

En ce qui concerne Casteau, la modernisation de toute la traverse va être commencée sous peu.

Grâce à la suppression de la ligne vicinale, la modernisation peut avoir lieu. L'adjudication a été faite et la soumission d'un montant de 30.000.000 francs environ a été approuvée.

QUESTION N° 25 :

Peut-on connaître les projets immédiats et lointains :

- 1) d'améliorations;
- 2) de modernisation;
- 3) de créations éventuelles

des voies d'accès au Sud du Pays, à travers les Provinces de Namur et du Luxembourg ?

A. — Modernisation de l'axiale n° 4 : tronçon Namur-Marche.

Section Erpent - Sart-Bernard.

A quelle date commenceront les travaux de modernisation de la section Erpent-Sart-Bernard; le budget de 1959 avait déjà prévu la dépense; les expropriations ont été faites; quand devront-ils normalement être terminés ?

VRAAG N° 23 :

Rijksweg n° 60 Hulst-Douai.

De Denderstreek werd erkend als ontwikkelingsgebied. Het gemeentebestuur van Hofstade en het Comité voor Economische Expansie van Aalst hebben een algemeen plan van aanleg gemaakt bij gelegenheid van de voorgestelde rechtstrekking van de baan n° 60 op het grondgebied van de gemeente Hofstade (Oost-Vlaanderen).

Op de begroting 1960 is niets voorzien voor de uitvoering van dit werk.

Beschikt de heer Minister nog over vroegere ingeschreven kredieten ? Zoniet, voor wanneer is de rechtstrekking van die staatsbaan voorzien ?

ANTWOORD :

De werken tot rechtstrekking van rijksweg n° 60 in de doortocht te Hofstade zijn niet voorzien op het werkprogramma van 1960.

Deze werken zouden ook moeilijk uitvoerbaar zijn in de loop van dit jaar aangezien het roolingsplan nog moet opgemaakt worden.

De gevraagde werken zullen eventueel voorzien worden op het programma van 1961, indien de studie daarvan zulks zal toelaten.

VRAAG N° 24 :

Volgens het eerste programma van het Wegenfonds moesten de volgende werken in de loop van het tweede jaar van het bestaan van het Fonds worden uitgevoerd : de traverse in Boussu en Jemappes van de weg Bergen-Valenciennes, de traverse in Nimy en Casteau van de weg Bergen-Brussel.

Die werken komen zelfs niet voor op het programma voor 1960. Daarentegen is op de lijst van de werken een verbetering van de weg Bergen-Valenciennes tussen Quaregnon en Boussu vermeld. Die gedeeltelijke werken die geen enkel knelpunt zullen opheffen, zullen de voorbarige afschaffing van een zeer belangrijke buurtspoorweglijn ten gevolge hebben en daardoor gans het gewestelijk tramnet ontredde.

Is de Minister niet van oordeel, dat het logischer zou zijn terug te grijpen naar het eerste programma van het Wegenfonds en de werken aan de traverses in de hierboven genoemde gemeenten bij voorrang te laten uitvoeren ?

ANTWOORD :

Het is waar, dat zekere, vijf jaar geleden in uitzicht gestelde werken tot verbetering van de genoemde traverses niet uitgevoerd werden; zulks is te wijten, aan het feit dat de buurtspoorweglijnen de gewenste moderniserings grotendeels in de weg staan.

Reeds lang worden met het Departement van Verkeerswezen, de Maatschappij der Buurtspoorwegen en de betrokken gemeenten besprekingen gevoerd over de vraag of de sporen al dan niet zullen worden opgebroken.

Wat Casteau betreft, zal binnenkort met de modernisering van gans de traverse een aanvang worden gemaakt.

Die modernisering is mogelijk wegens de afschaffing van de buurtlijn. De werken zijn aanbesteed en goedgekeurd voor een bedrag van ongeveer 30.000.000 frank.

VRAAG N° 25 :

Mogen wij uw plannen op korte en lange termijn kennen inzake

- 1) verbetering;
- 2) modernisering;
- 3) nieuwbouw,

van de toegangswegen tot het Zuiden des Lands, door de provincies Namen en Luxemburg ?

A. — Modernisering van de hoofdweg n° 4 tussen Namen en Marche.

Vak Erpent - Sart-Bernard.

Wanneer zal met de modernisering van dat vak worden begonnen; de uitgave stond reeds op de begroting voor 1959; de onteigeningen hebben plaats gehad; wanneer zullen de werken normaal moeten voltooid zijn ?

Rectification de Natoye.

Aux prévisions des dépenses du Fonds des Routes 1955-1969, est prévue la rectification du tracé de cette route à Natoye; la somme prévue: 37 millions, indique l'ampleur des travaux; ceux-ci se justifient largement; quand débiteront les travaux et quel est le délai prévu pour leur achèvement; pourrions-nous connaître le tracé de cette déviation?

Traverse de Sinsin.

Il s'avère indispensable aussi de prévoir au plus tôt la rectification de cette grande voie axiale entre Pessoux et Hogné; cette section est parmi les plus dangereuses; ces travaux seront-ils prévus sur le budget de 1961 du Fonds des Routes?

*B. — Modernisation des routes de la Vallée de la Meuse.**1) Rive gauche — Namur-Dinant.*

Passage à niveau de Bouvignes.
Bouchon de Profondeville.

Des solutions sont-elles en vue pour un avenir immédiat en vue de résoudre les gros problèmes de circulation posés par le passage à niveau de Bouvignes et le bouchon de Profondeville?

2) Rive droite — Yvoir-Dinant : situation à Houx.

La traverse de Houx présente deux gros obstacles : le passage sous le chemin de fer et le passage dans la rue très étroite de la localité; il s'avère indispensable de dédoubler au plus tôt cette traverse et d'élargir le passage sous le chemin de fer; ces bouchons de Houx doivent sauter au plus tôt pour répondre aux besoins grandissants du trafic.

*C. — Créations de nouvelles voies d'accès.**1) Dédoublement de l'axiale n° 4.*

Dans un avenir qui n'est pas lointain, les deux principales voies d'accès à travers la Province de Namur ne suffiront plus, ainsi que nous le déclarions lors de la discussion du Budget de 1959; les techniciens de l'Administration envisagent de dédoubler l'axiale 4; son tracé ne représente encore actuellement qu'un coup de crayon sur la carte; il fait la liaison entre la future autoroute Bruxelles-Namur à Erpent et la route n° 48, Dinant-Recogne, Neufchâteau à Celles/L.; ne serait-il pas utile de commencer dès maintenant l'étude de ce projet, en vue de la réalisation dans le cadre de la nouvelle loi d'investissement?

2) Dédoublement de la route Philippeville-Dinant.

Le trafic entre le Hainaut, le Sud-Ouest du Brabant et le Sud du pays possède une voie toute naturelle : l'Entre-Sambre et Meuse; cette voie devient d'année en année toujours davantage insuffisante; il faut la moderniser; d'aucuns pensent plutôt à la dédoubler; cette solution se défend; elle permettrait notamment de résoudre le problème de la traverse de Dinant par la création d'un nouveau pont enjambant la Meuse à Bouvignes et la liaison directe, à travers les Fonds de Leffe, avec la nouvelle axiale 4bis, à Celles/Lesse, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous l'exposer l'an dernier déjà; cette étude ne devrait-elle pas être entamée au plus tôt, afin de permettre sa réalisation par la nouvelle loi d'investissement?

D. — Modernisation des voies d'accès directes du Nord au Sud ne passant pas par Bruxelles.

On se plaint, à juste titre, de l'engorgement du trafic passant par la capitale; il ne faut pas s'en étonner puisque les grandes voies d'accès Nord-Sud y passent; il faut faciliter la traversée de notre pays dans le sens nord-sud en reliant notamment Anvers et Louvain à Marche-en-Famenne, à hauteur de Ciney, par une route existante, passant par Eghezée, Bierwart et Andenne, mais qui doit être modernisée sur tout son parcours; les développements des rapports qui résulteront du Marché Commun exige ce dédoublement des voies reliant notre métropole à nos provinces du sud, au Grand-Duché de Luxembourg, à la Lorraine et à la Suisse; l'aménagement que nous souhaitons présente le gros avantage d'être relativement peu coûteux puisqu'il ne nécessitera qu'une modernisation.

Reprise à la province du tronçon Andenne-Emptinne.

Parmi les œuvres urgentes qui s'imposent pour faciliter le trafic Marche-Louvain-Anvers se présentent l'élargissement et la réparation du

Rechtstrekking te Natoye.

De rechtstrekking van genoemde weg te Natoye staat op het programma van het Wegenfonds 1955-1969, de uitgetrokken som, 37 miljoen, wijst erop dat het omvangrijke werken betreft; de uitvoering ervan is ten volle gewettigd; wanneer zal met de werken een aanvang worden gemaakt en binnen welke termijn moeten ze worden voltooid; zouden wij kennis kunnen krijgen van het tracé der omlegging?

Traverse in Sinsin.

Het blijkt noodzakelijk genoemde weg ook tussen Pessoux en Hogné recht te trekken; dit is een van de gevaarlijkste vakken; zullen die werken op de begroting van het Wegenfonds voor 1961 worden ingeschreven?

*B. — Modernisering van de wegen in de Maasvallei.**1) Namen-Dinant — linkeroever.*

Overweg te Bouvignes.
Vernauwing te Profondeville.

Worden voor de naaste toekomst maatregelen overwogen ter oplossing van de grote verkeersprobleem die de overweg te Bouvignes en de vernauwing te Profondeville doen rijzen?

2) Yvoir-Dinant — rechteroever : toestand te Houx.

Het verkeer wordt hier zeer gehinderd door twee hinderpalen : de brug onder de spoorweg en de zeer nauwe traverse in de bebouwde kom; het blijkt noodzakelijk die traverse te verdubbelen en de brug onder de spoorweg te verwijderen; die hinderpalen te Houx moeten zohaast mogelijk worden opgeruimd ten einde in de stijgende behoeften van het verkeer te voorzien.

*C. — Aanleggen van nieuwe toegangswegen.**1) Verdubbeling van de hoofdweg n° 4.*

Zoals wij bij de bespreking van de begroting voor 1959 verklaarden, zullen de twee voornaamste toegangswegen door de provincie Namen in een nabije toekomst niet meer toereikend zijn; de technici van het Bestuur overwegen de verdubbeling van de hoofdweg n° 4; het tracé ervan is thans slechts met een potloodtrek op de kaart aangegeven; er bestaat behoefte aan een verbinding tussen de ontworpen autosnelweg Brussel-Namen, te Erpent, en de weg n° 48 Dinant-Recogne-Neufchâteau, te Celles; zou het niet wenselijk zijn reeds nu met de studie van het ontwerp te beginnen, ten einde het te verwezenlijken in het raam van de nieuwe investeringswet?

2) Verdubbeling van de weg Philippeville-Dinant.

Het verkeer tussen Henegouwen, het zuidwesten van Brabant en de zuiden des lands beschikt over de natuurlijke verbindingsweg tussen Sambre en Maas; de ontoereikendheid van die weg wordt van jaar tot jaar groter; hij moet worden gemoderniseerd; sommigen denken eerder aan een verdubbeling ervan; die oplossing is te verdedigen; ze zou onder meer toelaten het probleem van de traverse in Dinant op te lossen door het leggen van een nieuwe brug over de Maas te Bouvignes en het maken van een nieuwe verbinding, door de Fonds de Leffe, met de nieuwe hoofdweg n° 4bis te Celles, zoals ik de eer had U verleden jaar uiteen te zetten. Zou met die studie niet zohaast mogelijk moeten worden begonnen om de weg te kunnen aanleggen in het raam van de nieuwe investeringswet?

D. — Modernisering van de rechtstreekse, niet over Brussel lopende Noord-Zuid-verbindingen.

Men klaagt terecht over de opstopping van het verkeer dat door de hoofdstad moet; dat is niet te verwonderen vermits de grote Noord-Zuid-verbindingswegen door die stad lopen; het doorkruisen van ons land in de richting Noord-Zuid moet worden vergemakkelijkt onder meer door Antwerpen en Leuven met Marche-en-Famenne, in de omtrek van Ciney, te verbinden door middel van een bestaande weg, lopende over Eghezée, Bierwart en Andenne, maar die over zijn gehele lengte moet worden gemoderniseerd; de ontwikkeling van de handelsbetrekkingen ten gevolge van de Gemeenschappelijke Markt eist de verdubbeling van de wegen die onze Havenstad verbinden met onze zuidelijk provincies, met het Groothertogdom Luxemburg, Lotharingen en Zwitserland; de door ons gewenste verbeteringen hebben dit grote voordeel, dat ze niet al te kostbaar zullen zijn vermits enkel een modernisering nodig is.

Overneming van het vak Andenne-Emptinne van de provincie.

Onder de spoedelsende werken die moeten worden uitgevoerd om het verkeer Marche-Leuven-Antwerpen te vergemakkelijken, is er de

tronçon Andenne-Ohey-Sorée-Belle Maison-Emptinne); l'intérêt régional de cette route est dépassé et son caractère national appelle sa reprise par l'Etat; cette reprise doit être envisagée dans un très proche avenir, en vue de moderniser cette section importante d'une voie appelée à rendre de très grands services.

RÉPONSE :

A. — Les expropriations entre *Erpent* et *Sart-Bernard* ne sont pas encore terminées. C'est là une des raisons du retard de la mise en adjudication de la modernisation entre les limites précitées. Les travaux seront cependant adjugés en 1960.

Pour ce qui est de la rectification de *Natoye*, les travaux seront également adjugés en 1960. Le tracé de la rectification peut être consulté au Service des Routes de la province de Namur. Ce tracé passera sous le remblai du chemin de fer.

Pour ce qui est de *Sinsin* les travaux de rectification seront portés au programme du Fonds des Routes de 1961.

B. — 1) En ce qui concerne le passage à niveau de *Bouvignes*, le coût de sa suppression est estimé à 90 millions. L'Administration est précisément occupée à étudier plus à fond les problèmes en relation avec la modernisation de la route de la rive droite.

Pour ce qui est de *Profondeville*, la solution a été mise au point et le plan d'expropriation vient d'être dressé. Ce travail sera porté à un prochain programme du Fonds des Routes.

B. — 2) L'étude de la modernisation de la route *Yvoir-Dinant*, rive droite, est en cours. Il est envisagé d'éviter le village de Houx, en passant le long de la Meuse, en dehors des bâtisses.

C. — 1) Le dédoublement de la route 4 est admis. La liaison entre Erpent et Celles est également envisagée, mais il n'est pas possible d'entamer en même temps toutes les études.

Quoi qu'il en soit, il est bien entendu que ces liaisons entre la modernisation de la route 4 et de la route 48, qui la dédoublera, sont prévues dans la nouvelle loi d'investissements.

C. — 2) Le trafic envisagé ne justifie pas la création d'un dédoublement de la route *Dinant-Philippeville*, mais il va de soi que si, dans l'avenir, le trafic atteignait quand même des proportions imprévisibles, la suggestion de l'honorable Membre pourrait être mise à l'étude.

D. — La modernisation de toutes les grandes routes, non encore aménagées pour répondre au trafic actuel, est prévue au programme de la loi d'investissement.

Parmi ces grandes artères figurent bien les routes d'Etat n^{os} 51 et 43. Dans le programme à réaliser pour 1980, ces routes sont reprises au réseau primaire de l'Etat et il est envisagé de leur donner, sur toute leur longueur, trois voies de circulation entre *Louvain* et *Namur*, ainsi qu'entre *Eghezée* et *Andenne*.

En ce qui concerne la route provinciale *Andenne-Emptinne*, il signale que, lorsque l'Etat reprendra dans son réseau de nouvelles routes, les routes provinciales seront reprises en premier lieu.

QUESTION N^o 26 :

Route n^o 36, section Dinant-Liège, traverse de Ciny.

L'achèvement de la déviation, commencée il y a quelques années déjà, s'impose; la traversée de Ciny représente un véritable bouchon; un projet a été arrêté par votre Administration; il est dépassé par les événements; le Collège échevinal en a proposé un autre, qui répond davantage aux besoins de l'avenir et aux nécessités urbanistiques de la ville; l'Administration provinciale des Ponts et Chaussées a reconnu que le projet du Collège était le plus rationnel se ralliant aux avis de l'Architecte-Urbaniste de la Ville de Ciny :

— il empêche la dislocation de la ville et réserve son développement futur en respectant son plan d'aménagement;

— il évite la création d'un nouveau carrefour dangereux au centre d'un quartier très important ainsi qu'il résultait du projet initial de l'Administration;

— il maintient le seul massif de verdure existant encore;

— il respecte un complexe scolaire (primaire, secondaire, général et

verbreding en herstelling van het vak Andenne-Ohey-Sorée-Belle Maison-Emptinne; deze weg is van nationaal belang geworden en behoort dan ook door het Rijk te worden overgenomen; die overneming zou men in een zeer nabije toekomst in overweging moeten nemen, met het oog op de modernisering van dat belangrijk vak van een weg die zeer grote diensten zal moeten bewijzen.

ANTWOORD :

A. — De onteigeningen tussen *Erpent* en *Sart-Bernard* zijn nog niet afgelopen. Dit is één der redenen van de vertraging in de aanbesteding van de moderniseringswerken tussen voornoemde plaatsen. De werken zullen evenwel in 1960 aanbesteed worden.

Wat de rechttekkings te *Natoye* betreft, zullen de daarop betrekking hebbende werken eveneens in 1960 aanbesteed worden. Het tracé der rechttekkings ligt ter inzage op de Dienst der Wegen van de Provincie Namen. Dat tracé zal onder de spoordam doorlopen.

Wat de traverse in *Sinsin* betreft, zullen de rechttekkingswerken op hét programma voor 1961 van het Wegenfonds gebracht worden.

B. — 1) Wat de overweg te *Bouvignes* betreft, worden de kosten van de opheffing ervan op 90 miljoen frank geraamd. De administratie houdt zich momenteel juist bezig met een grondige studie van de met de moderniseringswerken aan de weg op de rechteroever verband houdende problemen.

Wat de vernauwing te *Profondeville* betreft, werd de laatste hand gelegd aan het ontwerp en is het onteigeningsplan opgemaakt. De werken zullen op het eerstvolgend programma van het Wegenfonds ingeschreven worden.

B. — 2) De studie van de modernisering van de weg *Yvoir-Dinant*, rechteroever, is aan de gang. Er wordt aan gedacht Houx te vermijden door de weg langs de Maas, buiten de bebouwde kom te doen lopen.

C. — 1) De verdubbeling van de weg n^o 4 is beslist. De verbinding tussen Erpent en Celles wordt eveneens in overweging genomen, maar het is onmogelijk alle studiën te gelijker tijd aan te vatten.

Hoe dan ook, deze verbindingen tussen de gemoderniseerde hoofdweg n^o 4 en de weg n^o 48, die de verdubbeling ervan zal zijn, zullen in de nieuwe wet op de investeringswet worden opgenomen.

C. — 2) Het te verwachten verkeer wettigt de verdubbeling van de weg *Dinant-Philippeville* niet, maar het spreekt vanzelf dat, wanneer in de toekomst het verkeer in een mate moest stijgen als thans niet te voorzien valt, de suggestie van het geacht Lid in studie zou kunnen genomen worden.

D. — De modernisering van alle nog niet aan het huidige verkeer aangepaste wegen wordt voorzien in het programma der investeringswet.

Onder deze grote verkeersaders komen de rijkswegen n^{os} 51 en 43. Volgens het tegen 1980 uit te voeren programma zullen deze wegen in het primair rijkswegennet opgenomen worden, terwijl de aanleg van drie rijstroken over geheel hun lengte tussen *Leuven* en *Namen* alsmede tussen *Eghezée* en *Andenne* wordt in overweging genomen.

Wat de provinciale weg *Andenne-Emptinne* betreft, zullen, wanneer het Rijk in zijn wegennet nieuwe wegen zal opnemen, de provinciale wegen in de eerste plaats overgenomen worden.

VRAAG N^o 26 :

Weg n^o 36, vak Dinant-Luik, traverse te Ciny.

De omleiding waaraan enkele jaren geleden werd begonnen, moet absoluut worden voltooid; de traverse te Ciny vormt een ware stop. Uw Bestuur heeft een ontwerp opgemaakt, dat echter door de gebeurtenissen is voorbijgestreefd; het college van burgemeester en schepenen heeft een ander ontwerp voorgesteld dat meer in overeenstemming is met de te verwachten behoeften en met de stedenbouwkundige noodwendigheden van de stad; het provinciaal bestuur heeft erkend dat het ontwerp van het college het meest rationele was en stemde in met de adviezen van de stedenbouwkundige architect der Stad Ciny :

— het verhindert de splitsing van de stad en stelt de toekomstige ontwikkeling ervan veilig door rekening te houden met het plan van aanleg;

— het voorkomt het ontstaan van een nieuw gevaarlijk kruispunt in het midden van een zeer belangrijke wijk; zoals met het oorspronkelijk ontwerp van het Bestuur het geval was;

— het laat de enige nog overblijvende groene ruimte onaangeroerd;

— het houdt rekening met een schoolcomplex (lager, secundair, alge-

technique) comptant près de 500 écoliers et étudiants, que le projet initial coupait en deux, en faisant courir des risques considérables d'accidents à une jeunesse naturellement turbulente et imprudente.

Il faut ajouter que cette voie transversale Maubeuge-Beaumont-Philippeville-Dinant-Ciney-Liège est appelée à développer les rapports entre la France et l'Allemagne à travers notre pays; elle devra tôt ou tard être portée à trois bandes de roulement, ce qui justifie d'autant plus la nécessité de la faire passer en dehors de l'agglomération, mais toute proche cependant afin que Ciney, qui a toujours profité du transit, ne soit pas privée d'une source de ses revenus. La réalisation de cette déviation devrait être hâtée ?

RÉPONSE :

En ce qui concerne la route 36, le travail, auquel fait allusion l'honorable Membre, n'a pas été repris au programme du Fonds des Routes de 1960.

Le Ministre envisage de prévoir le travail demandé sur un des très prochains budgets du Fonds des Routes.

QUESTION N° 27 :

Elargissement du pont de la route Ciney-Yvoir à la sortie de Ciney.

La route Ciney-Yvoir débouche sur la place de la Gare du chemin de fer sur un pont très ancien qui enjambe une petite rivière; son obliquité par rapport à l'axe de la route le rend plus difficilement accessible encore; plus de 500 ouvriers, qui se rendent dans une usine proche, et des petits enfants d'une école maternelle, l'empruntent plusieurs fois par jour; les usagers ne disposent même pas de trottoirs pour s'y réfugier; les dangers d'accidents sont très importants; il y a urgence à moderniser ce passage. Où en est sa réalisation ?

RÉPONSE :

Il est tenu note de la demande de l'honorable Membre, tendant à élargir le pont à la sortie de Ciney, sur la route Ciney-Yvoir, mais il faut signaler dès maintenant, qu'il s'agit là d'une route d'Etat à circulation relativement faible.

II. — Travaux portuaires.

QUESTION N° 1 :

a) Anvers : la cinquième darse sera mise en service en avril 1960 :

les travaux de la sixième darse ont été entamés récemment.

b) Gand : les travaux d'extension sont en cours.

Mais : le programme de 1960 ne prévoit pas de travaux d'extension ni pour Zeebrugge ni pour Ostende. Seulement des travaux d'entretien. Cependant, l'extension est d'un intérêt capital si l'on veut attirer les industriels étrangers dans les régions-tests de Flandre occidentale. Ces régions-tests n'ont qu'une durée de trois ans. Il faut agir rapidement.

RÉPONSE N° 1 :

Si le programme de 1960 ne prévoit pas de travaux d'extension du Port de Zeebrugge, il ne faut cependant pas perdre de vue que la première phase de travaux d'endiguement de l'est de la rade de Zeebrugge a été approuvée récemment. Ces travaux, dont le coût sera de plus de 173 millions, seront entamés au printemps de 1960. Ils seront exécutés dans le cadre du programme de travail visant à rendre le port de Zeebrugge accessible aux navires de fort tonnage.

Des travaux d'extension vont donc être effectués à Zeebrugge, tout comme à Anvers et à Gand.

Si l'on considère, d'autre part, que les travaux d'élargissement des voies de navigation intérieure se poursuivent sans désespérer, il ne faut pas s'étonner qu'il ne soit pas possible d'effectuer de travaux par-

meen en technisch onderwijs) dat nagenoeg 500 leerlingen telt en dat door het oorspronkelijk ontwerp middendoor word gesneden en waardoor een groot gevaar voor ongevallen met een van nature onstuimige en onvoorzichtige jeugd zou ontstaan.

Daar komt nog bij dat die dwarsweg Maubeuge-Beaumont-Philippeville-Dinant-Ciney-Luik bestemd is om de handelsbetrekkingen tussen Frankrijk en Duitsland, over ons land, te ontwikkelen; hij zal vroeg of laat van drie rijstroken moeten worden voorzien, wat een reden te meer is om hem buiten de agglomeratie te verleggen, echter niet te ver ervan verwijderd opdat Ciney, dat van het transitoverkeer altijd profijt heeft getrokken, niet van een bron van inkomsten zou worden beroofd. Zou de uitvoering van deze omleiding niet kunnen bespoedigd worden ?

ANTWOORD :

Wat weg n° 36 betreft werden de door het geacht Lid bedoelde werken niet ingeschreven op het programma voor 1960 van het Wegenfonds.

De Minister neemt de opnemings van de verlangde werken op een der eerstkomende begrotingen van het Wegenfonds in overweging.

VRAAG N° 27 :

Verbreding van de brug op de weg Ciney-Yvoir aan de uitgang van Ciney.

De weg Ciney-Yvoir komt op het stationplein uit via een zeer oude brug over een riviertje; de schuine stand van de brug ten opzichte van de weg maakt de overschrijding ervan des te moeilijker; meer dan 500 werklieden die zich naar een nabijgelegen fabriek begeven, evenals kleuters van een bewaarschool moeten verscheidene malen daags over die brug; de voetgangers beschikken zelfs niet over een gaanpad om daarop te kunnen vluchten; het gevaar voor ongevallen is zeer groot; de overgang over de brug moet ten spoedigste worden gemoderniseerd. Hoeveer staat het met de uitvoering van dat werk ?

ANTWOORD :

Er wordt nota genomen van het verzoek van het geacht Lid tot verbreding van de brug aan de uitgang van Ciney, op de weg Ciney-Yvoir, maar er dient reeds nu de aandacht op gevestigd te worden dat het hier om een rijksweg betreft met betrekkelijk weinig verkeer.

II. — Havenwerken.

VRAAG N° 1 :

a) Antwerpen : in april 1960 wordt het vijfde dok in dienst genomen :

onlangs werd de eerste spade gestoken voor het zesde havendok.

b) Gent : uitbreidingswerken zijn aan de gang.

Maar : voor Zeebrugge en Oostende staan er voor 1960 geen uitbreidingswerken op het programma. Wel onderhoudswerken.

De uitbreiding is nochtans van overwegend belang willen wij de vreemde industriële naar de testgebieden in West-Vlaanderen trekken. Deze testgebieden hebben maar een duur van drie jaar. Er dient vlug gehandeld te worden.

ANTWOORD N° 1 :

Zo er voor 1960 geen uitbreidingswerken voor Zeebrugge op het programma staan, mag toch niet het oog worden verloren dat onlangs de 1^o fase van de Oostelijke afdamming in de rede van Zeebrugge werd goedgekeurd. Deze werken, waarvoor de uitgave ruim 173 miljoen zal bedragen, zullen in het voorjaar 1960 effectief aangevat worden. Ze houden verband met het werkprogramma dat te verwezenlijken is om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor schepen met grote tonnemaat.

Evenals te Antwerpen en te Gent, zullen er dus ook te Zeebrugge uitbreidingswerken worden uitgevoerd.

Zo daarbij wordt aangenomen dat de verbreding van de binnenvaartwegen onverdroten wordt voortgezet, dan is het niet te verwonderen dat niet overal terzelfder tijd kan worden gewerkt. Zo zal het

tout à la fois. C'est ainsi qu'il ne sera, en effet, pas possible de réaliser des travaux dans le port d'Oostende en 1960.

QUESTION N° 2 :

Zeebrugge. — Quel est le programme du département pour 1960 ?

RÉPONSE N° 2 :

La réponse à cette question est incluse dans la réponse à la question n° 1.

III. — Voies d'eau et autres travaux hydrauliques.

QUESTION N° 1 :

Quelle est la date à laquelle en vue des travaux de calibrage et d'élargissement de l'Escaut à Tournai le quartier du Luchet d'Antoing devra être évacué et la date du commencement des travaux ?

RÉPONSE :

Le quartier du Luchet d'Antoing devra être évacué pour le début de l'année 1962 de façon à permettre d'entamer les travaux de calibrage et d'élargissement à cet endroit dans le courant de la même année.

QUESTION N° 2 :

Monsieur le Ministre pourrait-il dire pour quelle date approximative tous les travaux du canal Nimy-Blaton-Péronnes (creusement et écluses) doivent être terminés.

RÉPONSE :

Indépendamment de l'équipement électromécanique de la deuxième écluse de Péronnes qui sera adjugé le 31 décembre 1959, tous les travaux de modernisation du canal Nimy-Blaton ont été mis en adjudication.

Compte tenu des délais d'exécution prévus, l'ensemble de la modernisation sera terminé vers la fin de l'année 1961, à condition toutefois que les intempéries des prochains hivers ne contrarient pas anormalement l'évolution des entreprises.

QUESTION N° 3 :

Suite à son intervention dans la discussion du budget de 1959, M. le Ministre a écrit en date du 26 juin 1959 une lettre dans laquelle il disait :

« Quant à la reconstruction du pont d'Estaimpuis, mon Département en a terminé l'étude. L'exécution des travaux est toutefois subordonnée aux possibilités budgétaires ».

Le bourgmestre d'Estaimpuis s'étant rendu au Département pour obtenir des précisions y apprit qu'aucun dossier n'existait à ce sujet.

En réponse à une lettre adressée le 20 octobre 1959 par ledit bourgmestre à l'ingénieur directeur des Ponts et Chaussées à Courtrai, ce dernier lui fit savoir qu'aucun projet n'avait été réalisé par ses services.

Qu'en est-il exactement ?

RÉPONSE :

En signalant le 26 juin 1959 que l'étude du pont d'Estaimpuis était terminée, cela signifiait plus exactement que l'étude des dispositions générales relatives à ce pont avaient été arrêtées après examen des

indépendamment de la possibilité de réaliser des travaux dans le port d'Oostende en 1960.

VRAAG N° 2 :

Zeebrugge. — Welk is de planning van het departement in 1960 ?

ANTWOORD N° 2 :

Het antwoord op deze vraag is begrepen in het antwoord op vraag n° 1.

III. — Waterwegen en andere waterbouwkundige werken.

VRAAG N° 1 :

Op welke datum zal de wijk « Luchet d'Antoing » dienen ontruimd te worden in het vooruitzicht van de kalibrerings- en verbredingswerken van de Schelde te Doornik en wanneer zal met de werken een aanvang worden gemaakt ?

ANTWOORD :

De wijk « Luchet d'Antoing » zal dienen ontruimd te worden voor het begin van het jaar 1962, dit om de kalibrerings- en verbredingswerken in die omgeving te kunnen aanvangen in de loop van hetzelfde jaar.

VRAAG N° 2 :

Kan de heer Minister bij benadering de datum opgeven, waarop alle werken aan het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes (graven en sluizen) moeten beëindigd zijn.

ANTWOORD :

Onafhankelijk van de elektromechanische uitrusting van de 2^e sluis van Péronnes, welke zal in aanbesteding gegeven worden op 31 december 1959, werden alle moderniseringswerken aan het kanaal Nimy-Blaton aanbesteed.

Rekening houdende met de gestelde uitvoeringstermijnen, zal het geheel van de modernisering beëindigd zijn rond het einde van het jaar 1961, op voorwaarde nochtans dat de weersomstandigheden in de volgende winters het verloop van de werken niet op abnormale wijze hinderen.

VRAAG N° 3 :

Als antwoord op een opmerking, gemaakt tijdens de bespreking van de begroting voor 1959, schreef de Minister op 26 juni 1959 een brief waarin hij het volgende mededeelde :

« Voor de wederopbouw van de brug te Estaimpuis is mijn departement klaar met het studiewerk. De uitvoering van de werken hangt echter af van de begrotingsmogelijkheden ».

Toen de burgemeester van Estaimpuis op het departement nadere inlichtingen ging inwinnen, vernam hij dat er over genoemd werk geen dossier bestond.

Op de brief die de burgemeester op 20 oktober 1959 aan de Hoofd-ingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen te Kortrijk richtte, antwoordde deze dat er nog geen enkel ontwerp door zijn diensten was opgemaakt.

Hoe staat het nu precies met deze zaak ?

ANTWOORD N° 3 :

Met de verklaring van 26 juni 1959 als zou de studie van de brug te Estaimpuis klaar zijn, werd eigenlijk bedoeld dat de studie van de algemene voorzieningen betreffende die brug beëindigd is na onderzoek

diverses solutions possibles, notamment l'emplacement du pont, le tracé de ses rampes d'accès et le choix entre pont mobile et pont fixe : c'est cette dernière solution qui a été adoptée.

La mise au point définitive du projet ne pose aucun problème particulier; il n'a pas été possible cependant de réserver des crédits pour ce travail en 1960, mais il sera envisagé d'en prévoir pour 1961.

QUESTION N° 4 :

Canal Ypres-Comines.

Ypres-Poperinge est également repris dans les régions-test bien que ces villes soient cependant totalement séparées du grand bloc Bruges-Torhout-Courtrai-Roulers-Dixmude-Furnes.

La seule liaison par eau que nous possédions est le canal Ypres-Yser qui ne donne accès qu'à des bateaux d'un très petit tonnage.

Le niveau d'eau est très bas de telle sorte que pendant plusieurs périodes on constate que les bateaux ne peuvent pas atteindre Ypres à cause du bas niveau des eaux.

Jusque il y a 2 semaines c'était encore le cas.

La liaison de Ypres avec le bassin de la Lys n'est pas seulement nécessaire pour pouvoir atteindre le plus rapidement possible l'intérieur du pays, mais également pour pouvoir maintenir suffisamment haut le niveau du canal Ypres-Yser.

RÉPONSE :

Les bas niveaux d'eau que l'on a constatés dans certaines voies navigables sont dus à l'exceptionnelle sécheresse de cet été, déclare le Ministre. Il ajoute que la construction d'un canal Ypres-Comines est prévue dans la loi des investissements.

QUESTION N° 5 :

Programme des 1.350 tonnes.

La liaison entre Anvers et le Borinage pour bateaux de 1.350 tonnes offrira au Borinage des possibilités importantes.

La durée de navigation sera réduite de 8 à 4 jours et le prix du transport à la tonne sera réduit de 25 francs.

En réponse à une question parlementaire, le Ministre a fait savoir qu'il a établi un plan pour des nouveaux investissements pour les 1.350 tonnes; il a été promis que le canal Courtrai-Bossuyt serait repris au programme de même que Ostende-Bruges-Gand.

Ce travail ne peut pas être compris dans le travail des travaux conjoncturels mais bien parmi les travaux de grande nécessité.

RÉPONSE :

Les deux canaux susvisés seront bien repris au plan d'investissements parmi les travaux de grande nécessité.

QUESTION N° 6 :

Kanalen.

Est-il exact que le département décrète des servitudes « non aedificandi » sur le tracé du canal de Bruges à Roulers ?

RÉPONSE :

Il existe pour ce canal un avant-projet de tracé qui n'a toutefois pas encore été approuvé.

À la faveur des contacts avec l'Administration, certaines administrations ont eu connaissance de ce tracé et certaines communes ont pris sur elles, spontanément, de réserver dans leurs plans de construction, le futur tracé éventuel.

Cependant, aucune zone « non aedificandi » n'a été décrétée officiellement.

QUESTION N° 7 :

Voir II : Travaux portuaires, question n° 3, paragraphes b, c, d.

van de verschillende mogelijke oplossingen, inzonderheid wat betreft de plaats van de brug, het tracé van de opritten en de aard van het kunstwerk (beweegbare brug of vaste brug). De voorkeur werd gegeven aan een vaste brug.

De definitieve uitwerking van het ontwerp doet geen enkel speciaal probleem rijzen; het was echter niet mogelijk kredieten te bestemmen voor de uitvoering van dat werk in 1960. Er zal getracht worden daarvoor een krediet uit te trekken op de begroting voor 1961.

ANTWOORD :

Vaart Ieper-Komen.

Ieper-Poperinge is ook in de testgebieden opgenomen. Het ligt echter volledig afgezonderd van het grote blok Brugge-Torhout-Kortrijk-Roeselare-Diksmuide-Veurne.

De enige verbinding die wij te water hebben is de vaart Ieper-IJzer die alleen toegang geeft aan schepen van zeer kleine tonnemaat.

Het waterpeil staat zeer laag zodat wij over vele perioden beschikken dat de schepen niet in Ieper binnen kunnen door het laagwaterpeil.

Tot voor twee weken was dat nog het geval.

De verbinding van Ieper met het Leiebekken is niet alleen noodzakelijk om vlugger in het binnenland te geraken, maar ook om de waterstand op hoog peil te houden van het kanaal Ieper-IJzer.

ANTWOORD :

Het lage waterpeil dat werd vastgesteld in verschillende waterwegen is te wijten aan de uitzonderlijke droogte van deze zomer. Het graven van het kanaal Ieper-Komen komt voor in de investeringswet.

VRAAG N° 5 :

Programma van de 1.350 ton.

De verbinding van Antwerpen met de Borinage voor schepen van 1.350 ton zal aan de Borinage belangrijke mogelijkheden bieden.

De vaartijd zal verminderen van 8 op 4 dagen en de kostprijs per ton zal met 25 frank dalen.

Als antwoord op een parlementaire vraag heeft de Minister laten weten dat het plan klaar ligt voor een nieuwe investering voor schepen van 1.350 ton. Er werd beloofd dat het kanaal Kortrijk-Bossuyt hierin zou opgenomen worden evenals Oostende-Brugge-Gent.

Deze realisatie mag niet bij de conjuncturele werken ingedeeld worden, maar wel bij de werken die hoogst noodzakelijk zijn.

ANTWOORD :

De twee bedoelde kanalen zullen wel degelijk in het investeringsprogramma worden opgenomen onder de hoogst noodzakelijke werken.

VRAAG N° 6 :

Kanalen.

Is het juist dat het departement erfdienstbaarheden « non aedificandi » oplegt op het tracé van het kanaal Brugge-Roeselare ?

ANTWOORD :

Er bestaat een voorontwerp van tracé voor dit kanaal dat wel te verstaan nog niet werd goedgekeurd.

Door administratieve betrekkingen hebben zekere besturen kennis van het bestaan van dit tracé en zekere gemeenten hebben zich vrijwillig voorgenomen het eventueel toekomstig tracé open te houden in hun bouwplannen.

Officieel bestaat er evenwel geen opgelegde « non aedificandi » strook.

VRAAG N° 7 :

Zie II : Havenwerken, vraag n° 3, paragrafen b, c, d.

QUESTION N° 8 :

Depuis plusieurs mois des pourparlers sont en cours entre le Département des Travaux publics et le Département de la Santé publique, au sujet de l'achèvement par les services des Travaux publics du barrage du « Ry de Rome » à Couvin.

Cet ouvrage est commencé depuis 1947 et les travaux qui ont coûté jusque maintenant quelque 20 millions sont suspendus depuis 1954. Il s'avère urgent de trouver une solution à cette affaire. Les pouvoirs publics ne peuvent se désintéresser de la question.

Depuis 6 ans les ouvrages d'art érigés pour le barrage sont abandonnés. Cette situation ne va-t-elle pas occasionner une dépense supplémentaire importante ?

D'autre part, la résistance du barrage ne sera-t-elle pas compromise du fait de l'abandon des travaux pendant une aussi longue période ?

Il y a lieu d'achever au plus tôt la construction de ce barrage.

RÉPONSE :

La question soulevée par l'honorable Membre n'a pas échappé à l'attention du Ministre.

Ainsi qu'il le dit lui-même, des pourparlers sont en cours entre les départements des Travaux publics et de la Santé publique, au sujet de l'achèvement du barrage de Couvin.

Les services ont été chargés de procéder à un premier examen de cette question et un premier rapport a été fourni.

Le Ministre examinera plus à fond ce problème dans les semaines suivantes de manière à rechercher avec son Collègue de la Santé publique, les moyens de terminer le barrage précité.

QUESTION N° 9 :

Quelle est la raison du retard qui intervient en ce moment dans l'exécution des travaux de modernisation du tronçon Seneffe-La Louvière du canal Charleroi-Bruxelles (à Manage-Familleureux) ?

Depuis plus de deux mois, l'entreprise chargée de l'exécution de ces travaux a amené sur place matériaux et machines.

Ce retard semble être dû à une divergence de vue au sein de l'administration au sujet de la désignation d'un conducteur de travaux, ce qui, eu égard à l'importance des intérêts en cause, est injustifiable.

RÉPONSE :

Les retards dans l'exécution des travaux de modernisation du tronçon Seneffe-La Louvière, du Canal Charleroi-Bruxelles, sont de trois ordres.

Il est exact tout d'abord, qu'une difficulté existe en matière de personnel : il manque de surveillants et de contrôleurs et le chef de service n'a pas voulu donner l'ordre de commencer les travaux avant d'être certain que ceux-ci seraient convenablement surveillés.

En suite, et c'est sans doute la raison principale, tous les terrains nécessaires à l'exécution des travaux, ne sont pas encore acquis. En donnant un ordre de service prématuré à l'entrepreneur, on risque de donner à celui-ci matière à réclamer des dommages-intérêts.

Enfin, la saison la plus propice à l'exécution de travaux de terrassement n'est pas en hiver, mais commence pratiquement au mois d'avril.

Même si l'ordre de service avait été donné il y a un mois ou deux, de nombreuses journées d'intempéries auraient déjà dû être accordées à l'entreprise.

QUESTION N° 10 :

Eu égard à l'importance que le barrage de Nisramont présente notamment au point de vue de l'approvisionnement en eau de la province de Luxembourg, surtout en période de sécheresse comme l'été dernier, il importe d'achever au plus tôt le réservoir proprement dit et la station d'épuration.

Où en est l'adjudication de ces travaux ?

Le membre défend la construction de ce barrage à laquelle certaines autorités locales s'opposent pour des raisons d'ordre touristique.

Il invite le Ministre à ne pas se laisser influencer par ces considérations, eu égard à l'importance économique de cet ouvrage, d'autant plus que même du point de vue touristique, l'aménagement du lac ne peut qu'offrir une attraction de plus.

VRAAG N° 8 :

Sedert verscheidene maanden worden tussen het Departement van Openbare Werken en het Departement van Volksgezondheid besprekingen gevoerd aangaande de voltooiing, door de diensten van Openbare Werken, van de stuw in de « Ry de Rome » te Couvin.

De bouw van dat kunstwerk werd aangevat in 1947 en de werken, die tot nog toe 20 miljoen hebben gekost, liggen stil sedert 1954. Er moet voor dat vraagstuk dringend een oplossing worden gevonden. De openbare besturen mogen zich daaraan niet onttrekken.

De reeds tot stand gebrachte delen van die stuw, staan daar nu reeds 6 jaar onafgewerkt. Zal dat niet een aanzienlijke bijkomende uitgave ten gevolge hebben ?

Zal anderdeels de sterkte van de stuw niet geleden hebben onder die jarenlange onderbreking van de werken ?

De bouw van deze stuw moet ten spoedigste worden voltooid.

ANTWOORD :

De door het geachte lid ter sprake gebrachte kwestie is aan de opmerksaamheid van de Minister niet ontgaan.

Zoals hij zelf zegt, zijn tussen de departementen van Openbare Werken en van Volksgezondheid onderhandelingen aan de gang voor de voltooiing van de stuw te Couvin.

De diensten zijn gelast een eerste onderzoek aan de zaak te wijden, en een eerste verslag is reeds ingediend.

De Minister zal het probleem in de eerstkomende weken grondiger onderzoeken, teneinde in overleg met zijn collega van Volksgezondheid de middelen te vinden om de bedoelde stuw af te werken.

VRAAG N° 9 :

Waarom is er op dit ogenblik een vertraging in de uitvoering van de werken tot modernisering van het vak Seneffe-La Louvière van het kanaal Charleroi-Brussel (te Manage-Familleureux) ?

Reeds meer dan twee maanden geleden heeft de aannemer van die werken materialen en machines op de bouwplaats aangevoerd.

Die vertraging schijnt het gevolg te zijn van een meningsverschil dat in de administratie zou bestaan omtrent de aanwijzing van een werkopzichter, wat in verband met de op het spel staande belangen onverantwoord is.

ANTWOORD :

De vertraging in de uitvoering van de moderniseringswerken aan het vak Seneffe-La Louvière van het kanaal Charleroi-Brussel zijn van drieërlei aard :

Voorreest is het juist dat men met moeilijkheden inzake personeel te kampen heeft : er ontbreken toezichters en controleurs en het diensthoofd heeft het bevel tot het aanvangen van de werken niet willen geven vooraleer er zeker van te zijn dat een behoorlijk toezicht zou kunnen worden uitgeoefend.

Vervolgens, en dit is ongetwijfeld de hoofdrede, zijn alle voor de uitvoering der werken benodigde gronden nog niet aangekocht. Door een voorbarige dienstorder aan de aannemer te verstrekken, zou men gevaar lopen deze laatste in de gelegenheid te stellen om schadevergoeding te eisen.

Ten slotte is het meest geschikte ogenblik voor de uitvoering der grondwerken niet het winterseizoen, maar begint het praktisch in de maand april.

Zelfs indien de dienstorder een maand of twee geleden gegeven ware, hadden reeds talrijke regenverletdagen aan de aannemer moeten toegekend worden.

VRAAG N° 10 :

Met het oog op het belang van de stuwdam te Nisramont, onder meer met betrekking tot de watervoorziening van de provincie Luxemburg, vooral in tijden van droogte zoals wij verleden zomer gekend hebben, is het nodig dat het eigenlijke reservoir alsmede het zuiveringsstation zo spoedig mogelijk worden voltooid.

Hoever staat het met de aanbesteding van die werken ?

Het lid verdedigt de bouw van de stuwdam, waartegen sommige plaatselijke autoriteiten zich verzet hebben om toeristische redenen.

Hij vraagt dat de Minister zich door die overwegingen niet zou laten beïnvloeden, wegens het economisch belang van het kunstwerk, te meer daar het aanleggen van het stuwmeer uit toeristisch oogpunt een bezlenswaardigheid te meer vormt.

RÉPONSE :

En ce qui concerne le Barrage de Nisramont, le Ministre répond qu'il prévoit bien la construction de ce grand ouvrage d'art, dans la loi d'investissements en matière de travaux publics.

Pour ce qui est du réservoir et de la station d'épuration, l'adjudication de ces travaux aura lieu d'ici peu de mois et leur mise en service peut être escomptée au début de 1961.

Le Ministre ajoute qu'il est bien d'accord avec l'honorable Membre sur le fait que l'aménagement d'un lac dans cette région du pays constituera une attraction touristique très importante, en plus de l'utilité économique et sociale de la construction du barrage.

QUESTION N° 11 :

La Sambre.

Lors de la discussion de la loi du 23 juillet 1959 établissant un nouveau timing des travaux de nos canaux houillers, le Ministre a promis d'utiliser pour la modernisation de la Sambre, les marges de crédits qui deviendraient disponibles par suite du résultat favorable d'adjudications.

Peut-on d'autre part espérer qu'une part des emprunts récemment conclus en Allemagne et en Amérique par le Ministre des Travaux Publics viendra activer les travaux de la Sambre et assurer sans retard le rendement des capitaux considérables déjà investis ?

RÉPONSE :

Le Ministre confirme ce qu'il a dit antérieurement à savoir que les excédents de crédits qui seraient disponibles pourront être affectés aux travaux de modernisation de la Sambre.

Certains crédits ont déjà été alloués à celle-ci avant le nouveau timing qui la concerne.

En ce qui concerne les emprunts, auxquels fait allusion l'honorable membre, celui conclu en Allemagne est destiné uniquement au Fonds des Routes, mais il n'y a pas d'emprunt conclu en Amérique et destiné en particulier au département des Travaux Publics.

QUESTION N° 12 :

Canal de Charleroi.

Le Ministre a reconnu dans son dernier discours prononcé à Charleroi ainsi que dans ses réponses à des questions parlementaires que son personnel technique était en nombre insuffisant pour procéder dans les délais fixés aux études requises pour le programme des 1.350 tonnes.

Tout comme le Ministre, tous les responsables de l'économie du Pays Noir regrettent profondément ce triste privilège qui coûte chaque année 150 millions de frs supplémentaires à nos industriels comparés à ceux des Liégeois.

Quelles solutions le Ministre compte-t-il prendre ?

Fera-t-il appel à des bureaux d'étude privés ?

Ne pourrait-il employer des ingénieurs civils des constructions qui, par suite de la réorganisation du secteur charbonnier sont mis en préavis ?

Il est souhaitable que le Ministre communique dans le plus bref délai le calendrier des dernières adjudications relatives au canal de Charleroi pour permettre aux industries riveraines de cette voie d'eau, d'établir en conséquence leur propre programme d'investissements.

RÉPONSE :

Le manque de personnel technique préoccupe non seulement le Ministre des Travaux Publics mais également le Vice-Président du Conseil auquel a été dévolue la tâche d'étudier une réorganisation des services de l'Etat.

La révalorisation de la fonction publique qui sera réalisée par le Gouvernement permettra de remédier aux carences en personnel technique, d'autant plus que le Ministre des Travaux Publics vient de proposer au Vice-Premier Ministre de prendre des mesures d'urgence principalement en faveur des ingénieurs.

En attendant, le recours à des bureaux d'étude privés a lieu lorsque la chose est possible.

Toutefois, en matière de constructions de canaux et des ouvrages d'art qui s'y rapportent, il n'existe pas dans notre pays des bureaux d'étude privés.

ANTWOORD :

Wat de stuwdam van Nisramont betreft, antwoordt de Minister dat hij wel degelijk de bouw van dit groot kunstwerk opgenomen heeft in de wet op de investeringen in zake openbare werken.

Wat de aanbesteding der werken van het reservoir en van het zuiveringsstation betreft, deze zal over enkele maanden plaats hebben en deze werken zullen naar verwachting in de eerste maanden van 1961 in gebruik kunnen worden genomen.

De Minister voegt er aan toe dat hij het volledig eens is met het geacht Lid, wanneer deze beweert dat het tot stand brengen van een kunstmatig meer in dit landsgedeelte een hoogst belangrijke toeristische bezienswaardigheid zal zijn, zonder te spreken van het economisch en sociaal nut van de bouw van de stuwdam.

VRAAG N° 11 :

De Samber.

Bij de bespreking van de wet van 23 juli 1959 tot vaststelling van een nieuw tijdschema voor de werken aan onze kolenafoerkanalen beloofde de Minister de kredietoverschotten die ten gevolge van het voordelig resultaat van aanbestedingen beschikbaar zouden worden, te zullen gebruiken voor de modernisering van de Samber.

Mag aan de andere kant worden gehoopt dat de leningen die de Minister van Openbare Werken oalangs in Duitsland en in Amerika heeft aangegaan, tot gevolg zullen hebben dat de werken aan de Samber worden bespoedigd en dat de aanzienlijke kapitalen die reeds werden geïnvesteerd, onverwijld renderen ?

ANTWOORD :

De Minister bevestigt wat hij reeds vroeger heeft verklaard, namelijk dat de eventueel beschikbare kredietoverschotten zullen kunnen aangewend worden voor de modernisering van de Samber.

Sommige kredieten werden reeds voor die waterweg bestemd vooraleer het nieuwe tijdschema werd vastgesteld.

Wat de door het geacht lid bedoelde leningen betreft, is de in Duitsland aangegane lening uitsluitend voor het Wegenfonds bestemd. Darentegen werd in Amerika geen enkele lening gesloten die in het bijzonder voor het departement van Openbare Werken is bestemd.

VRAAG N° 12 :

Kanaal van Charleroi.

In zijn jongste rede te Charleroi evenals in de antwoorden op parlementaire vragen erkende de Minister dat zijn technisch personeel te weinig in getal was om de studies voor de uitvoering van het programma der 1.350 ton binnen de gestelde termijnen te kunnen afwerken.

Met de Minister betreuren al de verantwoordelijken voor het bedrijfsleven in het Zwarte Land dat droevig voorrecht, dat aan onze industriëlen ieder jaar 150 miljoen aan bijkomende vrachtprijzen kost, vergeleken met die van het Luikse.

Welke maatregelen denkt de Minister te nemen ?

Zal hij een beroep doen op private studiebureaus ?

Zou hij geen burgerlijke bouwkundige ingenieurs kunnen gebruiken die tengevolge van de reorganisatie van het steenkolenbedrijf hun opzeg hebben gekregen ?

Het is wenselijk dat de Minister zohast mogelijk de kalender van de laatste aanbestedingen betreffende het kanaal van Charleroi bekendmaakt, om de langs die waterweg gevestigde bedrijven toe te laten hun eigen investeringsprogramma dienovereenkomstig vast te stellen.

ANTWOORD :

Het gebrek aan technisch personeel is niet alleen een voorwerp van zorg van de Minister van Openbare Werken, maar ook van de Minister-Overvoorzitter van de Raad, aan wie de taak is opgedragen de Rijksdiensten te reorganiseren.

De herwaarderding van het openbaar ambt, die door de Regering zal worden tot stand gebracht, zal toelaten het tekort aan technisch personeel te verhelpen, te meer daar de Minister van Openbare Werken zopas aan de Vice-Eerste-Minister heeft voorgesteld spoedmaatregelen te treffen voornamelijk ten gunste van de ingenieurs.

In afwachting wordt op private studiebureaus een beroep gedaan telkens als zulks mogelijk is.

Wat het bouwen van kanalen en van de bijbehorende kunstwerken betreft, bestaan er in ons land geen bevoegde private studiebureaus.

Dans le cas du rachat de la chute de Ronquières, les services des bureaux d'études des grandes firmes s'occupant des constructions métalliques ont cependant été sollicités.

Grâce à ce système, l'important problème de Ronquières a pu être examiné à bonne fin en collaboration et sous la direction de mon administration.

Pour ce qui est de la question du réemploi des ingénieurs civils des constructions provenant du secteur charbonnier, cela peut être envisagé et le Ministre compte se mettre en rapport tant avec son collègue des Affaires économiques qu'avec le Vice-Premier Ministre qui a le Secrétariat Permanent dans ses attributions.

En ce qui concerne le canal de Charleroi, le Ministre confirme que toutes les adjudications relatives à sa modernisation jusqu'à Clabecq auront lieu en 1960.

QUESTION N° 13 :

Pourquoi les crédits suivants n'ont-ils pas été prévus au projet de budget de 1960 ?

a) Consolidation de la rive droite du bassin Siffer.

Des travaux de consolidation de la rive droite devraient être exécutés sur une longueur de 700 mètres, afin de créer des possibilités d'amarrage pour les bateaux d'intérieur, en attendant la construction ultérieure de murs de quai.

Le coût des travaux est estimé à 10.000.000 francs.

b) Construction d'un duc-d'albe et travaux d'aménagement à l'angle formé par le « Schepen Sifferdok » et le canal de Terneuzen.

L'exécution de ces travaux s'impose en vue d'assurer la sécurité de la navigation vers le Schepen Sifferdok et retour.

Le coût des travaux est estimé à 2.500.000 francs.

c) Reconstruction de l'annexe et du magasin spécial du Service de la Douane (Bassin).

Ces bâtiments sont nécessaires aux Services des Douanes et servent à l'entreposage des marchandises débarquées tombant sous l'application du tarif douanier, jusqu'au moment du dédouanement.

La construction actuelle est ancienne et très vétuste; sa reconstruction s'impose d'urgence.

Le coût des travaux est estimé à 15.000.000 francs.

d) Dommages de guerre dans le port.

De nombreux engins de levage et hangars ont été détruits gravement ou endommagés du fait des opérations de guerre de 1940-1945. Outre les crédits de réparation de dommages de guerre alloués antérieurement, le port de Gand peut encore prétendre à une indemnité de 80.000.000 francs.

En dépit de demandes répétées et des requêtes adressées chaque année à l'Administration des Ponts et Chaussées en vue de l'octroi de ces crédits de réparation, aucun crédit n'a été prévu à cet effet au budget de 1960.

Il y aurait donc lieu de prévoir ce montant au budget de 1960 en vue de l'amélioration de l'équipement du port; ce montant serait affecté comme suit :

1) Acquisition d'une grue flottante de 12 tonnes	20.000.000
2) Acquisition d'une grue flottante ou d'un appareil de levage de 120 tonnes	20.000.000
3) Acquisition de 6 grues de 5 tonnes (4 pour Port-Arthur et 2 pour le Schepen Sifferdok)	30.000.000
4) Construction d'un nouveau hangar à Port-Arthur	10.000.000

Les crédits supplémentaires demandés ci-dessus sont nécessaires et d'une importance vitale pour l'avenir du port de Gand et son extension.

RÉPONSE :

Il n'a pu être prévu de crédits pour les travaux énumérés, en raison de la limitation des possibilités budgétaires.

Pour ce qui est de l'annexe et du magasin spécial du service des douanes (Bassin), je tiens à préciser que la reconstruction d'un bâtiment communal vétuste ne peut être prévue au budget de l'Administration des Voies hydrauliques.

Voor de opheffing van het verval te Ronquières werd evenwel de medewerking gevraagd van de diensten van de studiebureaus der grote firma's die zich met staalconstructies bezighouden.

Daardoor kon de studie van het belangrijk probleem te Ronquières tot een goed einde worden gebracht in samenwerking en onder de leiding van het bestuur.

Wat de wedertewerkstelling van de burgerlijke bouwkundige ingenieurs uit het mijnbedrijf betreft, zulks kan worden in overweging genomen, en de Minister is voornemens contact op te nemen zowel met zijn Collega van Economische Zaken als met de Vice-Eerste-Minister, onder wie het Vast Wervingssecretariaat ressorteert.

Met betrekking tot het kanaal van Charleroi bevestigt de Minister dat al de aanbestedingen voor de modernisering tot Klabbek in 1960 zullen worden gehouden.

VRAAG N° 13 :

Waarom werden volgende kredieten niet in de ontwerp-begroting voor 1960 opgenomen ?

a) Oeverversterking op de rechteroever van het Schepen Sifferdok.

Deze oeverversterking op de rechterkant zou dienen uitgevoerd over een lengte van 700 meter, ten einde gebruiksmogelijkheden te scheppen voor het aanleggen van binnenschepen, dit in afwachting van later aldaar te bouwen kaaimuren.

De kostprijs wordt geraamd op : 10.000.000 frank.

b) Bouwen van een dukdalf en aanpassingswerken op de hoek van Schepen Sifferdok/kanaal van Terneuzen.

Voor de veiligheid van de scheepvaart van en naar het Schepen Sifferdok dringt het uitvoeren van deze werken zich op.

Kostprijs geraamd op : 2.500.000 frank.

c) Herbouw van bijgebouw en bijzonder magazijn Toldienst (Dok).

Deze gebouwen zijn noodwendig voor de douanediensten en worden aangewend voor het opslaan van geloste goederen welke onder toepassing vallen van het toltarief tot de inkleding gedaan is.

De huidige constructie is van oudere datum en zeer bouwvallig zodat dringend tot de wederopbouw dient overgegaan.

De kostprijs van deze werken wordt geraamd op : 15.000.000 frank.

d) Oorlogsschade in de haven.

Tijdens de oorlogsverrichtingen van 1940-1945 werden talrijke heftuigen en loods en vernietigd of zwaar beschadigd. Buiten de vroeger toegekende herstellkredieten kan de haven van Gent nog aanspraak maken op een vergoeding van 80.000.000 frank.

Niettegenstaande het herhaald aandringen en het verzoek dat elk jaar gedaan wordt bij het Beheer van Bruggen en Wegen voor de toekenning van deze herstellkredieten wordt opnieuw vastgesteld dat daarvoor in de begroting voor 1960 geen enkel krediet is ingeschreven.

Derhalve zou dit bedrag in de begroting 1960 dienen opgenomen voor het verbeteren van de uitrusting van de haven, aan te wenden als volgt :

1) Aankoop vlotkraan van 12 ton	20.000.000
2) Aankoop vlotkraan of hijsblok van 120 ton	20.000.000
3) Aankoop van 6 kranen van 5 ton (4 voor Port-Arthur en 2 voor Schepen Sifferdok)	30.000.000
4) Bouwen van nieuwe loods op Port-Arthur	10.000.000

De hierboven aangevraagde bijkredieten zijn noodwendig en van het grootste belang voor de verdere instandhouding en uitbreiding van de haven van Gent.

ANTWOORD :

Voor de opgesomde werken kon er niets voorzien worden gelet op de begrotingsmogelijkheden.

Wat het bijgebouw en het bijzonder magazijn Toldienst (Dok) betreft, zij gezegd dat het herbouwen van een door ouderdom bouwvallig geworden gemeentegedouw niet kan opgenomen worden in de begroting van het bestuur der Waterwegen.

QUESTION N° 14 :

Art. 60/461 — Ringvaart et Haut-Escaut.

Construction du pont de chemin de fer S 5 de la ligne Gand-Eeklo.

Primitivement	23.000.000
Ajustement	33.000.000
Nouvelles autorisations	—
Crédits de paiement	—

La section nord du Ringvaart présente un intérêt surtout pour le port de Gand; il avait été prévu de terminer ce travail par priorité.

Pour quelles raisons les crédits nécessaires n'ont-ils pas été prévus pour 1960 ?

RÉPONSE :

Les travaux de construction du pont-rails S 5 de la ligne Gand-Eeklo seront adjugés au printemps de 1960. Le projet de budget extraordinaire pour 1960 ne prévoit plus de crédits à cet effet, car ces travaux ayant déjà été inscrits à un budget antérieur, la dépense y afférente sera engagée à charge de crédits reportés.

QUESTION N° 15 :

Article 60/473 — Canal de Gand à Terneuzen.

Approfondissement de la première section, y compris les expropriations :

Primitivement	65.000.000
Nouvelle autorisation	60.000.000
Crédits de paiement	7.000.000

Etant donné qu'il n'est fait mention nulle part de l'approfondissement demandé du « Schepen Sifferdok », la question se pose de savoir si le crédit susindiqué concerne également lesdits travaux d'approfondissement. D'autre part, il convient de noter qu'il faut prévoir les crédits nécessaires à l'exécution des travaux d'approfondissement au départ du grand bassin (« Groot Dok ») de Zelzate, de façon que ces travaux puissent être terminés au moment de l'achèvement des travaux projetés d'élargissement du canal. Selon ce qu'a déclaré le Ministre des Travaux publics au cours de la séance du Sénat du 4 mars 1958, ces travaux pourraient être terminés en 1964.

On peut donc se demander s'il ne s'imposerait pas de majorer les crédits de paiement prévus pour 1960.

RÉPONSE :

Le crédit de 60.000.000 de francs pour les travaux d'approfondissement du canal ne concerne pas les travaux d'approfondissement du « Schepen Sifferdok ». Ces derniers travaux ne relèvent d'ailleurs pas de l'article 473 du projet de budget extraordinaire pour 1960, mais bien de l'article 601.

Les crédits prévus actuellement doivent permettre d'exécuter les travaux d'approfondissement de la section de canal déjà élargie. Les travaux d'approfondissement jusqu'à Zelzate seront menés de façon à ce qu'ils soient terminés en même temps que les travaux restant à effectuer.

Le crédit de paiement de 7.000.000 de francs ne constitue pas, ici non plus, un obstacle à la progression régulière des travaux.

QUESTION N° 16 :

Art. 60/601 — Construction d'un mur de quai au bassin Siffer.

Estimation	280.000.000
Nouvelle autorisation	50.000.000
Crédit de paiement	1.000.000

Tous les documents, cahier des charges et plans, ont déjà été arrêtés par le Conseil communal et on n'attend plus que l'approbation du Ministère des travaux publics et de la Reconstruction pour mettre en adjudication, au début de 1960, les travaux de construction de ce mur de quai.

En conséquence, ne conviendrait-il pas de majorer comme suit, les crédits prévus pour 1960 ?

Estimation	280.000.000
Nouvelles autorisations	100.000.000
Crédit de paiement	50.000.000

VRAAG N° 14 :

Art. 60/461 — Ringvaart en Bovenschelde.

Bouwen van de spoorbrug S 5 in de lijn Gent-Eeklo.

Oorspronkelijk	23.000.000
Aangepast	33.000.000
Nieuwe machtigingen	—
Betalingskredieten	—

Het noordervak van de Ringvaart is vooral van belang voor de haven van Gent en er was voorzien dit werk bij voorrang te voleinden.

Waarom werden dan de vereiste kredieten in 1960 niet ingeschreven ?

ANTWOORD :

De spoorbrug S 5 op de lijn Gent-Eeklo zal in het voorjaar 1960 worden aanbesteed. In het ontwerp van buitengewone begroting 1960 werden geen kredieten meer voorzien aangezien dit werk reeds op een vorige begroting verscheen en de uitgave zal vastgelegd worden op over te dragen kredieten.

VRAAG N° 15 :

Artikel 60/473 — Kanaal Gent-Terneuzen.

Verdiepen van een eerste strook, onteigeningen inbegrepen.

Oorspronkelijk	65.000.000
Nieuwe machtiging	60.000.000
Betalingskredieten	7.000.000

Daar nergens melding wordt gemaakt van de gevraagde verdieping van het Schepen Sifferdok stelt zich de vraag of in hogervermeld krediet laatstgenoemde verdiepingswerken zijn opgenomen. Tevens valt te vermelden dat de kredieten voor het invoeren van de verdiepingswerken uitgaande van het Groot Dok tot Zelzate, derwijze dienen voorzien dat deze werken in gereedheid komen tegen het einde van de ontworpen verbredingswerken van het kanaal. Volgens de verklaring van de Minister van Openbare Werken in de vergadering van de Senaat van 4 maart 1958 zouden deze werken kunnen voltooid zijn in 1964.

De vraag stelt zich derhalve of geen noodwendigheid bestaat de voorziene betalingskredieten voor 1960 op te voeren.

ANTWOORD :

In het krediet van 60.000.000 frank voor verdiepingswerken van het kanaal zijn geen verdiepingswerken van het Schepen Sifferdok voorzien. Deze laatste werken horen trouwens niet thuis op artikel 473 van het ontwerp van buitengewone begroting 1960, maar wel op artikel 601.

De nu voorziene kredieten moeten de verdiepingswerken toelaten in het reeds uitgevoerde verbreed kanaalvak. De verdere verdiepingswerken tot Zelzate zullen zo geleid worden dat ze klaar komen samen met de nog uit te voeren werken.

Ook hier vormt het betalingskrediet van 7.000.000 frank geen hinder voor de regelmatige vordering van de werken.

VRAAG N° 16 :

Art. 60/601 — Bouwen kaaimuur Schepen Sifferdok.

Raming	280.000.000
Nieuwe machtigingen	50.000.000
Betalingskrediet	1.000.000

Alle bescheiden, bestek en plans, zijn reeds vastgesteld door de gemeenteraad en er wordt nog slechts gewacht op de goedkeuring van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, om het bouwen van deze kaaimuur in aanbesteding te leggen begin 1960.

Ware het derhalve niet noodzakelijk voor 1960 de ingeschreven kredieten op te voeren zoals hierna ?

Raming	280.000.000
Nieuwe machtigingen	100.000.000
Betalingskrediet	50.000.000

RÉPONSE :

Il n'est pas possible d'accorder pour 1960, en vue de l'exécution de travaux dans le port de Gand, qu'un crédit d'engagement de 50.000.000 de francs, montant sur lequel une délégation de la ville de Gand a d'ailleurs marqué son accord en son temps.

On pourra donc approuver, en 1960, les travaux pour un montant de 50.000.000 francs et ce n'est pas parce que le montant du crédit de paiement prévu n'est que d'un million que ces travaux ne pourront pas être exécutés.

QUESTION N° 17 :

Comblement d'un bras de la vieille Dendre.

Depuis des années nous insistons pour le comblement d'un bras de la vieille Dendre. Diverses promesses ont été faites après questions parlementaires. Le comblement s'opérera après l'aménagement du barrage de la Dendre. Ce travail est terminé depuis l'année passée.

Le comblement se justifie pour les raisons suivantes :

- a) une partie de la ville est affectée d'odeur pestilentielle;
- b) le passage doit être fait pour le bâtiment de l'Académie;
- c) le passage doit être libéré pour le quartier « Begijnhof » ainsi que son extension où la Société des Habitations à Bon marché a acquis des terrains libérés;
- d) ce bras de rivière n'est plus utilisé.

Est-il exact ainsi que le prétend une firme, qu'elle aurait une concession perpétuelle sur ce bras et que le litige doit être tranché par la Justice. Si oui, quand peut-on espérer une solution ?

Si cette concession est un obstacle, pourquoi ne comble-t-on pas la moitié du bras, c'est-à-dire depuis l'embouchure jusqu'au « Begijnhof ».

RÉPONSE :

Le bras de la vieille Dendre à Alost sera comblé.

Le service d'exécution intéressé a été chargé d'élaborer les pièces d'adjudication pour ces travaux et de ne les soumettre pour que l'exécution puisse être entamée aussitôt que possible.

Un délai de un an est accordé aux installations industrielles situées le long du bras de rivière en question qui, en raison du comblement, ne pourront plus en faire usage, pour s'adapter à la nouvelle situation.

La suggestion de combler le dit bras de rivière partiellement ne peut être envisagée parce que le bras mort ainsi créé s'ensablerait et exigerait de trop grands travaux d'entretien, dont la charge financière très lourde ne pourrait être justifiée en raison du fait que seul l'intérêt privé serait servi en l'occurrence.

Pour le surplus, il y a lieu de souligner qu'il s'agit ici du domaine public de l'Etat, de sorte qu'il ne peut être question de concession perpétuelle accordée à des personnes privées.

QUESTION N° 18 :

Dendre.

Le recalibrage de la Dendre est un problème qui préoccupe les responsables de la région d'Alost.

Lors de la révision de la loi sur les 1.350 tonnes un amendement a été retiré parce que la promesse du Ministre d'élaborer pour 1960 un plan d'investissement comprenant la Dendre.

Où en est ce plan d'investissement ?

RÉPONSE :

Les travaux de normalisation de la Dendre ont été, en effet, repris dans le nouveau plan d'investissements et ce en deux phases : pour la normalisation de la Dendre entre l'embouchure à Termonde et l'écluse à construire avec barrage à Erembodegem, un crédit de 400 millions est prévu.

Ce plan d'investissement sera soumis sous peu au Parlement.

ANTWOORD :

Het is slechts mogelijk in 1960 voor het uitvoeren van werken in de haven van Gent, een vastleggingskrediet van 50.000.000 frank toe te kennen, bedrag waarmee een afvaardiging van de Stad Gent destijds trouwens akkoord ging.

In 1960 zullen dus voor 50.000.000 frank werken kunnen goedgekeurd worden, en dat er slechts een betalingskrediet van een miljoen is uitgetrokken, zal aan de uitvoering ervan niet in de weg staan.

VRAAG N° 17 :

Demping nijverheidsarm Oude Dender.

Sinds vele jaren dringen wij aan op de demping van de nijverheidsarm van de oude Dender. Vele beloften werden reeds gedaan op parlementaire vragen. De demping zou gebeuren na de verbreding van de stuw op de gekanaliseerde Dender. Dit werk is sinds verleden jaar voltrokken.

De demping is gemotiveerd als volgt :

- a) hij verpest dat stadsgedeelte;
- b) de toegang moet vrijgemaakt worden voor het hersteld Academiegebouw;
- c) de toegang moet vrij gemaakt worden voor de wijk « Begijnhof » en de uitbreiding van deze wijk, waar de Maatschappij voor Goedkope Woningen vrij gekomen gronden heeft gekocht;
- d) de nijverheidsarm wordt niet meer gebruikt.

Is het waar dat een firma beweert een eeuwigdurende concessie te hebben op deze nijverheidsarm, en dat de zaak voor het gerecht moet beslecht worden ? Zo ja, voor wanneer is er een oplossing te voorzien ? Indien deze concessie een hinderpaal is, waarom dempt men niet de helft, van aan de uitmonding tot aan het « Begijnhof » ?

ANTWOORD :

De nijverheidsarm van de oude Dender te Aalst zal worden gedempt. De betrokken uitvoeringsdienst werd derhalve verzocht de aanbestedingsstukken voor de beoogde werken op te stellen en mij ter goedkeuring voor te leggen opdat zohaat mogelijk tot de uitvoering zou kunnen overgegaan worden.

Aan de langs de rivierarm gelegen nijverheidsinstellingen, die wegens het dempen van de arm hiervan geen gebruik meer zullen kunnen maken, wordt één jaar tijd gelaten om zich aan de nieuwe toestand aan te passen.

De suggestie om de bewuste rivierarm slechts gedeeltelijk te dempen kan niet overwogen worden omdat de aldus geschapen dode arm, te vlug zou verzanden en te grote onderhouds- en ruimingswerken zou vergen, waarvan de zware financiële last niet zou kunnen gerechtvaardigd worden ten aanzien van het feit dat hier een uitsluitend privaat belang zou gediend worden.

Voor het overige zij aangestipt dat het hier gaat om een openbaar door de Staat beheerd domein, zodat er geen sprake kan zijn van eeuwigdurende concessie aan private personen.

VRAAG N° 18 :

Dender.

Het herkalibreren van de Dender blijft het probleem dat de verantwoordelijken van de streek van Aalst ten zeerste bekommert.

Bij de herziening van de wet op de 1.350 ton werd een amendement ingetrokken, op grond van een belofte van de Minister, dat hij voor 1960 een investeringsplan zou opmaken waarin de Dender zou worden opgenomen.

Hoever is dit investeringsplan gevorderd ?

ANTWOORD :

De normalisatiewerken van de Dender werden inderdaad in het nieuw ontworpen investeringsplan opgenomen en wel in twee fazen. Voor het normaliseren van de Dender tussen de monding te Dendermonde en de te bouwen sluis met stuw te Erembodegem zal een krediet van 400 miljoen frank worden voorzien.

Dit investeringsplan zal eerlang aan het Parlement worden voorgelegd.

IV. — Régions-test.

QUESTION N° 1 :

Aménagement et équipement d'un terrain industriel à Ypres.

Les travaux d'équipement prévus comprennent quatre lots :

1 ^{er} lot — travaux de voirie et d'égouts, estimation fr.	8.909.794,93
2 ^e lot — équipement électrique, estimation	934.142,—
3 ^e lot — distribution de gaz, estimation	808.200,—
4 ^e lot — distribution d'eau, estimation	1.805.000,—

Total fr. 12.457.136,93

L'octroi d'un subside substantiel a été annoncé pour le premier et le quatrième lot.

L'administration communale d'Ypres a adressé à M. le Premier Ministre, une demande de subventionnement des lots 2 et 3. En effet, la société de gaz et d'électricité doit déjà faire face à de lourdes dépenses pour l'exécution de travaux tels que la pose d'un câble souterrain de 50 m² pour courant à haute tension (environ 2.000.000 de francs) et d'une nouvelle canalisation d'amenée de gaz au parc industriel.

Des subsides seront-ils également accordés pour les lots 2 et 3 et dans l'affirmative, sur quelle base le seront-ils ?

Est-il exact que les projets d'aménagement et d'équipement du terrain industriel d'Ypres ne seront exécutés qu'en 1960 ou 1961 ?

RÉPONSE :

Le budget de 1960 prévoit l'exécution du premier lot des travaux d'équipement du terrain industriel d'Ypres, c'est-à-dire des travaux de voirie et d'égouts, dont le coût est estimé à environ 9.000.000 francs.

En ce qui concerne le département des travaux publics, ces travaux pourront être exécutés dans le courant de l'an prochain.

Quant aux trois derniers lots, dont le coût est estimé à quelque 3.500.000 francs, ils relèvent de la compétence du Ministre de la Santé publique et de la Famille.

QUESTION N° 2 :

Voir V : Travaux provinciaux et communaux, question n° 2, dernier paragraphe.

V. — Travaux provinciaux et communaux.

QUESTION N° 1 :

La politique de décentralisation a pleinement réussi.

Les communes et les provinces ont reçu l'autorisation pour approuver elles-mêmes certains travaux publics urgents.

Par ce système, de nombreux petits travaux ont été exécutés qui ont exigé beaucoup de main-d'œuvre.

Il y avait 64.000 chômeurs remis au travail sur les chantiers tandis qu'en octobre 1958, il n'y en avait que 18.000.

Cette politique doit être poursuivie principalement pendant les périodes de chômage conjoncturel.

RÉPONSE :

Le Ministre se déclare d'accord avec la demande de l'honorable membre.

Le système des travaux subsidiés à 80 % a été efficient ainsi que le Ministre l'a prouvé dans son exposé.

IV. — Testgebieden.

VRAAG N° 1 :

Aanleg en uitrusting van een industrieterrein te Ieper.

De ontworpen uitrustingswerken bestaan uit vier loten :

Lot 1 — wegenis-rioolwerken, geschat op fr.	8.909.794,93
Lot 2 — electriciteitsvoorziening, geschat	934.142,—
Lot 3 — gasdistributie, geschat op	808.200,—
Lot 4 — watervoorziening, geschat op	1.805.000,—

Totaal fr. 12.457.136,93

Voor wat de loten 1 en 4 betreft werd een ruime subsidiëring aangekondigd.

Door het Stadsbestuur van Ieper werd aan de Eerste-Minister een verzoek om subsidiëring van de loten 2 en 3 gericht. De Gas- en Electriciteitsmaatschappij heeft immers reeds het hoofd te bieden aan zware kosten voor het uitvoeren van de werken — bij voorbeeld de aanleg van een ondergrondse kabel van 50 m² voor hoogspanning — circa 2.000.000 frank nog, een nieuwe moerbuis voor gastoevoer tot aan het industriepark.

Zullen er voor de loten 2 en 3 eveneens subsidies toegekend worden, en op welke basis ?

Is het waar dat de ontworpen aanleg en uitrusting van het industrieterrein te Ieper slechts in 1960 of 1961 zullen uitgevoerd worden ?

ANTWOORD :

De ontworpen uitrustingswerken betreffende het industrieterrein te Ieper worden voor wat het lot 1 betreft t.t.z. wegenis- en rioolwerken geschat op ongeveer 9.000.000 ingeschreven op de begroting voor 1960.

Wat het Departement van Openbare Werken betreft kunnen deze werken in de loop van volgend jaar uitgevoerd worden.

Wat de drie andere loten betreft geschat op ongeveer 3.500.000 frank deze werken vallen in de bevoegdheid van de Minister van Volksgezondheid en het Gezin.

VRAAG N° 2 :

Zie V : Provinciale en gemeentelijke werken, vraag n° 2, laatste paragraaf.

V. — Provinciale en gemeentelijke werken.

VRAAG N° 1 :

Politiek van decentralisatie is volledig geslaagd.

De gemeenten en provincies hadden toelating om zelf hun goedkeuring te hechten aan dringende openbare werken.

Hierdoor werden talrijke kleine werken uitgevoerd die veel werkkrachten vragen.

Er stonden 64.000 werklozen op de werven terwijl er in oktober 1958 maar 18.000 waren.

Deze politiek moet voortgezet worden vooral in perioden van conjuncturele werkloosheid.

ANTWOORD :

De Minister verklaart zich akkoord met de vraag van het achtbaar lid.

Het stelsel van toelage aan 80 % voor bepaalde werken heeft een gunstige uitwerking gehad op de bestrijding van de werkloosheid. De Minister heeft dit bewezen in zijn uiteenzetting.

QUESTION N° 2 :

Voir aussi, en ce qui concerne le dernier point question n° 2, Régions test.

Monsieur le Ministre pourrait-il fournir un tableau des résultats de l'arrêté royal du 2 février 1959, indiquant pour les différentes communes groupées par province, la nature des travaux, les prix d'adjudication, la date de l'adjudication, la date de l'octroi du subside et le montant de celui-ci, le nombre de chômeurs mis au travail.

Monsieur le Ministre peut-il également faire savoir si les prix offerts par les entrepreneurs étaient ou non exagérés ?

Monsieur le Ministre peut-il fournir sous la forme de tableau pour 1959, groupés par province, les renseignements suivants concernant l'Urbanisme et les écoles des administrations locales (séparément) : nature des travaux, montant ayant servi de base au calcul du subside, montant et taux du subside, année d'introduction du dossier, année de l'adjudication et année d'exécution et d'achèvement des travaux ? Les administrations communales ont-elles averti le Comité supérieur de Contrôle du commencement des travaux et ont-elles fait parvenir les états de paiements au département par le canal des administrations provinciales ? Monsieur le Ministre pourrait-il ajouter, par commune bien entendu, la date de la promesse de principe et la date de la promesse ferme ?

Quels sont les divers travaux effectués à l'initiative d'administrations provinciales ou communales et qui ont été subventionnés par son département ? Il conviendrait d'indiquer les différents taux d'intervention.

Quelles sont les communes qui n'ont pu, jusqu'à présent, bénéficier des subsides que votre département accorde en vertu de l'arrêté du 2 février 1959 ? En indiquer les raisons pour chaque cas.

La brochure qui a été remise lors de la séance de la commission du 15 décembre dernier, énumère les travaux subside effectués par les administrations communales et provinciales. Il ressort du tableau récapitulatif que les quatre provinces flamandes ont obtenu quelque 180.000.000 de francs de moins que les quatre provinces wallonnes. Cela peut-il se justifier si l'on pense que c'est le pays flamand qui souffre le plus du chômage ? Comment ?

Monsieur le Ministre peut-il indiquer sous forme de tableau, par province, en ce qui concerne les travaux pour lesquels des subsides seront accordés à charge des crédits de 1960, les communes intéressées, la nature des travaux, les cahiers des charges, les prix d'adjudication, le montant et le taux des subsides, en précisant depuis combien de temps les dossiers se trouvent au département ? Indiquer si possible les totaux.

Monsieur le Ministre peut-il fournir un relevé par province des communes qui ont obtenu en 1958-1959, le classement de chemins vicinaux de grande communication ? Indiquer si possible la date du classement ainsi que le numéro du chemin.

En ce qui concerne la nouvelle procédure, il n'est question nulle part de la responsabilité des Députations permanentes. Quels sont les instructions existantes ?

Dans l'exposé du Ministre, il n'est question nulle part de plans d'alignement qui devraient exister au préalable. Des changements sont-ils aussi intervenus en cette matière ? Lesquels ? Quelles sont les autres instructions en la matière qui ont été modifiées ou abrogées ?

Il n'est plus accordé de subsides pour les expropriations ou acquisitions de terrains nécessaires aux travaux d'aménagement de voies publiques pour lesquels des subsides sont accordés. Depuis quand exactement ?

Pour quelles acquisitions ou expropriations de terrains pour cause d'utilité publique effectuées par les communes des subsides sont-ils encore accordés ? Quel en est le taux ? Quelle est la procédure suivie ?

En quoi consiste la procédure d'introduction de dossiers par les communes en vue de l'obtention de subsides pour les bâtiments scolaires et pour les emprises qui font également l'objet de l'octroi de subsides ?

Selon l'exposé, il a été accordé jusqu'en 1959 inclusivement plus de 1,5 milliard pour le Borinage (infrastructure). Pour le sud de la Campine et le Hageland, ce montant n'a été que de 440 millions jusqu'en 1959 inclus. Monsieur le Ministre voudrait-il expliquer ces chiffres, année par année ? Comment se justifie cette grande différence entre les subsides accordés par l'Etat pour ces deux régions tests ?

RÉPONSE :

1. — La liste des travaux ayant bénéficié des subventions prévues par l'arrêté royal du 2 février 1959 est en cours d'élaboration. Ce travail d'envergure demande cependant beaucoup de temps. Quant aux adjudications, elles ont eu lieu aux mois de mars et avril 1959. Il n'est d'ailleurs pas possible de donner la date exacte d'ouverture des soumissions pour chacune des mille entreprises.

Au sujet des prix, il est à noter que les entreprises étaient prévues sous forme de marchés à forfait absolu. Les soumissionnaires ne devaient par conséquent remettre qu'un prix global.

Pratiquement, il est donc impossible de dire exactement dans quelle mesure les prix étaient au-dessus de la normale. Il paraît cependant

VRAAG N° 2 :

Zie ook wat het laatste punt betreft, vraag n° 2, Testgebieden.

Kan de Minister een tabel geven met de resultaten die het koninklijk besluit dd. 2 februari 1959 heeft opgeleverd, per provincie ingedeeld voor de verschillende gemeenten, aard der werken, aanbestedingsbedragen, datum aanbesteding, datum en bedrag toelage, aantal tewerkgestelde werklozen.

Kan de Minister ook opgeven of al dan niet de prijzen der aannemers overdreven waren ?

Kan de Minister opgeven voor 1959, aangaande Stedebouw en scholen der plaatselijke besturen (afzonderlijk) onder vorm van tabel, per provincie onderverdeeld, de aard der werken, het bedrag waarop de toelage berekend is, de toelage in som en %, het jaartal van indiening van het dossier, het jaar van aanbesteding en van uitvoering-beëindiging der werken. Hebben deze plaatselijke besturen het Hoog Comité van Toezicht verwittigd bij de aanvang der werken en hebben zij ja dan geen vorderingsstaten aan het Departement langs de provinciale besturen overgemaakt ? Moest de heer Minister in de mogelijkheid zijn, kan hij er de datum der principiële belofte alsmede de datum der vaste belofte, natuurlijk per gemeente, aan toevoegen.

Welke soorten werken, uitgaande van provinciale en gemeente-besturen, worden door zijn departement gesubsidieerd ? (met opgave der verschillende %).

Welke gemeenten hebben tot heden geen gebruik kunnen maken van de toelagen van uw departement, toelagen die toegezegd werden op grond van het koninklijk besluit dd. 2 februari 1959 ? Opgave der redenen gewenst per geval.

In de brochure overgemaakt op de Commissievergadering dd. 15 december jl. worden de gesubsidieerde werken, uitgevoerd door de provinciale en gemeentelijke besturen opgegeven. Uit de samenvattende tabel blijkt, dat de vier Vlaamse provincies ongeveer 180.000.000 frank minder kregen dan de 4 waaalse provincies. Is dat te verantwoorden tegenover de veel zwaardere werkloosheid in het Vlaamse land ? Hoe-dat ?

Kan de heer Minister opgeven onder vorm van tabel, onderverdeeld per provincie, welke werken op de kredieten van 1960 toelagen zullen bekomen, de betrokken gemeenten, aard der werken, bestekken, aanbestedingssommen, som en % der toelagen, met opgave van de datum sedert wanneer de dossiers op het departement zijn ingekomen ?

Kan de heer Minister per provincie opgave doen der gemeenten die in 1958-1959 erkenning hebben bekomen als buurtweg van groot verkeer. Datum der erkenning en opgave weg/nummer gewenst.

In verband met de nieuwe procedure is er nergens sprake van de verantwoordelijkheid der Bestendige Deputaties ? Welke zijn de bestaande onderrichtingen op dit stuk.

In de uiteenzetting van de Minister is er nergens sprake van rooi-lijnplassen die vooreerst vereist zijn. Is ook daarin verandering ? Dewelke ? Welke andere onderrichtingen daaromtrent werden gewijzigd of afgeschaft ?

Voor onteigeningen of aankoop van gronden, nodig voor weginning van gesubsidieerde wegen, worden geen toelagen meer verleend. Van wanneer juist ?

Voor welke aankoop of onteigening van gronden tot openbaar nut door de gemeenten, worden nog toelagen voorzien ? Welk % ? Welke procedure ?

Welk is de procedure voor het indienen van dossiers door gemeenten voor het bekomen van toelagen voor schoolgebouwen en grondinname-ningen welke ook gesubsidieerd worden ?

Volgens de uiteenzetting werd tot en met 1959 aan de Borinage (infrastructure) ruim 1,5 miljard toegekend. Voor Zuiderkempen-Hageland is dit bedrag tot en met 59 maar 440 miljoen. Wil de Minister deze cijfers per jaar uitleggen. Hoe is dat groot verschil aan Staats-teun voor die twee testgebieden te verantwoorden ?

ANTWOORD :

1. — De opgave van de werken die van de door het koninklijk besluit dd. 2 februari 1959 vorziene toelage hebben genoten wordt opgemaakt. Het is evenwel een omvangrijk en tijdrovend werk.

Wat de aanbestedingen betreft, zij zijn doorgegaan in de maanden maart en april 1959. Het is trouwens niet mogelijk de juiste datum van de opening der biedingen voor elk der duizend ondernemingen op te geven.

Wat de prijzen betreft, dient er opgemerkt dat de aannemingen tegen absolute aannemingssom waren voorzien en er dus slechts een globale som door de inschrijvers moest opgegeven worden.

Het is dus praktisch niet mogelijk nauwkeurig te bepalen in welke mate de prijzen boven het normale waren. Het lijkt echter onbetwist-

incontestable que le risque attaché au rendement des chômeurs, ait amené les entrepreneurs à demander des prix plus élevés.

Dans certains cas, le montant de la soumission était manifestement exagéré: ces dossiers n'ont pas reçu de suite favorable.

2. — Voir tableaux (1).

En ce qui concerne les obligations des administrations subordonnées vis-à-vis du Comité supérieur de Contrôle, mon département les rappelle à ces administrations lors de l'octroi de l'intervention de l'Etat.

Il n'est pas possible de dire dans quelle mesure les communes ne rempliraient pas ces obligations.

Au sujet des états d'avancement, je peux vous dire uniquement que ceux-ci sont transmis au département au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La vérification de ces états d'avancement par les services techniques provinciaux a été abandonnée uniquement pour les travaux tombant sous l'application de l'arrêté royal du 2 février 1959.

3. — Cette énumération figure à l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (*Moniteur Belge* du 22-23 juillet 1949).

4. — Voir tableaux (1).

5. — Les listes des travaux subsidiés en 1960 ont été établies en vue de la reprise de tous les dossiers ayant fait l'objet de promesses de principe accordés par moi-même ainsi que par mes honorables prédécesseurs.

Or, le nombre de ces dossiers dans les provinces wallonnes était supérieur à celui des provinces flamandes.

Je dois toutefois faire remarquer qu'en ce qui concerne les 500 millions de francs, prévus en 1959 pour des travaux à 80 %, $\frac{3}{4}$ des crédits ont été alloués aux provinces flamandes.

6. — Voir livre-programme 1960.

7. — Voir liste (2).

8. — La modification apportée à la procédure relative aux travaux subsidiés ne change en rien la compétence de la Députation permanente.

9. — La réglementation concernant les plans d'alignement n'est pas d'avantage modifiée.

10. — Les modifications apportées aux prescriptions en vigueur seront appliquées dès que l'arrêté royal y relatif aura paru. La date ne peut en être fixée actuellement.

11. — Cette question sera réglée par l'arrêté royal envisagé.

12. — L'octroi de subsides pour les travaux de constructions scolaires provinciales ou communales est réglé par les articles 18, 19, 20, 21 et 22 de la loi du 29 mai 1959 sur l'enseignement. La procédure administrative en matière d'introduction des dossiers relatifs à ces travaux ne sera pas modifiée.

13. — L'ensemble des travaux exécutés ou subsidiés par le département dans le Borinage de 1950 à 1958 inclus, donc pendant 9 ans, se présente comme suit :

Voies hydrauliques	1.108.905.758,~
Routes	147.000.000,~
Bâtiments	104.000.000,~
Urbanisme (travaux communaux)	450.000.000,~
Total	1.810.860.259,~

Au cours des 9 dernières années, soit de 1950 à 1958, il a été exécuté ou subsidié annuellement des travaux dont le montant total s'élève à 200.000.000 de francs.

Grâce à un effort spécial il a été possible d'exécuter en 1959 des travaux pour plus de 700.000.000 de francs.

Les services du département ont procédé à ce calcul au début de l'année.

Le même calcul sera fait pour le Hageland.

QUESTION N° 3 :

La caserne de gendarmerie de Wilrijk sera achevée. Il y a lieu d'insister vivement, car c'est là pour Anvers-ville, une magnifique occasion de créer de nouveaux ensembles architecturaux d'habitation dans un quartier à population dense.

RÉPONSE :

En ce qui concerne la caserne de gendarmerie de Wilrijk, les travaux sont exécutés selon le « timing » prévu.

Signalons tout d'abord que les travaux suivants sont déjà terminés :

Garage et atelier de réparation — station de distribution et de graissage — corps de garde — buanderie.

Le bâtiment de casernement pour célibataires.

Le gros-œuvre des services généraux et la cabine de transformation.

(1) Ces tableaux sont déposés au Greffe.

(2) Cette liste est déposée au greffe.

baar dat het door hen te dragen risico nopens het rendement der werklozen, de aannemers er toe gebracht heeft hogere prijzen te vragen.

In zekere gevallen bleek het duidelijk dat het bedrag der bieding werkelijk overdreven was; aan deze bundels werd geen gunstig gevolg gegeven.

2. — Zie tabellen (1).

Wat betreft de verplichtingen van de ondergeschikte besturen tegenover het Hoog Comité van Toezicht, hieraan wordt door mijn Departement herinnerd bij het verlenen van de Staatstussenskomst.

Het is niet mogelijk te bepalen in welke mate de gemeenten aan deze verplichtingen niet zouden voldoen.

Nopens de vorderingsstaten kan alleen gemeld worden dat deze, naarmate de vordering der werken, aan het Departement worden overgemaakt.

Alleen voor de werken die onder de toepassing vallen van het koninklijk besluit dd. 2 februari 1959 werd afgezien van het nazicht dor de provinciale technische diensten van deze vorderingstaten.

3. — Deze opsomming komt vóór in het Regentbesluit dd. 2 juli 1949 (*Belgisch Staatsblad* dd. 22-23 juli 1949).

4. — Zie tabellen (bijlage 1).

5. — Ik herinner er het achtbaar lid aan dat de lijsten der tijdens 1960 gesubsidieerde werken aangelegd werden met het oog op het overnemen van al de bundels welke het voorwerp hebben uitgemaakt van principiële beloften verleend door mijzelf en mijn achtbare voorgangers.

Welnu, in de waaalse provincies waren meer dergelijke bundels voorhanden dan in de vlaamse.

Nochtans vestig ik er de aandacht op dat wat de 500.000.000 frank betreft, voorzien in 1959 voor werken aan 80 %, er $\frac{3}{4}$ van de kredieten werden toegekend aan de vlaamse provincies.

6. — Zie « programmaboek 1960 ».

7. — Zie lijst (2).

8. — Door de voorziene wijziging aan de procedure inzake gesubsidieerde werken werd geen wijziging gebracht aan de bevoegdheid van de Bestendige Deputatie.

9. — Evenmin worden wijzigingen aangebracht in de reglementering inzake rooilijnplannen.

10. — De wijzigingen aan de van kracht zijnde bepalingen zullen in werking treden, wanneer het desbetreffend koninklijk besluit zal verschenen zijn. De datum hiervan kan evenwel nog niet bepaald worden.

11. — Deze zaak zal geregeld worden door het ontworpen koninklijk besluit.

12. — Voor de werken aan schoolgebouwen van provincies en gemeenten, wordt de subsidiëring geregeld door artikelen 18, 19, 20, 21 en 22 van de wet van 29 mei 1959 op het onderwijs. Er wordt niets gewijzigd aan de administratieve procedure, in verband met het indienen van bundels betreffende zulke werken.

13. — De berekening gedaan voor de Borinage voor de jaren 1950 tot en met 1958, dus gedurende 9 jaar, voor al de werken uitgevoerd of gesubsidieerd door mijn Departement, komen als volgt voor :

Waterwegen	1.108.905.758,~
Wegen	147.000.000,~
Gebouwen	104.000.000,~
Stedebouw (gemeentewerken)	450.000.000,~
Totaal	1.810.860.259,~

Tussen 1950 en 1958 werden gemiddeld voor 200.000.000 frank werken uitgevoerd en gesubsidieerd voor de Borinage, per jaar, gedurende de laatste 9 jaar.

Terwijl, door een bijzondere inspanning in 1959 voor meer dan 700.000.000 frank werken werden uitgevoerd.

Deze berekening werd gedaan door mijn diensten in het begin van het jaar.

De diensten zullen dezelfde berekening doen voor het Hageland.

VRAAG N° 3 :

De Rijkswachtkazerne te Wilrijk zal afgewerkt worden. Dat betekent voor Antwerpen-Stad een dankbare gelegenheid om nieuwe woning-complexen op te richten in een dichtbevolkte wijk, zoals verleden jaar werd betoogd.

ANTWOORD :

Voor de Rijkswachtkazerne te Wilrijk vorderen de werken volgens de voorziene « timing ».

Eerst kan gemeld worden dat volgende werken reeds voltooid zijn :

Garage met herstellokaal — pomp — en smeerstation — poortgebouw — waslokaal.

Het kazerneringsgebouw voor ongehuwden.

De ruwbouw der algemene diensten en transformatiekablen.

(1) Die tabellen berusten ter griffie.

(2) Deze lijst berust ter griffie.

La voirie et les égouts — la distribution d'eau souterraine — le mur le clôture et les grillages, ainsi que de chauffage central et l'installation électrique.

Les travaux actuellement en cours comprennent :

L'achèvement du gros-cœur des services généraux et la construction de l'infirmerie.

Les travaux d'aménagement et d'équipement complet de la cuisine centrale seront entamés au début de janvier 1960.

Les cahiers des charges relatifs aux écuries, aux annexes et au manège seront introduits à la fin de janvier.

Quant aux études relatives au bâtiment de l'état major, à la salle de gymnastique et aux annexes, elles ont été soumises à l'administration centrale pour examen et approbation.

Tout ce qui doit encore être exécuté, sera mis en adjudication en 1960.

QUESTION N° 4 :

Très bien pour ce qui est du « plan vert ».
Doit-on comprendre qu'à l'occasion de la réalisation de la « petite ceinture », Anvers pourra également bénéficier du « Plan vert » ?

RÉPONSE :

Il va de soi que la petite ceinture d'Anvers bénéficiera du Plan vert.

QUESTION N° 5 :

Approbation du plan général d'aménagement de Tongres. Réf. HL/JV/AVH/ — 71/C. 7173.22.

L'approbation royale doit être accordée d'urgence. Ceci notamment pour pouvoir satisfaire aux nombreuses demandes d'autorisations de bâtir.

Quand peut-on espérer recevoir cette approbation ?

RÉPONSE :

On peut escompter que le plan général d'aménagement de Tongres sera approuvé vers la mi-janvier.

QUESTION N° 6 :

Boulevard de ceinture de Tongres.

Etudier la possibilité d'installer des feux de signalisation supplémentaires

— ou instauration d'une limitation de la vitesse.

RÉPONSE :

Une signalisation lumineuse a déjà été installée à différents carrefours.

Une signalisation supplémentaire pour piétons, en matériaux durables, sera installée dès l'expiration du délai de garantie.

QUESTION N° 7 :

Pour quand peut-on prévoir les crédits nécessaires pour les travaux de réparation du « Offelken » à Tongres ?

RÉPONSE :

Il n'est pas prévu de crédits au budget de 1960 pour les travaux de réparation du « Offelken », à Tongres. La possibilité de prévoir ces travaux dans un des prochains budgets sera examinée.

QUESTION N° 8 :

Arriérés de subsides afférents à des travaux effectués :

1) Eglise Sainte-Lutgarde, à Tongres.

Votre réf. E. 7172.5.

Liquidation du décompte final.

2) Basilique Notre-Dame.

Votre réf. E. 7172/6. Aménagement du trésor.

De aanleg der wegen en riolering — ondergrondse waterdistributie — afsluitingsmuur en hekken, alsook de centrale verwarming en elektrische uitrusting.

De werken die nu aan de gang zijn bevatten :

Afwerking ruwbouw der algemene diensten en oprichten van infirmerie.

De volledige inrichting en uitrusting der centrale keuken zal aanvangen begin januari 1960.

Voor stallingen, bijgebouwen en manège zullen de bestekken ingediend worden einde januari.

Wat de studie van Stafgebouw, turnzaal en bijgebouwen betreft, werden deze aan het Hoofdbestuur voorgelegd voor nazicht en goedkeuring.

Al wat nog moet uitgevoerd worden, zal in 1960 in aanbesteding worden gegeven.

VRAAG N° 4 :

Zeer goed voor wat het « groene plan » aangaat.
Is het zo verstaan dat bij realisatie van de « Kleine ring » Antwerpen ook zal kunnen genieten van het « Groenplan » ?

ANTWOORD :

De kleine ring Antwerpen zal vast en zeker kunnen genieten van het Groenplan.

VRAAG N° 5 :

Goedkeuring algemeen plan van aanleg Tongeren. Rf. HL/JV/AVH — 71/C. 173.22.

De Koninklijke goedkeuring moet dringend worden gegeven, dit vooral om gevolg te kunnen geven aan de talrijke bouwaanvragen.

Wanneer mag de bedoelde goedkeuring verwacht worden ?

ANTWOORD :

De goedkeuring van het algemeen plan van aanleg Tongeren mag verwacht worden tegen half januari.

VRAAG N° 6 :

Ringlaan — Tongeren.

De mogelijkheid onderzoeken voor het plaatsen van bijkomende verkeerslichten

— of invoeren van snelheidsbeperking.

ANTWOORD :

Verkeerslichten werden reeds geplaatst op verschillende kruispunten.

Een bijkomende signalisatie voor voetgangers zal aangelegd worden in duurzaam materiaal zodra de waarborgtermijn verstreken is.

VRAAG N° 7 :

Tegen wanneer mogen de nodige kredieten voor de herstellingswerken aan het « Offelken » te Tongeren worden verwacht ?

ANTWOORD :

De kredieten voor de herstellingswerken voor het Offelken, Tongeren, zijn niet opgenomen in de begroting voor 1960. De mogelijkheid zal overwogen worden deze werken in een eerstvolgende begroting op te nemen.

VRAAG N° 8 :

Betreft achterstallige toelagen op uitgevoerde werken :

1) Kerk Sint-Lutgart, Tongeren.

Uw rf. E. 7172.5.

Vereffening van de eindafrekening.

2) O. L. Vrouw Basillek.

Uw rf. E. 7172/6. Inrichting Schatkamer.

Travaux principaux : la part de l'Etat n'a pas encore été entièrement payée.

Travaux accessoires : (Dossier Justice 8345 II-1955) Rien n'a encore été réglé.

Electricité : Dossier 7172/10.

Rien n'a encore été payé.

Installation de chauffage : E. 7172/10.

Rien n'a encore été payé.

3) Basilique Notre-Dame.

Réparation des toitures — Dossier E. 7172/9.

Le subside de l'Etat n'a pas encore été entièrement liquidé.

4) *Travaux d'électricité* — E. 7172/...

1^{re} tranche. — La part de l'Etat n'a pas été liquidée entièrement.

2^e tranche. — Dossier E. 7172/10 C.

La part de l'Etat n'a pas été liquidée.

Pour quand peut-on espérer la liquidation ?

RÉPONSE :

1) *Eglise Sainte-Lutgarde, à Tongres.*

Il s'agit ici de travaux supplémentaires d'un montant de 191.674 fr. Jusqu'à présent, il n'a pas encore été accordé de subsides pour des travaux supplémentaires, mais le Ministre espère pouvoir mettre au point, en 1960, un système qui permette de liquider des subsides pour des travaux supplémentaires qui ont été effectués.

Il est à noter, toutefois, qu'il ne sera plus tenu compte des travaux supplémentaires qui seraient effectués à l'avenir.

2 et 3) *Basilique Notre-Dame.*

Pour tous ces travaux, il reste à liquider 69.000 francs, mais la prescription quinquennale étant intervenue, il ne reste plus de crédits disponibles à cet effet.

Ces sommes seront peut-être prévues au budget de 1961.

4) Il reste à liquider 68.780 francs pour la première tranche, et 82.200 francs pour la deuxième.

Toutefois, il est impossible de liquider ces sommes, car aucune pièce justificative n'a encore été soumise.

QUESTION N° 9 :

L'attention de M. le Ministre est attirée sur le fait qu'une part excessive des crédits prévus pour le financement des travaux communaux est attribuée à la province de Brabant.

Au cours des années précédentes on a justifié ce traitement de faveur par la perspective de l'Exposition Universelle. A l'heure actuelle ce motif n'intervient plus. Néanmoins le traitement de faveur subsiste. On ne peut pas considérer pareille politique comme une politique nationale.

RÉPONSE :

Il y a lieu de remarquer que la province de Brabant possède près d'un quart de la population du pays et qu'il est donc normal que les subsides pour travaux communaux soient plus élevés dans cette province que dans les autres.

QUESTION N° 10 :

Importance de la création d'une station de pompage à Kiel. La conclusion, entre Anvers, Wilrijk et Hoboken, d'une convention relative aux égouts est en vue, les pourparlers sur la question étant arrivés à un stade très avancé.

Dès que la convention aura été conclue, la ville pourra dresser les documents d'adjudication relatifs à la station de pompage et aux égouts.

Hoofdwerven : Staatsaandeel werd nog niet volledig betaald.

Bijwerken (Dossier Justitie 8345 II-1955) : Nog niets geregeld.

Electriciteit : Dossier 7172/10.

Nog niets betaald.

Verwarmingsinstallatie : E. 7172/10.

Nog niets betaald.

3) *O. L. Vrouw Basiliek.*

Herstelling daken — Dossier E. 7172/9.

Staatssteunage niet volledig uitbetaald.

4) *Electriciteitswerken* — E. 7172/...

Deel I. — Staatsaandeel niet volledig betaald.

Deel II. — Dossier E. 7172/10 C.

Staatsaandeel niet betaald.

Wanneer mag vereffening verwacht worden ?

ANTWOORD :

1) *Kerk Sint-Lutgart, Tongeren.*

Het gaat hier om bijkomende werken ten bedrage van 191.674 frank. Tot op heden werden nog geen toelagen toegekend voor bijkomende werken doch de Minister hoopt tijdens het jaar 1960 een systeem uit te bouwen dat hem zou toelaten toelagen voor uitgevoerde bijkomende werken te kunnen uitwerken.

Voor de toekomst echter zal met bijkomende werken geen rekening meer worden gehouden.

2 en 3) *O. L. Vrouw Basiliek.*

Voor al deze werken dienen nog 69.000 frank betaald doch de vijfjarige verjaring is terzake ingetreden zodat hiervoor geen kredieten meer voorhanden zijn.

Deze bedragen kunnen wellicht op de begroting voor 1961 worden uitgetrokken.

4) Voor het eerste deel dienen nog 68.780 frank uitbetaald en voor het tweede deel 82.200 frank.

Hiervoor zijn echter geen verantwoordingsstukken ingediend zodat het onmogelijk is deze sommen uit te betalen.

VRAAG N° 9 :

De Minister wordt erop attent gemaakt dat een te groot deel van de voor de financiering van de gemeentewerken bestemde kredieten naar de provincie Brabant gaat.

Tijdens de vorige jaren werd die bevoorrechte behandeling gerechtvaardigd door de ophanden zijnde Wereldtentoonstelling. Dat argument kan thans niet meer gelden. De bevoorrechtting blijft niettemin voortduren. Men kan een dergelijke politiek niet als een nationale politiek beschouwen.

ANTWOORD :

Op te merken valt, dat de provincie Brabant ongeveer een vierde van 's Lands bevolking telt en dat bijgevolg normaal is dat de toelagen voor gemeentewerken in deze provincie hoger zijn dan in de andere provincies.

VRAAG N° 10 :

Belang van de creatie van het pompstation Kiel. Het tot stand komen van een overeenkomst betreffende de riolering tussen Antwerpen, Wilrijk en Hoboken is in ver gevorderd stadium getreden en zal eerlang een werkelijkheid worden.

Zodra de overeenkomst gesloten is, kunnen de aanbestedingsstukken voor het pompstation en de riolering worden opgemaakt door de stad.

Le très mauvais état des installations d'évacuation dans la partie sud de l'agglomération et la nécessité de poursuivre la réalisation des plans d'urbanisation exigent que ces travaux soient exécutés d'urgence.

RÉPONSE :

Il s'agit, en effet, d'un ouvrage dont la réalisation présente un grand intérêt aux points de vue des possibilités d'évacuation dans la partie sud de l'agglomération et de la réalisation des plans généraux.

Cependant, sur le plan administratif il reste à résoudre nombre de difficultés et en outre, le projet des travaux doit encore être établi.

Il en résulte qu'il n'y aura pas encore lieu de liquider des subsides en 1960.

Il conviendrait néanmoins que l'administration maître de l'ouvrage fasse connaître aussi tôt que possible quel sera le coût de ces travaux, de façon que le Ministre puisse en tenir compte pour établir le budget.

QUESTION N° 11 :

Répartition des crédits et budget ordinaire.

Comparaison des pourcentages de la population et des pourcentages des crédits :

	Population	Crédits	+/-
Anvers	15	12	- 3
Flandre occidentale	12	10	- 2
Flandre orientale	14	7	- 7
Limbourg	6	5	- 1
<i>Provinces flamandes</i>	<i>47</i>	<i>34</i>	<i>- 13</i>
Brabant	21	26	+ 5
Hainaut... ..	14	19	+ 5
Liège	11	12	+ 1
Luxembourg	3	5	+ 2
Namur	4	4	-
<i>Provinces wallonnes</i>	<i>32</i>	<i>40</i>	<i>+ 8</i>

Cette répartition n'est-elle pas injuste ?

RÉPONSE :

Les travaux prévus au budget de 1960 sont des travaux pour lesquels des promesses de principe ou des dérogations ont été délivrées.

Il importe de clarifier une fois pour toutes la situation et de pouvoir exécuter enfin les travaux faisant l'objet des dossiers qui se trouvent depuis longtemps à mon département.

Or, il se vérifie, en effet, que le nombre de ces dossiers concernant les provinces wallonnes était plus élevé que celui des dossiers relatifs aux provinces flamandes. C'est là une simple coïncidence et cette proportion ne manquera pas de s'inverser à l'avenir au profit des provinces flamandes pour se renverser à nouveau, plus tard, au profit des provinces wallonnes, suivant les nécessités qui se feront jour.

Il ne paraît pas opportun d'ériger en critère pour l'attribution des crédits, le légitime linguistique des régions. Le seul critère valable, est celui-ci : quels sont les besoins du pays et où se font-ils sentir le plus impérieusement ?

Le crédit spécial de 500 millions, destiné au financement de travaux subventionnés à 80 %, a été attribué partiellement pour les $\frac{3}{4}$ à des communes flamandes.

Pour des raisons évidentes d'ordre géographique, c'est toujours dans la partie flamande du pays que se fait sentir la nécessité de procéder à des aménagements portuaires. Il en résulte qu'une grande partie des crédits affectés aux aménagements portuaires et même à la construction d'autoroutes, ont été attribués aux provinces flamandes.

QUESTION N° 12 :

Planning régional.

Quel est le montant des crédits engagés et liquidés en 1959 ?

Subdivision par plan régional et par organismes ou personnes chargées de dresser les plans régionaux.

Deze werken zijn dringend nodig, gelet op de zeer slechte toestand van de bestaande afvoermogelijkheden in het zuidelijk gedeelte der agglomeratie en op de verdere verwezenlijking der urbanisatieplannen.

ANTWOORD :

Het gaat hier inderdaad om een werk dat van groot belang is voor de afvoermogelijkheden in het zuidelijk gedeelte der agglomeratie en voor de verwezenlijking der algemene plannen.

Op administratief gebied dienen tal van moeilijkheden nog te worden opgelost en bovendien moet het ontwerp der werken worden opgemaakt.

Dit alles wijst erop dat in 1960 nog geen toelagen zullen moeten uitgekeerd worden.

Het ware echter gewenst dat het opdrachtgevend bestuur mij zodra mogelijk het bedrag dezer werken liet kennen opdat de Minister hiermede rekening zou kunnen houden met het opmaken van de begroting.

VRAAG N° 11 :

Verdeling kredieten en gewone begroting.

In vergelijking met de bevolking doet zich deze procentueel als volgt voor :

	Bevolking	Kredieten	+/-
Antwerpen	15	12	- 3
West-Vlaanderen	12	10	- 2
Oost-Vlaanderen	14	7	- 7
Limburg... ..	6	5	- 1
<i>Vlaamse provincies</i>	<i>47</i>	<i>34</i>	<i>- 13</i>
Brabant... ..	21	26	+ 5
Henegouwen	14	19	+ 5
Luik	11	12	+ 1
Luxemburg... ..	3	5	+ 2
Namen	4	4	-
<i>Waalse provincies</i>	<i>32</i>	<i>40</i>	<i>+ 8</i>

Is deze verhouding niet onbillijk ?

ANTWOORD :

De werken, welke voorkomen op de begroting voor 1960, zijn werken waarvoor principiële beloften of afwijkingen werden toegestaan.

Het komt er op aan eens en voor altijd een klare toestand te scheppen en de bundels, welke reeds lang ingediend zijn bij het departement, eindelijk in uitvoering te kunnen stellen.

Welnu, het blijkt inderdaad dat voor de Waalse provincies meer soortgelijke bundels bestonden dan voor de Vlaamse provincies. Dit is echter een louter toeval en in de toekomst zal deze verhouding wel overslaan naar de Vlaamse kant, om achteraf waarschijnlijk terug te slaan naar de Waalse, naargelang de noodwendigheden welke zich voordoen.

Het komt inderdaad ongewenst voor dat het taalregiem een criterium zou zijn voor het toekennen van de kredieten. Het enige deugdelijk criterium is : welke zijn de behoeften van het land en waar zijn ze het meest dringend ?

Het speciaal krediet van 500 miljoen, bestemd voor het uitvoeren van werken met toelagen van 80 % werd praktisch voor de $\frac{3}{4}$ toegekend aan Vlaamse gemeenten.

De behoeften van ons land op het gebied van havenaanleg treden altijd aan de dag in het Vlaamse gedeelte van het land, eenvoudig omdat de grote havens, om aardrijkskundige redenen, daar gelegen zijn. Bijgevolg werd ook voor deze streken, op gebied van havenaanleg en zelfs op gebied van autosnelwegen, een groot deel van de kredieten aan de Vlaamse provincies toegekend.

VRAAG N° 12 :

Streekplanning.

Welke kredieten werden er in 1959 vastgelegd en uitbetaald ?

Verdeling per streekplan en organismen of personen belast met het opmaken van deze plannen.

RÉPONSE :

Etude	Auteur du projet	Montants engagés
Sud du Luxembourg	Centre d'Etudes du Bas-Luxembourg	3.250.000
Verviers-Eupen	Groupe l'Équerre	4.560.000
Brabant Wallon	Groupe Alpha	1.044.444
Entre-Sambre-et-Meuse	Groupe Alpha	2.000.000
Sud-Ouest	Groupe l'Équerre	6.000.000
Région minière du Limbourg	Bureau R. Soetewey	4.400.000
Hageland-Sud	Bureau R. Soetewey	6.100.000
de la Campine	Sodegec	4.500.000
Région de la Dendre	Studiecentrum voor Regionale ontwikkeling	4.360.000
Gand et région gantoise	Studiesyndicaat voor de Rupel-streek	1.200.000
Escaut et Rupel		
Total ... fr.		37.414.444

QUESTION N° 13 :

Monsieur le Ministre pourrait-il nous donner quelques explications complémentaires, quant à l'accord conclu entre le Crédit communal et son Département, accord qui lui permettra d'accélérer le paiement des créanciers et des communes, lors de l'exécution de travaux subsideés, et notamment si cet accord porte sur le financement par l'Etat des travaux exécutés uniquement sur le budget de 1960, ou s'il engage l'avenir au delà de 1960 ?

RÉPONSE :

En ce qui concerne la question de savoir si l'accord conclu entre l'Etat et le Crédit Communal porte uniquement sur le budget de 1960 ou s'il engage l'avenir au delà de 1960, il y a lieu de signaler que le Crédit Communal a garanti 1 milliard de francs, soit 700 millions pour son Département et 300 millions pour le Département de la Santé Publique pour le budget de 1960.

Cet organisme fera connaître au Ministre des Finances, à la fin du 3^e trimestre de 1960, de quelles sommes il pourra disposer pour l'année 1961.

Si le Crédit Communal se trouvait dans l'impossibilité d'assurer le financement, l'Etat devrait en revenir au système en application précédemment.

Il est toutefois peu probable que cette éventualité se réalise.

QUESTION N° 14 :

A la recherche des dossiers suivants.

Les communes suivantes ont introduit des projets. Ils ne sont pas prévus au budget ni à la liste précitée. Ces dossiers vont-ils être traités d'après le nouveau système ou bien d'après l'ancien système de subsides ?

Sint-Goriks-Oudenhove : Cure.
Grammont : Chemins n° 7, 10.
Oordegem : Centre.
Overboelare : Chemin n° 1.
Wanzele : Chemins n° 1, 3.
Outer : Raccordement Nederhasselt
Sint-Lievens-Houtem : Ile.
Ninove : Eglise Notre-Dame.
Estimation totale : inconnue.

RÉPONSE :

Les travaux cités par l'honorable membre ne peuvent être traités en 1960 pour les raisons indiquées ci-dessus. Ils ne font pas partie non plus de la première série 1961 puisqu'ils n'ont pas fait l'objet de dérogations.

Exception doit cependant être faite pour le presbytère de Sint-Goriks-Oudenhove, pour lequel aucune dérogation ne doit être demandée.

ANTWOORD :

Studie	Ontwerpen	Vastgelegde bedragen
Zuid-Luxemburg	Centre d'Etudes du Bas-Luxembourg	3.250.000
Verviers-Eupen	Groupe l'Équerre	4.560.000
Waals Brabant	Groupe Alpha	1.044.444
Tussen Sambre en Maas	Groupe Alpha	2.000.000
Zuid-West	Groupe l'Équerre	6.000.000
Limburgse Mijnstreek	Bureau R. Soetewey	4.400.000
Hageland-Zuiderkempen	Bureau R. Soetewey	6.100.000
Denderstreek	Sodegec	4.500.000
Gentse en omliggende gemeenten	Studiecentrum voor Regionale ontwikkeling	4.360.000
Schelde en Rupel	Studiesyndicaat voor de Rupel-streek	1.200.000
Totaal ... fr.		37.414.444

VRAAG N° 13 :

Zou de heer Minister enkele nadere inlichtingen kunnen geven wat betreft het akkoord gesloten tussen het Gemeentekrediet en zijn Departement, welk akkoord hem toelaten zal de betaling van de schuldeisers en de gemeenten te bespoedigen naar aanleiding van de uitvoering van gesubsidieerde werken, en inzonderheid of dat akkoord betrekking heeft op de financiering door het Rijk van de werken die uitsluitend ten bezware van de begroting voor 1960 uitgevoerd worden, dan wel of het akkoord eveneens geldt voor de toekomst na 1960 ?

ANTWOORD :

Wat de vraag betreft, of het tussen de Staat en het Gemeentekrediet gesloten akkoord uitsluitend betrekking heeft op de begroting voor 1960, dan wel of het ook bindend is voor de toekomst na 1960, dient er op te worden gewezen dat het Gemeentekrediet 1 miljard frank, te weten 700 miljoen frank voor mijn Departement en 300 miljoen voor het Departement van Volksgezondheid, gewaarborgd heeft wat de begroting voor 1960 betreft.

Die instelling zal op het einde van het derde kwartaal van 1960 aan de Minister van Financiën laten weten over welke bedragen hij voor het jaar 1961 beschikken kan.

Mocht het Gemeentekrediet zich in de onmogelijkheid bevinden voor de financiering te zorgen, dan zou de Staat verplicht zijn terug te keren naar het vroeger toegepaste stelsel.

Het is evenwel weinig waarschijnlijk dat zulks zal gebeuren.

VRAAG N° 14 :

Op zoek naar volgende dossiers.

De volgende gemeenten hebben ook ontwerpen ingediend. Zij komen niet voor op de begroting en ook niet op voorgaande lijst. Zullen deze dossiers afgehandeld worden volgens het nieuwe systeem, of volgens het oude systeem van betoelaging ?

Sint-Goriks-Oudenhove : Pastorie.
Geraardsbergen : Wegen n° 7 en 10.
Oordegem : Dorpskom.
Overboelare : Weg n° 1.
Wanzele : Wegen n° 1 en 3.
Outer : Verbinding n. Nederhasselt.
Sint-Lievens-Houtem : Eiland.
Ninove : Onze Lieve Vrouw-kerk.
Totale raming onbekend.

ANTWOORD :

De door het achtbaar lid aangehaalde bundels kunnen, om de hierboven vermelde redenen, niet in 1960 afgehandeld worden. Ze komen ook niet voor in de eerste reeks voor 1961, vermits ze niet het voorwerp hebben uitgemaakt van afwijkingen.

Uitzondering echter dient gemaakt voor de pastorie van Sint-Goriks-Oudenhove, waarvoor geen afwijking moet aangevraagd worden.

Le dit travail entrera en ligne de compte pour subsides en 1961 lorsque les dossiers ayant fait l'objet d'une promesse de principe auront été traités.

Etant donné le fait que pour les travaux cités ci-dessus des projets ont été introduits auprès des services de la province, il va de soi que toutes les étapes de la procédure complète ne devront plus être parcourues. Le Gouverneur de la province me transmettra dans le courant de l'année 1961 une liste des projets terminés et il est évident que ces travaux auront la priorité sur les travaux entièrement nouveaux.

En ce qui concerne l'église Notre-Dame à Ninove, la promesse de principe a été accordée en date du 12 octobre dernier. Il s'ensuit que conformément au principe général qui se trouve à la base de mon budget 1960, ils feront l'objet dans le courant de cette année d'une promesse ferme pour autant que le maître de l'ouvrage me fasse parvenir en temps utile les documents nécessaires.

QUESTION N° 15 :

Subsides aux administrations subordonnées.

Les communes suivantes ont auprès des services de la province de Flandre Orientale des projets de travaux pour lesquels aucune dérogation n'a été accordée. Doivent-elles attendre que le nouveau système de subsides soit d'application ou seront-elles traitées par priorité ?

Alost : Quartier « Tier ».
Aspelare : Chemin n° 27.
Bambrugge : Chemins n° 1, 5, 23.
Borsbeke : Chemin n° 4.
Borsbeke : Raccordement Vlierzele.
Borsbeke : Chemins n° 21, 23.
Denderleeuw : Chemins n° 73, 41, 71.
Denderleeuw : Quartier de la gare.
Erembodegem : Chemins n° 3, 5.
Grammont : Chemin n° 9.
Grimminge : De Dijk.
Grimminge : Chemin n° 3.
Herdersen : Chemin du Cimetière.
Herzele : Eglise et quartier « Kouter ».
Herzele : Chemin n° 3.
Herzele : Chemin n° 2.
Kerksken : Chemin n° 2.
Lede : Chemins n° 10, 11.
Nieuwerkerke : Chemins n° 1, 2.
Okegem : Chemin n° 9.
Okegem : Chemin n° 2.
Sint-Lievens-Esse : Chemin n° 11.

Estimation totale : 40 millions.

RÉPONSE :

Je rappelle à l'honorable Membre que j'ai prévu au budget de 1960 tous les travaux qui ont fait l'objet d'une promesse de principe accordée par moi-même ainsi que par mes honorables prédécesseurs.

En outre, cette liste comporte une partie des dérogations accordées pendant les années précédentes. Le surplus des dérogations accordées ne peut, par manque de crédit, faire l'objet de subsides dans le courant de l'année 1960, mais ceux-ci devront être accordés en 1961.

Il en résulte que tous les travaux indiqués par l'honorable Membre seront traités par priorité en 1961.

QUESTION N° 16 :

1) La réponse à sa question précédente nécessitant de nombreuses recherches, il a été communiqué que des renseignements demandés seraient fournis ultérieurement. La même question a été posée au cours de la séance de la Commission tenue la veille des vacances parlementaires de 1959 et le Ministre a promis formellement, que ces renseignements seraient fournis à bref délai; depuis lors, six mois se sont écoulés.

Pourquoi une telle réponse a-t-elle été faite à l'époque, promesse qui est tout à fait en contradiction avec la réponse actuelle.

VRAAG N° 15 :

Toelagen aan ondergeschikte besturen.

Volgende gemeenten hebben goedgekeurde ontwerpen liggen bij de provinciale Diensten van Oost-Vlaanderen, waarvoor nog geen afwijking werd toegestaan. Zullen zij moeten wachten op de toepassing van het nieuwe systeem van subsidiëring of zullen zij bij voorrang worden afgehandeld ?

Aalst : Wijk « Tier ».
Aspelare : Weg n° 27.
Bambrugge : Wegen n° 1, 5, 23.
Borsbeke : Weg n° 4.
Borsbeke : Verbinding Vlierzele.
Borsbeke : Wegen n° 21 en 23.
Denderleeuw : Wegen n° 73, 41 en 71.
Denderleeuw : Statiewijk.
Erembodegem : Wegen n° 3 en 5.
Geraardsbergen : Weg n° 9.
Grimminge : De Dijk.
Grimminge : Weg n° 3.
Herdersen : Kerkhofweg.
Herzele : Kerk en Kouterwijk.
Herzele : Weg n° 3.
Herzele : Weg n° 2.
Kerksken : Weg n° 2.
Lede : Wegen n° 10 en 11.
Nieuwerkerken : Wegen n° 1 en 2.
Okegem : Weg n° 9.
Okegem : Weg n° 2.
Sint-Lievens-Esse : Weg n° 11.

Totale raming : 40 miljoen.

ANTWOORD :

Ik herinner het achtbaar Lid er aan dat ik in de begroting voor 1960 al de werken heb ingeschreven, die het voorwerp hebben uitgemaakt van een principiële belofte door mij zelf verleend en ook door mijn achtbare voorgangers.

Bovendien wordt op bedoelde lijst een deel overgenomen van de tijdens de vorige jaren toegekende afwijkingen. Het overige van de tijdens toegekende afwijkingen kan, bij gebrek aan kredieten, niet tijdens het jaar 1960 gesubsidieerd worden, doch zulks moet gebeuren in 1961.

Bijgevolg worden alle werken, aangeduid door het achtbaar Lid, bij voorrang afgehandeld in 1961.

VRAAG N° 16 :

1) In verband met zijn vorige vraag wordt medegedeeld dat het antwoord te veel opzoekingen zou vergen en dat het later zal volgen. Dezelfde vraag werd gesteld in de Commissievergadering, juist voor het parlementair recess van 1959, en de Minister heeft toen formeel beloofd dat deze inlichtingen eerlang zouden gegeven worden; sindsdien zijn zes maanden verlopen.

Waarom werd destijds zulk antwoord gegeven, en nu een dat er volkomen mee in strijd is ?

2) En quoi la nouvelle procédure simplifiant l'introduction et l'examen des dossiers de travaux communaux est conforme à l'article 77 de la loi provinciale relatif à la compétence de la Députation permanente en tant qu'autorité exerçant le pouvoir d'approbation ?

3) En ce qui concerne cette simplification, le Ministre prétend encore que les services techniques provinciaux verront leurs responsabilités accrues tant pour les bâtiments que pour les routes. Il a été demandé à l'époque s'il était justifié que lesdits services soient autorisés à constituer pour le compte des communes, des dossiers relatifs à des travaux dont ils assureraient à la fois la conception et le contrôle. Cette question importante a été soumise pour avis ou décision au Département de l'Intérieur. Où en est la question depuis lors ? En égard à la nouvelle procédure, est-il encore justifié que lesdits services techniques provinciaux interviennent quand même à la fois en qualité d'auteur des projets et de surveillant des travaux ?

4) En quoi consiste la procédure relative à l'introduction des dossiers communaux pour la construction de bâtiments scolaires ? Sera-t-elle également applicable :

a) aux emprises pour les besoins de toute école communale adoptée; indiquer le taux du subsidie;

b) aux dossiers tendant à l'obtention de subsides destinés à l'enseignement gardien, primaire, moyen, technique, normal et artistique. Étant donné que le budget prévoit annuellement une somme importante et qu'aux termes de la loi, le département est intéressé à la question, il désire être éclairé par la voie du rapport sur la marche à suivre, entre autres en ce qui concerne les avant-projets, les projets, le taux et l'engagement des subsides. L'adjudication des travaux et l'approbation de la soumission, les services appelés à donner un avis au point de vue technique, le moment où cet avis intervient; le montant du subsidie est-il engagé immédiatement ou bien est-il prévu un certain délai suivant les différents secteurs de l'enseignement (indiquer pour chaque secteur la durée de ce délai), sur quels textes légaux ces délais sont-ils basés; les administrations communales seront-elles informées au cours de ce délai du rythme auquel leurs projets et éventuellement les dossiers d'adjudication seront approuvés ou s'ils sont susceptibles d'approbation; le Crédit communal est-il disposé à consentir entre-temps des prêts finançant à 100 % l'exécution de ces travaux; au cas où le délai dépasserait la période pendant laquelle le soumissionnaire reste lié par sa soumission entre le moment de l'adjudication et celui de la désignation de l'adjudicataire, y a-t-il lieu à transmission des états d'avancement des travaux; dans l'affirmative, à quel département doivent-ils être transmis; les administrations communales sont-elles tenues d'aviser le Comité supérieur de Contrôle de la date de commencement des travaux; dans l'affirmative, en vertu de quelle disposition — étant donné qu'« en attendant », les subsides n'ont pas été octroyés ?

5) Le pacte scolaire prévoit en son article 16 relatif à la construction de bâtiments scolaires provinciaux et communaux, la simplification de la procédure réglant l'octroi de subsides. Cette simplification est-elle déjà réalisée en tout ou en partie, et en quoi consiste-t-elle ? Les propositions de simplification ont-elles déjà été réalisées ? Lesquelles ? Quand le Ministre compte-t-il les mettre en application ?

6) Quelles sont par province, les sommes liquidées à charge du budget de 1959 pour l'enseignement provincial et communal, l'acquisition de terrains, les constructions nouvelles, les transformations, l'équipement et premières installations (à indiquer séparément et par commune) ? Quel était le taux de ces subsides ? S'agissait-il d'anciens dossiers ou de dossiers réintroduits ? (indiquer la date de l'introduction et celle de l'adjudication).

Idem en ce qui concerne les crédits prévus au budget de 1960.

7) Le Ministre peut-il indiquer dans les grandes lignes, les bases de l'arrêté royal qui règlera la question du subventionnement des acquisitions de terrains ou des expropriations pour cause d'utilité publique à réaliser par les communes ? Quelles sont les acquisitions ou expropriations qui entreront en ligne de compte ?

8) Le dossier à chemise bleue relatif aux travaux à subsidier en 1960 comporte des travaux exécutés depuis un certain temps. De quels travaux s'agit-il ? Dates de la promesse de principe, de l'adjudication, de la promesse ferme ?

9) Le même dossier comporte également des travaux qui ne seront pas exécutés. Quels sont ces travaux ? Montant total des subsides ainsi libérés ?

10) Quel est le nombre de dossiers de travaux communaux introduits auprès du département et attendant l'octroi de subsides ?

Travaux de voirie, bâtiments scolaires, bâtiments communaux, églises et cures ? Ces renseignements peuvent-ils être fournis par province avec indication de l'année de l'introduction du dossier ?

11) Quel sort le Ministre réservera-t-il aux anciens dossiers de travaux communaux ?

12) Le Ministre voudrait-il communiquer le relevé des différents articles du budget extraordinaire de 1959, dont les montants ont été

2) Hoe is de nieuwe procedure inzake vereenvoudiging van het indienen en uitwerken van dossiers van gemeentewerken, in overeenstemming met artikel 77 der Provinciewet aangaande de bevoegdheid der Bestendige Deputatie als goedkeurende overheid ?

3) Inzake die vereenvoudiging zegt de Minister dat aan de provinciale technische diensten zo voor gebouwen, als wegen, een grotere verantwoordelijkheid wordt gegeven. Er is gevraagd, of het verantwoord was deze diensten toe te laten bundels voor gemeenten op te maken, die zij tegelijk opvatten en controleren. Deze belangrijke kwestie werd om advies of beslissing onderworpen aan Binnenlandse zaken. Wat is sindsdien daarvan terecht gekomen ? Is het bij de nieuwe procedure nog verantwoord deze provinciale technische diensten toch nog als ontwerpers en controleerders te laten doorgaan ?

4) Waarin bestaat de procedure voor het indienen van gemeentewerken voor scholenbouw ? Geldt zij ook :

a) voor grondinnemingen voor allerlei toegelaten vormen van gemeentelijk onderwijs, met opgave van het % der toelage;

b) voor het indienen van dossiers en bekomen van toelagen voor vroegonderwijs, voor lager onderwijs, voor middelbaar onderwijs, voor technisch onderwijs, voor normaal onderwijs, voor kunstonderwijs. Daar jaarlijks er een belangrijke som wordt uitgetrokken en daar het departement volgens de wet bij deze kwestie betrokken is, wenst het lid nauwkeurig langs het verslag om ingelicht te worden omtrent de gang van zaken, o.a. voorontwerpen, ontwerpen, % en vastleggingen van de toelagen, aanbestedingen van de werken en goedkeuring ervan, welke diensten advies nopens het technisch aspect verlenen, wanneer dit advies verleend wordt of de toelage onmiddellijk vastgesteld wordt of is er, naargelang de verschillende onderwijstakken een zekere « wachttijd » voorzien (duur daarvan op te geven voor iedere onderwijstak), op welke teksten van de betreffende wet deze wachttijd (en) gesteund zijn — of de gemeentebesturen gedurende die wachttijd zullen weten hoe snel of langzaam hun ontwerpen en eventuele aanbestedingsbundels goedgekeurd of goedkeurebaar zijn, of het Gemeentekrediet bereid is intussen op die werken leningen toe te staan 100 %, of zo de wachttijd bij voorbeeld langer zou duren als de tijdsperiode gedurende welke de aannemer gebonden blijft tussen aanbesteding en aanwijzing; dienen de vorderingsstaten overgemaakt aan het departement en, zo ja, aan welk; of de gemeentebesturen het Hoog Comité van Toezicht dienen kennis te geven van de aanvangsdatum der werken, zo ja, op grond van welke bepaling — aangezien « in afwachting » de toelagen nog niet toegekend werden ?

5) Het Schoolpakt vermeldde in zijn artikel 16 nopens de scholenbouw voor provincie- en gemeentebesturen, dat de procedure inzake verlening van toelagen zou vereenvoudigd worden. Is deze vereenvoudiging al ingevoerd, geheel of ten dele, en waarin bestaat ze ? Zijn er reeds voorstellen van vereenvoudiging gedaan ? Welke ? Wanneer denkt de Minister dat ze van toepassing zullen zijn ?

6) Welke sommen werden ten bezware van de begroting voor 1959 uitgekeerd per provincie voor provinciaal en gemeentelijk onderwijs, voor grondaankopen, voor nieuwbouw, verbouwingen, uitrusting en eerste uitrusting (respectievelijk per gemeente op te geven) ? Welk was het bedrag % der toelage ? Ging het ofwel om oude, ofwel nieuw ingediende dossiers (indien- en datum aanbesteding op te geven).

Idem, wat wordt voorzien op de begroting voor 1960 ?

7) Kan de Minister de grote lijnen mededelen welke de grondslagen zijn van het koninklijk besluit, dat de kwestie van subsidiëring zal regelen van grondaankoop of onteigening wegens openbaar nut door de gemeenten ? Welke grondaankopen of onteigeningen zullen in aanmerking komen ?

8) Het dossier met blauwe kaft nopens de gesubsidiëerde werken in 1960 bevat werken die sinds enige tijd uitgevoerd zijn. Welke zijn die werken ? Welke was de datum van de principiële beloften, van de aanbesteding, van de vaste belofte ?

9) Dezelfde kaft bevat werken die niet meer zullen uitgevoerd worden ? Welke werken ? Totaal bedrag aan toelagen dat aldus vrijkomt ?

10) Welk is thans het aantal dossiers van gemeentewerken, op het departement, die nog wachten op toelagen ?

Voor wegenwerken, voor scholen, gemeentegebouwen, kerken en pastorieën ? Kan dit per provincie opgegeven worden met jaar van indiening van het dossier ?

11) Wat zal de Minister met de vroegere dossiers van gemeentewerken doen ?

12) De Minister gelieve opgave te doen van de verschillende artikels der buitengewone begroting, van zijn departement, voor 1959 waar-

transférés à d'autres articles? Indiquer ces montants ainsi que la destination des articles intéressés.

13) Le Ministre voudrait-il communiquer, par province, le nombre des dérogations aux circulaires de 1948 accordées à partir de 1955?

14) Sur la base de chiffres totaux comparatifs, le Ministre peut-il prouver que l'octroi de ces dérogations a mieux équilibré le nombre de dossiers de travaux par province?

15) Quelles sont les communes ou administrations provinciales qui se sont vu accorder dans le courant de 1959, des subsides à taux majoré? Quels étaient les arguments invoqués en faveur de cet octroi?

16) Le Ministre a-t-il des raisons pour informer d'abord et par priorité d'autres personnes que les parlementaires intervenus pour certains travaux, de l'approbation, du subventionnement et de l'autorisation d'entamer un travail déterminé? Comment se fait-il que des travaux pour lesquels nous ne sommes pas intervenus nous valent de la part de M. le Ministre des lettres contenant des nouvelles favorables, alors qu'au sujet de travaux pour lesquels nous sommes effectivement intervenus, ces informations ne nous parviennent que longtemps après que la presse les a publiées?

17) L'Etat accorde-t-il des subsides pour l'installation d'un éclairage public ordinaire? pour l'installation d'un éclairage public le long des routes de l'Etat? Dans l'affirmative, quel est le taux de ce subside et la procédure appliquée?

Si non, l'accroissement constant de la circulation sur les routes de l'Etat ne rend-il pas souhaitable l'octroi aux communes de subsides en vue de l'installation d'un éclairage moderne le long des routes de l'Etat?

Peut-être pareille installation serait-elle également utile le long des chemins vicinaux de grande communication?

18) Prière de communiquer par direction, le nombre de casernes de gendarmerie :

- a) qui sont la propriété de l'Etat;
- b) appartenant aux communes ou à des particuliers.

Idem en ce qui concerne les casernes de district.

Quel est, par direction, le montant des dépenses pour travaux exécutés à des bâtiments de l'Etat imputées au budget extraordinaire de 1959?

Quel est le programme pour la construction de nouvelles casernes de district? Quel est le programme pour la reprise par l'Etat de bâtiments communaux? Quel est le programme pour la construction de nouveaux bâtiments de l'Etat?

19) Ces derniers temps, certaines routes de l'Etat ont été élargies au détriment des pistes cyclables dont elles sont flanquées; d'où danger accru pour les cyclistes. M. le Ministre a-t-il l'intention de poursuivre dans cette voie, ou s'appliquera-t-il par un changement radical de sa politique, à établir des pistes cyclables convenables qui seraient situées par rapport à la chaussée, à une distance assurant la sécurité des cyclistes, par exemple en-deçà des plantations routières? Le nombre d'accidents dus à cet état de choses augmente constamment, notamment sur la Zegellaan à Geel, d'une longueur de 4 kilomètres où le nombre de 61 accidents enregistrés en 1959 a triplé en trois ans. Pourquoi ne pas établir une piste cyclable de l'autre côté des arbres bordant cette importante route d'Etat, appelée à devenir prochainement une voie d'accès à l'autoroute Anvers - Aix-la-Chapelle?

Quel est le nombre de kilomètres de pistes cyclables répondant aux conditions de sécurité des cyclistes, établies le long des routes de l'Etat en 1959? Indiquer par province, le nom des routes intéressées.

20) Où en est la question des plans régionaux d'aménagement? Quels sont les plans mis au point ou approuvés? Quel en est le coût?

Quels sont les plans en cours d'exécution? Quels délais prévoit-on pour la réalisation complète de ces plans? A quels bureaux ou groupes leur élaboration a-t-elle été confiée?

21) Quels sont les sommes payées à ce jour par l'Etat pour la location de bâtiments et terrains pour les besoins de l'Ecole Moyenne de l'Etat à Westerloo? Indiquer la situation de ces bâtiments et terrains, ainsi que la superficie des locaux.

22) Quel est le nombre d'agents du département, du cabinet, avec indication du rôle linguistique, pour les services de l'administration centrale et pour les services extérieurs de chaque province?

23) Etant donné que l'état lamentable des ponts provisoires sur le canal Albert provoque régulièrement des accidents, quel est le programme pour le remplacement de ces ponts dangereux? Comment et quand ce remplacement aura-t-il lieu? La réalisation de ce programme ne pourra-t-elle être accélérée, vu le danger que présentent ces ponts?

van sommen naar andere artikelen werden overgedragen: opgave der bedragen en bestemming der artikelen gewenst.

13) Wil de Minister opgave doen per provincie van het aantal afwijkingen aan de omzendbrieven van 1948 welke werden toegestaan vanaf 1955?

14) Kan de Minister daardoor bewijzen dat het toestaan van deze afwijkingen het evenwicht in het aantal werkendossiers per provincie heeft bevorderd, dit aan de hand van vergelijkende totaalcijfers?

15) Welke gemeenten of provinciebesturen hebben gedurende 1959 verhoogde toelagen voor hun werken bekomen? Welke waren de argumenten voor deze toekenning?

16) Heeft de Minister redenen en welke, om aan andere personen dan deze parlementsleden welke voor zekere werken bij hem tussenkwamen, eerst en bij voorrang mede te delen, dat een werk goedgekeurd, gesubsidieerd en mag begonnen worden? Waarom bekomen wij van de Minister gunstige brieven aangaande werken waarvoor wij niet tussenkwamen en anderzijds ontvangen wij voor werken waarvoor wij wel tussenkwamen pas bericht, nadat het nieuws reeds lang de pers is bekendgemaakt?

17) Worden door de Staat toelagen verleend voor de aanleg van gewone openbare verlichting? Voor de aanleg van openbare verlichting langs de Rijkswegen? Zo ja, welk % en welke procedure?

Zo neen, gezien het toenemend verkeer op de Rijkswegen, zou het niet wenselijk zijn de gemeenten ook toelagen te verlenen voor het aanleggen van moderne openbare verlichting langs de Rijkswegen?

Misschien zelfs ware het nuttig langs de buurtwegen van groot verkeer?

18) Gelieve op te geven per directie, het aantal kazernen betrokken door de Rijkswacht:

- a) welke eigendom zijn van de Staat?
- b) van de gemeenten of van particulieren?

Idem voor de districtkazernen.

Welke kosten aan de gebouwen van de Staat werden gedaan in 1959, per directie, op de buitengewone begroting aangerekend?

Welk is het programma van nieuwbouw van districtkazernen? Welk is het programma van de overname van gemeentegebouwen door de Staat? Welk is het programma van nieuwbouw door de Staat?

19) De laatste tijd werden rijkswegen verbreed, maar de naastliggende fietspaden versmald; dit verhoogt het gevaar voor de fietsers. Zal de Minister met dat procédé verder gaan of radicaal het roer omgooien door behoorlijke fietspaden aan te leggen op veilige afstand van de hoofdbaan, bij voorbeeld achter de beplanting van de wegen? Het aantal ongevallen die daaraan te wijten zijn gaat regelmatig de hoogte in, bij voorbeeld Zegellaan, Geel — lengte 4 kilometer, 61 ongevallen in 1959, verdriedubbeld in drie jaar tijds. Waarom geen fietspad achter de bomen naast deze belangrijke Rijksweg, welke nu nog een toegangsweg wordt naar de autosnelweg Antwerpen-Aken?

Hoeveel kilometer fietspad die overeenstemmen met de veiligheid der fietsers, werden naast de Staatsbanen aangelegd in 1959. Namen der banen, per provincie, op te geven.

20) Hoe is de toestand van de streekplannen? Welke plannen zijn afgewerkt of goedgekeurd? Welke zijn de kosten?

Welke zijn in uitvoering? Welke termijnen van afwerking zijn voorzien? Aan welke bureaus of groepen werden zij toegekend?

21) Welke huur betaalde tot hertoe en voor welke perioden de Staat aan gebouwen en gronden voor de Rijksmiddelbare school te Westerloo? Opgave der ligging, oppervlakte der lokalen is gewenst?

22) Welk is het aantal personeelsleden van het departement, van het kabinet, met opgave van de taalrollen, zo voor binnendiensten en per provincie voor de buitendiensten?

23) Met betrekking tot de ongevallen die haast regelmatig voorkomen door de erge toestand van de noodbruggen over het Albertkanaal, welk is het programma inzake vervanging dezer gevaarlijke bruggen? Hoe en wanneer zal deze vervanging plaats hebben? Kan dit programma, gezien de gevaren, niet bespoedigd worden?

Quels sont les ponts définitifs réparés, les ponts semi-permanents, et les ponts purement provisoires? Il est à craindre que des accidents plus graves encore ne se produisent prochainement, notamment à Herentals.

24) Des propriétaires dont les biens ont été expropriés en vue de la construction de l'autoroute Anvers - Aix-la-Chapelle se plaignent des lenteurs apportées au paiement de l'indemnité qui leur est due. M. le Ministre peut-il indiquer les raisons de ce retard?

Peut-il indiquer approximativement, par rapport au montant total des biens expropriés à ce jour, le pourcentage des sommes liquidées et non liquidées? N'y a-t-il pas moyen d'accélérer les paiements?

RÉPONSE :

1) Si dans le temps il a été répondu que les renseignements demandés par l'honorable membre seraient procurés au cours de l'année 1959, c'est la conséquence du fait qu'alors on ne pouvait se rendre compte clairement que les renseignements demandés exigeraient de l'Administration un travail très considérable. Fournir ces renseignements dans un délai de 4 à 5 mois signifierait que l'Administration serait complètement paralysée, ce que l'honorable membre ne désire sûrement pas.

Par conséquent, l'Administration a été chargée d'assembler ces renseignements sans toutefois entraver la tâche journalière.

D'ailleurs, l'honorable membre est prié de se référer à la réponse donnée à la question n° 2.

2) La nouvelle procédure n'apporte pas de modifications à l'article 77 de la loi provinciale concernant la compétence de la Députation permanente. En effet, le Gouverneur agit ici en qualité de représentant du pouvoir central avec mission d'aider le Ministre dans sa tâche. Les travaux dont le Ministre évoquera les dossiers seront, ainsi qu'il est le cas actuellement, soumis à l'approbation de la Députation permanente.

3) Le problème soulevé par l'honorable membre a retenu l'attention du Ministre. C'est un fait qu'il est difficile d'être en même temps juge et partie.

Toutefois, il y a lieu de remarquer immédiatement qu'à présent les services techniques provinciaux opèrent actuellement comme auteurs des projets et aussi comme pouvoir ratifiant. Il ignore si cela aurait donné lieu à des irrégularités.

Néanmoins, il admet volontiers que cette affaire demande un examen approfondi.

Il n'omettra pas de mettre l'honorable membre au courant du résultat de ses recherches.

4) La question posée sous les n° 4 et 5 est de la compétence du Ministre de l'Enseignement Public, auquel la question a été transmise.

Néanmoins, il fait remarquer dès à présent à l'honorable membre que l'octroi de subsides pour travaux effectués aux bâtiments scolaires des provinces et des communes est régi par les articles 18, 19, 20, 21 et 22 de la loi du 29 mai 1959 sur l'enseignement.

Rien est modifié à la procédure administrative en matière de dépôt de dossiers concernant des travaux de l'espèce.

6) Les chiffres demandés sous 6 par l'honorable membre requièrent toutes sortes de recherches, recherches qui jusqu'à présent, il n'a pas été possible de faire complètement.

Dans les toutes premières semaines, un tableau sera transmis à l'honorable membre.

Pour ce qui est des prévisions pour le budget 1960, il renvoie au livre bleu.

7) Pour ce qui concerne les travaux dépendant directement du Ministre des Travaux Publics, en principe il n'est plus alloué de subsides pour l'expropriation de terrains. Ce n'est que lorsque l'achat d'un terrain bâti est nécessaire pour l'exécution de travaux entrant en considération pour des subsides, qu'on accordera également des subsides à cet effet.

8) Il ignore lesquels des travaux prévus à la liste auraient déjà été exécutés.

9) La même réponse vaut pour la question posée sous le n° 9. Il n'est possible de faire éventuellement de telles constatations que dans le courant de l'année.

10) Nombre de projets encore en suspens aujourd'hui :

1. Réparations de dommages de guerre	594
2. Routes, égouts, bâtiments communaux, etc.	809
3. Bâtiments scolaires	832
4. Eglises, presbytères, palais de justice	249
5. Casernes d'incendie	17

Welke zijn de herstelde vaste bruggen, de half-vaste bruggen, de loutere noodbruggen? Eerstdaags zijn nog ergere ongevallen te verwachten, onder andere te Herentals.

24) Er zijn klachten van eigenaars dat hun goederen die werden onteigend voor aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Aken, zolang moeten wachten op de betaling van de hun verschuldigde vergoeding. Kan de Minister daarvan de redenen opgeven?

Kan hij bij benadering opgeven welk percent van het geheel dat tot hiertoe onteigend is, betaald werd en welk niet? Kunnen deze betalingen niet bespoedigd worden?

ANTWOORD :

1) Indien destijds werd geantwoord dat de inlichtingen gevraagd door het achtbaar lid zouden verstrekt worden in de loop van het jaar 1959, dan is dit het gevolg van het feit dat toen niet duidelijk kon uitgemaakt worden dat de gevraagde inlichtingen vanwege het Bestuur ontzaglijk werk zouden vereisen. Deze inlichtingen bezorgen binnen een termijn van 4 à 5 maanden zou er op neerkomen dat het Bestuur volledig zou lamgelegd worden, wat het achtbaar lid zeker niet wenst.

Bijgevolg werd aan het Bestuur opdracht gegeven deze inlichtingen te verzamelen zonder dat de dagelijkse taak echter in het gedrang komt. Het achtbaar lid wordt verder verwezen naar het antwoord op vraag n° 2.

2) De nieuwe procedure brengt geen wijziging in artikel 77 der provinciale wet aangaande de bevoegdheid van de Bestendige Deputatie. Inderdaad, de Gouverneur treedt hier op als vertegenwoordiger van de centrale macht met de opdracht de Minister in zijn taak te helpen. De werken, waarvan de Minister de bundels zal oproepen, zullen, zoals het thans het geval is, aan de goedkeuring van de Bestendige Deputatie worden onderworpen.

3) Het vraagstuk opgeworpen door het achtbaar lid, heeft mijn aandacht gaande houden, zegt de Minister. Het is een feit dat men moeilijk partij en rechter kan zijn.

Onmiddellijk dient echter opgemerkt dat de provinciale technische diensten thans als ontwerper en ook als goedkeurende macht optreden. Het is niet bekend dat zulks tot onregelmatigheden zou geleid hebben.

Niettemin geeft de Minister graag toe dat deze zaak een grondig onderzoek vergt.

Hij zal niet nalaten het achtbaar lid van zijn bevindingen op de hoogte te stellen.

4) De vraag gesteld onder n° 4 en 5 valt in de bevoegdheid van de Minister van Openbaar Onderwijs, aan wie de vraag is overgemaakt.

Niettemin doet de Minister van nu af aan aan het achtbaar lid opmerken dat de subsidiëring van werken aan schoolgebouwen van provincies en gemeenten, wordt geregeld bij artikelen 18, 19, 20, 21 en 22 van de wet van 29 mei 1959 op het onderwijs.

Er wordt niets gewijzigd aan de administratieve procedure, in verband met het indienen van bundels betreffende zulke werken.

6) De cijfers gevraagd door het achtbaar lid onder 6, vergen allerhande opzoekingen, wat tot op heden niet volledig uit te voeren was.

Er zal rechtstreeks aan het achtbaar lid binnen de eerstvolgende weken een tabel worden overgemaakt, samengesteld zoals hij het wenst.

Wet betreft de ramingen voor de begroting voor 1960, wordt verwezen naar het blauwboek.

7) Wat de werken betreft welke rechtstreeks afhangen van de Minister van Openbare Werken, worden in beginsel geen toelagen meer verleend voor onteigening van gronden. Slechts wanneer de aankoop van een bebouwde grond noodzakelijk is voor het uitvoeren van voor toelagen in aanmerking komende werken, zullen te dien einde eveneens subsidies uitgekeerd worden.

8) Het is niet bekend welke werken voorzien in de lijst reeds zouden uitgevoerd zijn.

9) Hetzelfde antwoord geldt voor de vraag gesteld onder n° 9. Het is slechts mogelijk in de loop van het jaar eventueel zulke vaststellingen te doen.

10) Aantal ontwerpen die thans nog in beraad zijn :

1. Herstel van oorlogsschade	594
2. Wegen, riolen, gemeentegebouwen, enz.	809
3. Schoolgebouwen	832
4. Kerken, pastorieën, justitiepaleizen	249
5. Brandweerkazernes	17

Répartition par province :

Provinces	1	2	3	4	5
Anvers	67	80	90	21	5
Brabant	56	128	144	33	4
Flandre Occidentale	65	105	34	30	5
Flandre Orientale	37	88	53	42	—
Hainaut	65	142	223	30	—
Liège	128	95	178	29	1
Limbourg	9	36	25	17	1
Luxembourg	136	59	28	9	1
Namur	31	76	57	38	—

Il est pratiquement impossible de communiquer l'année d'introduction.

11) Les vieux dossiers des travaux communaux, c'est-à-dire les dossiers d'adjudication dont le prix a été fixé à une époque tellement lointaine que ce prix n'est plus actuel devront être réadjudugés, de sorte que ces travaux pourront seulement être pris en considération lors de l'établissement d'un prochain budget.

12) Pour ce qui concerne les travaux communaux, aucun crédit n'a été transféré d'un article du budget à une autre article du budget.

13) Nombre de « dérogations » pour la période 1955-1959 :

Anvers	101
Brabant	328
Flandre Occidentale	163
Flandre Orientale	148
Hainaut	315
Liège	218
Limbourg	123
Luxembourg	115
Namur	144

14) Des chiffres énumérés sous le n° 13, on peut conclure que le rapport par province est déjà raisonnable.

En outre, il tient compte des travaux les plus nécessaires et les plus urgents.

15) Augmentation de subsides accordés en 1959 :

1. Baal-Begijnendijk-Beauvechain : Travaux de voirie : 20 %.
2. Bruxelles : Eclairage de la petite et de la grande ceinture : 30 %.
3. St-Josse-ten-Noode : Théâtre National : 30 %.
4. Aubechies : Travaux de voiries : 20 %.
5. Tongre St-Martin : Travaux de voirie : 20 %.

Motif de l'augmentation : l'intérêt particulier des travaux et l'insuffisance des moyens financiers dont disposent les administrations, maîtres de l'ouvrage.

16) Toutes les personnes intervenant en faveur de travaux déterminés sont mises au courant de ma décision. Il est impossible de répondre à une question posée en des termes tellement généraux. Si l'honorable membre connaît des cas déterminés où il a été répondu de manière peu convenable, il le prie de bien vouloir les porter à sa connaissance.

17) L'établissement d'un éclairage public le long de toutes les voies publiques (routes communales, routes provinciales et routes de l'Etat) est susceptible de subventionnement à 30 % en vertu de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949.

18) Pour ce qui concerne sa demande relative aux casernes de gendarmerie, l'honorable membre devra patienter encore quelque temps. En effet, cette question doit faire l'objet d'un examen au sein de différentes directions provinciales du département des Travaux Publics, ainsi qu'à l'Etat Major de la Gendarmerie même.

La réponse lui sera adressée directement dès que possible.

19) La tendance actuelle en matière de profil transversal à donner aux routes de l'Etat est de construire systématiquement des bandes cyclables d'un mètre de largeur, contiguës au revêtement de la chaussée proprement dite.

Les pistes cyclables situées à une certaine distance de la chaussée peuvent être maintenues et d'autres peuvent être construites sur les accotements de toutes les routes de l'Etat où l'on compte en moyenne plus de 500 cyclistes ou motocyclistes par jour.

Il n'a pas encore été possible de construire des pistes cyclables le long de nombre de routes qui répondent au critère précité et dont la chaussée a été élargie. La raison en est soit que les différentes directions n'ont pas encore pu procéder aux expropriations nécessaires, soit que le bord de la chaussée élargie arrive maintenant trop près des constructions, lesquelles sont ou trop nombreuses ou trop importantes pour que les dépenses que nécessiterait leur expropriation puissent se justifier.

Onderverdeling per provincie :

Provincies	1	2	3	4	5
Antwerpen	67	80	90	21	5
Brabant	56	128	144	33	4
West-Vlaanderen	65	105	34	30	5
Oost-Vlaanderen	37	88	53	42	—
Henegouwen	65	142	223	30	—
Luik	128	95	178	29	1
Limburg	9	36	25	17	1
Luxemburg	136	59	28	9	1
Namen	31	76	57	38	—

Opgave van jaar van indiening is praktisch onmogelijk.

11) De oude bundels van gemeentewerken, d.w.z. aanbestedingsbundels waarvan de prijs zo lang geleden werd vastgesteld dat hij thans niet meer actueel is, zullen opnieuw in aanbesteding moeten worden gegeven zodat deze werken slechts in aanmerking zullen kunnen komen bij het opmaken van een volgende begroting.

12) Wat de gemeentewerken betreft, werden in 1959, geen kredieten van een bepaald begrotingsartikel naar een ander begrotingsartikel overgedragen.

13) Aantal « afwijkingen » voor de periode 1955-1959 :

Antwerpen	101
Brabant	328
West-Vlaanderen	163
Oost-Vlaanderen	148
Henegouwen	315
Luik	218
Limburg	123
Luxemburg	155
Namen	144

14) Uit de onder n° 13 aangegeven cijfers kan worden afgeleid dat de verhouding per provincie reeds redelijk is.

Ze houdt bovendien rekening met de noodzakelijkste en de dringendste werken.

15) In 1959 toegekende toelagenverhogingen :

1. Baal-Begijnendijk-Betekom : Wegwerken : 20 %.
2. Brussel : Verlichting van kleine en grote Ring : 30 %.
3. St-Joost-ten-Noode : Théâtre National : 30 %.
4. Aubechies : Wegwerken : 20 %.
5. Tongre St-Martin : Wegwerken : 20 %.

Motivering der verhogingen : bijzonder belang der werken en ontoereikende geldmiddelen van de opdrachtgevende besturen.

16) Alle personen welke tussenkomen ten voordele van bepaalde werken worden van mijn beslissing op de hoogte gesteld. Het is onmogelijk te antwoorden op een vraag in zulke algemene termen gesteld. Indien het achtbaar lid bepaalde gevallen heeft gekend waarin op een weinig passende manier werd geantwoord, gelieve hij zulke gevallen ter kennis te brengen.

17) De aanleg van openbare verlichting langs alle openbare wegen (gemeentewegen, provinciebannen en rijkswegen) is vatbaar voor een toelage van 30 % op grond van het Regentsbesluit dd. 2 juli 1949.

18) Wat betreft zijn vraag in verband met de Rijkswachtkazernen, zal het achtbaar lid nog een wijl geduld moeten oefenen.

Deze aangelegenheid vraagt inderdaad tal van opzoekingen, niet alleen in de verschillende Provinciale Directies van het departement van Openbare Werken, maar ook in deze van de Algemene Staf van de Rijkswacht zelf.

Het antwoord zal aan het achtbaar lid ten spoedigste worden overgemaakt.

19) De nieuwe opvattingen aangaande het aan de Rijkswegen te geven dwarsprofiel voorzien systematisch het aanleggen, aansluitend met de verharding der eigenlijke rijbaan, van één meter brede stroken, waarvan de fietsers gebruik kunnen maken.

Op zekere afstand van de rijbaan liggende fietspaden kunnen behouden blijven of aangelegd worden in de zijbermen van alle Rijkswegen, waar men gemiddeld meer dan 500 fietsers of motorrijders per dag telt.

Op veel wegen, die aan voornoemd criterium voldoen, waarvan de rijbaan verbreed werd konden geen fietspaden aangelegd worden. De reden hiervan is, dat de onderscheiden directies nog niet konden overgaan tot de nodige onteigeningen of omdat de verbrede rijbaan nu te dicht bij de bouwwerken komt, die te dicht of te belangrijk zijn om de kosten van onteigening te kunnen rechtvaardigen.

Ci-après, l'énumération des pistes cyclables séparées de la chaussée, exécutées ou en cours d'exécution à charge du budget de 1959 du Fonds des Routes.

Province de Flandre Orientale.

Route de l'Etat Aalter-Maldegem : de part et d'autre : 3,300 km, largeur 1,50 m;
Route de l'Etat Zele-Lokeren à Lokeren : de part et d'autre : 1,480 km, largeur 1,50 m;
Route de l'Etat 14 à Nieuwkerken-Waas, Beveren et Melsele : de part et d'autre : 6,800 km, largeur 1,50 m;
Route Anvers-Maldegem : simple 6,000 km, largeur 1,50 m.

Province d'Anvers.

Route de l'Etat 54 — Olen : de part et d'autre : 2,000 km, largeur 1,50 m;
Route de l'Etat 20 — Oevel : de part et d'autre : 1,450 km, largeur 1,50 m.

Province de Brabant.

Route de l'Etat 51 — Louvain-Malines à Herent et Wilsle : de part et d'autre : 2,600 km, largeur 1,50 m;
Route de l'Etat 6 à Nivelles : Boulevard circulaire : de part et d'autre : 2,200 km, largeur 1,50 m.

Province de Limbourg.

Route de l'Etat 2 à Kuringen — double 2,615 km, largeur 1,50 m ou 1,00 m;
Route de l'Etat 3 Wilderen-St.-Trond : simple 1,685 km, largeur 1,50 m;
Route de l'Etat 22 Hasselt-Genk : simple 9,600 km, largeur 1,50 m.

Province de Liège.

Route de l'Etat 31 Liège-Angleur : simple 1,100 km, largeur 2,00 m.

Province de Hainaut.

Route de l'Etat Ghlin-Baudour : de part et d'autre : 3,800 km, largeur 1,50 m;
Route de l'Etat Thulin-Elouges : de part et d'autre : 0,700 km, largeur 1,50 m.

Provinces de Flandre Occidentale, de Luxembourg et de Namur.

Néant.

20) Etudes régionales.

En 1948, les premières études concernant l'aménagement des régions ont été entamées pour le compte du département (Administration de l'Urbanisme et l'Aménagement du territoire).

Ces études, qui ont été confiées respectivement au groupe « l'Esquerre » et au groupe « Alpha », concernaient la région industrielle liégeoise d'une part, et la région bruxelloise d'autre part.

Quoique ces missions étaient considérées comme des essais, les études qui s'étendaient sur une période d'environ 10 ans, ont fourni des résultats remarquables.

Cependant, vu les crédits restreints mis à la disposition du département, ce dernier ne pouvait procéder en 1958 avec la célérité voulue à la continuation de l'action entreprise. Au cours de cette période, seules les deux études précitées ont pu être poursuivies et celles concernant le « Gewest Kortrijk » et le « Bas-Luxembourg » ont pu être entamées, ainsi que certaines études partielles relatives à la province du Hainaut en particulier le « Borinage ».

C'est à partir de 1958 que le Gouvernement a poursuivi une politique régionale effective et que le Parlement a mis les crédits nécessaires à la disposition du département afin de pouvoir poursuivre le travail entamé. C'est ainsi que dans le courant de 1958 les études relatives aux régions suivantes ont pu être entreprises :

« Verviers-Eupen », « Brabant-Wallon », « Entre-Sambre et Meuse », « Le Sud-Est du Pays », « Le Borinage (suite) », « Limburgse Mijnstreek », « Hageland-Zuiderkampen », « Brugge » et en 1959 « de gewesten van Gent en omliggende gewesten », « Schelde en Rupel » en « de Denderstreek ».

Il est à prévoir que les études relatives aux autres régions du pays pourront être entamées en 1960 et qu'il est probable que sous peu une décision intervienne en ce qui concerne les régions de la Flandre Occidentale, d'Anvers, du Limbourg septentrional et de la Campine septentrionale.

Ziehier de ten laste van de begroting voor 1959 van het Wegenfonds uitgevoerde of in uitvoering zijnde fietspaden, door een tussenruimte van de rijbaan gescheiden.

Province Oost-Vlaanderen.

Rijksweg Aalter-Maldegem : langs beide zijden 3,300 km, breedte 1,50 m;
Rijksweg Zele-Lokeren te Lokeren : langs beide zijden 1,480 km, breedte 1,50 m;
Rijksweg 14 te Nieuwkerken-Waas, Beveren en Melsele : langs beide zijden 6,800 km, breedte 1,50 m;
Rijksweg Antwerpen-Maldegem, enkel 6,000 km, breedte 1,50 m.

Province Antwerpen.

Rijksweg 53 — Olen : langs beide zijden 2,000 km, breedte 1,50 m;
Rijksweg — Oevel : langs beide zijden 1,450 km, breedte 1,50 m.

Province Brabant.

Rijksweg 51 — Leuven-Mechelen te Herent en Wilsle : langs beide zijden 2,600 km, breedte 1,50 m;
Rijksweg 6 te Nijvel : Ring : langs beide zijden 2,200 km, breedte 1,50 m.

Province Limburg.

Rijksweg 2 te Kuringen : dubbel 6,615 km, breedte 1,50 m of 1,00 m;
Rijksweg 3 Wilderen-St. Truiden : enkel 1,685 km, breedte 1,50 m;
Rijksweg 22 Hasselt-Genk : enkel 9,600 km, breedte 1,50 m.

Province Luik.

Rijksweg 31 Luik-Angleur, enkel 1,100 km, breedte 2,00 m.

Province Henegouwen.

Rijksweg Ghlin-Baudour : langs beide zijden 3,800 km, breedte 1,50 m;
Rijksweg Thulin-Elouges : langs beide zijden 0,700 km, breedte 1,50 m.

Provincies West-Vlaanderen, Luxemburg en Namen.

Nihil.

20) Gewestelijke studies.

In 1948 werden voor rekening van het departement (Bestuur van de Stedebouw en Ruimtelijke Ordening) de eerste studies betreffende de stukplannen aangevat.

Deze studies die respectievelijk toevertrouwd werden aan de groep « l'Esquerre » en de groep « Alpha » behelsden enerzijds het Luikse industrieel gewest en anderzijds het Brusselse gewest.

Alhoewel deze opdrachten als proeven beschouwd werden, leverden deze studies, die ongeveer 10 jaren in beslag namen, merkwaaardige resultaten op.

Nochtans, gelet op de geringe kredieten die ter beschikking gesteld werden van het departement kon dit laatste tot in 1958 niet met de gewenste spoed overgaan tot de voortzetting van de ondernomen actie. Tijdens deze periode konden alleen de twee voornoemde studies voortgezet worden en deze van het gewest Kortrijk en de « Bas-Luxembourg » aangevat alsmede enkele gedeeltelijke studies van de provincie Henegouwen en in het bijzonder van de « Borinage ».

Het is vanaf 1958, dat de Regering een effectieve streekpolitiek heeft gevoerd en dat het Parlement de nodige kredieten ter beschikking van het departement heeft gesteld om het aangevatte werk voort te zetten. Zodoende konden in 1958 de studies van de volgende streken worden ondernomen :

« Verviers-Eupen », « Brabant-Wallon », « Entre-Sambre et Meuse », « le Sud-Est du Pays », « Borinage » (vervolg), « Limburgse Mijnstreek », « Hageland-Zuidelijke Kempen », « Brugge » en in 1959, « de gewesten van Gent en omliggende », « Schelde en Rupel » en « de Denderstreek ».

Het is te voorzien dat de studies betreffende de overige gewesten van het land in 1960 zullen kunnen aangevat worden en dat er waarschijnlijk eerlang een beslissing zal getroffen worden wat betreft de gewesten West-Vlaanderen, Antwerpen, Noord-Limburg en Noorder-Kempen.

Ci-après l'état de la situation au 31 décembre 1959 :

Région	Auteur du projet	Nature des travaux (sommes engagées)	
		Survey	Plan
Liège	Groupe « l'Equerre » ...	5.426.000	4.500.000
Bruxelles	Groupe « Alpha » ...	6.785.000	6.000.000
Bas-Luxembourg	Centre d'Etudes du Bas-Luxembourg ...	6.250.000	—
Verviers-Eupen	Groupe « l'Equerre » ...	5.060.000	—
Brabant-Wallon	Groupe « Alpha » ...	1.294.444	—
Entre-Sambre et Meuse	Groupe « Alpha » ...	6.000.000	—
Sud-Est Hainaut	Groupe « l'Equerre » ...	10.000.000	—
	Gouvernement provincial du Hainaut ...	2.000.000	—
Mons-Borinage	Association pour l'am. économique et social du Borinage, 16, rue Verte, Mons ...	—	2.500.000
Limburgse Mijnstreek	Bureel René Soetewey ...	4.400.000	2.000.000
Hageland en Zuiderkempem	Bureel René Soetewey ...	5.100.000	2.000.000
Brugge Kortrijk	J. M. L. Demeyere ...	750.000	—
	Stad Kortrijk (J. M. L. Demeyere) ...	500.000	1.000.000
Denderstreek	S. O. D. E. G. E. C. ...	4.500.000	—
Gentse en Omliggende gewesten	Studiecentrum voor Regionale Ontwikkeling ...	4.360.000	—
Schelde en Rupel	Studiesyndicaat voor de Rupelstreek ...	1.200.000	—
		63.625.444	18.000.000
		81.625.444	

21) Ci-dessous les renseignements demandés au sujet de l'Ecole Moyenne de l'Etat à Westerlo.

1. Avenue « Boerenkrijg », 400/4.

60.000 francs par an, à partir du 1^{er} septembre 1958.

La surface des locaux occupés a déjà été donnée à l'honorable membre.

2. Avenue « Boerenkrijg », 287.

24.000 francs par an, à partir du 1^{er} août 1958.Il s'agit ici de l'occupation d'une cave, un jardin et des locaux au 1^{er} et 2^e étage.La surface des locaux s'élève à 137,5 m².

3. Avenue « Boerenkrijg », 286.

24.000 francs par an, à partir du 1^{er} septembre 1958.

Dans ce bâtiment, deux locaux au rez-de-chaussée, une place arrière, cour, corridor, et W. C. ont été occupés.

La surface réelle des deux locaux d'enseignement s'élève à 33,32 m².

22) L'honorable membre trouvera ci-dessous les chiffres demandés :

Secteur Travaux Publics.

Administration Centrale :

Rôle néerlandais	772
Rôle français	726

Services extérieurs :

Rôle néerlandais	2.714
Rôle français	2.725

Secteur Reconstruction.

Administration Centrale :

Rôle néerlandais	368
Rôle français	350

Services extérieurs :

Rôle néerlandais	682
Rôle français	632

Hierna volgt een opgave van de toestand op 31 december 1959 :

Gewest	Ontwerper	Aard van het werk (vastgelegde bedragen)	
		Survey	Plan
Luik	Groupe « l'Equerre » ...	5.426.000	4.500.000
Brussel	Groupe « Alpha » ...	6.785.000	6.000.000
Bas-Luxembourg	Centre d'Etudes du Bas-Luxembourg ...	6.250.000	—
Verviers-Eupen	Groupe « l'Equerre » ...	5.060.000	—
Waals-Brabant	Groupe « Alpha » ...	1.294.444	—
Entre-Sambre et Meuse	Groupe « Alpha » ...	6.000.000	—
Sud-Est Hainaut	Groupe « l'Equerre » ...	10.000.000	—
	Gouvernement provincial du Hainaut ...	2.000.000	—
Mons-Borinage	Association pour l'am. économique et social du Borinage, 16, rue Verte, Mons ...	—	2.500.000
Limburgse Mijnstreek	Bureel René Soetewey ...	4.400.000	2.000.000
Hageland en Zuiderkempem	Bureel René Soetewey ...	5.100.000	2.000.000
Brugge Kortrijk	J. M. L. Demeyere ...	750.000	—
	Stad Kortrijk (J. M. L. Demeyere) ...	500.000	1.000.000
Denderstreek	S. O. D. E. G. E. C. ...	4.500.000	—
Gentse en Omliggende gewesten	Studiecentrum voor Regionale Ontwikkeling ...	4.360.000	—
Schelde en Rupel	Studiesyndicaat voor de Rupelstreek ...	1.200.000	—
		63.625.444	18.000.000
		81.625.444	

21) Hier volgen de gevraagde inlichtingen met betrekking tot de Rijksmiddelbare school te Westerlo :

1. Boerenkrijglaan, 440/4.

60.000 frank per jaar van 1 september 1958 af.

De oppervlakte van de in gebruik genomen lokalen werd reeds aan het achtbaar lid verstrekt.

2. Boerenkrijglaan, 287.

24.000 frank per jaar van 1 augustus 1958 af.

Het gaat hier over de ingebruikname van een kelder, tuin en lokalen op de 1^e en 2^e verdieping.De oppervlakte der lokalen bedraagt 137,5 m².

3. Boerenkrijglaan, 286.

24.000 frank per jaar van 1 september 1958 af.

In dit gebouw werden er twee lokalen op het gelijkvloers betrokken. De achterplaats, speelplaats, doorgang en W.C. werden eveneens in gebruik genomen.

De werkelijke oppervlakte der twee klaslokalen bedraagt 33,32 m².

22) Het achtbaar lid gelieve hieronder de gevraagde cijfers te vinden.

Sector Openbare Werken.

Hoofdbestuur :

Nederlandse taalrol	772
Franse taalrol	726

Buitendiensten :

Nederlandse taalrol	2.714
Franse taalrol	2.725

Sector Wederopbouw.

Hoofdbestuur :

Nederlandse taalrol	368
Franse taalrol	350

Buitendiensten :

Nederlandse taalrol	682
Franse taalrol	632

Ces chiffres comportent un certain nombre d'agents, dont le transfert à un autre Département a été autorisé, mais pour lesquels l'arrêté de transfert n'est pas encore signé.

Personnel affecté au Cabinet.

Rôle néerlandais	32
Rôle français	23

Ces chiffres comportent également les téléphonistes et le porteur de dépêches.

23) Les ponts provisoires et les ponts semi-permanents, établis sur le Canal Albert seront remplacés dès que possible.

Après 1960, il restera à construire 16 ponts-routes définitifs sur le Canal Albert; ces travaux prendront normalement de 3 à 4 ans, à partir de 1961. Toutefois, eu égard aux dangers auxquels sont exposés un trafic fluvial et une circulation routière également intenses, il compte accorder la priorité à la reconstruction des ponts sur le Canal Albert, et réduire ledit délai. Le seul problème qui se pose est celui des crédits.

La situation se présente actuellement comme suit :

Jusqu'à présent, 36 ponts enjambant le Canal Albert ont été reconstruits définitivement ou sont en cours de reconstruction définitive.

Appartiennent à cette dernière catégorie, les ponts en construction à Zutendaal (achèvement prévu pour 1960), à Stokrooie (achèvement prévu pour 1961), à Genk-Sledderlo (achèvement prévu pour 1960), à Zolder (achèvement prévu pour 1961) et à Grobbendonk (l'adjudication a eu lieu le 5 novembre 1959 et l'achèvement est prévu pour 1961).

Les ponts détruits à Schoten (n° 2), Nederviersel et Meerhout-Vorst, qui n'ont pas encore été reconstruits, seront remplacés par des passerelles définitives pourvues de rampes d'accès, étant donné que, dans ces localités, la circulation routière ne pose pas de problèmes.

La reconstruction définitive des ponts-routes de Merksem, Massenhoven, Kuringen et Lummen est prévue pour 1960.

Resteront ensuite à reconstruire, les 16 ponts-routes définitifs, dont il est question ci-dessus.

Trois de ces ponts remplaceront les ponts-détruits et non encore reconstruits d'Olen-Hoogbuul, de Gellik-Kompveld et de Veldwezelt.

Des 13 autres, onze sont des ponts semi-permanents et deux des ponts provisoires.

Les ponts provisoires sont : celui de Veldwezelt et celui livrant passage à la route de l'Etat Herentals-Lierre.

Neuf des onze ponts semi-permanents à remplacer constituent une gêne pour la navigation, du fait de la largeur réduite de leur travée marinière, à savoir ceux d'Eigenbilzen, d'Herentals-Olen, de Godsheid, de Tessenderlo, d'Eindhout, d'Olen-Hoogbuul, de Viersel, d'Oelegem II et de Schoten I. Les deux autres, à savoir celui de Geel-Stelen et celui livrant passage à la route de l'Etat Herentals-Herenthout, ne présentent pas ces inconvénients, mais ils ne donnent pas satisfaction au point de vue de la circulation routière.

Les projets de reconstruction du pont provisoire livrant passage à la route de l'Etat Herentals-Lierre sont prêts et les documents d'adjudication de bon nombre des ponts mentionnés sont en cours d'élaboration.

Le département s'efforcera donc de procéder en 1961 à l'adjudication des travaux de reconstruction du plus grand nombre possible de ponts sur le Canal Albert, dans les limites des crédits qui seront mis à sa disposition.

24. L'indemnité d'expropriation est liquidée dès que les actes d'acquisition parviennent au Fonds des Routes. Cette opération a toujours été effectuée sans aucun retard.

Toutefois, il peut s'écouler un certain temps avant qu'un accord soit conclu avec le propriétaire et que le Comité d'Acquisition ait dressé l'acte. Le Ministre des Finances, qui est compétent en la matière, pourra fournir à l'honorable membre, des précisions à ce sujet.

VI. — Etablissements scolaires.

QUESTION N° 1 :

Etablissements d'enseignement.

Au budget de 1960, 1.540.000.000 francs sont prévus pour les écoles de l'Etat et 515.000.000 francs pour les écoles communales. Peut-être cette remarque devrait-elle plutôt être adressée au Ministère de l'Instruction publique, mais l'un ne va-t-il pas, de ce fait, nuire à l'autre, de sorte qu'un nombre appréciable de locaux deviendraient inutilisables.

Een aantal personeelsleden werd overgeplaatst naar andere departementen.

In deze cijfers zijn een deel dezer personeelsleden begrepen, namelijk deze wier overplaatsingsbesluit nog niet getekend is.

Personeel gehecht aan het Kabinet.

Franse taalrol	23
Nederlandse taalrol	32

In deze laatste getallen zijn eveneens de telefonisten en de telegrambesteller begrepen.

23) Zowel de noodbruggen als de halfvastе bruggen over het Albertkanaal zullen zo spoedig mogelijk door definitieve constructies worden vervangen.

Daar er na 1960 nog 16 definitieve wegbruggen over het Albertkanaal zullen te bouwen zijn zal dit normaliter een tijdsduur van 3 à 4 jaren vergen te rekenen vanaf 1961. Het ligt nochtans in de bedoeling, gezien de gevaren voor het drukke scheepvaart- en wegverkeer, prioriteit te verlenen voor het herbouwen der bruggen over het Albertkanaal en deze termijn in te korten. Alleen de kredietkwestie speelt hierbij een rol.

Wat nu het overzicht van de toestand betreft kan het volgende worden gezegd :

Tot hiertoe zijn er over het Albertkanaal 36 bruggen die ofwel definitief herbouwd zijn ofwel in definitieve herbouw.

Tot deze laatste categorie behoren de in opbouw zijnde bruggen te Zutendaal (te voltooien in 1960) te Stokrooie (te voltooien in 1961), te Genk-Sledderlo (te voltooien in 1960), te Zolder (te voltooien in 1961) en te Grobbendonk (aanbesteed op 5 november 1959 en te voltooien in 1961).

De vernielde en tot hiertoe nog niet herbouwde bruggen te Schoten II, te Nederviersel en te Meerhout-Vorst, waar het wegverkeer geen problemen meer stelt, zullen door definitieve voetbrugconstructies met opritten worden vervangen.

Voor 1960 is de definitieve herbouw voorzien van de wegbruggen te Merksem, te Massenhoven, te Kuringen en te Lummen.

Er blijven dan zoals hierboven reeds vermeld nog 16 definitieve wegbruggen te herbouwen.

Daarvan komen er 3 ter vervanging van de vernielde en niet herbouwde bruggen te Olen-Hoogbuul, te Gellik-Kompveld en te Veldwezelt.

Van de 13 overblijvende zijn er 11 halfvastе en 2 noodbruggen te vervangen.

De noodbruggen zijn deze te Veldwezelt en deze op de rijksweg Herentals-Lier.

Van de 11 te vervangen halfvastе bruggen zijn er 9 die de scheepvaart hinderen door hun nauwe vaargeul tussen de steunen, namelijk Eigenbilzen, Godsheid, Tessenderlo, Eindhout, Olen-Hoogbuul, Herentals-Olen, Viersel, Oelegem II, Schoten I die deze bezwaren niet opleveren, maar uit het oogpunt van het wegverkeer geen voldoening schenken, namelijk deze te Geel-Stelen en deze op de rijksweg Herentals-Herenthout.

De plannen voor het herbouwen der noodbrug op de rijksweg Herentals-Lier liggen klaar en voor tal van andere bruggen hierboven vermeld zijn de aanbestedingsstukken in voorbereiding.

Voor 1961 zal dan ook, in het raam van de ter beschikking gestelde kredieten, getracht worden het grootst mogelijk aantal bruggen over het Albertkanaal aan te besteden.

24) Zodra de akten van aankoop bij het Wegenfonds tussenkomen, wordt de onteigeningsom uitbetaald. Nooit is in deze verrichting vertraging geweest.

Men kan nochtans een zekere tijd duren, eer met de eigenaar een akkoord is bereikt en door het Comité van Aankoop een akte is opgemaakt. Voor nadere gegevens zal de Minister van Financiën, die voor deze zaken bevoegd is, nadere bijzonderheden hieromtrent kunnen verstrekken.

VI. — Schoolgebouwen.

VRAAG N° 1 :

Onderwijsinrichtingen.

Op de begroting van 1960 zijn voor de staatsscholen, 1.540.000.000 frank uitgetrokken en voor de gemeentescholen, 515.000.000 frank. Misschien past deze overweging beter bij het Ministerie van Openbaar Onderwijs maar gaat het een het ander niet schaden zodat er mettertijd heel wat lokalen onbruikbaar zouden worden.

RÉPONSE :

Cette question relève entièrement de la compétence du Ministre de l'Instruction publique. Ce n'est pas au budget des Travaux Publics que ces sommes ont été inscrites.

QUESTION N° 2 :

Le crédit de 600.000.000 francs prévu pour les nouveaux bâtiments des écoles primaires communales est-il maintenu au budget des Travaux publics ?

RÉPONSE :

Le crédit de 600 millions pour les nouveaux bâtiments des écoles communales et provinciales est prévu au budget du département de l'Instruction publique et non plus au budget des Travaux Publics.

QUESTION N° 3 :

Les écoles de l'Etat à Tongres.

Quand commencera-t-on les travaux de construction du nouveau bâtiment des écoles de l'Etat à Tongres, dont on a annoncé l'exécution depuis longtemps ?

RÉPONSE :

Il a été procédé à l'adjudication des travaux de l'école normale de l'Etat, de l'école moyenne de l'Etat pour jeunes filles et du pensionnat.

La première tranche de ces travaux comprend deux lots :

Lot I : Plus bas soumissionnaire : Stijfkens-Wouters, de Genk.
Montant : 24.033.984 francs.
Notification : le 3 décembre 1959.

Lot II : Plus bas soumissionnaire : Dannen, de Dale.
Montant : 41.952.122 francs.
Notification : le 10 décembre 1959.

Pour ce qui est de l'athénée royal — projet deuxième tranche — estimation : 23 millions, le projet a été revu par l'architecte auteur du projet et est à l'examen dans mes services. On peut escompter que l'adjudication aura lieu prochainement.

VII. — Divers.

QUESTION N° 1 :

Reconstruction de la Halle aux draps à Ypres.
Dommages de guerre 1914-1918.

Pour certains éléments du bâtiment des Halles, il n'a pas encore été liquidé d'indemnité.

Le montant du solde de l'indemnisation serait fixé par transaction.

Après l'établissement de l'inventaire des éléments non restaurés et évaluation du coût actuel des travaux d'ameublement et de décoration de l'Hôtel de Ville et des Halles, effectués sur proposition de l'Administration de la Reconstruction, autorisation a été demandée à Monsieur le Ministre de prévoir un crédit au budget de la Reconstruction pour 1960.

Une décision est-elle déjà intervenue et quel sera le montant du crédit prévu au budget de la Reconstruction ?

RÉPONSE :

La question posée par l'honorable Membre, relève de la compétence de la Commission de la Reconstruction, à laquelle elle sera transmise pour suite voulue.

ANTWOORD :

Deze aangelegenheid valt volledig in de bevoegdheid van de Minister van Openbaar Onderwijs. Deze sommen werden niet ingeschreven op de begroting van Openbare Werken.

VRAAG N° 2 :

Blijft het krediet van 600.000.000 frank voor de nieuwbouw van gemeentelijke lagere scholen behouden op de begroting van Openbare Werken ?

ANTWOORD :

Het krediet van 600 miljoen voor de nieuwbouw van gemeentelijke en provinciale scholen wordt op het krediet voor het departement van Openbaar Onderwijs uitgetrokken en niet meer op de begroting van Openbare Werken.

VRAAG N° 3 :

Rijksscholen te Tongeren.

Wanneer zal begonnen worden met de reeds lang aangekondigde nieuwbouw van de Rijksscholen te Tongeren ?

ANTWOORD :

De aanbesteding heeft plaats gehad voor :
Rijksnormaalschool, Rijksmiddelbare school voor meisjes en kost-school.

De eerste schijf hiervan bevat 2 loten :

Lot I : Laagste aanbieder : Stijfkens-Wouters, van Genk.
Bedrag : 24.033.984 frank.
Betekend : 3 december 1959.

Lot II : Laagste aanbieder : Dannen, te Dale.
Bedrag : 41.952.112 frank.
Betekend : 10 december 1959.

Voor het Koninklijk Atheneum — ontwerp tweede schijf — raming 23 miljoen werd het ontwerp verbeterd door de architect-ontwerper en het ligt ter onderzoek bij de diensten. Eerstdaags kan verwacht worden dat tot de aanbesteding zal worden overgegaan.

VII. — Diversen.

VRAAG N° 1 :

Heropbouw van de Lakenhalle te Ieper.
Oorlogsschade 1914-1918.

Er werd nog geen schadevergoeding uitbetaald voor verschillende elementen van het Hallegebouw.

Deze overblijvende schadevergoeding zou bij transactie vastgesteld worden.

Na het opmaken van een inventaris van de niet herstelde elementen, en een raming van de huidige kostprijs voor meubilering en versierings-elementen voor stadhuis en Hallen, zulks op voorstel van het Bestuur van Wederopbouw, werd gevraagd aan de Minister om toelating te bekomen voor het inschrijven van een krediet op de begroting van Wederopbouw voor 1960.

Werd hiervoor reeds beslist en welke is 't bedrag van het krediet dat op de begroting van Wederopbouw zal ingeschreven worden ?

ANTWOORD :

De vraag van het achtbaar lid hangt van de Commissie voor de Wederopbouw af en zal aan deze Commissie overgemaakt worden voor antwoord.

QUESTION N° 2 :

Les administrations communales desservies par les autobus se trouvent devant la nécessité de procéder à la construction d'abris pour voyageurs.

Il serait souhaitable que les dépenses pour de telles constructions soient subsidiées au même titre que les dépenses pour travaux d'amélioration des chemins de grande communication, c'est-à-dire à 60 %.

Il est injuste, en effet, de faire supporter par les communes la construction d'abris nécessaires à un service d'intérêt régional ou national.

RÉPONSE :

Si les abris auxquels fait allusion l'honorable Membre, sont des bâtiments communaux, ils sont subsidiés à 30 %.

Toutefois, on peut se demander si ces abris ne devraient pas être construits par les sociétés exploitantes. C'est là un problème qui ne dépend pas du département des Travaux publics.

QUESTION N° 3 :

Questions concernant spécialement Anvers-Ville.

a) Le livre bleu fait état de 34 entreprises de travaux.

Les travaux y sont mentionnés pour leur coût global, sans indication du montant du subside.

De cette façon, il est très difficile de comparer aux autres communes et provinces.

b) Ces 34 entreprises de travaux comportent divers postes concernant l'acquisition de mobilier scolaire.

Ces achats ont été refusés et ils figurent néanmoins dans la liste ? Y aurait-il eu une erreur ?

L'école de la rue dite « Colubistraat » est mentionnée deux fois : une fois dans la liste des travaux (écoles) et une fois à propos des dommages de guerre.

c) Mais nombre de travaux ne sont pas mentionnés dans le livre et on se demande ce qu'on va faire ?

1. Adr. Brouwershuis — restauration 2^{me} tranche — (une promesse formelle a été assurée, à l'intervention du Ministre Lilar).

2. Magasin de décors du « Kielse vest » : dossier introduit depuis des années. Très urgent eu égard à la sécurité dans les théâtres, ainsi qu'au point de vue des économies.

3. Restauration de la « Van Straelentoren » (1.080.000 francs). Il s'agit d'un monument classé.

4. On attend fermement les 17.000.000 de francs pour le bureau de recrutement.

5. Eglise Saint-Paul : restauration du Calvaire.

6. La construction de W.C. dans le parc dit « Nachtegaelpark », très fréquenté par les enfants à la belle saison.

7. Bâtiment de centralisation des services des travaux communaux et des bâtiments communaux.

Il s'agit pour la plus grande partie de dommages de guerre et la ville d'Anvers a déjà pris les bureaux à sa charge. Il s'agit des bureaux.

8. Les travaux de l'avenue dite « Slachthuislaan » sont très urgents (c'est par là que la circulation devra être détournée lorsqu'on effectuera les travaux de la petite ceinture). Dossier introduit le 2 décembre 1958.

RÉPONSE :

a) Les montants qui figurent dans le livre bleu sont effectivement ceux des travaux et non des subsides.

Ceux-ci se monteront à 35 ou 65 % suivant les règles en vigueur ou 100 % pour les dommages de guerre.

Il est rappelé que les 35 et 65 % remplaceront à partir de 1960 les 30 et 60 % prévus à l'arrêté de 1949 et ce en fonction de la nouvelle simplification administrative en matière d'octroi de subsides.

Les 35 % sont accordés pour les travaux de voirie aux chemins ordinaires non repris dans un plan d'urbanisation ainsi que pour les bâtiments communaux.

65 % sont accordés pour les écoles, pour les égouts et pour les travaux de voirie aux chemins repris dans un plan d'aménagement.

VRAAG N° 2 :

De gemeenten, bediend door autobuslijnen, zijn dikwijls verplicht wachthuisjes te bouwen.

Die werken zouden moeten gesubsidieerd worden op dezelfde voet als de werken tot verbetering van de wegen van groot verkeer dwz. ten belope van 60 %.

Het is inderdaad onbillijk dat de gemeenten de kosten moeten dragen van het bouwen van wachthuisjes ten behoeve van een autobusdienst die een gewestelijk of nationaal karakter vertoont.

ANTWOORD :

Indien de door het geachte lid bedoelde schuilplaatsen gemeente-gebouwen zijn, komen ze in aanmerking van subsidiëring tegen 30 %.

Men is evenwel gerechtigd de vraag te stellen of die schuilplaatsen niet door de exploitatiemaatschappijen zelf moeten worden gebouwd. Dat is dan een probleem dat niet tot de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken behoort.

VRAAG N° 3 :

Speciale vragen voor Antwerpen-Stad.

a) Er staan 34 werken vermeld in het blauwboek.

De werken staan er in vermeld met het volle bedrag en niet met het bedrag der subsidiëring ?

Op die manier is het erg moeilijk vergelijkingen te maken met andere gemeenten en provincies.

b) Bij die 34 werken staan verschillende posten voor aankoop van schoolmeubelen vermeld.

Die aankopen werden afgewezen en toch staan ze op de lijst vermeld. Geldt het hier een vergissing ?

De school van de Colubistraat staat 2 maal vermeld : éénmaal bij de lijst der werken (scholen) en éénmaal bij oorlogsschade ?

c) Maar er zijn heel wat werken niet vermeld in het boek en de vraag is « wat gaat daarmee gebeuren ? »

1. Adr. Brouwerhuis — restauratie 2^e reeks — (formele belofte werd verzekerd door bemiddeling van Minister Lilar).

2. Schermenmagazijn — Kielse vest : reeds vele jaren geleden ingediend. Zeer dringend nodig voor de veiligheid in de schouwburgen en ook wegens bezuinigingen.

3. De restauratie van de Van Straelentoren (1.080.000 frank). Het betreft een geklasseerd monument.

4. Men rekent vast op de 17.000.000 frank voor het aanwervingsbureau.

5. Sint-Pauluskerk : restauratie van de Calvarieberg.

6. Het bouwen van W.C. in het Nachtegaelpark, gezien het drukke bezoek van vele kinderen in de zomermaanden.

7. Centralisatiegebouw stadswerken-stadsgebouwen.

Het is voor het grootste gedeelte oorlogsschade en de stad Antwerpen heeft voor eigen rekening de burelen reeds voor haar rekening genomen. Het betreft de burelen.

8. Slachthuislaan is zeer dringend (langs daar moet het verkeer omgeleid worden wanneer de werken van de kleine ring zullen uitgevoerd worden. Dossier ingediend 2 december 1958.

ANTWOORD :

a) De in het blauwboek vermelde bedragen hebben inderdaad betrekking op de werken en niet op de toelagen.

De toelagen zullen berekend worden tegen 35 of 65 %, overeenkomstig de vigerende regelen, of tegen 100 % wanneer het oorlogsschade betreft.

Er wordt aan herinnerd dat de 35 en 65 % met ingang van 1960 in de plaats komen van de in het besluit van 1949 bepaalde 30 en 60 %, zulks ten gevolge van de vereenvoudiging der administratieve formaliteiten inzake de verlening van toelagen.

De toelagen tegen 35 % worden verleend voor de werken aan de gewone buurtwegen die niet begrepen zijn in een stedenbouwkundig aanleg, alsmede voor de gemeentelijke gebouwen.

De toelagen tegen 65 % worden verleend voor de scholen, de rioleringen, alsmede voor de werken aan buurtwegen die in een plan van aanleg zijn begrepen.

b) Si certaines communes renoncent à certains subsides, le crédit correspondant pourra être affecté par le Ministre à d'autres travaux soit dans la même commune, soit dans une autre.

Le fait qu'une école a été citée en deux endroits du livre n'est pas anormal, cela signifie que les travaux à effectuer comportent une partie des dommages de guerre qui seront subsidiés à 100 % et une partie des travaux nouveaux qui seront subsidiés à 65 %.

c) Il n'a pas été possible de prévoir dans le livre bleu tous les travaux pour lesquels des dossiers ont été constitués.

Il convient tout d'abord de liquider tous ceux pour lesquels une adjudication a déjà eu lieu.

Les travaux cités par l'honorable Membre seront repris dans une liste ultérieure.

Les travaux à effectuer à l'avenue de l'Abattoir seront examinés.

QUESTION N° 4 :

Motion de protestation de l'Association des Architectes flamands (« Vlaamse architectenvereniging »).

Cette motion de protestation a été émise à la suite du vote de la loi du 6 août 1959 sur la réorganisation de l'urbanisme et de l'aménagement de l'espace.

Ne pourrait-on examiner la possibilité que M. le Ministre reçoive une délégation de l'association d'architectes en question ?

RÉPONSE :

Une délégation de la « Vlaamse Architecten Vereniging » a été reçue par un de mes collaborateurs.

Au cours de cet entretien, tous les éclaircissements voulus ont été fournis aux délégués.

Il est un point sur lequel l'accord n'a pu se faire. C'est le suivant :

Les architectes estiment qu'en raison de leur formation et de leurs compétences, ils devraient toujours être mis à la tête des groupes de travail chargés de dresser les plans d'aménagement.

Le Ministre estime que si rien ne s'oppose à ce que les architectes prennent la direction de ces groupes, il ne doit pas nécessairement toujours en être ainsi, car il se peut que d'autres spécialistes soient plus compétents en ce qui concerne les problèmes particuliers que peuvent poser certains plans généraux. En d'autres termes, la direction d'un groupe d'urbanistes ne constitue pas et ne peut pas constituer un monopole ni pour les architectes, ni pour aucun autre groupe de spécialistes.

C'est la personne qui paraîtra la plus qualifiée à cet effet qui prendra la direction du groupe, quelles que soient les disciplines touchant à l'aménagement de l'espace qu'elle pratique.

Le chef du groupe sera tantôt un économiste, tantôt un architecte, ou bien encore un sociologue, etc.

Les délégués de la « Vlaamse Architecten Vereniging » ont estimé ne pas pouvoir se rallier à ce point de vue. Il estime que l'urbaniste doit s'élever au-dessus des autres et jouir d'une formation suffisante pour être en mesure de contrôler et d'inspirer le travail des différents spécialistes qui participent au travail.

Ces qualités ne sont pas le monopole des architectes. La valeur de l'homme lui-même importe plus, en l'occurrence, que la discipline qu'il exerce.

QUESTION N° 5 :

Liquidation des services de la Reconstruction.

Nous demandons simplement, à ce sujet, que l'on veuille bien tenir compte, pour procéder à des déplacements de personnel, des situations sociales.

b) Ingeval sommige gemeenten van sommige toelagen mochten afzien, zal de Minister het overeenkomstig krediet kunnen bestemmen voor andere werken, hetzij in dezelfde, hetzij in een andere gemeente.

Dat een school op twee plaatsen in het boek vermeld staat, is normaal. Zulks betekent dat de uit te voeren werken bestaan uit een gedeelte oorlogsschade, die tegen 100 %, en een gedeelte nieuwbouwwerken, die tegen 65 % zullen worden gesubsidieerd.

c) Het was niet mogelijk in het blauwboek al de werken te vermelden waarvoor dossiers zijn aangelegd.

Eerst moeten die worden afgewerkt waarvoor reeds een aanbesteding heeft plaats gehad.

De door het geacht lid genoemde werken zullen op een latere lijst worden ingeschreven.

De aan de Slachthuislaan uit te voeren werken zullen onderzocht worden.

VRAAG N° 4 :

Protestmotie van de Vlaamse architectenvereniging.

Deze protestmotie werd goedgekeurd ten gevolge van de wet van 6 augustus 1959 betreffende de reorganisatie van de stedenbouw en ruimtelijke ordening.

Kan de mogelijkheid niet worden onderzocht dat de Minister een afvaardiging van voornoemde architectenvereniging zou ontvangen ?

ANTWOORD :

Een afvaardiging van de Vlaamse Architectenvereniging werd ontvangen door één van mijn medewerkers.

Tijdens dit onderhoud werden alle ophelderingen aan de afgevaardigden verstrekt.

Een punt waaromtrent geen overeenstemming tot stand kon komen, is het volgende :

De architecten zijn van oordeel dat hun vorming en hun hoedanigheden vereisen dat zij telkens aan het hoofd zouden staan van de werkgroepen belast met het opmaken van aanlegplannen.

De Minister is van mening dat niets belet dat een architect de leiding van zulke groepen neemt doch dat de leider van de groep niet noodzakelijk een architect moet zijn daar andere specialisten over meer hoedanigheden kunnen beschikken in verband met bepaalde problemen die zich in één of ander algemeen plan stellen; met andere woorden, de leiding van een urbanisatiegroep is en kan geen monopolie zijn voor de architecten noch voor welke andere groep van specialisten.

Zal de leiding van de groep nemen, de persoon die daartoe het meest aangewezen lijkt welke ook de vakken zijn die hij met betrekking tot de ruimtelijke ordening beoefent.

In het ene geval zal de leider een econoom zijn, in het andere een architect, in andere gevallen een socioloog, enz.

De afgevaardigden van de Vlaamse Architectenvereniging konden zich met dat standpunt niet akkoord verklaren. Hij meent dat de « planner » een persoon moet zijn welke zich verheft boven de anderen en tevens over genoeg vorming beschikt om de verschillende specialisten betrokken bij het werk te controleren en leiding te geven.

Die hoedanigheden zijn niet het monopolie van de architecten. Het gaat ter zake meer om de waarde van de persoon zelf dan om het vak dat hij beoefent.

VRAAG N° 5 :

Liquidatie van de diensten van Wederopbouw.

Hier vragen wij enkel dat men bij de overplaatsing van het personeel rekening zou willen houden met de sociale toestand.

RÉPONSE :

Les déplacements de personnel auxquels donne lieu la liquidation des services de la Reconstruction ont toujours été effectués compte tenu des situations sociales. Cette règle reste valable pour l'avenir.

QUESTION N° 6 :

Dommages de Guerre.

Au total, un montant de 200.000.000 francs est prévu au budget des dommages de guerre.

Est-il exact qu'il resterait à liquider pour plus de 800 millions de dommages de guerre pour les églises sinistrées ?

S'il en est effectivement ainsi, combien d'année faudra-t-il pour que tout soit réparé ?

Pour la seule région d'Anvers, je pense aux églises Saint-André, Saint-Paul, Saint-Norbert et aux églises de Gooreind, Wuustwezel et de Santvliet.

RÉPONSE :

Il ne reste plus à liquider que pour 483 millions de dommages de guerre et ce montant ne concerne pas seulement les églises, mais aussi les routes, les bâtiments communaux, etc. Il convient de noter que ce montant comprend 155 millions de francs pour les travaux de réparation de biens meubles de la bibliothèque de l'Université de Louvain.

Jusqu'à présent, il n'a été introduit de factures que pour un montant de 11 millions et on prévoit qu'il ne sera pas introduit à l'avenir pour plus de 11 à 12 millions de factures par an.

En outre, ce montant comprend 183 millions pour les dossiers de travaux dont l'adjudication a eu lieu depuis un certain temps déjà, si bien qu'il faut escompter un volume de travaux beaucoup moins important qu'on ne pourrait le craindre. Dans ces conditions, le montant de 200 millions prévu au budget est tout à fait suffisant.

QUESTION N° 7 :

Monsieur le Ministre voudrait-il nous faire connaître le nombre d'architectes privés, désignés en 1959 pour préparer notamment les dossiers d'exécution des établissements scolaires, dont la création était prévue par le Département de l'Instruction publique en vertu du pacte scolaire ?

Monsieur le Ministre voudrait-il également me faire connaître les conditions dans lesquelles ces contrats auraient été passés : durée des délais, pour cent des honoraires ?

RÉPONSE :

Le nombre d'architectes privés, désignés en 1959 pour élaborer des plans d'école, est de 49.

Les contrats souscrits entre l'Etat et les architectes sont des contrats types. Leur durée de validité est de 5 ans. Les honoraires se montent à environ 3 %.

QUESTION N° 8 :

Nombre de fonctionnaires de première catégorie, par rôle linguistique et par grade, au 1^{er} janvier 1959 et au 1^{er} janvier 1960.

Les mêmes données pour les organismes parastataux dépendant du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

RÉPONSE :

L'honorable membre trouvera ci-jointe présentée sous forme de tableau, la réponse à la question posée.

ANTWOORD :

De overplaatsing van het personeel welke voortvloeit uit de likwidatie van de diensten van Wederopbouw is steeds gebeurd in overeenstemming met de sociale toestand. Deze regel zal in de toekomst van kracht blijven.

VRAAG N° 6 :

Oorlogsschade.

In totaal is er een bedrag van 200.000.000 frank uitgetrokken op de begroting voor oorlogsschade.

Is het waar dat er voor meer dan 800 miljoen oorlogsschade nog moet vereffend worden aan de geteisterde kerken.

Zo ja, hoeveel jaren gaat dit duren alvorens alles zal hersteld zijn.

Voor het Antwerpse alleen denk ik aan de kerken van Sint-Andries, Sint-Paulus, Sint-Norbertus, Gooreind, Wuustwezel, Zandvliet.

ANTWOORD :

Slechts 483 miljoen oorlogsschade moet nog vereffend worden en dit bedrag heeft niet alleen betrekking op kerken doch ook op wegen, gemeentegebouwen en andere. De nadruk dient er op gelegd dat in dat bedrag 155 miljoen frank begrepen is voor herstellingswerken van roerende goederen van de bibliotheek van de Universiteit van Leuven.

Tot op heden werden slechts voor 11 miljoen facturen ingediend en men verwacht dat in de toekomst niet meer dan 11 à 12 miljoen facturen 's jaars zullen ingediend worden.

Bovendien is in bedoeld bedrag 183 miljoen begrepen, voor bundels waarvan de aanbesteding sedert geruime tijd plaats gehad heeft, zodat men met een veel kleiner volume heeft af te rekenen dan gevreesd werd. Het bedrag van 200 miljoen dat in de begroting dan ook ingeschreven is, is dan ook helemaal voldoende.

VRAAG N° 7 :

Zou de Minister mij het aantal privé-architecten willen laten kennen, die in 1959 aangewezen werden om onder meer de dossiers op te maken betreffende de uitvoering van de schoolinrichtingen, tot de oprichting waarvan door het Departement van Openbaar Onderwijs ingevolge het schoolpakt besloten werd ?

Zou de Minister mij eveneens kennis willen geven van de voorwaarden (duur der termijnen, percentage der honoraria die in deze contracten vervat zijn ?

ANTWOORD :

Het aantal privé-architecten die in 1959 aangewezen werden om schoolplannen op te maken, bedraagt 49.

De tussen het Rijk en de architecten gesloten contracten zijn modelcontracten. Hun geldigheidsduur bedraagt 5 jaar. De honoraria bedragen ongeveer 3 %.

VRAAG N° 8 :

Aantal ambtenaren van eerste categorie, per taalrol en per graad, op 1 januari 1959 en op 1 januari 1960.

Dezelfde gegevens voor de parastatale instellingen afhankelijk van Openbare Werken en Wederopbouw.

ANTWOORD :

Het achtbaar lid gelieve hierbij het antwoord te vinden in de vorm van tabel.

a) Secteur des Travaux publics :

Grades	Au 1-1-1959		Au 1-1-1960	
	Flam.	Fr.	Flam.	Fr.
Secrétaire Général	1	—	1	—
Directeur Général	2	3	2	3
Inspecteur Général	6	5	5	5
Directeur d'Administration	1	1	1	1
Directeur	7	8	8	6
Ingénieur en chef-directeur	26	27	24	28
Ingénieur principal-chef de service	2	1	2	1
Ingénieur	56	49	57	54
Architecte en chef-directeur	1	2	1	2
Architecte en chef	2	1	2	1
Architecte-urbaniste-chef de service	—	1	—	1
Conseiller	—	1	—	1
Conseiller d'organisation	1	—	1	—
Conseiller adjoint	4	—	4	—
Conseiller juridique adj.	1	1	1	1
Inspecteur social	1	—	1	—
Chef-traducteur	1	—	1	—
Traducteur-reviseur	1	1	—	1
Secrétaire d'Administration	10	14	10	10
Chef du service de l'hydrographie	1	—	1	—
Chimiste, chef de station	—	1	—	1
Chef de Bureau	16	13	15	13
Chef du Bureau-dessinateur	8	11	7	11
Conducteur	26	26	24	22
Chef de division	1	—	1	—
	175	166	171	162

b) Secteur Reconstruction :

Grades	Au 1-1-1959		Au 1-1-1960	
	Flam.	Fr.	Flam.	Fr.
Directeur Général	1	—	1	—
Inspecteur Général	1	2	1	2
Directeur d'Administration	—	1	—	1
Directeur	7	8	8	6
Inspecteur principal	1	1	1	1
Chef de division	6	5	6	4
Chef de Bureau	19	17	18	16
Traducteur-reviseur	1	—	1	—
Conseiller juridique	11	7	8	7
Conseiller juridique adjoint	17	23	14	18
Secrétaire d'Administration	44	47	27	36
Conseiller principal d'expertise	—	2	—	2
Conseiller d'expertise	8	10	7	10
Conseiller d'expertise adjoint	34	34	33	34
	150	157	125	137

Les renseignements concernant les organismes parastataux dépendant du département des Travaux Publics et de la Reconstruction ne peuvent être communiqués immédiatement; ils seront transmis directement au membre.

QUESTION N° 9 :

L'ampleur des tâches incombant au Ministère des Travaux Publics sera encore accrue si le projet de loi des investissements annoncé par le Ministre se concrétise par une loi.

Le Ministre a-t-il l'assurance que l'effectif des techniciens de son département pourra répondre aux exigences nouvelles et, dans la négative, ne faut-il pas envisager une révision du cadre actuel et des rémunérations qui sont attachées aux diverses fonctions ?

RÉPONSE :

Le cadre technique du Département sera revu pour pouvoir faire face aux travaux importants et nombreux qui seront réalisés dans les années à venir. Les rémunérations des ingénieurs seront améliorées bientôt.

a) Sector Openbare Werken :

Graden	Op 1-1-1959		Op 1-1-1960	
	Ned.	Fr.	Ned.	Fr.
Secretaris-Generaal	1	—	1	—
Directeur-Generaal	2	3	2	3
Inspecteur-Generaal	6	5	5	5
Directeur van Administratie	1	1	1	1
Directeur	7	8	8	6
Hoofdingenieur-Directeur	26	27	24	28
E. a. Ingenieur Diensthoofd	2	1	2	1
Ingenieur	56	49	57	54
Hoofdarkitect-Directeur	1	2	1	2
Hoofdarkitect	2	1	2	1
Stedebouwkundig-architect diensthoofd	—	1	—	1
Adviseur	—	1	—	1
Organisatieadviseur	1	—	1	—
Adj. Adviseur	4	—	4	—
Adj. Juridisch-Adviseur	1	1	1	1
Sociaal-Inspecteur	1	—	1	—
Hoofdvertaler	1	—	1	—
Vertaler-revisor	1	1	—	1
Sekretaris van Administratie	10	14	10	10
Hoofd van de Waterwegen	1	—	1	—
Scheikundig Stationhoofd	—	1	—	1
Bureauchef	16	13	15	13
Bureauchef-tekenaar	8	11	7	11
Conducteur	26	26	24	22
Afdelingschef	1	—	1	—
	175	166	171	162

b) Sector Wederopbouw :

Graden	Op 1-1-1959		Op 1-1-1960	
	Ned.	Fr.	Ned.	Fr.
Directeur-Generaal	1	—	1	—
Inspecteur-Generaal	1	2	1	2
Directeur van Administratie	—	1	—	1
Directeur	7	8	8	6
E. a. Inspecteur	1	1	1	1
Afdelingschef	6	5	6	4
Bureauchef	19	17	18	16
Revisor-vertaler	1	—	1	—
Juridisch-Adviseur	11	7	8	7
Adj. Adviseur	17	23	14	18
Sekretaris van Administratie	44	47	27	36
E. a. Adviseur-expert	—	2	—	2
Adviseur-expert	8	10	7	10
Adj. Adviseur-expert	34	34	33	34
	150	157	125	137

De gegevens betreffende de parastatale instellingen afhankelijk van het departement van Openbare Werken en Wederopbouw kunnen niet onmiddellijk medegedeeld worden; zij zullen rechtstreeks aan het achtbaar lid overgemaakt worden.

VRAAG N° 9 :

De op het Ministerie van Openbare Werken rustende taken zullen nog omvangrijker worden ingeval het door de Minister in uitzicht gestelde ontwerp van investeringswet wordt goedgekeurd.

Is de Minister wel zeker, dat het effectief van de technici van zijn departement toereikend is om aan die nieuwe taken het hoofd te bieden. Zo neen, is het dan niet nodig een herziening van het huidige kader en van de aan de verschillende ambten verbonden bezoldiging in overweging te nemen ?

ANTWOORD :

Het technisch kader van het departement zal worden herzien om het hoofd te kunnen bieden aan de grote en talrijke werken die in de komende jaren zullen worden uitgevoerd. De wedde van de ingenieurs zal verhoogd worden.

QUESTION N° 10 :

Pêche dans la Lesse.

Alors que l'état exceptionnel que nous avons connu l'an dernier a tari des sources et rivières, il a été possible de faire du kayak sur ce tronçon de la Lesse, situé dans la région de Houyet notamment, qui a été décrété non flottable, et non navigable; ne pensez-vous pas que l'arrêté royal qui a privé nos petits pêcheurs d'un plaisir légitime devrait être aboli? Une pétition a été remise, il y a près d'un mois et demi à votre Département, après être passée par le Ministère de l'Agriculture: elle réclame que la flottabilité ou la navigabilité de cette rivière soit reconnue, comme elle l'est en réalité; ce n'est pas le Service de l'Hydraulique notamment qu'il faut convaincre de la chose. Mais, peut-être serait-il utile de faire de nouveaux essais en présence des représentants de nos pêcheurs.

RÉPONSE :

Le problème de la pêche dans la Lesse sera examiné avec les services compétents.

VRAAG N° 10 :

Visvangst op de Lesse.

Terwijl ten gevolge van de uitzonderlijke weersgesteldheid tijdens het verlopen jaar vele bronnen en riviertjes waren opgedroogd, was het mogelijk aan kajaksport te doen op het deel van de Lesse in de streek van Houyet, dat niet vlotbaar en niet bevaarbaar is verklaard; denkt U niet dat het koninklijk besluit waarbij onze kleine vissers van een rechtmatig genot werden beroofd, zou moeten worden ingetrokken? Nagenoeg anderhalve maand geleden werd bij Uw departement een petitie ingediend, na langs het Ministerie van Landbouw te zijn gepasseerd; daarin wordt geëist dat de vlotbaarheid en bevaarbaarheid van genoemde rivier zou worden erkend, zoals in werkelijkheid het geval is; de Waterdienst bij voorbeeld moet van dat feit niet worden overtuigd. Maar het ware misschien wenselijk nieuwe proeven te nemen ten overstaan van de vertegenwoordigers van onze vissers.

ANTWOORD :

Het vraagstuk van de visvangst op de Lesse zal in overleg met de bevoegde diensten worden bestudeerd.

ANNEXE.

Avis donné par la Commission de la Reconstruction à la Commission des Travaux Publics au sujet des crédits afférents aux dommages aux biens, figurant au budget des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1960.

AVIS REDIGÉ
PAR M. QUAGHEBEUR.

EXPOSE DU MINISTRE.

Tenant compte de l'état d'avancement de la liquidation des dommages de guerre aux biens privés, le Ministre estime opportun non seulement de rendre compte à la Commission du travail de l'Administration de la Reconstruction pendant l'année 1959, mais encore de l'entretenir du planning de la liquidation finale ainsi que de la réaffectation du personnel encore actuellement en service auprès de cette administration.

A. — Activités au cours de l'année écoulée.

Du 1^{er} janvier au 12 décembre 1959, 71.371 décisions ordinaires et 4.839 décisions réputées définitives et contradictoires (décisions de déboutés par application de la franchise de 2.000 francs, valeur 1939) ont été prises par les neuf directions provinciales; il convient d'y ajouter 1.791 décisions de révision, ce qui représente un total de 78.000 décisions d'indemnisation.

Au 12 décembre 1959, quelque 885.000 demandes d'intervention financière de l'Etat avaient été introduites et environ 75.000 décisions demeuraient à rendre par les directions provinciales, dont près de 20 % concernent des dossiers qui doivent être considérés comme litigieux.

Ceci revient à dire que la tâche d'indemnisation en première instance incombant à l'Administration de la Reconstruction est achevée à concurrence de plus de 90 %.

*Considérations relatives au travail accompli
en fin d'année 1959.*

On pourrait à bon droit s'étonner du fait que le rendement des 50 premières semaines de l'année 1959 indique une régression d'environ 15 % par rapport à l'année 1958.

Le Ministre tient à donner immédiatement les raisons de cette diminution de production afin que la Commission elle-même puisse émettre un jugement quant au résultat atteint.

1^o — En 1959, 257 membres du personnel ont quitté les directions provinciales, c'est-à-dire plus de 20 % de l'effectif global des services extérieurs. Il convient de noter que, depuis le 1^{er} avril 1955, époque à laquelle le maximum de 2.327 agents fut atteint, cet effectif ne cessa de diminuer graduellement suite aux transferts, démissions, mises à la retraite, décès, etc...

BIJLAGE.

Advies door de Commissie voor de Wederopbouw aan de Commissie voor de Openbare Werken verstrekt betreffende de kredieten schade aan goederen die voorkomen in de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1960.

ADVIES OPGESTELD
DOOR DE HEER QUAGHEBEUR.

UITEENZETTING DOOR DE HEER MINISTER.

Rekening houdend met de ver gevorderde stand van de afhandeling der oorlogsschade aan private goederen, acht de heer Minister het wenselijk de commissie niet alleen rekenschap te geven van de werking van het Bestuur van Wederopbouw tijdens het jaar 1959, doch haar ook een uiteenzetting te geven over de planning voor de uiteindelijke likwidatie, alsmede over de wedertewerkstelling van het thans bij dat Bestuur nog in dienst zijnde personeel.

A. — Activiteiten tijdens het afgelopen jaar.

Van 1 januari tot 12 december 1959 zijn 71.371 gewone beslissingen en 4.839 als definitief en contradictoir beschouwde beslissingen (afwijzende beslissingen wegens de toepassing van de vrijstelling van 2.000 frank waarde 1939) getroffen; hieraan dienen nog zowat 1.791 herzieningsbeslissingen te worden toegevoegd, wat in totaal overeenstemt met 78.000 vergoedingsbeslissingen door de negen provinciale directies.

Op 12 december 1959 waren in totaal ongeveer 885.000 aanvragen om staatsstussenkomst ingediend en moesten door de provinciale directies nog ongeveer 75.000 beslissingen in eerste aanleg worden gewezen waarvan nagenoeg 20 % betrekking hebben op dossiers die als litigieus dienen te worden beschouwd.

Dit betekent dat de taak die aan het Bestuur van Wederopbouw werd opgedragen voor meer dan 90 % is beëindigd wat de behandeling der dossiers in eerste aanleg betreft.

*Beschouwingen in verband met het einde 1959
volbrachte werk.*

Men zou zich terecht kunnen verbazen over het feit dat het rendement tijdens de eerste 50 weken van 1959 een achteruitgang te zien geeft van circa 15 % in vergelijking met 1958.

De heer Minister wil onmiddellijk de redenen van deze teruglopende productie opgeven opdat de Commissie zelf een oordeel zou kunnen vellen over het bereikte resultaat.

1^o — In 1959 hebben 257 personeelsleden, d.w.z. meer dan 20 % van de totale personeelsbezetting van de buitendiensten, de provinciale directies verlaten. Vergeet niet dat sedert 1 april 1955, toen het maximum van 2.327 personeelsleden werd bereikt, deze personeelssterkte geleidelijk afnam ingevolge overplaatsingen, ontslagnemingen, oppensioenstellingen, sterfgevallen, enz.

Bien entendu, au cours de l'année qui s'achève, le Ministre s'est obligé de réduire de manière systématique les effectifs des directions provinciales de Flandre Orientale, du Limbourg, du Brabant et d'Anvers, au fur et à mesure de la diminution progressive des tâches de ces directions, à l'approche de leur liquidation.

Et cependant, il lui semble particulièrement réjouissant de constater que le rendement individuel de chaque membre du personnel s'est encore accru par comparaison aux années 1957 et 1958.

2° — L'épuisement des décisions réputées définitives et contradictoires, c'est-à-dire des déboutés purs et simples, est devenu pratiquement total en 1959.

En effet, seulement 4.839 décisions de cette nature sont intervenues, alors qu'en 1957 il en avait été signifié 15.584 et en 1958 : 7.842.

C'est pourquoi le Ministre pense pouvoir affirmer que le rendement en 1959 est demeuré à un niveau sensiblement égal à celui des années antérieures.

Situation en matière de financement.

Au 1^{er} octobre 1959, la situation était la suivante au point de vue du financement de l'indemnisation des dommages de guerre aux biens privés :

- | | |
|---|----------------|
| 1) Indemnités de réparation définitive-
ment allouées fr. | 34.308.913.678 |
| se répartissant comme suit : | |
| — en espèces | 20.599.311.930 |
| — en obligations | 13.709.601.748 |
| 2) Indemnités de réparation effectivement
liquidées par la Caisse Autonome des
dommages de guerre, tant en espèces
qu'en obligations | 33.009.844.559 |
| 3) Montant de la possibilité maximum de
crédits de restauration, inscrite aux
décisions d'indemnisation | 22.917.086.201 |
| 4) Montant des crédits réellement alloués
aux sinistrés par les établissements
agréés (en ce compris les crédits « an-
cien régime » de toute nature) | 15.953.686.125 |
| 5) Montant des crédits effectivement pré-
levés par les sinistrés | 15.061.354.331 |

B. — Examen en première instance par les directions provinciales.

1. Planning de centralisation dans la phase finale de liqui- dation.

La tâche incombant à l'Administration de la Reconstruction en ce qui concerne l'examen des dossiers en première instance est donc achevée à concurrence de plus de 90 %.

La centralisation de la liquidation finale de cette tâche et la suppression des directions provinciales correspondantes auront lieu aux dates suivantes :

In het afgelopen jaar was de Minister genoodzaakt de personeelssterkte der provinciale directies van Oost-Vlaanderen, Limburg, Brabant en Antwerpen op stelselmatige wijze in te krimpen ingevolge de geleidelijke vermindering van de taak van deze directies die op het punt stonden te worden afgeschaft.

Toch was het voor hem een verheugende vaststelling dat het individueel rendement van elk personeelslid nog is toegenomen in vergelijking met 1957 of met 1958.

2° — De afhandeling van de definitief en contradictoir beschouwde beslissingen was in 1959 praktisch afgelopen.

Nog slechts 4.839 dergelijke afwijzende beslissingen werden gewezen terwijl in 1957, 15.584 en in 1958, 7.842 van deze afwijzende beslissingen werden betekend.

De heer Minister meent dan ook te mogen beweren dat het rendement voor 1959 op hetzelfde peil is gebleven als dit van de vorige jaren.

Toestand inzake financiering.

Op 1 oktober 1959 was de toestand inzake financiering van de vergoeding der oorlogsschade aan private goederen de volgende :

- | | |
|---|----------------|
| 1) Definitief toegekende herstelvergoedin-
gen fr. | 34.308.913.678 |
| onderverdeeld als volgt : | |
| — in speciën | 20.599.311.930 |
| — in obligaties | 13.709.601.748 |
| 2) Herstelvergoedingen werkelijk uitbe-
taald door de Zelfstandige kas voor
Oorlogsschade, zowel in speciën als in
obligaties | 33.009.844.559 |
| 3) Bedrag van de maximum herstelkre-
dietmogelijkheden, ingeschreven in de
vergoedingsbeslissingen | 22.917.086.201 |
| 4) Bedrag der aan de oorlogsgetroffenen
werkelijk toegekende kredieten door de
erkende instellingen (daarin begrepen
de kredieten « oud stelsel » van alle
aard) | 15.953.686.125 |
| 5) Bedrag der door de getroffenen werke-
lijk opgenomen kredieten | 15.061.354.331 |

B. — Onderzoek in eerste aanleg door de provinciale directies.

1. Planning van centralisatie in het eindstadium van de vereffening.

De aan het Bestuur van Wederopbouw ongedragen taak inzake behandeling van de dossiers in eerste aanleg is dus voor meer dan 90 % beëindigd.

De centralisatie van de verschillende werkzaamheden inzake afwikkeling van die taak en de opheffing van de betrokken provinciale directies zullen plaats hebben op de volgende data :

Direction provinciale Flandre Orientale : 1^{er} janvier 1960;

Direction provinciale Limbourg : 1^{er} janvier 1960;

Direction provinciale Anvers : 1^{er} mars 1960;

Direction provinciale Flandre Occidentale : 1^{er} juillet 1960.

Direction provinciale Hainaut : 1^{er} août 1960.

Compte tenu des effectifs dont elle disposent, les trois directions provinciales wallonnes n'ont pu être alignées sur les autres directions en ce qui concerne le moment de leur liquidation.

Le retard de ces provinces est imputable à diverses causes :

— pour la Direction provinciale du Luxembourg : complexité des demandes d'intervention, proportion exceptionnellement élevée d'indivisions (le nombre réel de dossiers « patrimoine » dépasse de 50 % environ le nombre de demandes d'intervention introduites) et impossibilité pratique de disposer du personnel prévu au cadre (le déficit n'a jamais été inférieur à 10 % et atteint actuellement environ 33 %).

Pour remédier à la situation de cette province, la compétence territoriale sur 6 cantons limitrophes (Durbuy — Erezée — Laroche — Marche — Nassogne et Wellin) fut transférée à la direction provinciale de Namur par arrêté royal du 28 mai 1957 et, en outre, les cantons de Vielsalm et Houffalize furent transférés à la direction provinciale de Liège (arrêté royal du 22 août 1959);

— pour la direction provinciale de Liège : complexité de l'examen des dossiers relatifs aux cantons de l'Est et importance moyenne très élevée des dommages dans l'ensemble de la province;

— pour la direction provinciale de Namur : surcharge résultant du transfert des 6 cantons de la province du Luxembourg, le transfert à la direction provinciale du Hainaut des cantons de Florennes, Fosse et Philippeville (arrêté royal du 18 janvier 1958) n'ayant apporté à cette situation qu'une compensation très partielle.

Les mesures de transfert de compétences rappelées ci-dessus ont eu pour effet de réaliser, dans une certaine mesure, l'unification du délai encore nécessaire aux trois directions provinciales, en question pour achever la tâche qui leur est ainsi dévolue. Il eût été possible d'aligner ce délai sur celui des six autres directions provinciales soit en procédant à l'augmentation des effectifs que l'administration a proposée en 1953 mais que le blocage du recrutement n'a pas permis de réaliser, soit en affectant aux trois directions provinciales en question du personnel prélevé sur les directions flamandes, ce qui s'est avéré irréalisable pour des raisons tant pratiques que linguistiques.

A remarquer, toutefois, que dans ces trois directions provinciales comme dans toutes les autres, les dossiers qui ont fait l'objet d'une demande de priorité ont tous été mis à l'examen et qu'il y est procédé, depuis quelques mois déjà, à la mise à l'examen d'office des dossiers restants.

Quoi qu'il en soit, la suppression de ces trois dernières directions ne pourrait normalement se réaliser qu'aux dates suivantes :

Direction provinciale de Namur : 1^{er} janvier 1961;

Direction provinciale du Luxembourg : 1^{er} octobre 1961;

Direction provinciale de Liège : 1^{er} février 1962.

Le ministre estime que ces dates, résultant de la répartition actuelle des moyens de travail, reportent vraiment trop

Provinciale directie van Oost-Vlaanderen : 1 januari 1960;

Provinciale directie van Limburg : 1 januari 1960;

Provinciale directie van Antwerpen : 1 maart 1960;

Provinciale directie van West-Vlaanderen : 1 juli 1960;

Provinciale directie van Henegouwen : 1 augustus 1960;

Rekening houdend met de personeelssterkte waarover zij beschikken, kon de opheffing van de overige drie Waalse provinciale directies niet afgestemd worden op die van de andere directies.

De achterstand van deze provincies is te wijten aan volgende oorzaken :

— voor de provinciale directie van Luxemburg : ingewikkeld karakter van de aanvragen tot tussenkomst, uiterlijk hoog percentage gevallen van onverdeeltheid (het werkelijk aantal dossiers « vermogen » overtreft met ongeveer 50 % het aantal ingediende aanvragen tot tussenkomst) en praktische onmogelijkheid om over het in het kader bepaalde personeel te beschikken (het tekort is nooit kleiner geweest dan 10 % en bedraagt thans ongeveer 33 %).

Om de toestand van de provincie te verhelpen, werd de plaatselijke bevoegdheid over zes aangrenzende kantons (Durbuy, Erezée, Laroche, Marche, Nassogne en Wellin) bij koninklijk besluit van 28 mei 1957 aan de provinciale directie van Namen overgedragen, en bovendien werden de kantons Vielsalm en Houffalize naar de provinciale directie van Luik overgebracht (koninklijk besluit van 22 april 1959);

— voor de provinciale directie van Luik : ingewikkeld karakter van de dossiers der Oost-kantons en zeer hoog gemiddelde van de omvang der schade over geheel de provincie;

— voor de provinciale directie van Namen : overbelasting als gevolg van de overheveling der 6 kantons van de provincie Luxemburg, terwijl de overheveling van de kantons Florennes, Fosse en Philippeville naar de provinciale directie van Henegouwen (koninklijk besluit van 18 januari 1958) slechts in zeer geringe mate de toestand heeft verlicht.

De maatregelen inzake overdracht van de hierboven vermelde bevoegdheden hebben tot op zekere hoogte de eenmaking van de termijn die voor de drie bedoelde provinciale directies nog nodig is om de hen opgedragen taak te voltooien, tot gevolg gehad. Het ware mogelijk geweest die termijn op deze van de zes andere provinciale directies af te stemmen, hetzij door verhoging van de personeelssterkte die in 1953 door het bestuur voorgesteld werd maar door het stopzetten der aanwervingen niet kon verwezenlijkt worden, hetzij door personeelsleden van de vlaamse directies voor de drie provinciale directies aan te wijzen, hetgeen om praktische- en taalredenen niet te verwezenlijken bleek.

Er valt nochtans op te merken dat in deze drie provinciale directies, zoals in al de andere, de dossiers waarvoor een aanvraag om voorrang ingediend is, in onderzoek zijn, en dat sedert enkele maanden de overblijvende dossiers ambtshalve in onderzoek genomen worden.

Voor deze drie laatste directies zou de opheffing normaal op volgende data moeten worden voorzien :

Provinciale directie Namen : 1 januari 1961;

Provinciale directie Luxemburg : 1 oktober 1961;

Provinciale directie Luik : 1 februari 1962;

De Minister is van oordeel dat de gestelde data die voortvloeien uit de huidige verdeling der werkmiddelen de

loin la suppression des deux dernières directions provinciales.

Pour remédier à cette situation, il a décidé :

1^o d'accélérer la liquidation des dossiers de la direction provinciale de Liège en renforçant indirectement les effectifs de celle-ci par la création, à partir du 1^{er} janvier 1960, d'une section supplémentaire fonctionnant à Bruxelles et constituée par les agents du rôle linguistique français devenus disponibles à la direction provinciale du Brabant.

Cette section sera chargée de l'examen des dossiers dits « du classement II » de la direction provinciale de Liège, c'est-à-dire ceux dont les titulaires n'ont pas répondu au formulaire de renseignements envoyé au début de cette année, sous pli recommandé, à tous les sinistrés dont le dossier n'était pas encore mis à l'examen. Il s'agit, en l'occurrence, de dossiers qui, s'ils ne sont pas à priori à considérer comme litigieux, nécessiteront en tout cas des recherches spéciales ou se heurteront à l'apathie des sinistrés pour la fourniture des documents ou renseignements nécessaires à leur étude.

Les inconvénients que cette procédure pourrait présenter pour les sinistrés, seront pratiquement neutralisés, d'une part, du fait que la contre-expertise des dommages pourra être assurée par le service d'expertise de la direction provinciale de Liège et, d'autre part, par l'organisation de séances au siège de la direction provinciale de Liège pour la comparution éventuelle des sinistrés.

L'application de cette solution permettra de ramener au 1^{er} juillet 1961 la fusion de la direction provinciale de Liège avec celle du Brabant, avec cette particularité, toutefois, qu'il sera indispensable de maintenir à Liège, pour un temps indéterminé, une chambre allemande réduite, relevant dès cette date de la direction provinciale du Brabant et chargée de la liquidation finale des dossiers allemands des cantons de l'Est.

2^o de procéder de la même manière en faveur de la direction provinciale du Luxembourg, dont une partie des dossiers du classement II sera confiée à une chambre supplémentaire créée avec les effectifs de la direction provinciale de Namur. Cette procédure pourra y être appliquée à partir du 1^{er} juillet 1960, de manière à coordonner la suppression de ces deux directions provinciales vers la fin du 1^{er} semestre 1961, coordination qui reste logiquement dans la ligne des transferts de compétence territoriale qui ont établi le principe de la solidarité de ces deux directions provinciales.

En respectant l'étalement minimum nécessaire pour leur reprise par la direction provinciale du Brabant, la suppression des trois directions provinciales pourra, de cette manière, être prévue à la fin du premier semestre 1961, soit :

pour la direction provinciale du Luxembourg : 1^{er} mai 1961;

pour la direction provinciale de Namur : 1^{er} juin 1961;

pour la direction provinciale de Liège : 1^{er} juillet 1961.

Quant à la suppression de la direction provinciale du Brabant, qui est appelée à centraliser non seulement la liquidation des dossiers litigieux de tout le royaume mais également la révision d'un nombre important de dossiers, aucune prévision valable ne pourrait être faite actuellement.

afschaffing van de twee laatste provinciale directies te ver in de toekomst verleggen.

Om deze toestand te verhelpen heeft de Minister besloten :

1^o de afhandeling van de dossiers van de provinciale directie van Luik te bespoedigen door onrechtstreeks haar personeelssterkte te verhogen door het oprichten van 1 januari 1960 af van een aanvullende sectie die te Brussel zal werken en gevormd worden door personeelsleden van de franse taalrol die bij de provinciale directie van Brabant beschikbaar gekomen zijn.

Deze sectie zal belast worden met het onderzoek der dossiers van het zogezegd « klasement II » van de provinciale directie van Luik, d. w. z. de dossiers waarvan de titularissen niet geantwoord hebben op het inlichtingsformulier dat in het begin van het jaar, onder aangetekende omslag, aan al de getroffen en wier dossier nog niet in onderzoek was, gestuurd werd. Het betreft hier dossiers die, zo zij niet a priori als betwiste dossiers te beschouwen zijn, in elk geval bijzondere opzoekingen zullen eisen of wegens de apathie der getroffen en moeilijkheden zullen meebrengen voor het bekomen van dokumenten of inlichtingen die voor de studie ervan nodig zijn.

De bezwaren die deze procedure voor de getroffen en zou kunnen bieden, zullen praktisch uit de weg geruimd worden, eensdeels door het feit dat de tegenexpertise door de expertisedienst der provinciale directie van Luik kan gedaan worden, en anderzijds door het houden van zittingen ten zetel van de provinciale directie van Luik voor het eventueel verschijnen der getroffen en.

De toepassing van deze oplossing zal toelaten de datum van de samenvoeging der provinciale directie van Luik met die van Brabant op 1 juli 1961 te brengen, met dien verstande nochtans dat het volstrekt noodzakelijk zal zijn dat een onbepaalde tijd een beperkte duitse kamer in stand te houden die van deze datum af van de provinciale directie van Brabant zal afhangen en zal belast zijn met de eindafwikkeling der duitse dossiers van de Oost-Kantons.

2^o op dezelfde wijze te werk te gaan voor de provinciale directie van Luxemburg, waarvan een gedeelte van de dossiers van het klasement II aan een bijkomende kamer, die zal opgericht worden met het effectief der provinciale directie van Namen, zal toevertrouwd worden. Deze regeling zal er van 1 juli 1960 af kunnen toegepast worden ten einde de afschaffing der beide provinciale directies te coördineren tegen het einde van het eerste halfjaar 1961, coördinatie die in de logische lijn blijft van de overdrachten van plaatselijke bevoegdheid, waarbij het principe gehuldigd wordt van de solidariteit van deze twee provinciale directies.

Met inachtneming van de minimumtijd die voor hun overname door de provinciale directie van Brabant nodig is, kan aldus de afschaffing der drie provinciale directies tegen het einde van het eerste halfjaar 1961 voorzien worden, hetzij :

voor de provinciale directie van Luxemburg : 1 mei 1961;

voor de provinciale directie van Namen : 1 juni 1961;

voor de provinciale directie van Luik : 1 juli 1961.

Wat de afschaffing der provinciale directie van Brabant betreft, die niet alleen zal dienen te zorgen voor de afwikkeling van de betwiste dossiers van gans het rijk, maar eveneens zal moeten instaan voor de herziening van een belangrijk aantal dossiers, kan thans niets met zekerheid worden gezegd.

Tout sera mis en œuvre, toutefois, pour concentrer le plus rapidement possible en un seul service central la liquidation de toutes les séquelles des dommages de guerre, tant au niveau de l'examen de première instance qu'à celui du contentieux d'indemnisation et du contentieux financier.

2. *Revision des accords conclus et des décisions rendues avant la loi du 31 juillet 1953.*

Pour un nombre total d'environ 165.000 dossiers susceptibles de revision, seulement 63.500 demandes de revision avaient été introduites au 1^{er} octobre 1959 dont 60.000 étaient traitées à cette date.

Il en résulte que, en principe, des dizaines de milliers de demandes en revision pourraient encore être introduites, même en tenant compte des dossiers pour lesquels le calcul de l'indemnisation n'a pas été influencé par les nouvelles dispositions légales ultérieures.

La loi prévoit toutefois qu'un arrêté royal mettra définitivement fin à l'introduction de nouvelles demandes de l'espèce à l'expiration du délai d'un an suivant sa parution au *Moniteur Belge*.

Ce même article de la loi stipule cependant que cet arrêté royal « pourra prescrire la revision d'office par la direction provinciale ».

Cette faculté laissée à l'Exécutif pose la question de savoir s'il est souhaitable ou non de proposer au Roi de prescrire cette revision d'office.

Considérant :

— la large publicité donnée, au moment de la promulgation des lois modificatives de 1952 et 1953, tant aux nouvelles dispositions prévues par celles-ci qu'à l'opportunité, pour les sinistrés intéressés, d'introduire une demande de revision de leur dossier;

— l'importance de la tâche qu'imposerait la revision d'office des 102.000 dossiers qui n'ont pas fait l'objet d'une demande et de la dépense supplémentaire qui en résulterait;

Le Ministre estime qu'il n'est pas opportun, plus de 6 ans après la dernière loi modificative de l'indemnisation, que l'Etat se substitue aux sinistrés pour la sauvegarde de leurs intérêts et il est d'avis de ne pas procéder à la revision d'office des dossiers en question.

Un arrêté royal mettra donc fin, dans le délai d'un an, à l'introduction des nouvelles demandes en revision.

Cette procédure réduira très sensiblement le travail de revision. En estimant à quelque 25.000 — soit 25 % du total des dossiers encore susceptibles de revision — le nombre de nouvelles demandes qui seront introduites pendant le délai ultime de 1 an, on est vraisemblablement au-dessus de la réalité.

3. *Liquidation des dossiers comportant soit d'importants dommages industriels ou commerciaux soit des dommages à des bateaux.*

Eu égard à la haute spécialisation exigée des techniciens qui en sont chargés, la contre-expertise des dossiers comportant soit des dommages à de l'équipement d'exploitation et à des stocks pour un montant déclaré supérieur à 500.000 francs — valeur 1939 — soit des sinistres à des bateaux, a été confiée, depuis le début, à des divisions centrales.

Alles zal nochtans in het werk gesteld worden om de liquidatie van al de gevolgen der oorlogsschade, zo spoedig mogelijk te centraliseren in een enkele dienst, zowel wat het onderzoek in eerste aanleg als wat het onderzoek van de geschillen inzake vergoeding en uitkering betreft.

2. *Herziening van de overeenkomsten gesloten en van de beslissingen gewezen vóór de wet van 31 juli 1953.*

Op een totaal van ongeveer 165.000 dossiers die in aanmerking kwamen voor herziening, waren op 1 oktober 1959 slechts 63.500 aanvragen om herziening ingediend, waarvan er op die datum 60.000 waren behandeld.

Hieruit volgt dat, in principe, nog tienduizenden aanvragen om herziening kunnen worden ingediend, zelfs als men rekening houdt met de dossiers waarvoor de wijze van berekening der vergoeding door de nieuwe, later tot stand gekomen wettelijke bepalingen niet is beïnvloed.

De wet schrijft evenwel voor dat bij een koninklijk besluit aan de indiening van nieuwe aanvragen van die aard een einde zal worden gemaakt na verloop van één jaar volgend op de bekendmaking er van in het *Belgisch Staatsblad*.

In hetzelfde wetsartikel is evenwel bepaald dat bedoeld koninklijk besluit « de herziening van ambtswege door de provinciale directeur kan voorschrijven ».

In verband met die aan de Wetgevende Macht geboden mogelijkheid rijst de vraag of het al dan niet wenselijk is, aan de Koning voor te stellen bedoelde herziening van ambtswege voor te schrijven.

Gelet :

— op de ruime ruchtbaarheid die op het ogenblik van de afkondiging van de wijzigingswetten van 1952 en 1953 gegeven werd aan de nieuwe bepalingen van die wetten en aan de mogelijkheid, voor de betrokkenen, een aanvraag om herziening van hun dossiers in te dienen;

— op de omvangrijke taak waartoe de herziening van ambtswege van 102.000 dossiers waarvoor geen aanvraag is ingediend, aanleiding zou geven, en op de bijkomende uitgave die daarmee zou gemoeid zijn;

Acht de heer Minister het niet wenselijk, dat de Staat meer dan 6 jaar na het tot stand komen van de laatste wijzigingswet inzake oorlogsschadevergoeding zich in de plaats van de gesinistreerde zou stellen ter vrijwaring van de belangen van deze laatsten; derhalve is de heer Minister van mening, dat bedoelde dossiers niet van ambtswege zouden herzien worden.

Derhalve zal eerstdaags een koninklijk besluit een einde maken, binnen de termijn van één jaar, aan de indiening van nieuwe herzieningsaanvragen.

Met deze procedure zal het herzieningswerk aanzienlijk verminderen. Raamt men het aantal nieuwe aanvragen die tijdens die laatste termijn van 1 jaar zullen worden ingediend, op 25.000 dit is 25 % van het totaal aantal voor herziening nog in aanmerking komende dossiers, dan blijft men waarschijnlijk boven de werkelijkheid.

3. *Afhandeling van de dossiers slaande hetzij op omvangrijke nijverheids- of handelsschade, hetzij op schade aan boten.*

Wegens de sterke specialisatie die het behandelen van die schadegevallen van de deskundigen vereist, werd de tegenexpertise voor dossiers slaande ofwel op schade aan bedrijfsuitrusting en stocks voor een aangegeven waarde van meer dan 500.000 frank — waarde 1939 — hetzij op schade aan boten, van meet af aan, opgedragen aan centrale afdelingen.

Par suite du nombre réduit de spécialistes dont l'administration a pu disposer, ces divisions n'ont pas pu suivre entièrement le rythme de travail des directions provinciales et il leur reste un solde de liquidation relativement important.

La division centrale « Industrie et Commerce »

— avait, au 1^{er} octobre 1959, traité environ 1.900 dossiers correspondant à un montant total de dommages déclarés de quelque 4 milliards 300 millions (valeur 1939) soit une production annuelle de plus de 28 millions (valeur 1939) par expert, ce qui est remarquable;

— doit encore traiter plus de 400 dossiers pour un montant déclaré total de près de 1 milliard (valeur 1939).

Les mesures sont prévues pour que cette tâche soit achevée vers la fin du 1^{er} semestre 1962.

Quant à la division « Batellerie » elle pourra achever la tâche qui lui reste pour la mi-1961.

4. Intervention de l'Etat dans les frais supplémentaires de reconstruction imposés par les plans d'aménagement urbanistique (art. 67bis des lois coordonnées).

Le nombre de sinistrés qui ont demandé l'application de ces dispositions (1.556 au 1^{er} octobre 1959) est anormalement faible et il est à présumer que des milliers d'autres demandes seront encore introduites.

Il importe que l'administration de la Reconstruction reçoive ces demandes au plus tôt, pour pouvoir les traiter tant qu'elle dispose encore des effectifs qualifiés.

A cet effet, il lui paraît opportun de faire application des dispositions générales de l'article 16 des lois coordonnées permettant au Roi de fixer les conditions de forme et de délai d'introduction des demandes visant le bénéfice des prescriptions de ces lois. C'est pourquoi le Ministre soumet sans tarder à la signature du Roi un projet d'arrêté qui complète l'arrêté du Régent du 7 novembre 1947 en la matière.

C. — Commissions d'appel.

Au 1^{er} octobre 1959, les commissions d'appel avaient été saisies d'environ 34.800 recours dont 29.500 visaient des décisions d'indemnisation primitive soit 3,7 % (dont 2,6 % émanant des sinistrés et 0,9 % du Ministre) des quelque 800.000 décisions rendues. Ces chiffres mettent en évidence la qualité de ces décisions d'autant plus que la réduction moyenne appliquée sur le montant des dommages déclarés dépasse 40 %.

La suppression des commissions d'appel, consécutive à celle des directions provinciales correspondantes est, compte tenu du nombre d'affaires en instance, prévue aux dates ci-après :

Commission d'appel Flandre Orientale : 1^{er} juillet 1960;
Commission d'appel Limbourg : 31 décembre 1960;
Commission d'appel Flandre Occidentale : 31 décembre 1960;

Wegens het gering aantal specialisten waarover het Bestuur beschikte, hebben die afdelingen het arbeidstempo van de provinciale directies niet volkomen kunnen bijhouden, zodat zij thans nog een betrekkelijke grote achterstand in te lopen hebben.

De Centrale afdeling « Nijverheid en handel » :

— had op 1 oktober 1959 ongeveer 1.900 dossiers behandeld waarmee aan aangegeven schade een totaal bedrag van circa 4 miljard 300 miljoen (waarde 1939) overeenstemt, dit is een jaarlijks rendement van meer dan 28 miljoen (waarde 1939) per deskundige, wat alleszins merkwaardig is;

— moet nog meer dan 400 dossiers behandelen waarmee aan aangegeven schade een totaal bedrag van ongeveer 1 miljard (waarde 1939) is gemoeid.

De nodige maatregelen zijn getroffen opdat die taak tegen het einde van het eerste semester van 1962 zou beëindigd zijn.

Harerzijds zal de afdeling « Scheepvaart » met de taak die zij nog te volbrengen heeft, klaar komen tegen medio 1961.

4. Rijkstegemoetkoming in de bijkomende wederopbouwkosten voortvloeiend uit de voorschriften van de plannen van aanleg inzake stedenbouw (art. 67bis van de gecoördineerde wetten).

Het aantal gesinistreerden die om het voordeel van die bepalingen hebben verzocht (1.556 op 1 oktober 1959) ligt abnormaal laag, zodat mag worden verwacht dat nog duizenden andere aanvragen zullen worden ingediend.

Het is van belang, dat het Bestuur van Wederopbouw die aanvragen zo spoedig mogelijk zou ontvangen opdat het ze zou kunnen behandelen terwijl het nog over onderlegd personeel beschikt.

Daartoe acht de Minister het wenselijk de algemene bepalingen toe te passen van artikel 16 der gecoördineerde wetten volgens welke de Koning de vorm en termijn kan bepalen voor het indienen van de aanvragen om van de voorschriften van bedoelde wetten te genieten. Derhalve zal de Minister een ontwerp van besluit tot aanvulling op dat stuk van het besluit van de Regent van 7 november 1947 onmiddellijk aan de Koning ter goedkeuring voorleggen.

C. — Commissies van beroep.

Op 1 oktober 1959 waren er bij de Commissies van Beroep in totaal ongeveer 34.800 beroepen ingediend, waaronder 29.500 met betrekking tot oorspronkelijke vergoedingsbeslissingen, dit is 3,7 % (waarvan 2,6 % ingesteld door gesinistreerden en 0,9 % door de Minister) van de circa 800.000 reeds gewezen beslissingen. Die cijfers wijzen op de degelijke kwaliteit van die beslissingen, te meer daar de gemiddelde vermindering, toegepast op het bedrag van de aangegeven schade, meer dan 40 % belooft.

Rekening houdend met het aantal thans aanhangige zaken, wordt de opheffing van de commissies van beroep die moet volgen op de opheffing van de overeenkomstige provinciale directies, in uitzicht gesteld tegen de volgende data :

Commissie van beroep Oost-Vlaanderen : 1 juli 1960;
Commissie van beroep Limburg : 31 december 1960;
Commissie van beroep West-Vlaanderen : 31 december 1960;

Commission d'appel Hainaut : 30 juin 1961;
 Commission d'appel Anvers : 30 juin 1961;
 Commission d'appel Liège : 31 décembre 1961;
 Commission d'appel Luxembourg : 31 décembre 1961;
 Commission d'appel Namur : 31 décembre 1961.

La nécessité de sauvegarder le renvoi des affaires soumises au Conseil d'Etat impose de maintenir en fonction, outre la commission d'appel du Brabant, une commission d'appel française et une flamande. Pour des raisons pratiques, ces commissions seront créées, en temps voulu, avec siège commun à Bruxelles et assureront la liquidation finale des affaires encore en suspens dans les commissions supprimées.

D. — Bureaux régionaux des paiements relevant des Services Financiers.

Les 17 bureaux régionaux des paiements qui subsistent encore seront supprimés progressivement, d'abord par fusionnement des bureaux secondaires avec les bureaux principaux, ensuite par centralisation de ces derniers en un bureau central, quelques mois après la suppression de la direction provinciale qui dessert leur secteur.

E. — Coût de l'indemnisation des dommages de guerre aux biens privés.

Au 1^{er} octobre 1959, le montant total des dommages déclarés par les sinistrés s'élevait, en valeur 1939, à 37,5 milliards.

A cette même date, le montant des indemnités définitivement allouées s'élevait, comme le Ministre l'a dit, à 34,3 milliards.

A l'origine, le montant total des indemnités avait été estimé aux environs de 50 milliards.

Divers éléments qui sont la conséquence d'autres législations postérieures à la loi du 1^{er} octobre 1947 sur la réparation des dommages de guerre aux biens privés et de données fournies par l'expérience, ont permis de réduire progressivement cette estimation.

Dès 1956, il s'avérait probable que ce montant ne dépasserait pas quelque 43 milliards.

Une étude récente, basée sur les éléments statistiques dont disposait l'administration au début de l'année, ramène l'estimation à environ 42 milliards pour les indemnités proprement dites et à environ 62 milliards en y comprenant les charges des emprunts, obligations et crédits de restauration.

De nouveaux éléments, qui sont inhérents à la phase actuelle de liquidation finale, permettent cependant d'espérer que ces montants ne dépasseront pas, en fin de compte, respectivement 40 milliards et 60 milliards.

Il est intéressant de noter qu'en comparant, d'une part, le coût réel de la réparation des dommages de guerre aux biens privés reconnus indemnifiables et, d'autre part, le total des indemnités allouées à fonds perdus, le Trésor aura été à même de financer, à concurrence d'environ 50 %, la reconstitution effective du patrimoine national du secteur privé.

F. — Planning global de la réduction des effectifs pendant la période du 1^{er} octobre 1959 au 1^{er} janvier 1962.

L'effectif maximum dont a disposé l'administration de la Reconstruction (non compris le secteur correspondant des

Commissie van beroep Henegouwen : 30 juni 1961;
 Commissie van beroep Antwerpen : 30 juni 1961;
 Commissie van beroep Luik : 31 december 1961;
 Commissie van beroep Luxemburg : 31 december 1961;
 Commissie van beroep Namen : 31 december 1961.

Wegens het feit, dat de aan de Raad van Staat voorgelegde zaken naar een andere Commissie moeten kunnen worden verwezen, is het nodig, buiten de Commissie van beroep van Brabant, een Franstalige en een Nederlandstalige commissie van beroep te behouden. Om praktische redenen zullen die commissies te gelegener tijd opgericht worden met Brussel als gemeenschappelijke zetel en met als taak de uiteindelijke afhandeling van alle zaken die bij de opheffen commissies nog aanhangig zijn.

D. — Gewestelijke betalingsbureaus ressorterend onder de Financiële Diensten.

De 17 thans nog bestaande gewestelijke betalingsbureaus zullen geleidelijk worden opgeheven, eerst door versmelting van de bijkantoren met de hoofdkantoren, daarna door centralisatie van deze laatste tot één centraal bureau, wat zou geschieden enkele maanden na de opheffing van de provinciale directie die hun sector bedient.

E. — Kosten van de vergoeding der oorlogsschade aan private goederen.

Op 1 oktober 1959 beliep het totaal bedrag van de door de gesinistreeerden aangegeven schade, waarde 1939, 37,5 miljard.

Op dezelfde datum beliep het bedrag van de definitief toegekende vergoedingen 34,3 miljard, zoals de Minister het reeds zegde.

Aanvankelijk werd het totaal bedrag van de vergoedingen op circa 50 miljard geraamd.

Verscheidene factoren die het gevolg zijn van andere wetten welke na de oorlogsschadewet van 1 oktober 1946 zijn tot stand gekomen, hebben het samen met verscheidene gegevens steunend op de ervaring, mogelijk gemaakt deze raming geleidelijk te verminderen.

Reeds in 1956 bleek dat het bedrag vermoedelijk niet hoger zou liggen dan ongeveer 43 miljard.

Blijkens een recente studie aan de hand van de statistische gegevens waarover het Bestuur in het begin van dit jaar beschikte, zal de raming slechts ongeveer 42 miljard bedragen voor de eigenlijke vergoedingen, en ongeveer 62 miljard als men de lasten van de leningen, obligaties en herstelkredieten mederekent.

Volgens nieuwe gegevens, eigen aan de huidige liquidatiefase, mag echter verwacht worden, dat de hierboven genoemde bedragen ten slotte niet hoger zullen liggen dan respectievelijk 40 miljard en 60 miljard.

Het is wel interessant op te merken, dat als men de werkelijke kosten van het herstel der vergoedbaar bevonden oorlogsschade aan private goederen vergelijkt met het totaal bedrag van de om niet toegekende vergoedingen de Schatkist in staat zal geweest zijn de werkelijke wederamenstelling van 's lands patrimonium in de private sector ten belope van ongeveer 50 % te financieren.

F. — Globale planning voor de inkrimping van de personeelssterkte tijdens de periode van 1 oktober 1959 tot 1 januari 1962.

De maximale personeelssterkte waarover het Bestuur van Wederopbouw (de tak « algemene diensten » van het voor-

services administratifs généraux du département) était — vers le 1^{er} avril 1955 — de 2.327 agents.

L'effectif en service au 1^{er} octobre 1959, n'était plus que de 1.491 agents.

Cette administration avait donc déjà subi, à cette dernière date, une réduction de personnel de 836 agents ou 36 % de son effectif en service en 1955, et ce, essentiellement, en faveur d'autres administrations où il s'imposait de faire face à des tâches particulièrement importantes et urgentes.

Pour l'évolution de la réduction des effectifs pendant la phase finale de la tâche de la Reconstruction, les éléments d'appréciation ne permettent pas d'établir des prévisions valables au delà du 1^{er} janvier 1962 ni de manière plus détaillée que la classification générale donnée au tableau ci après :

malig departement niet meegerekend) ooit beschikt heeft, bedroeg rond 1 april 1955, 2.327 ambtenaren en beampten.

Op 1 oktober 1959 waren er van deze nog slechts 1.491 in dienst.

Het personeel van dat Bestuur was dus op de laatstgenoemde datum reeds met 836 leden verminderd, dit is met 36 % ten opzichte van het effectief in dienst in 1955, wat vooral ten goede is gekomen aan andere besturen waar bijzonder omvangrijke en dringende taken moesten worden volbracht.

Voor de verdere inkrimping van het effectief tijdens de eindfase van de taak van het Bestuur van Wederopbouw kunnen aan de hand van de beoordelingsgegevens geen vaste vooruitzichten worden gemaakt die verder reiken dan 1 januari 1962 en meer gedetailleerd zouden zijn dan aangegeven in de onderstaande tabel :

Nombre d'agents devenant disponibles

Aantal beschikbaar komende ambtenaren en beampten						
Période	Adminis- tratifs	Juridiques	Techniques	Dactylo- graphiques	Total	Période
	Adminis- tratief personeel	Juridisch personeel	Technisch personeel	Tijpisten	Totaal	
1-10-1959 - 1-1-1960	53	1	73	13	140	1-10-1959 - 1-1-1960.
1-1-1960 - 1-7-1960	157	17	30	36	240	1-1-1960 - 1-7-1960.
1-7-1960 - 1-1-1961	140	9	5	25	179	1-7-1960 - 1-1-1961.
1-1-1961 - 1-7-1961	295	36	93	46	470	1-1-1961 - 1-7-1961.
1-7-1961 - 1-1-1962	121	15	12	24	172	1-7-1961 - 1-1-1962.
	766	78	213	144	1.201	

Il résulte de ce tableau que des transferts massifs d'agents pourront être opérés d'ici la fin 1960 (plus de 550 agents) et pendant le 1^{er} semestre 1961 (de l'ordre de 470 agents).

Le ministre espère, par ailleurs, qu'une partie, peut-être importante, des effectifs encore théoriquement nécessaires au 1^{er} janvier 1962 pourra être libérée avant la fin de 1961, par suite, d'une part, d'un nombre réel de demandes de revision moins important que la prévision de 25.000 et, d'autre part, du pourcentage de dossiers intraitables que comporteront les dossiers litigieux centralisés à la direction provinciale du Brabant.

G. — Réaffectation du personnel.

La réalisation du planning de la liquidation des dommages de guerre et de l'administration de la Reconstruction tel qu'il résulte des éléments qui précèdent est essentiellement conditionnée par la possibilité de maintenir en service, pendant le temps voulu, les effectifs spécialisés nécessaires, sans que ces agents soient, de ce fait, gravement désavantagés en ce qui concerne leur affectation ultérieure.

Cette condition pose d'une manière aiguë et urgente le problème de la réaffectation des agents de la Reconstruction au terme de leur mission actuelle, problème qui inquiète ces agents à un point tel qu'il s'est créé une atmosphère généralisée de découragement et de panique qui risque de compromettre gravement la dernière phase de la tâche de la Reconstruction.

La procédure actuelle, qui est la seule pratiquement réalisable dans les conditions où doivent s'opérer les trans-

Blijkens die tabel zullen overplaatsingen van personeel op grote schaal kunnen plaats hebben tegen einde 1960 (meer dan 550 ambtenaren en beampten) en tijdens het 1^{ste} halfjaar van 1961 (ongeveer 470).

De heer Minister hoopt trouwens dat een wellicht belangrijk deel van het effectief dat op 1 januari 1962 theoretisch nog nodig is, vóór het einde van 1961 zal beschikbaar komen, eensdeels omdat het aantal werkelijk ingediende aanvragen om herziening lager zal liggen dan de verwachte 25.000 en anderdeels omdat er onder de betwiste dossiers, gecentraliseerd bij de provinciale directie van Brabant, een zeker percentage dossiers zal voorkomen die niet kunnen behandeld worden.

G. — Wedertewerkstelling van het personeel.

De verwezenlijking van de planning inzake liquidatie van de oorlogsschade en van het Bestuur van Wederopbouw, zoals die planning uit de hiervoren verstrekte gegevens is gebleken, hangt hoofdzakelijk af van de mogelijkheid, het daartoe benodigd gespecialiseerd personeel zolang als nodig is in dienst te houden zonder dat die ambtenaren daardoor wat hun verdere tewerkstelling betreft ernstig worden benadeeld.

Door deze omstandigheid verkrijgt het probleem van de wedertewerkstelling van het personeel van Wederopbouw bij het einde van zijn huidige taak een bijzonder acuut en spoedeisend karakter. Die ambtenaren maken zich over dat vraagstuk zoveel zorgen, dat overal een atmosfeer van ontmoediging en paniek is ontstaan, die het welslagen van de eindfase van de taak van het Bestuur van Wederopbouw ernstig in het gedrang zou kunnen brengen.

Volgens de huidige procedure, de enige die praktisch uitvoerbaar is, gelet op de omstandigheden waarin de over-

ferts, consiste à reclasser les agents d'office (c'est-à-dire par désignation de ceux qui, dans chaque grade fonctionnel, ont le moins de droits sur les plans administratif et social et dont la spécialisation n'impose pas le maintien) au fur et à mesure des réductions systématiques de l'effectif des services en liquidation. Il saute aux yeux que cette procédure présente de graves inconvénients, du point de vue des intérêts tant de l'Etat que de agents intéressés, du fait :

— qu'elle laisse tous les agents maintenus en service dans l'ignorance absolue du sort qui leur sera réservé au terme de leur mission;

— que pas mal de postes attribués à des agents ainsi rendus disponibles étaient désirés par des collègues plus méritants dont les nécessités du service ont imposé le maintien à la Reconstruction et qui s'estiment, avec raison, lésés;

— qu'elle a pour effet de freiner le rythme des transferts d'agents non seulement par son incidence sur la productivité des services mais également parce qu'elle exclut la possibilité de libérer les agents en fonction de l'avancement de leur tâche individuelle;

— qu'elle ne permet pas aux administrations qui attendent de la Reconstruction les renforts dont elles ont besoin, d'établir des prévisions quelconques à cet égard.

Pour remédier à cette situation, la solution la plus logique et la plus équitable consiste à fixer, dès à présent, l'affectation ultérieure dans les autres administrations de tous les agents définitifs (représentant 90 % des effectifs encore en service) et de laisser ces agents en position de détachement à la Reconstruction jusqu'à l'achèvement de leur tâche individuelle.

L'opportunité de cette procédure a, du reste, fait l'objet d'un vœu unanime du Comité de Consultation Syndicale de mon département, en sa séance du 1^{er} juillet 1959.

Pour sa réalisation, le département des Travaux Publics et de la Reconstruction fournira toute l'aide possible aux services compétents du Premier Ministre et de la Vice-Présidence du Conseil de Cabinet et il suffira que chaque département fournisse à ces services la liste, aussi complète que possible, des postes disponibles dans ses diverses administrations au bénéfice des agents de la Reconstruction. Dans la mesure où le blocage des postes dans les services extérieurs d'une administration s'avérerait inopportun, ces postes pourraient être renseignés comme disponibles à l'administration centrale, ce qui sauvegarderait toutes les possibilités de mutation, en attendant l'affectation interne réelle des agents de la Reconstruction au fur et à mesure de leur transfert effectif.

Comme il résulte du planning général de la réduction des effectifs actuels de la Reconstruction dont question ci-avant, ces transferts effectifs s'opéreront dans un délai réduit, puisque plus de 1.000 agents seront libérés avant le 1^{er} juillet 1961.

De plus, il sera possible à son administration :

— d'indiquer, dès à présent et pour la majorité des agents, la date approximative vers laquelle ils pourront être transférés vers l'administration à laquelle ils sont destinés;

— d'accélérer le transfert de certains agents déterminés dont les autres administrations auraient un besoin spécialement urgent.

* * *

plaatsingen moeten geschieden, worden de ambtenaren en beambten *ambtshalve* opnieuw tewerkgesteld (d.z.w. door aanwijzing van degenen die in elke functionele graad op het administratief en sociaal vlak het minst rechten kunnen laten gelden en niet moeten behouden worden wegens hun specialisatie) naar gelang van de *stelselmatige inkrimping van het effectief van de in liquidatie komende diensten*. Het valt onmiddellijk op dat aan die procedure ernstige bezwaren verbonden zijn uit het oogpunt van de belangen van de Staat en die van de betrokkenen. Inderdaad :

— die procedure laat de bij het Bestuur van Wederopbouw in dienst blijvende ambtenaren in volslagen onwetenschap omtrent het lot dat hun bij het einde van hun opdracht zal beschoren zijn;

— tal van betrekkingen, toegewezen aan aldus beschikbaar gekomen ambtenaren, werden gewenst door verdienstelijker collega's die wegens de dienstdoelwendingen bij Wederopbouw moeten blijven en zich terecht benadeeld achten;

— die procedure werkt remmend op het tempo van de overplaatsingen niet alleen door de weerslag die ze heeft op het rendement van de diensten, maar ook doordat ze de mogelijkheid uitsluit de ambtenaren vrij te maken naarmate dat hun individuele taak vordert;

— de besturen die vanwege Wederopbouw personeelsversterking verwachten, kunnen daaromtrent niet de minste vooruitzichten maken.

De meest logische en billijkste oplossing van die toestand zou er in bestaan nu reeds de aanwijzing te bepalen die in de andere besturen later zal worden gegeven aan al de vastbenoemde ambtenaren (dit is 90 % van het nog in dienst zijnde personeel), en dezen bij het Bestuur van Wederopbouw gedetacheerd te laten totdat hun individuele taak aldaar beëindigd is.

De Syndicale Raad van Advies van het departement heeft trouwens in zijn vergadering van 1 juli 1959 over de wenselijkheid van die procedure eenstemmig een gunstig advies uitgebracht.

Om die oplossing te verwezenlijken zal het departement van Openbare Werken en Wederopbouw alle mogelijke hulp verlenen aan de bevoegde diensten van de Eerste-Minister en van de Ondervoorzitter van de Kabinetsraad en zal het volstaan dat elk departement aan die diensten een zo volledig mogelijke lijst bezorgt van de betrekkingen die in zijn verschillende besturen beschikbaar zijn voor het personeel van Wederopbouw. Voor zover het ongelegen zou voorkomen, de betrekkingen te blokkeren die openstaan in de buitendiensten van een bestuur, zouden die posten kunnen worden aangegeven als zijnde beschikbaar bij het Hoofdbestuur, wat alle mogelijkheden inzake overgang zou vrijwaren, in afwachting dat de personeelsleden van Wederopbouw naar gelang van hun effectieve overplaatsing werkelijk in dat bestuur opnieuw terechtgesteld worden.

Zoals blijkt uit de hierboven bedoelde algemene planning voor de inkrimping van het huidige effectief van Wederopbouw, zouden die werkelijke overplaatsingen in een zeer korte tijdspanne geschieden aangezien vóór 1 juli 1961 meer dan 1.000 ambtenaren zullen beschikbaar komen.

Bovendien zal het bestuur :

— voor de meeste personeelsleden nu reeds de vermoedelijke datum kunnen aangeven van hun overplaatsing naar het bestuur waarvoor zij bestemd zijn;

— de overplaatsing van bepaalde personeelsleden waaraan de andere besturen bijzonder dringend behoefte mochten hebben, kunnen bespoedigen.

* * *

Le Ministre est heureux d'annoncer que le Conseil des Ministres, en sa séance du 18 décembre 1959, s'est déclaré d'accord sur ses propositions. De la sorte, il lui sera possible, non seulement d'apporter tous ses soins à une liquidation accélérée de l'indemnisation des dommages de guerre, mais encore de sauvegarder efficacement les droits du personnel chargé de cette mission.

Discussion générale.

Un des membres attire l'attention du Ministre sur la loi « Brügg » en vigueur en Allemagne Fédérale.

Il estime que la population belge n'est pas suffisamment au courant des possibilités offertes par cette loi et qu'il s'imposerait de fournir en cette matière les éclaircissements nécessaires, surtout en ce qui concerne les étrangers et les apatrides, ainsi que les Israélites qui, aux termes de l'actuelle législation belge sur les dommages de guerre, ne reçoivent aucune indemnité. Ce point intéresse aussi certains Belges qui ne bénéficient, en matière d'indemnisation de leurs biens meubles, que du régime des unités mobilières, alors que la loi Brügg contient incontestablement des dispositions plus favorables à cet égard.

Il apparaît opportun au membre de donner toutes informations concernant la portée exacte de la loi Brügg. Le délai, qui est venu à expiration le 21 mars 1959, devrait également être réouvert, en accord avec les autorités allemandes.

Il plaide ensuite en faveur d'une nouvelle révision de la loi sur les dommages de guerre. Il fait observer au Ministre que l'argumentation, opposée précédemment, et fondée sur les nécessités d'exécution du plan de 5 ans, ne peut plus être valablement invoquée à l'heure actuelle. Il en profite pour rappeler que divers membres de la Chambre des Représentants ont introduit des propositions de loi. Les difficultés administratives soulevées par semblable révision — laquelle porterait exclusivement sur le système des abattements — ne semblent pas de nature à exiger des efforts particulièrement grands, surtout si l'on songe que dans le courant de l'année 1960 les dossiers seront centralisés à Bruxelles.

Le membre propose de remplacer l'abattement forfaitaire par un abattement à exprimer en pourcentage; de cette manière les injustices qui apparaissent actuellement, surtout à l'occasion des cas-limite, seraient éliminées automatiquement. Il fait observer, au surplus, que les sinistrés des catégories D et suivantes ne représentent qu'un pourcentage très limité de l'ensemble des sinistrés, de sorte que, selon lui, l'on pourrait difficilement prétendre qu'une trop grande charge serait imposée de ce fait au Trésor. A son avis, l'incidence financière d'une telle réforme, non seulement serait calculée aisément, mais encore, pourrait très bien être résorbée, puisque les paiements se feraient en obligations.

Le même membre rompt une lance en faveur de la réouverture des délais car il juge que tous les sinistrés n'ont pas été mis au courant de leurs droits de manière satisfaisante. Il demande enfin que les dommages de guerre soient alloués aux inciviques qui ont recouvré leurs droits civiques sans effet rétroactif.

Le Ministre répond qu'en ce qui concerne la loi allemande « Brügg », une étude a été effectuée à cet égard l'année dernière. Il concède que cette loi est plus généreuse que la législation belge sur l'un ou l'autre point relatif aux dommages mobiliers, mais il attire l'attention sur son champ d'application plus limité. Il ne se conçoit pas, dit le Ministre, de prendre les mesures souhaitées par le membre, sans faire voter une nouvelle loi par le Parlement

De Minister verheugt zich te kunnen mededelen dat de Kabinetsraad van 18 december 1959 zich met zijn voorstellen heeft akkoord verklaard. Op die wijze zal het hem mogelijk zijn niet alleen te zorgen voor een spoedige liquidatie van de oorlogsschade doch tevens de rechten te vrijwaren van de met die taak belaste personeelsleden.

Algemene beraadslaging.

Een lid wijst de Minister op het belang van de wet « Brügg » van kracht in de Duitse Bondsrepubliek.

Hij meent dat de Belgische bevolking niet voldoende op de hoogte is van de mogelijkheden die in deze wet verscholen liggen en dat de nodige voorlichting zou worden verstrekt vooral voor de vreemdelingen, vaderlandlozen, alsmede wat de Israëlitische betreft, die onder het huidige regime der Belgische oorlogsschadewetgeving geen vergoeding bekomen, of voor wat sommige Belgen aangaat die slechts het regime der mobiele eenheden voor het verlies van hun roerende goederen bekomen, daar waar de wet « Brügg » ongetwijfeld gunstiger bepalingen bevat.

Volgens het lid ware het wenselijk dat alle inlichtingen nopens de juiste draagwijdte van de wet « Brügg » zouden worden verstrekt. Ook zou de termijn die sinds 21 maart 1959 voor gesloten werd verklaard, opnieuw in overleg met de Duitse overheden, moeten worden opengesteld.

Hij bepleit vervolgens een nieuwe herziening van de oorlogsschadewet. Hij wijst de Minister er op dat het argument, dat hier tegen vroeger werd aangevoerd in verband met de tenuitvoerlegging van het vijfjarenplan, thans niet meer geldig kan ingeroepen worden. Tevens herinnert hij er aan dat verschillende volksvertegenwoordigers wetsvoorstellen hebben ingediend. De administratieve moeilijkheden die dergelijke herziening meebrengt en die uitsluitend zou slaan op het systeem der abattements, zijn niet van dien aard dat zij bijzonder grote inspanningen zouden eisen, vooral nu de bundels in de loop van het jaar 1960 te Brussel worden gecentraliseerd.

Het lid stelt eveneens voor het forfaitaire abattement te vervangen door een percentsgewijze vast te stellen abattement, zodat onrechtvaardigheden die zich thans vooral bij grensgevallen voordoen, automatisch zouden worden uitgeschakeld. Hij wijst er verder op dat de gesinistreerden der categorieën D en volgende slechts een beperkt percentage uitmaken zodat men, zijns inziens, bezwaarlijk kan aanvoeren dat er een te grote last aan de Schatkist zou worden door opgelegd. Hij is van mening dat de financiële terugslag niet alleen gemakkelijk kan berekend worden doch ook best kan worden opgevangen, vermits de betalingen hiervan in obligaties geschieden.

Hetzelfde lid breekt een lans voor de heropneming van de termijn daar hij vindt dat alle gesinistreerden niet op voldoende wijze werden ingelicht nopens hun rechten. Hij vraagt ten slotte dat ook de incivieken die zonder terugwerkende kracht in hun burgerrechten zijn hersteld, oorlogsschade zou worden toegekend.

De Minister antwoordt dat, wat de Duitse Bondswet « Brügg » betreft, verleden jaar hieromtrent een studie werd gemaakt. Hij geeft toe dat deze wet op een of ander punt wat de schade aan roerende goederen betreft gunstiger is dan onze Belgische wetgeving, doch hij wijst op haar beperkt toepassingsveld. Het gaat evenwel niet op, vervolgt de Minister, zonder door het Belgisch Parlement een wet te doen stemmen, de door het lid gewenste maatregelen

belge. Des contacts répétés ont été cependant établis avec le département des Affaires Etrangères, ainsi qu'avec notre Ambassade à Bonn, relatifs à la situation des Belges qui ont subi des dommages de guerre sur le territoire allemand, mais l'on y estimait que, dans l'état actuel de la législation allemande, c'eût été une erreur d'éveiller parmi nos compatriotes de faux espoirs quant à une éventuelle indemnisation des dommages qu'ils ont subis.

En ce qui concerne la revision, le Ministre souligne que les arguments précédemment invoqués par lui à l'encontre d'une modification de la loi paraissent, en effet, actuellement sans valeur. Un nouvel élément est toutefois survenu depuis lors : le Gouvernement a décidé de ne plus procéder à aucune revision. Différents arguments peuvent, à son avis, être invoqués.

Le Ministre attire l'attention sur les grandes difficultés administratives qu'entraînerait une revision, surtout maintenant, au moment où il est question de transferts massifs de personnel. C'est ce faire illusion, lui semble-t-il, que de supposer possible une revision limitée, puisqu'il ne fait aucun doute que l'on exigerait, à cette occasion, la correction d'innombrables autres injustices ou prétendues telles.

Le Ministre reconnaît bien volontiers que la loi n'est pas parfaite, mais affirme que, nonobstant semblable revision, subsisteraient encore certaines iniquités, tandis que plusieurs milliards supplémentaires seraient dépensés.

Ainsi, le Ministre croit qu'une revision absorberait 4 à 5 milliards, qui pourraient, sans aucun doute, être utilisés de manière plus productive. Il rappelle que l'on dit de l'actuel Gouvernement qu'il a l'ambition de résoudre trop de problèmes à la fois. On ne doit pas se dissimuler, poursuit le Ministre, que l'économie belge traverse une période très difficile. En prévision du Marché Commun, un effort particulier apparaît cependant indispensable. Les pays qui nous entourent, s'ils ont pris le départ, sur le terrain économique et social, avec pas mal de retard sur le nôtre, ont, entretemps, non seulement refait et résorbé ce retard, mais développé leur potentiel industriel de telle manière qu'ils sont actuellement à la recherche de nouvelles possibilités d'expansion.

Lorsque, placés devant différents problèmes nous sommes amenés à choisir celui qui mérite notre préférence, il me semble, poursuit le Ministre, que celui de la revision de la législation en matière de dommages de guerre, ne peut revendiquer une telle priorité. On pourrait d'ailleurs difficilement prétendre qu'un grand effort n'a pas déjà été fait pour allouer au citoyen moyen — c'est-à-dire à celui dont le patrimoine, au 9 octobre 1944, n'excédait pas le million — le maximum d'avantages. Je ne veux pas en conclure, souligne le Ministre, que les intérêts de nos compatriotes dont la fortune était plus considérable, ne sont pas aussi respectables, mais l'on doit reconnaître que l'équité absolue ne pourra jamais être atteinte, puisque les conditions de celle-ci n'existeraient qu'au moment où chacun serait indemnisé à 100 % de ses dommages.

La Belgique ne possède réellement pas les moyens financiers nécessaires à la poursuite d'une aussi royale politique. Nous devons investir dans le secteur privé et dans le secteur public. Les possibilités de notre pays sont limitées et nous ne pouvons pas alourdir exagérément nos charges financières.

Quant à la réouverture des délais, le Ministre souligne qu'il s'agit là d'un problème qui, en réalité, est présenté trop souvent de manière erronée. Jusqu'à ce jour, des demandes tardives ont toujours pu être introduites et environ 75 % d'entre elle ont été relevées de la forclusion encourue.

te nemen. Evenwel werd herhaaldelijk overleg gepleegd met het departement van Buitenlandse zaken alsmede met onze Belgische Ambassadeur te Bonn in verband met de toestand van de Belgen, die op Duits grondgebied oorlogsschade hebben geleden. Men was er echter van oordeel dat in de huidige stand der Duitse wetgeving het verkeerd zou geweest zijn valse hoop bij onze medeburgers te doen ontstaan voor wat de eventuele vergoeding van de door hen geleden schade betreft.

— Wat de herziening aangaat, wijst de Minister erop dat de vroegere argumenten die door hem werden ingeroepen tegen herziening van de wet inderdaad thans zonder waarde blijken te zijn. Er is evenwel sindsdien een nieuw element, namelijk dat de Regering beslist heeft tot geen herziening meer over te gaan. Verschillende argumenten kunnen zijns inziens worden ingeroepen.

De Minister wijst op de grote administratieve moeilijkheden die een herziening met zich zou brengen, vooral nu, er sprake is van massale personeelsoverhevelingen. Men stelt zich, volgens hem, te veel voor van een eventuele beperkte herziening vooral dat in dat geval de rechtzetting van talrijke andere of zogezegde onrechtvaardigheden zal worden geëist.

De Minister geeft graag toe dat de wet niet volmaakt is, doch verklaart verder dat bij een dergelijke herziening onvermijdelijk nog zekere onbillijkheden zouden blijven bestaan, terwijl ettelijke miljarden meer zouden worden uitgegeven.

Zulke herziening zou als dusdanig, meent de Minister, 4 à 5 miljard kosten, die ongetwijfeld op meer productieverwijze zouden kunnen worden gebruikt. Hij wijst erop dat er van deze Regering gezegd wordt dat zij te veel problemen ineens wenst op te lossen. Men mag zich niet verdoozen, vervolgt de Minister, dat de Belgische economie een zeer moeilijke periode doormaakt. In het vooruitzicht der gemeenschappelijke markt lijkt een belangrijke krachtsinspanning nochtans noodzakelijk. De ons omringende landen, vervolgt de Minister, die in economisch en sociaal opzicht met heel wat meer achterstand dan België van wal staken, hebben deze achterstand inmiddels niet alleen goedgemaakt en ingelopen, doch hebben thans hun industrieel potentieel op zodanige wijze opgevoerd dat zij op zoek zijn naar nieuwe expansiemogelijkheden.

Wanneer wij tussen de verschillende problemen, dit moeten kiezen dat onze voorkeur verdient, dan lijkt, mijns inziens, vervolgt de Minister, een dergelijke herziening van de oorlogsschadewetgeving die voorrang niet te wettigen. Er kan immers bezwaarlijk worden beweerd dat men reeds geen zware inspanningen heeft gedaan om aan de gewone burger, — d. w. z. deze wiens vermogen op 9 oktober 1944 het miljoen niet overschreed — een maximum aan voordelen toe te kennen. Ik wil, vervolgt de Minister, hieruit niet besluiten dat de belangen van deze onze landgenoten wiens vermogen aanzienlijker was, niet even eerbiedwaardig zijn doch men moet toegeven dat volledige rechtvaardigheid nooit kan worden bereikt vermits deze slechts zou bestaan wanneer ieder 100 % vergoed werd voor de geleden schade.

België bezit werkelijk de nodige financiële middelen niet om een dergelijke royale politiek te voeren. Wij moeten investeren in de privé- en in de openbare sector. De mogelijkheden van ons land zijn beperkt en wij mogen de financiële last niet al te zeer verzwaren.

Wat de heropening der termijnen betreft, wijst de Minister op het feit dat het hier werkelijk een probleem betreft dat al te dikwijls verkeerd wordt voorgesteld. Tot op heden mochten immers laattijdige aangiften worden ingediend en ongeveer 75 % van deze dossiers werden ontheven van het opgelopen verval.

Enfin, en ce qui concerne l'octroi de l'indemnisation des dommages de guerre aux inciviques, le Ministre n'a pas manqué de s'informer auprès de son collègue de la Justice s'il n'existe aucune possibilité de remédier aux séquelles déplorables de la répression, dans le chef de certains de nos concitoyens, par exemple par voie d'amendement à la législation préparée par le Ministre de la Justice, en vue, notamment, de modifier l'article 123sexies du Code Pénal. Étant donné, toutefois, que cette législation ne prévoit aucun effet rétroactif, il s'avère impossible de donner, dans ce cadre, satisfaction aux intéressés.

En réponse, le membre intervenant désire présenter encore quelques observations.

Il estime qu'il n'est pas exact qu'une revision serait accompagnée de grandes difficultés sur le plan administratif. Il pense, au contraire, qu'en définitive tout se ramènerait à de pures opérations mathématiques. Il croit aussi que les chiffres qui ont été avancés par le Ministre sont exagérés et ne répondent pas à la réalité. Il se réfère d'ailleurs, à ce sujet, à une déclaration du Ministre en date du 23 mai 1955, à l'occasion de la discussion de certaines propositions de loi en matière de revision, déclaration aux termes de laquelle il était question de 800.000.000 de francs à 1.200.000.000 de francs. Il estime qu'en réalité il ne s'agira pas d'un travail aussi gigantesque et que les injustices pourraient être réduites au strict minimum, dès le moment où l'abattement forfaitaire serait exprimé sous forme d'un pourcentage du patrimoine.

L'honorable membre est d'avis que la mise au point d'une loi en faveur des soi-disant inciviques n'ait pas, au point de vue politique, sans sérieuses difficultés, mais il juge absolument déraisonnable d'infliger à ces gens une peine supplémentaire en les privant du bénéfice de la réparation des dommages de guerre. Il pense que ce qui est indispensable en l'occurrence, c'est de faire les distinctions nécessaires et les nuances qui s'imposent et qu'en définitive tout se ramène à un problème de moralité.

Le membre est d'avis qu'à la base de tout cela se trouvent les injustices commises à l'occasion de la répression de l'incivisme en Belgique. Il se réfère à la législation en faveur des invalides de guerre et des invalides civils qui furent privés de leur pension durant une certaine période et qui sont, à présent, rétablis dans leurs droits.

Le Ministre attire immédiatement l'attention du membre sur le fait qu'en cette matière une distinction s'impose : le bénéfice d'une pension peut très bien être remis à nouveau en vigueur à partir d'une date déterminée, tandis que cela ne peut être le cas pour une indemnité du chef de dommages de guerre.

L'honorable membre pense, par ailleurs, que les possibilités financières existent puisque l'indemnité complémentaire serait liquidée en obligations.

Il ne s'agit donc, dit-il, ni d'un problème budgétaire, ni d'un problème de trésorerie. Il est, toutefois, d'accord que des fonds sont nécessaires en vue d'investissements plus productifs, mais, poursuit-il, l'indemnité de dommages de guerre doit, elle aussi, être employée, donc l'allocation d'une telle indemnité représente également un investissement.

Pour terminer, il émet l'espoir que le Ministre sera son interprète auprès du Conseil des Ministres, afin que cette position vraiment trop radicale soit reconsidérée. Il est convaincu que finalement réparation interviendra.

Le Ministre rend hommage à la ténacité du membre et concède que plusieurs de ses arguments ne sont réellement pas dénués d'intérêt. Il reconnaît cependant en toute sincérité que la thèse qu'il a défendue personnellement en Conseil des Ministres est entièrement différente.

Une revision qui se bornerait à modifier l'abattement pour les catégories D et suivantes et qui n'apporterait ainsi des résultats plus favorables que pour ceux des sinistrés que

Wat ten slotte de toekenning van oorlogsschade aan de incivieken aangaat, heeft de Minister inlichtingen ingenomen bij zijn ambtgenoot, de Minister van Justitie, om te zien of er geen mogelijkheid bestond, bij wijze van amendement, aan de wetgeving die door hem wordt uitgewerkt, nopens o. a. de wijziging van artikel 123sexies, de bedroevende nasleep der repressie voor sommige onzer medeburgers te verhelpen. Daar deze wetgeving evenwel in geen terugwerkende kracht voorziet, is het onmogelijk in dit kader aan de belanghebbenden voldoening te schenken.

In antwoord wenst het lid nog een paar opmerkingen te formuleren.

Hij oordeelt dat het niet juist is dat een herziening met grote moeilijkheden op administratief gebied zou gepaard gaan. Hij meent dat alles tenslotte zou neerkomen op louter wiskundige verrichtingen. Hij meent ook dat de cijfers die door de Minister worden vooropgezet, opgeschroefd zijn en niet met de waarheid overeenstemmen. Hij verwijst trouwens in dat verband naar een verklaring op 23 mei 1955 door de Minister afgelegd, ter gelegenheid van de behandeling van zekere wetsvoorstellen inzake herziening, waarbij er sprake was van 800.000.000 frank tot 1.200.000.000 frank. Hij is van oordeel dat het werkelijk niet zo een reusachtig werk zou betekenen en dat de onrechtvaardigheden tot een strikt minimum zouden kunnen worden teruggebracht wanneer het forfaitair abattement in een percentage van het vermogen mocht worden uitgedrukt.

Het lid is de mening toegedaan dat het bijwerken van een wet ten gunste van de zogenaamde incivieken, politiek gezien, weliswaar zou gepaard gaan met grote moeilijkheden, doch hij vindt het onredelijk deze mensen nog eens extra te straffen door hun het genot van de oorlogsschadewetgeving te ontfagen. Hij meent dat hier het nodige onderscheid en de nodige nuancering vereist zijn en dat alles ten slotte neerkomt op een probleem van moraliteit.

Het lid is van oordeel dat aan de basis van dit alles de onrechtvaardigheden liggen die werden begaan bij de betuiging van het incivisme in België. Hij wijst op de wetgeving ten gunste van de oorlogsinvaliden en burgerlijke invaliden die gedurende zekere tijd van hun pensioen werden beroofd en thans in hun rechten zijn hersteld.

De Minister maakt het lid onmiddellijk attent op het feit dat terzake het nodige onderscheid dient te worden gemaakt, vermits een pensioen wel met ingang van een bepaalde datum opnieuw kan worden teruggegeven, wat niet het geval kan zijn voor een vergoeding wegens oorlogsschade.

Het lid meent bovendien dat er financiële mogelijkheden bestaan, vermits de bijkomende vergoeding in obligaties zou worden uitbetaald.

Het wordt dus, zegt hij, noch een budgettair, noch een thesaurieprobleem. Hij gaat er weliswaar mede akkoord dat er gelden nodig zijn voor productiever investeringen doch, vervolgt hij, vermits de oorlogsschadevergoeding eveneens moet wederbelegd worden, vertegenwoordigt de uitkering van deze vergoeding ook een investering.

Hij besluit met de hoop dat de Minister zijn tolk zou zijn bij de Ministerraad opdat die al te radicale positie zou worden herzien. Hij is de overtuiging toegedaan dat ten slotte toch herstel zal geschieden.

De Minister brengt hulde aan de standvastigheid van het lid en geeft toe dat verschillende van zijn argumenten werkelijk niet van belang zijn ontbloot. Hij bekent evenwel oprecht dat hij bij de Ministerraad een totaal andere thesis heeft verdedigd.

De herziening, die zich slechts zou beperken tot het abattement voor de categorieën D en volgende, en die dus enkel gunstiger resultaten zou opleveren voor de zogenaamde

l'on appelle « les millionnaires », porterait sur environ 15 % des demandes d'intervention de l'Etat qui ont été introduites. L'application d'un pourcentage donnerait lieu à une besogne administrative importante, étant donné que cette application entraînerait nécessairement la fixation précise de chaque patrimoine au 9 octobre 1944.

Au point de vue social, il apparaît hautement préférable de ne pas affecter les membres devenus libres du personnel du secteur Reconstruction à une tâche aussi peu productive. Au moment où nous avons en vue, en tout premier lieu, l'assainissement de la situation économique et financière de la Belgique, il semble nécessaire de nous limiter, d'autant plus que la révision n'apparaît pas comme une nécessité sociale absolue.

Le Ministre fait observer que, lorsqu'il a proposé au Conseil des Ministres d'écarter toute modification de la législation sur les dommages de guerre, et ce en dépit du bien-fondé de certains arguments favorables à cette révision, il s'est uniquement laissé conduire par la conviction qu'un très gros effort avait déjà été accompli en ce domaine et que, dans les années à venir, notre pays aura plus que besoin de toutes ses disponibilités financières, pour mener à bonne fin une politique d'investissements publics et privés de toute première nécessité.

En ce qui concerne enfin les inciviques, le Ministre pense pouvoir rappeler que le principe de solidarité nationale, qui est à la base de la législation sur la réparation des dommages de guerre, constitue une justification normale de l'exclusion de cette catégorie de citoyens. Ceux-ci, estime-t-il, ont porté atteinte à ce principe de solidarité ou, à tout le moins, ont eu une attitude négative.

Il se réfère encore, à ce sujet, à la proposition de loi Van der Schueren qui limitait le problème aux cantons de l'Est, où la situation était cependant totalement différente et qui, néanmoins, n'a pas été jusqu'ici, accueillie favorablement par le Gouvernement.

Le Ministre conclut en soulignant une nouvelle fois l'effort accompli en faveur des sinistrés et en rappelant que, malgré tout, la Belgique est le pays d'Europe qui aura indemnisé les victimes de la guerre dans le plus court délai.

* * *

Une question concernant la reconstruction de la Halle aux Draps à Ypres a été posée au Ministre. Elle était libellée comme suit :

« Pour certains éléments du bâtiment des Halles, il n'a pas encore été liquidé d'indemnité.

Il paraît que le montant du solde de l'indemnisation serait fixé par transaction.

Après l'établissement de l'inventaire des éléments non restaurés et évaluation du coût actuel des travaux d'ameublement et de décoration de l'Hôtel de Ville et des Halles, effectués sur proposition de l'Administration de la Reconstruction, autorisation a été demandée au Ministre de prévoir un crédit au budget de la Reconstruction pour 1960.

Une décision est-elle déjà intervenue et quel sera le montant du crédit prévu au budget de la Reconstruction ? »

Dans sa réponse, le Ministre souligne que l'administration communale d'Ypres est, jusqu'à ce jour, restée en défaut de produire la demande officielle et la documentation indispensable en vue de l'indemnisation des éléments décoratifs et du mobilier des Halles et de l'Hôtel de Ville.

L'estimation globale, qui ne contenait qu'une indication très sommaire des différents postes du dommage, et qui ne fut transmise à l'administration de la Reconstruction que

geteisterde « miljonairs », zou zowat slaan op ongeveer 15 % van de ingediende aanvragen tot staatstussenkomst. Het toepassen van een percentage zou een belangrijk administratief werk meebrengen, ingevolge de daarmee noodzakelijk gepaard gaande preciese vaststelling van elk patrimonium op 9 oktober 1944.

Sociaal gezien lijkt het wel verkieslijk de thans vrijgekomen personeelsleden van de sector « Wederopbouw » niet aan een dergelijke zo weinig improductieve taak tewerk te stellen. Nu wij in de allereerste plaats moeten denken aan de sanering van de economische en financiële toestand van België, vervolgt de Minister, lijkt het nodig ons te beperken, des te meer daar de herziening in sociaal opzicht niet als een absolute noodzaak voorkomt.

De Minister wijst er op dat hij, toen hij aan de Minister-raad voorgesteld heeft iedere wijziging van de wetgeving op de oorlogsschade van de hand te wijzen, en zulks niet-tegenstaande sommige argumenten, die voor herziening pleiten, gegrond zijn, zich enkel heeft laten leiden door de overtuiging dat reeds een zeer grote krachtsinspanning werd gedaan en dat ons land in de komende jaren al zijn beschikbare gelden meer dan nodig zal hebben om de zo noodzakelijke politiek van openbare en private investeringen tot een goed einde te brengen.

Wat ten slotte de inciviken betreft, meent de Minister te moeten wijzen op het feit dat het solidariteitsprincipe, dat aan de basis ligt van de oorlogsschadewetgeving, normaal de uitsluiting van deze categorie van burgers rechtvaardigt. Zij hebben, oordeelt hij, op dit solidariteitsprincipe inbreuk gemaakt of hebben, op zijn minst een negatieve houding gehad.

Hij verwijst in dat verband nog naar het wetsvoorstel Van der Schueren dat het probleem beperkte tot de Oostkantons, en dat tot nog toe ofschoon de toestand er totaal verschillend was, door de Regering niet gunstig onthaald werd.

De Minister besluit en wijst er nogmaals op dat ten gunste van de geteisterden een zeer grote krachtsinspanning werd gedaan waarbij hij eraan herinnert dat België het land van Europa is dat, niettegenstaande alles, zijn geteisterden in de kortste tijdspanne heeft schadeloos gesteld.

* * *

Tenslotte werd aan de Minister een vraag gesteld betreffende de heropbouw van de Lakenhalle te Ieper. Deze vraag luidt als volgt :

« Er werd nog geen schadevergoeding uitbetaald voor verschillende elementen van het Hallegebouw.

Deze overblijvende schadevergoeding zou bij transactie vastgesteld worden.

Na het opmaken van een inventaris van de niet herstelde elementen, en een raming van de huidige kostprijs voor meubilering en versieringselementen voor stadhuis en Hallen, zulks op voorstel van het Bestuur van Wederopbouw, werd gevraagd aan de heer Minister om toelating te bekomen voor het inschrijven van een krediet op de begroting voor Wederopbouw 1960.

Werd hiervoor reeds beslist en welk is het bedrag van het krediet dat in de begroting van wederopbouw zal ingeschreven worden ? »

De Minister antwoordt hierop dat het Stadsbestuur van Ieper tot op heden in gebreke bleef de nodige officiële aanvraag en documentatie over te leggen met het oog op de vergoeding voor de vernielde versieringselementen en meubilair van de Hallen en van het Stadhuis.

De globale raming die slechts een zeer bondige aanduiding bevat van de verschillende schadeposten en die aan het Bestuur van Wederopbouw op 10 december 1959

le 10 décembre 1959, peut difficilement être considérée comme un inventaire complet et dûment justifié.

Dans ces conditions, il peut être difficilement question de la conclusion d'une transaction, car c'est seulement après le dépôt du dossier de base en question que les pourparlers pourront être menés avec l'administration communale.

Néanmoins, en vue de l'achèvement du gros œuvre de l'Hôtel de Ville, ainsi que de son parachèvement, il a été prévu au budget 1960 un crédit d'engagement de 13.500.000 francs et un crédit de paiement de 8.500.000 francs.

* * *

La Commission émet un avis favorable sur les crédits afférents aux dommages aux biens.

Le Rapporteur,

M. QUAGHEBEUR.

Le Président,

J. MARTEL.

werd overhandigd, kan bezwaarlijk als een volledige en degelijke verantwoorde inventaris worden beschouwd.

Er kan dan ook moeilijk sprake zijn van het afsluiten van een transactie daar er slechts met het stadsbestuur in onderhandeling kan getreden worden, na overlegging van bedoelde basis-bundel.

Desniettegenstaande en met het oog op het voleindigen van de ruwbouw van het stadhuis en van de afwerking, werden nochtans op de begroting 1960 een vastleggingskrediet van 13.500.000 frank en een betalingskrediet van 8.500.000 frank uitgetrokken.

* * *

De Commissie brengt een gunstig advies uit over de kredieten betreffende de schade aan goederen.

De Verslaggever,

M. QUAGHEBEUR.

De Voorzitter,

J. MARTEL.