

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1957-1958.

SÉANCE DU 4 MARS 1958.

Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1958 (Crédits : Travaux Publics).

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1957-1958.

VERGADERING VAN 4 MAART 1958.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw voor het dienstjaar 1958 (Kredieten : Openbare Werken).

Présents : MM. VAN BELLE, président; BLOCK, Emiel CLAEYS, DE COENE, DELMOTTE, DURAY, GILSON, LEMAL, NEEFS, NEYBERGH, STUBBE, VAN BUGGENHOUT, VAN DEN STORME, VAN PETEGHEM, WYN et DELOR, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré quatre séances à l'examen du budget de 1958 du département des Travaux Publics. Le Ministre fut présent à chacune d'elles et a tenu à faire connaître aux commissaires les grandes lignes de son budget, entamant ainsi la discussion générale.

EXPOSÉ DU MINISTRE.

Le Ministre commence son exposé en signalant que le rapport de la commission de la Chambre des Représentants sur le budget de 1958 contient un exposé complet et détaillé des travaux exécutés en 1957 et des travaux pour lesquels des crédits sont demandés au budget de 1958.

Si les commissaires se rallient à sa façon de voir, le Ministre ne reprendra pas l'exposé qu'il a fait devant la Commission de la Chambre, mais il s'étendra plutôt sur les points les plus importants de cet exposé et fera état de faits nouveaux qui se sont produits depuis lors.

I. — Dépenses ordinaires.

L'exercice 1957 a été clôturé et le montant exact des engagements effectués au cours de cette année est actuellement connu.

R. A 5463.

Voir :

Document du Sénat :
S-XVII (Session de 1957-1958) : Projet de loi.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie heeft vier vergaderingen gewijd aan de begroting 1958 van het Departement van Openbare Werken. De Minister was op al deze vergaderingen aanwezig en heeft voor de commissieleden de grote trekken van zijn begroting geschetst, waarmee hij de algemene beraadslaging inleidde.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

De Minister begint met te verklaren dat het verslag van de Kamercommissie over de begroting 1958 een uitvoerige opgave bevat van de werken die in 1957 zijn uitgevoerd en van die waarvoor op de begroting 1958 kredieten worden aangevraagd.

Indien de commissieleden het ermee eens zijn, zal de Minister zijn betoog, dat hij voor de Kamer gehouden heeft, niet herhalen, maar even nader ingaan op de belangrijkste punten ervan, met toevoeging van de nieuwe feiten die zich sedertdien hebben voorgedaan.

I. — Gewone uitgaven.

Het dienstjaar 1957 is afgesloten en het juiste bedrag van de in dat jaar verrichte vastleggingen is thans bekend.

R. A 5463.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
S-XVII (Zitting 1957-1958) : Wetsontwerp.

Au cours de l'exercice 1957, les crédits du budget ordinaire ont été réduits et ramenés de 2 milliard 124.000.000 de francs à 1.971.000.000 de francs.

On retrouve ces mesures de restriction au feuillet d'ajustement pour 1957.

En dépit de ces importantes restrictions, le Ministre a poursuivi son effort dans ce sens et n'a utilisé le crédit de 1.971.000.000 de francs restant à sa disposition que jusqu'à concurrence de 1.932.000.000 de francs.

Cet effort se traduit par une économie de plus de 40.000.000 de francs, étant donné qu'il faut tenir compte des majorations de traitement accordées aux agents de l'Etat et de l'augmentation du prix de certains matériaux, enregistrés en 1957.

Le budget ordinaire pour 1958 prévoit pour 2.082.956.000 francs de crédits, ce qui représente une augmentation de 111.956.000 francs par rapport aux crédits accordés pour 1957.

Le Ministre souligne le fait que cette augmentation résulte principalement d'une majoration des crédits de 161.000.000 de francs pour les dépenses d'entretien du patrimoine de l'Etat. Cette majoration est indispensable si l'on veut maintenir en bon état ce patrimoine.

Le Ministre a fait établir par province le montant des travaux d'entretien effectués en 1957. Il demande aux commissaires de ne pas se laisser influencer par cette répartition.

En effet, il s'agit, en l'occurrence, de travaux d'entretien. Le Ministre souligne que, par exemple, les travaux des dragages d'entretien dans l'Escaut maritime représentent un montant de 150 millions de francs, montant qui ne se retrouve pas dans les autres provinces.

Répartition par province des dépenses d'entretien effectuées en 1957.

In de loop van het dienstjaar 1957 werden de kredieten van de gewone begroting teruggebracht van 2.124.000.000 frank tot 1.971.000.000 frank.

Deze bekrimping is terug te vinden in het aanpassingsfeuilleton van 1957.

Hoewel er reeds krachtadig gesnoeid werd, is de Minister in deze richting doorgegaan en heeft hij het krediet van 1.971.000.000 frank dat hij nog ter beschikking had, slechts gebruikt ten bedrage van 1.932.000.000 frank.

Hieruit volgt een besparing van ruim 40 miljoen, want wij moeten rekening houden met de weddeverhogingen voor het rijks personeel en de prijsstijging van sommige materialen in 1957.

Op de gewone begroting 1958 komt een bedrag voor van 2.082.956.000 frank aan kredieten, d.i. 111.956.000 frank meer dan toegekend werd in 1957.

De Minister wijst erop dat deze vermeerdering voornamelijk te wijten is aan een verhoging met 161 miljoen frank voor het onderhoud van de staatsbezittingen. Deze verhoging is noodzakelijk om het staatsbezit in stand te houden.

De Minister heeft het bedrag van de onderhoudswerken in 1957 per provincie laten berekenen. Hij verzoekt de commissieleden zich door deze indeling niet te laten misleiden.

Het betreft hier immers onderhoudswerken. Zo wijst de Minister erop dat de baggerwerken voor het onderhoud van de Zeeschelde 150 miljoen belopen, een bedrag dat in de andere provincies niet voorkomt.

Verdeling van de onderhoudsuitgaven in 1957 per provincie.

	Routes Wegen	Voies hydrauliques Waterwegen	Bâtiments Gebouwen	Totaux Totalen
Anvers. — Antwerpen	19.599	173.565	4.701	197.865
Brabant. — Brabant	24.114	8.634	66.360	99.108
Flandre Occidentale. — West-Vlaanderen	25.620	103.866	5.005	134.491
Flandre Orientale. — Oost-Vlaand.	22.523	17.360	7.720	47.603
Hainaut. — Henegouwen	28.366	11.791	13.439	53.596
Liège. — Luik	41.750	11.655	14.725	68.130
Limbourg. — Limburg	14.545	800	3.408	18.753
Luxembourg. — Luxemburg	33.546	—	5.847	39.393
Namur. — Namen	28.042	5.868	11.312	45.222
(Divers). — (Diversen)	12.518	16.989	1.451	30.958
	250.623	350.528	133.968	735.119

II. — Dépenses d'investissement.

Comme pour les dépenses ordinaires, la situation exacte en matière d'engagements pour dépenses d'investissement est actuellement connue.

Les crédits suivants ont été définitivement engagés en 1957 :

— Routes	fr. 1.671.774.000
— Voies Hydrauliques	1.385.813.000
— Bâtiments	1.120.330.000
— Urbanisme	1.043.427.000

Fr. 5.221.344.000

Ces montants comprennent les résultats des adjudications de certains grands travaux, adjudications auxquelles il a été procédé au début de décembre 1957, mais qui, pour des raisons d'ordre administratif, ont été soumises à un examen spécial de sorte que l'approbation et l'engagement n'ont pu avoir lieu que tout récemment.

Ces importants travaux, pour lesquels le montant total des engagements s'élève à 507.000.000 de francs, sont les suivants :

- 1^o Suppression du Bouchon de Lanaye;
- 2^o Deuxième phase des travaux de construction de la cinquième darse d'Anvers.

3^o Canal Bruxelles-Charleroi :

Construction du bief compris entre les écluses 2F et 3F;

Construction du bief compris entre l'écluse 3F et Luttre;

4^o Meuse :

Travaux d'aménagement minima entre Ben-Ahin et Ombret, pour la mise en service du barrage écluse d'Ampsin-Neuville.

Le rapport de la Commission de la Chambre sur le budget du Département des Travaux Publics et de la Reconstruction pour 1958 prévoyait des engagements pour un total de 5.217.734.000 francs. Cette estimation a été faite deux mois avant la clôture de l'exercice. Le Ministre se réjouit de ce que son estimation ait serré de si près la réalité.

Il attire en outre l'attention des commissaires sur le fait que dans ces conditions la répartition des dépenses d'investissements faites pendant les quatre années d'existence du Gouvernement actuel restent comme suit :

Flandres	: 42 %;
Wallonie	: 40 %;
Bruxelles	: 18 %.

Si l'on considère isolément l'année 1957, la répartition s'établit comme suit :

Flandres	: 40 %;
Wallonie	: 42 %;
Bruxelles	: 18 %.

II. — Investeringsuitgaven.

Evenals voor de gewone uitgaven is ook de juiste toestand inzake vastleggingen voor investeringsuitgaven bekend.

In 1957 werden de volgende kredieten definitief vastgelegd :

— Wegen	fr. 1.671.774.000
— Waterwegen	1.385.813.000
— Gebouwen	1.120.330.000
— Stedebouw	1.043.427.000

Fr. 5.221.344.000

In deze bedragen zijn ook de resultaten van de aanbesteding van enkele grote werken begrepen. Deze aanbestedingen hadden plaats in December 1957, maar om administratieve redenen moesten zij aan een onderzoek worden onderworpen zodat de goedkeuring en de vastlegging eerst onlangs konden geschieden.

Deze grote werken, waarvoor een bedrag van 507 miljoen frank is vastgelegd, zijn de volgende

- 1^o Stop van Ternaaen;
- 2^o Tweede deel van de bouw van het vijfde havendok te Antwerpen.

3^o Kanaal Brussel-Charleroi :

Bouw van het kanaalvak tussen de sluizen 2F en 3F;

Bouw van het kanaalvak tussen sluis 3F en Luttre;

4^o Maas :

Minimale geschiktmaking tussen Ben-Ahin en Ombret, voor de ingebruikneming van de stuwsuis te Ampsin-Neuville.

Volgens het verslag van de Kamercommissie over de begroting van het departement van Openbare Werken en Wederopbouw voor 1958 was er in totaal voor 5.217.734.000 frank vastgesteld. Deze raming had twee maanden vóór de afsluiting van het dienstjaar plaats. De Minister verheugt zich erover dat zijn raming zo dicht bij de werkelijkheid ligt.

Hij vestigt er bovendien de aandacht op dat de verdeling van de investeringsuitgaven gedurende de vier jaren dat de tegenwoordige Regering aan het bewind was, er als volgt uitzien :

Vlaanderen	: 42 %;
Wallonië	: 40 %;
Brussel	: 18 %.

Als men het jaar 1957 apart neemt, is de verdeling als volgt :

Vlaanderen	: 40 %;
Wallonië	: 42 %;
Brussel	: 18 %.

Le Ministre fait connaître aux commissaires, la répartition par province des dépenses d'investissement (voir Annexes 1 et 2).

Le Ministre signale qu'on ne s'est pas efforcé dès le départ d'aboutir à ce résultat, mais que le calcul n'a été effectué qu'après une année d'activité. Il rappelle que son département exécute les travaux d'intérêt national et qu'il ne vise pas à favoriser l'une ou l'autre partie du pays.

En 1957, les possibilités d'engagement se sont élevées à 8.405 millions dont 5.221 ont été utilisés. Le Ministre rappelle que ces possibilités n'ont pas été utilisées intégralement en raison de la difficulté de trouver sur le marché, les capitaux nécessaires à cet effet.

Il tient cependant à rappeler que les lois d'intérêt national ont été respectées en 1957. Il souligne l'avantage qu'il y a à définir par une loi, le programme des travaux d'intérêt national.

Si les lois sur le Fonds des Routes, la modernisation de certaines voies navigables et l'équipement du Port d'Anvers n'avaient pas été votées par le Parlement, les travaux y afférents prévus pour 1957 auraient probablement été remis à des temps meilleurs, en raison du resserrement du marché des capitaux.

En 1957, le Fonds des Routes a effectué des investissements pour 1.561.000.000 de francs. Depuis l'entrée en vigueur le 9 août 1955, de la loi portant création de ce Fonds, il a été procédé à des adjudications pour un montant de 5.468.000.000 de francs, ce qui représente une moyenne mensuelle de 195.000.000 de francs et une moyenne annuelle de 2.340.000.000 de francs.

La loi prévoit un total de 30 milliards de dépenses, répartis en 15 ans. Jusqu'à présent, cette loi a donc été observée.

Quant à la loi sur la modernisation du Port d'Anvers, elle a également été respectée en 1957.

Une somme de 48.000.000 de francs a été consacrée aux installations de ponts transbordeurs et l'adjudication de la deuxième phase des travaux de construction de la cinquième darse a été approuvée pour un montant de 148.000.000 de francs.

Le Ministre souligne encore un autre avantage des lois en question en évoquant la loi sur le programme de mise au gabarit de 1350 tonnes de certaines voies navigables.

Etant donné que chacun connaît les programmes des travaux, il est toujours possible de travailler à leur amélioration.

C'est ainsi que la totalité du programme pour 1957 a fait l'objet d'adjudications, sauf pour ce qui concerne l'écluse n° 6F à Oisquercq.

Après s'être livré à une nouvelle étude, on a en effet estimé qu'il n'y avait pas lieu de construire cette écluse. Cependant, le crédit demandé à cet effet, soit 200.000.000 de francs, sera reporté au budget de 1958 en vue de la réalisation d'un autre ouvrage dont la rentabilité sera immédiate, à savoir l'écluse de raccordement n° 5F à Clabecq.

De Minister geeft aan de commissieleden kennis van de verdeling van de investeringsuitgaven per provincie (zie de Bijlagen 1 en 2).

De Minister merkt op dat dit resultaat niet van in den beginne is nagestreefd, maar dat de berekening eerst na een jaar arbeid is gemaakt. Hij herinnert eraan dat zijn Departement alleen het nationaal belang op het oog heeft en het ene landsgedeelte niet meer wil bevoordelen dan het andere.

In 1957 was er mogelijkheid om 8.405.000.000 fr. vast te leggen. Hiervan werd 524.000.000 frank gebruikt. De Minister brengt onder de aandacht dat deze mogelijkheid niet geheel ten nutte gemaakt werd omdat het nodige kapitaal slechts moeilijk te vinden was op de markt.

Doch hij wil er gaarne op wijzen dat de wetten van nationaal belang in 1957 geëerbiedigd werden. Hij onderstreept het grote voordeel dat eraan verbonden is om het programma van werken van nationaal belang in een wet vast te stellen.

Waren de wetten op het Wegenfonds, de modernisering van sommige waterwegen en de uitrusting van de haven van Antwerpen niet goedgekeurd geweest door het Parlement, dan zouden de desbetreffende werken voor 1957 waarschijnlijk tot betere tijden zijn uitgesteld om reden van het krapper worden van de kapitaalmarkt.

In 1957 heeft het Wegenfonds voor 1.561.000.000 fr. geïnvesteerd. Sedert de inwerkingtreding van de wet tot oprichting van het Wegenfonds op 9 Augustus 1951 werd voor een bedrag van 5.468.000.000 fr. in aanbesteding gegeven, d.i. gemiddeld 195 miljoen frank per maand en 2.340.000.000 frank per jaar.

De wet voorziet in een totaal van 30 milliard aan uitgaven, verdeeld over vijftien jaren. Tot dusverre wordt deze wet dus nageleefd.

Ook de wet op de modernisering van de Antwerpse haven is in 1957 nageleefd.

Aan de installatie van overlaadbruggen werd een bedrag van 48.000.000 frank besteed en de toewijzing van het tweede deel van de bouw van een vijfde binnendok is goedgekeurd voor een bedrag van 148.000.000 frank.

De Minister wijst nog op een ander voordeel van de bedoelde wetten, waar hij het heeft over het programma om sommige waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1350 ton.

Daar iedereen de programma's van de werken kent, is het steeds mogelijk om aan hun verbetering te werken.

Zo werd het gehele programma voor 1957 in aanbesteding gegeven, behalve de sluis n° 6F te Oostkerk.

Bij een nader onderzoek is nl. gebleken dat hier geen sluis behoefde te worden gebouwd. Inmiddels zal het daarvoor gevraagde krediet van 200 miljoen frank naar de begroting 1958 worden overgebracht ten behoeve van een ander werk, dat onmiddellijk renderend zal zijn, nl. de verbindings-sluys n° 5F te Klabbeek.

A. Possibilités d'engagement pour 1958.

En ce qui concerne les perspectives pour 1958, le Ministre déclare qu'il dispose de possibilités d'investissement pour un montant de 10.884.000.000 de francs.

A. Vastleggingsmogelijkheden voor 1958

Wat de vooruitzichten voor 1958 betreft, verklaart de Minister dat hij de mogelijkheid heeft om voor een bedrag van 10.884.000.000 frank te investeren.

	Accordé pour 1958 Verleend voor 1958	Report de 1957 Transport van 1957	Total Totaal
Budget extraordinaire. — <i>Buitengewone begroting</i>	4.899.820.000	1.913.543.368	6.813.363.368
Budget pour ordre. — <i>Begroting voor orde</i> .	500.000.000	438.802.605	938.802.605
Fonds des Routes. — <i>Wegenfonds</i> . . .	1.000.000.000	2.132.000.000	3.132.000.000
	6.399.820.000	4.484.345.973	10.884.165.973

Il ne fait pas de doute que le marché des capitaux ne permettra pas d'engager une telle somme pour les seuls travaux publics.

Le Ministre cite ce montant pour montrer qu'il dispose d'une réserve de travaux projetés pour pouvoir, au moment voulu, en cas de fléchissement de la conjoncture ou d'aggravation soudaine du chômage, lancer sur le marché un grand nombre de travaux ou accélérer l'exécution de travaux entamés.

B. Programme du Fonds des Routes pour le premier semestre de 1958.

Le Ministre déclare ensuite que le Fonds des Routes se prépare activement à mettre en adjudication au cours du premier semestre de 1958, les travaux dont la liste est ci-annexée à titre d'information.

C. Le Plan Vert.

Le Ministre en vient ensuite au « Plan Vert ».

Il signale que son département travaille à ce plan depuis plusieurs mois.

Ce problème est d'ailleurs devenu d'actualité du fait des importants travaux de modernisation des routes, qui ont entraîné la disparition d'un grand nombre d'arbres.

Un programme dit « Le Plan Vert » a été élaboré et sera porté à la connaissance du public sous forme de brochure.

Ce programme comprend :

1^o Secteur routes et voies d'eau.**ROUTES ORDINAIRES DE L'ETAT.**

1. Les routes dénudées seront replantées; toute route nouvelle recevra la verdure appropriée.

Het lijkt geen twijfel dat het niet mogelijk zal zijn om een dergelijk bedrag alleen voor de openbare werken vast te leggen, gezien de stand van de kapitaalmarkt.

De Minister noemt dit bedrag om aan te tonen, dat hij over een reserve van ontworpen werken beschikt, om op het gewenste ogenblik, in geval van daling van de conjunctuur of plotselinge toeneming van de werkloosheid, een groot aantal werken op de markt te kunnen werpen of de uitvoering van reeds begonnen werken te bespoedigen.

B. Programma van het Wegenfonds voor het eerste halfjaar 1958.

De Minister verklaart vervolgens dat het Wegenfonds zich actief aan het voorbereiden is om in de loop van het eerste halfjaar 1958 een aantal werken in aanbesteding te geven, waarvan de lijst hier ter kennisgeving is bijgevoegd.

C. Het Groene Plan.

Dan komt de Minister tot het « Groene Plan ».

Hij zegt dat zijn Departement aan dit plan reeds verscheidene maanden werkt.

Dit probleem is trouwens zeer actueel geworden, doordat de grote moderniseringswerken van de wegen een groot aantal bomen hebben doen verdwijnen.

Er is een zogenaamd « Groen Plan » opgesteld, dat in de vorm van een brochure aan het publiek ter kennis zal worden gebracht.

Dit programma omvat :

1^o Sector wegen en waterwegen**GEWONE RIJKSWEGEN.**

1. Op oude wegen zullen weer bomen geplant worden; op elke nieuwe weg zal een passende beplanting worden aangebracht.

2. De part et d'autre de la route et transversalement à elle, des écrans d'arbres seront disposés là où il est nécessaire de rompre la monotonie du paysage.
3. Les rochers taillés à vif seront plantés.
4. Les îlots directionnels seront habillés de verdure.
5. Les constructions inesthétiques seront masquées par de la verdure.
6. La publicité sera sévèrement réglementée le long des routes touristiques.

AUTOROUTES.

7. Le tracé d'une autoroute respectera le paysage.
8. La berme centrale (bande de terrain entre les deux chaussées) recevra des plantations appropriées.
9. Les bermes latérales (accotements) seront plantés.
10. Les talus seront plantés.
11. Le principe n° 2 sera d'application pour les autoroutes.
12. Des parkings touristiques, destinés au repos des automobilistes, seront aménagés dans la verdure.
13. Des parkings routiers seront aménagés dans la verdure aux abords des villes importantes.
14. Les terrains d'autoroutes recevront une plantation appropriée.
15. Les abords de certains ouvrages d'art jalonnant les autoroutes seront garnis de plantations.
16. Le long des autoroutes, la publicité sera réglementée.

ROUTES PROVINCIALES ET COMMUNALES.

17. Les pouvoirs publics responsables seront invités à appliquer les principes 1 à 5.

L'Etat les aidera en subventionnant le travail plus largement qu'auparavant.

18. Les pouvoirs publics responsables pourront, pour élaborer leurs programmes de plantations, recourir gratuitement aux services du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction.

RIVIÈRES ET CANAUX.

19. Les plantations existantes seront améliorées.
20. Des plantations seront aménagées le long des nouvelles réalisations.
21. Les berges recevront la verdure appropriée; les îles seront replantées.

2. Aan weerszijden van de weg en zelfs in de dwarsrichting zal een scherm van bomen worden geplaatst waar zulks nodig is om de een-tonigheid van het landschap te breken.
3. Doorgehouwen rotsen zullen weer beplant worden.
4. Eilandjes die dienen om de richting aan te geven, zullen een groene bekleding krijgen.
5. Lelijke bouwsels zullen verborgen worden achter een groen gordijn.
6. De reclame langs de toeristische wegen zal aan strenge regels onderworpen worden.

AUTOSNELWEGEN.

7. Het tracé van een autosnelweg zal het landschap eerbiedigen.
8. De middenberm (een strook gronds tussen de twee rijwegen) zal van een passende beplanting worden voorzien.
9. De zijbermen zullen beplant worden.
10. De glooiingen zullen beplant worden.
11. Het beginsel onder n° 2 zal ook hier toepassing vinden.
12. Er zal toeristische parkeergelegenheid middenin het groen worden aangelegd, waar de automobilisten kunnen uitrusten.
13. In de nabijheid van de grote steden zal langs de wegen parkeergelegenheid worden aangelegd in het groen.
14. De stroken grond langs de autosnelwegen zullen een passende beplanting krijgen.
15. De omgeving van sommige kunstwerken langs de autowegen zal beplant worden.
16. De reclame langs de autowegen zal gereglementeerd worden.

PROVINCIE- EN GEMEENTEWEGEN.

17. De verantwoordelijke openbare machten zullen uitgenodigd worden om de beginselen 1 tot 5 toe te passen.
De Staat zal hen helpen door een ruimere subsidiëring dan voorheen.
18. De verantwoordelijke openbare machten zullen bij de voorbereiding van hun aanplantingsprogramma's een beroep kunnen doen op de diensten van het Ministerie van Openbare Werken, die hen kosteloos zullen helpen.

RIVIEREN EN KANALEN.

19. De bestaande beplanting zal verbeterd worden.
20. Langs de nieuwe kanalen zullen struiken en bomen geplant worden.
21. De oevers zullen een passend groen kleed krijgen; de eilanden zullen weer beplant worden.

LITTORAL.

22. Les dunes feront l'objet d'un programme spécial de plantations.
23. Le site naturel des dunes sera rétabli.

BARRAGES ET RÉSERVOIRS.

24. Les abords des barrages et des réservoirs seront replantés.

2^e Secteur agglomérations.

25. Les plans d'urbanisme des communes devront prévoir la création de nouveaux espaces verts (parcs, squares et jardins publics).
26. Le Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction subventionnera les communes qui créeront de nouveaux espaces verts.
27. L'Etat embellira encore davantage les parcs et squares qui lui appartiennent.
28. Les routes de l'Etat traversant des agglomérations recevront un aménagement spécial en plantations d'arbres et de verdure.
29. Les abords des bâtiments publics devront recevoir plantations et verdure.
30. La création de zones de recul sera encouragée; les zones de recul existantes seront protégées.
31. Les autorisations de bâtir pourront être subordonnées à la plantation d'arbres et de verdure.
32. Les nouveaux quartiers d'habitations devront être abondamment plantés et fleuris.

3^e Secteur « Particuliers ».

33. Une propagande abondante sera entreprise pour exposer aux particuliers la nécessité du Plan Vert.
34. Les services spécialisés de l'Etat fourniront gratuitement aux particuliers tous conseils pour l'aménagement des zones de recul et l'utilisation de clôtures végétales le long de la voie publique.
35. Des concours seront organisés pour encourager les particuliers à aménager des zones de recul et des clôtures végétales.
36. Le Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction encouragera les propriétaires d'excédents de terrain le long des routes de l'Etat à planter ces excédents.
37. Les exploitants d'installations industrielles seront invités à embellir par des plantations, les abords des usines et ateliers.
38. La loi du 12 août 1911 sur le boisement des terrils sera appliquée; les exploitants de carrières seront invités à en boiser les abords lorsque le site l'exige.

KUST.

22. Voor de duinen zal er een bijzonder aanplantingsprogramma worden opgesteld.
23. Het natuurlijke duinenlandschap zal hersteld worden.

STUWDAMMEN EN RESERVOIRS.

24. De omgeving van stuwdammen en waterreservoirs zal beplant worden.

2^e Sector agglomeraties.

25. De stedenbouwkundige plannen van de gemeenten zullen moeten voorzien in de aanleg van nieuwe groenstroken (parken, pleinen en openbare tuinen).
26. De Minister van Openbare Werken en Wederopbouw zal subsidies verlenen aan de gemeenten die nieuwe groenstroken aanleggen.
27. De Staat zal zijn eigen parken en pleinen nog meer verfraaien.
28. De Rijkswegen die door agglomeraties lopen, zullen speciaal voorzien worden van bomen en groen.
29. De omgeving van openbare gebouwen wordt zoveel mogelijk van plantsoen voorzien.
30. De achteruitbouw zal aangemoedigd worden; de bestaande achteruitbouwstroken zullen beschermd worden.
31. De bouwvergunningen zullen afhankelijk kunnen worden gesteld van het aanplanten van bomen en struiken.
32. De nieuwe woonwijken zullen overvloedig van groen en bloemen moeten worden voorzien.

3^e Sector « Particulieren ».

33. Er zal een grootscheepse propaganda op touw worden gezet om de particulieren te overtuigen van de noodzaak van het Groene Plan.
34. De gespecialiseerde Rijksdiensten zullen aan de particulieren kosteloos raad geven voor de aanleg van achteruitbouwstroken en het aanbrengen van hagen langs de openbare weg.
35. Er zullen wedstrijden worden gehouden om de particulieren aan te zetten tot het aanleggen van achteruitbouwstroken en hagen.
36. Het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw zal de eigenaars van grondoverschotten langs de Rijkswegen aanmoedigen om deze grondoverschotten te beplanten.
37. De fabriekseigenaars zullen uitgenodigd worden om hun fabrieken en werkhuizen in het groen te zetten.
38. De wet van 12 Augustus 1911 op de bebossing van slakkenbergen aan de steenkolenmijnen zal toegepast worden. De exploitanten van steengroeven zullen verzocht worden de omgeving te bebossen wanneer het landschap dit vereist.

D. Port d'Anvers. — Construction d'une nouvelle écluse maritime.

Le Ministre porte ensuite à la connaissance des commissaires un autre nouvel élément important dont il n'a pu être fait mention dans le rapport de la Commission de la Chambre : la construction à Anvers d'une nouvelle écluse maritime et de ses chenaux d'accès :

La crise de Suez a accentué, dans le monde entier, la tendance à la construction de grands pétroliers; des superpétroliers d'un tonnage de 80.000 t dw et même de 100.000 t dw sont mis en ligne ou sont en chantier, et il semble, actuellement, que le tonnage limite de ces navires n'ait pas encore été atteint.

Aussi maints experts estiment-ils que les navires de la classe 40.001/50.000 t dw offriront des possibilités d'exploitation très favorables dans les années à venir et que de ce fait, il en sera construit de plus en plus.

L'évolution qui se manifeste dans le domaine des constructions navales a donné un renouveau de vigueur à la concurrence entre les ports mondiaux. L'intérêt national exige que le port d'Anvers soit en mesure de défendre ses positions dans cette lutte.

La loi du 5 juillet 1956 assure l'exécution d'un programme de travaux urgents visant à l'extension des quais d'accostage et des terrains industriels, et à l'amélioration de l'équipement du port d'Anvers.

Par le creusement des bassins B1 et B2, le port continue à s'étendre vers le Nord, mais en dehors du lit de l'Escaut, de sorte que la liaison Anvers avec la mer reste tributaire de la navigabilité du fleuve jusqu'à hauteur de l'écluse Baudouin.

Le Gouvernement a suivi de près l'évolution de l'industrie des constructions navales et a chargé le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction de mener à bien dans le plus bref délai possible, les études et les essais de laboratoire qui sont indispensables pour définir les conditions à réaliser pour que les navires à grand tirant d'eau puissent accéder au port d'Anvers. Ces études seront suivies par les techniciens d'Anvers, de Gand et de Bruges.

Cependant, on peut affirmer dès maintenant que la navigation des navires d'un tonnage de 40.000 à 50.000 t dw pourra être assurée sur l'Escaut jusqu'à Fort Frédéric sans dépenses exagérées. Il est dès lors tout indiqué de ménager à ces navires pétroliers et autres cargos, la possibilité d'accéder, de l'Escaut, aux nouvelles installations portuaires, en construisant une écluse maritime dans le nord de la province d'Anvers.

Si l'on se réfère au programme de constructions navales cité ci-dessus, on peut s'attendre à ce que de grands navires soient normalement en ligne d'ici quelques années et que l'adaptation à ces nouvelles conditions devienne sous peu pour les ports de mer, une question de vie ou de mort.

D. Haven van Antwerpen. — Bouw van een nieuwe zeelsluis.

De Minister geeft aan de commissieleden vervolgens kennis van een groot nieuws, dat niet vermeld kon worden in het verslag van de Kamercommissie : de bouw van een nieuwe zeelsluis en bijbehorende vaargeulen te Antwerpen :

De Suez-crisis heeft in de gehele wereld de neiging versterkt om grote tankschepen te bouwen; er worden supertankers van 80.000 ton dw en zelfs van 100.000 tdw in de vaart gebracht of op stapel gezet en het schijnt dat de maximum-tonnemaat van deze schepen nog niet bereikt is.

Vele deskundigen zijn dan ook van oordeel dat schepen van de klasse 40.001/50.000 t dw in de eerstkomende jaren zeer voordelige exploitatiemogelijkheden zullen bieden en dat er dus hoe langer hoe meer gebouwd zullen worden.

De evolutie op het gebied van de scheepsbouw heeft nieuwe kracht bijgezet aan de concurrentie tussen de wereldhavens. Het belang van ons land vordert dat ook de Antwerpse haven in staat is haar positie in deze strijd te verdedigen.

De wet van 5 Juli 1956 verzekert de uitvoering van een programma van spoedwerken tot uitbreiding van de aanlegkaden en van de industrieterreinen en tot verbetering van de uitrusting van de Antwerpse haven.

Door het graven van de dokken B1 en B2 blijft de haven zich uitbreiden naar het Noorden, maar buiten de Scheldebedding, zodat de verbinding Antwerpen-zee afhankelijk blijft van de bevaarbaarheid van de Schelde tot aan de Boudewijnsluis.

De Regering heeft de evolutie in de scheepsbouw van nabij gevolgd en aan de Minister van Openbare Werken en Wederopbouw opdracht gegeven om binnen de kortst mogelijke tijd klaar te komen met de studies en laboratoriumproefnemingen die nodig zijn om aan de grote schepen toegang te verschaffen tot de haven van Antwerpen. Deze studies worden gevolgd door de Antwerpse, Gentse en Brugse technici.

Evenwel kan men reeds nu zeker zijn dat schepen van 40.000 tot 50.000 t dw zonder al te hoge uitgaven de Schelde zullen kunnen bevaren tot Fort Frederik. Het is derhalve gewenst dat, door de bouw van een zeelsluis in het noorden van de provincie Antwerpen, voor deze tankschepen of andere vrachtschepen de mogelijkheid wordt geschapen om van de Schelde uit de nieuwe haveninstallaties te bereiken.

Volgens het bovenvermelde scheepsbouwprogramma kan verwacht worden dat de grote schepen normaal over enkele jaren in de vaart kunnen worden gebracht en dat de aanpassing aan deze nieuwe toestanden binnenkort voor de zeehaven een kwestie van leven of dood wordt.

Etant donné que la construction d'une nouvelle écluse prend environ 4 ans, et qu'il faut prévoir en outre deux ans pour les études, il est évident qu'une décision urgente s'impose.

En conséquence, le Gouvernement estime indispensable de compléter la loi du 5 juillet 1956 en y prévoyant la construction d'une écluse maritime avec chenaux d'accès, sans modifier la période de dix ans initialement fixée.

Une Commission au sein de laquelle toutes les parties intéressées seront représentées déterminera l'emplacement exact et les dimensions de l'écluse et de son avant-port, en se basant sur des considérations techniques, hydrauliques et nautiques.

La construction de cette écluse nécessitera une dépense qui est évaluée à 900.000.000 de francs. Un premier crédit sera prévu au budget de 1959.

E. Nouvelle liaison entre les rives de l'Escaut à Anvers.

Un autre fait nouveau qui intéresse également Anvers consiste dans la création d'une Commission en vue de l'établissement d'une deuxième liaison entre les rives de l'Escaut.

La liaison actuelle est assurée par un tunnel sous l'Escaut. Ceux qui doivent emprunter le tunnel aux heures de pointe ou les jours de fête où la circulation est intense, ont constaté qu'une seule liaison ne suffit pas pour absorber de façon satisfaisante le trafic actuel.

Une deuxième liaison est devenue nécessaire. La Commission qui se réunira pour la première fois le 24 février, est chargée d'examiner quelle serait la solution la meilleure, un pont sur l'Escaut ou un tunnel sous l'Escaut. Elle fera également des propositions au sujet de l'endroit le plus adéquat.

La Commission sera dirigée par M. Declerck Gouverneur de la province d'Anvers. Le premier Vice-Président est M. Mariën, Gouverneur de la province de Flandre orientale, et M. Craeybeckx, Bourgmestre de la ville d'Anvers, en sera le deuxième Vice-Président.

F. Rentabilité des travaux.

Le Ministre déclare qu'il s'est adressé à un organisme privé pour l'étude de la rentabilité des travaux de modernisation de la Petite Ceinture et de l'avenue Louise, à Bruxelles. Cette étude n'est cependant pas faite exclusivement pour les travaux de la Petite Ceinture, elle démontre la grande rentabilité des travaux routiers en général.

Le Ministre estime utile de remettre aux commissaires, un résumé de cette étude.

Ce résumé est joint en annexe.

G. Bâtiments scolaires et universitaires.

Comme cosignataire d'un projet de loi portant création d'un Fonds des Constructions scolaires et

Aangezien de bouw van een nieuwe sluis ongeveer vier jaar tijd vraagt, en dat er twee jaar tijd nodig is voor het studiewerk, ligt het voor de hand dat een dringende beslissing geboden is.

Derhalve acht de Regering het noodzakelijk de wet van 5 Juli 1956 aan te vullen met de bepaling dat een zeesluis met toegangsgeulen zal worden gebouwd, zonder dat de aanvankelijk bepaalde periode van tien jaar gewijzigd wordt.

Een commissie, waarin alle belanghebbende partijen vertegenwoordigd zullen zijn, zal de juiste plaats en de afmetingen van de sluis en van de voorhaven bepalen op grond van technische, hydraulische en scheepvaartkundige gegevens.

De bouw van deze sluis zal naar schatting 900 miljoen frank kosten. Op de begroting voor 1959 zal een eerste krediet worden uitgetrokken.

E. Nieuwe verbinding tussen de Scheldeovers te Antwerpen.

Nieuw en van belang voor Antwerpen is ook de instelling van een Commissie voor het tot stand brengen van een tweede verbinding tussen de Scheldeovers.

De verbinding wordt thans verzekerd door de Scheldetunnel. Degenen die op de topuren of op de feestdagen, wanneer het verkeer zeer druk is, door de tunnel moeten, hebben opgemerkt dat één enkele verbinding niet voldoende is voor het huidige verkeer.

Er is een tweede verbinding noodzakelijk geworden. De Commissie zal voor het eerst bijeenkomen op 24 Februari. Zij zal nagaan wat de beste oplossing is, een Scheldebrug of een Scheldetunnel. Zij zal ook voorstellen doen over de best geschikte plaats.

De Commissie staat onder leiding van de h. Declerck, Gouverneur van de Provincie Antwerpen. Eerste-Ondervoorzitter is de h. Mariën, Gouverneur van de Provincie Oost-Vlaanderen, en de h. Craeybeckx, Burgemeester van Antwerpen, zal tweede Ondervoorzitter zijn.

F. Rentabiliteit van de werken.

De Minister verklaart dat hij zich tot een private firma gewend heeft voor het onderzoek naar de rendabiliteit van de moderniseringswerken aan de Kleine Ring en de Louizalaan. De resultaten van deze studie gelden niet alleen voor de Kleine Ring, want zij tonen aan dat de wegenbouw in het algemeen zeer renderend is.

De Minister acht het goed dat de commissieleden kennis nemen van een samenvatting van deze studie.

Deze samenvatting is als bijlage opgenomen.

G. Schoolgebouwen.

Als medeondertekenaar van een wetsontwerp houdende instelling van een Fonds voor School-

parascolaires de l'Etat, et le Fonds des Bâtiments d'enseignement supérieur de l'Etat et des homes de l'Etat pour étudiants, le Ministre tient à profiter de l'occasion pour souligner l'extrême importance de ce projet de loi.

En effet, le Fonds dont la création a été votée au début de 1954 viendra à expiration cette année.

En raison de l'augmentation du nombre d'écoles et de l'insuffisance des crédits, les Ministres de l'Instruction Publique et des Travaux Publics n'ont pu exécuter les travaux nécessaires pour la construction de nouvelles écoles qu'en y consacrant une bonne partie des crédits qui, dans le programme général de répartition financière, étaient réservés aux établissements existants.

Le pays a grand besoin de nouvelles écoles. Il faut exécuter de nombreux travaux pour remédier à l'état déplorable des bâtiments le plus souvent vétustes affectés à l'enseignement universitaire de l'Etat et pour permettre les travaux d'extension, de modernisation et de construction rendus nécessaires tant par l'accroissement continu de la population estudiantine que par les besoins croissants de l'enseignement universitaire et de la recherche scientifique.

En vue de satisfaire à tous ces besoins, le Gouvernement envisage la création de deux Fonds distincts.

H. Loi sur l'Urbanisme.

Quelques mots encore au sujet de la nouvelle loi sur l'urbanisme, dont le dépôt a été annoncé.

La Commission composée de parlementaires et de fonctionnaires a déposé son rapport. Ce rapport a été étudié et aménagé par un Comité ministériel restreint.

Le projet de loi sera déposé sous peu.

I. Cité administrative.

Le Ministre communique la situation actuelle du projet de la construction d'une cité administrative à Bruxelles.

Les architectes ont déposé tout d'abord un avant-projet préalable; celui-ci a été étudié en vue de créer dans le paysage urbain bruxellois un site propre à la Cité administrative, site conditionné par la nécessité de larges vues sur le bas de la ville tant à partir de la Cité proprement dite qu'à partir de la Colonne du Congrès et ce en tenant compte des axes principaux de circulation existant à Bruxelles.

Cet avant-projet préalable a été approuvé et les architectes sont actuellement occupés à l'élaboration des documents de l'avant-projet définitif, ainsi que des documents d'adjudication d'une première tranche de travaux, le Gouvernement ayant décidé de passer à l'exécution immédiate.

Le parti comporte :

a) un bâtiment-tour d'environ 150 mètres de hauteur, à ossature métallique, situé perpendiculairement à l'axe du boulevard du Jardin Botanique

gebouwen en gebouwen in schoolverband van het Rijk, en een Fonds voor Hoger-Onderwijsgebouwen en Studentenverblijven van het Rijk neemt de Minister de gelegenheid te baat om te wijzen op de uiterst grote betekenis van dat ontwerp.

Immers, het Fonds dat bij een wet van begin 1954 opgericht werd, zal dit jaar ten einde lopen.

Wegens de toeneming van het aantal scholen en de ontoereikendheid van de kredieten hebben de Ministers van Openbaar Onderwijs en van Openbare Werken slechts nieuwe scholen kunnen bouwen door gebruik te maken van een goed deel van de kredieten die in het algemeen programma van financiële verdeling bestemd waren voor de bestaande inrichtingen.

Het land heeft grote behoefte aan nieuwe scholen. Er zijn vele werken uit te voeren om verbetering te brengen in de erbarmelijke staat van de oude gebouwen die dienen voor het universitair onderwijs van de Staat en om de nodige moderniserings-, uitbreidings- en bouwwerken te kunnen uitvoeren, die noodzakelijk zijn als gevolg van de aanhoudende toeneming van het aantal studenten zowel als van de groeiende behoeften van het universitair onderwijs en het wetenschappelijk onderzoek.

Om aan al deze behoeften te voldoen overweegt de Regering de instelling van twee afzonderlijke fondsen.

H. Wet op de stedenbouw.

Nog enkele woorden over de nieuwe wet op de stedenbouw die is aangekondigd.

De Commissie van parlementsliden en ambtenaren heeft haar verslag ingediend. Dit verslag is door een Ministerieel Kerncomité bestudeerd en bewerkt.

Het wetsontwerp zal eerlang worden ingediend.

I. De Bestuurswijk.

De Minister deelt mede hoe het staat met het ontwerp voor de bouw van een bestuurswijk in Brussel.

De architecten hebben allereerst een voorlopig voorontwerp ingediend; dit ontwerp is erop berekend om in het Brusselse stadsbeeld een plaats te maken voor de bestuurswijk, van waaruit een vergezicht verkregen wordt over de benedenstad, zowel vanuit de eigenlijke wijk zelf, als van aan de Congreskolom, en dit met inachtneming van de voornaamste verkeersrichtingen in Brussel.

Dit voorlopige voorontwerp is goedgekeurd en de architecten zijn thans bezig met de voorbereiding van de documenten voor het definitieve voorontwerp en van de aanbestedingsdocumenten voor een eerste gedeelte van werken, daar de Regering besloten heeft onmiddellijk met de uitvoering te beginnen.

Gepland is :

a) Een torengebouw van ca 150 meter hoogte in skeletbouw, loodrecht op de as van de Kruidtuinlaan en onmiddellijk er naast; dit gebouw is bestemd

et immédiatement à côté de ce boulevard; ce bâtiment comprendra les administrations centrales de tous les Ministères groupés dans la Cité administratives à l'exception du Ministère des Colonies et des Affaires Etrangères.

b) un bâtiment à 5 étages situé parallèlement au boulevard Pachéco et clôturant le site de la Cité vers la rue Royale; ce bâtiment abritera les services généraux et notamment le mess et les cuisines;

c) un bâtiment pour le Ministère des Colonies en prolongement du bâtiment des services généraux mais de l'autre côté de la Colonne du Congrès, de manière à réserver à partir de celle-ci une large trouée vers le bas de la ville;

d) un bâtiment perpendiculaire au bâtiment du Ministère des Colonies et d'environ 60 mètres de hauteur qui abritera le Ministère des Affaires Etrangères.

Tous ces bâtiments entourent une vaste esplanade située au niveau de la Place de la Colonne du Congrès. Sous cette esplanade seront aménagés deux grands parkings pour un total de 1.200 voitures; ces parkings souterrains seront accessibles à partir du boulevard Pachéco ainsi qu'à partir (dans le stade définitif) de la Porte de Schaerbeek et de la rue Montagne de l'Oratoire; un passage souterrain sous le niveau du boulevard Pachéco permettra également l'accès de ces parkings à partir du bas de la ville sans recoupement de la circulation sur ce boulevard.

La première tranche des travaux comprend une partie du parking (située immédiatement en contrebas de la Colonne du Congrès) ainsi que l'infrastructure des bâtiments des Affaires Etrangères et du Ministère des Colonies; cette première tranche est prévue avec ossature en béton armé et semelles de fondation.

La principale difficulté technique de cette première tranche réside dans la nécessité de racheter la différence de niveau importante existant entre la Place de la Colonne du Congrès et le boulevard Pachéco, d'où nécessité de construire un mur de soutènement par des moyens semblables à ceux qui ont été mis en œuvre au Mont-des-Arts.

Le Gouvernement a décidé la mise en adjudication d'urgence d'une première tranche de travaux comportant :

a) le gros-œuvre du parking B;

b) le gros-œuvre de l'infrastructure (jusqu'au niveau de l'esplanade) des bâtiments C (Ministère des Colonies) et G (Ministère des Affaires Etrangères).

Les travaux sont évalués à un peu plus de 200.000.000 de francs. L'adjudication est fixée au 20 mars.

Il a aussi été décidé de mettre une deuxième tranche de travaux en adjudication aux environs du mois de juillet; cette seconde tranche sera limitée à la première et sera déterminée en tenant compte des possibilités d'implantation du chantier et des possibilités budgétaires.

voor het hoofdbestuur van alle ministeries die in de bestuurswijk worden samengebracht, met uitzondering van het Ministerie van Koloniën en van Buitenlandse Zaken.;

b) Een gebouw van vijf verdiepingen parallel aan de Pachécolaan, dat het wijkcomplex zal afsluiten aan de kant van de Koningstraat; in dit gebouw komen de algemene diensten en met name de mess en de keukens;

c) Een gebouw voor het Ministerie van Koloniën in de verlenging van het gebouw voor de algemene diensten, maar aan de andere kant van de Congreskolom, zodat van hieruit een gezicht op de benedenstad verkregen wordt;

d) Loodrecht op het gebouw van het Ministerie van Koloniën komt een ander gebouw van ongeveer 60 meter hoogte, waarin het Ministerie van Buitenlandse Zaken zal worden ondergebracht.

Al deze gebouwen omringen een uitgestrekte esplanade ter hoogte van de Congreskolom. Onder deze esplanade worden twee grote parkings aangelegd voor een totaal van 1.200 wagens; deze ondergrondse parkings zullen toegankelijk zijn van de Pachécolaan en (in het definitief stadium) vanaan de Schaarbeekse poort en van de Oratoriënberg; een onderdoorgang onder het peil van de Pachécolaan zal ook toegang verschaffen tot deze parkings vanuit de benedenstad, zonder het verkeer op die laan te kruisen.

Het eerste stadium van de werken omvat een deel van de parking (direct onderaan de Congreskolom), alsmede de onderbouw van het toekomstig Ministerie van Buitenlandse Zaken en van Koloniën; dit eerste deel zal worden uitgevoerd in betonbouw met funderingsplaten.

De voornaamste technische moeilijkheid van dit eerste deel ligt hierin dat het grote niveauverschil tussen de Congreskolom en de Pachécolaan weggevoerd moet worden. Daarvoor moet een steunmuur gebouwd worden met soortgelijke middelen als aan de Kunstberg.

De Regering heeft besloten tot dringende aanbesteding van het eerste deel van de werken, nl. :

a) de ruwbouw van parking B;

b) de ruwbouw van de onderbouw (tot op het peil van de esplanade) van het gebouw C (Ministerie van Koloniën) en G (Ministerie van Buitenlandse Zaken).

De kosten zijn geschat op iets meer dan 200 miljoen frank. De aanbesteding zal plaats hebben op 20 Maart.

Er is ook besloten een tweede deel van de werken in aanbesteding te geven rond de maand Juli; dit tweede deel zal aansluiten bij het eerste en zal bepaald worden met inachtneming van de bouw-mogelijkheden en de begrotingsmogelijkheden.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Un commissaire expose la situation en ce qui concerne le plan Delta.

Le problème du plan Delta peut être considéré sous différents aspects. Depuis la conclusion de l'accord Benelux, quelque chose doit avoir changé entre nos deux pays.

Le 30 janvier 1953, lors des graves inondations aux Pays-Bas, le vent soufflait de 80 à 100 kilomètres à l'heure dans le Pas-de-Calais. Depuis 1896, une telle chose ne s'était plus produite au littoral belge. Le vent a soufflé pendant vingt-trois heures. Depuis des siècles nous n'avons pas connu un niveau de la mer de 7,20 m., comme ce fut le cas à ce moment-là à Ostende.

Le niveau de sécurité fut fixé à 6,80 m., et les digues le long de la mer furent construites à une hauteur moyenne de 7 mètres. Les berges de la mer ont une hauteur de 9 mètres.

Dans la nuit du 31 janvier 1953, la protection contre la mer pendant le premier raz-de-marée, devait déjà atteindre une hauteur de 5 mètres.

Le deuxième raz-de-marée s'est produit avant la marée basse, et a rompu en Hollande, où il y a 3.000 kilomètres de digues, 1.100 kilomètres de digues en 67 endroits. C'était l'œuvre d'une mer dont le niveau atteignait 7,20 m. et dépassait quelquefois 10 mètres avec les mouvements des vagues.

Il s'est produit ensuite une troisième poussée, qui a encore aggravé les ruptures de digue. A Ostende et à Nieuport l'eau de mer a inondé la ville; à Heist, Knocke et Coxyde, les digues ont été endommagées. Les dégâts se sont montés à 1 milliard 400 millions. La situation était encore pire aux Pays-Bas. Là, les deux cinquièmes du territoire sont situés de 2 à 3 mètres sous le niveau de la mer.

Dans notre pays également il y a tout le territoire d'une province, notamment les Moeren et Furnes-Ambacht, la région côtière, la région au nord de Gand et les régions situées le long de l'Escaut, qui sont situées sous le niveau de la mer. Toutes ces régions sont menacées lorsque le niveau d'eau monte.

Nous avons à préserver 68 kilomètres de côtes le long de la mer. A l'intérieur du pays il nous faut préserver en outre 320 kilomètres de digues appartenant à des particuliers et même les digues de mer n'appartiennent pas, dans leur totalité, à l'Administration des Domaines.

Que vont faire les Pays-Bas? Le plan Delta était déjà conçu avant les inondations de 1953. Cependant, après le désastre, on veut en activer l'exécution. Il faut non seulement boucher les trous de mer, mais endiguer également l'Escaut occidental, parce que sinon un danger subsisterait pour les travaux du plan Delta le long de Bath.

Cette préoccupation subsiste aux Pays-Bas. On attend que la Belgique fasse une proposition. Depuis les inondations, quatre années se sont écoulées et jusqu'à présent aucune proposition n'a été faite. L'été dernier une forte tempête s'est

ALGEMENE BERAADSLAGING.

Een commissielid zet de toestand uiteen in verband met het Deltaplan.

De problematiek van het Deltaplan kan uit verschillende hoeken bekeken worden. Sinds het Beneluxakkoord gesloten is, moet er tussen onze twee landen iets veranderd zijn.

Op 30 Januari 1953, toen een deel van Nederland onder water liep, gierde de wind tegen 80 tot 100 km per uur in het Nauw van Calais. Sedert 1896 was iets dergelijks aan de Belgische kust nooit meer voorgekomen. De wind heeft 23 uren lang gehuild. Sedert eeuwen was het peil van het zeewater nooit meer tot 7,20 m. geklommen, zoals toen te Oostende het geval was.

Het veiligheidsspeil was bepaald op 6,80 m. en de dijken langs de zee werden op een gemiddelde hoogte van 7 meter aangelegd. De zeeoeveren zijn 9 meter hoog.

In de nacht van de 31^{ste} Januari 1953 moest de zeekering gedurende het eerste springtij reeds een hoogte van 5 meter bereiken.

Het tweede springtij kwam juist vóór lage tij en doorbrak in Nederland, waar de dijken 3.000 km lang zijn, 1.100 km dijken op 67 plaatsen. De zee bereikte toen het peil 7,20 m. en overschreed op sommige ogenblikken 10 meter door de golfslag.

Toen kwam er een derde stoot, die de doorbraken nog verergerde. Te Oostende en Nieuwpoort stroomde het water de stad in. Te Heist, Knocke en Koksijde werden de dijken beschadigd. De schade beliep 1.400 miljoen frank. In Nederland was de toestand nog erg r. Daar ligt twee vijfde van het grondgebied twee tot drie meter onder de zeespiegel.

Ook in ons land ligt een gehele provincie onder de zeespiegel, nl. het gebied van de Moeren en Veurne-Ambacht, de kuststreek, het gebied ten Noorden van Gent en langs de Schelde. Al deze gebieden zijn bedreigd, wanneer het waterpeil stijgt.

Wij hebben 68 km zee kust te beschermen. Bovendien moeten wij in het binnenland nog zorgen voor 320 km dijken die aan particulieren toebehoren, en zelfs de zeedijken behoren niet geheel toe aan het Bestuur van Domeinen.

Wat zal Nederland doen? Het Deltaplan was reeds ontworpen vóór de overstromingen van 1953. Maar na de grote ramp wilde men de uitvoering gaan bespoedigen. Niet alleen moeten de zeegaten gedicht worden, maar ook de Westerschelde moet ingedijkt worden, omdat er anders gevaar blijft bestaan voor de werken van het Deltaplan langs Bath.

Deze bezorgdheid blijft in Nederland bestaan. Men verwacht dat België een voorstel zal doen. Sedert de overstromingen is er vier jaar verstreken, maar tot dusverre is er nog geen enkel voorstel gedaan. Verleden zomer brak een heftig onweer

déclenchée sur notre littoral, dans le courant du mois d'août. Toute une nuit nous avons dû mettre tout en œuvre pour limiter les dégâts.

La semaine dernière nous avons connu de nouvelles tempêtes, et il en fut de même il y a quelques semaines. Quand la nuit nous entendons le téléphone et qu'on nous signale une marée menaçante, nous savons ce que cela signifie.

Pour les Pays-Bas, c'est encore pis. Il faut d'abord protéger le pays et la population et examiner par après comment on organisera la vie économique et comment on aidera l'Escaut. Annuellement 15.000 à 16.000 navires arrivent à Anvers par l'Escaut occidental, à travers la région des Wielingen. C'est le territoire inondé où se situaient avant 1421 les « schone velden ».

Ce commissaire rappelle le document qu'il a laissé insérer dans le rapport sur le budget de 1953, et qui comporte entre autres une carte de Mercator de 1590. On peut voir quel était en 1394 l'aspect du Hont, qui était l'ancien Escaut. En 1421, ces îles ont disparu dans la mer, par suite d'une tempête comme nous en avons connu une en 1953.

Elles se trouvent là où le Hont sera approfondi maintenant et où une nouvelle voie de navigation vers Anvers sera creusée, la première voie de navigation passant par l'Escaut oriental.

Les tempêtes épouvantables du début du XVI^e siècle ont fait du Hont une voie navigable. C'est là que se trouvent les îles submergées, qui constituent à présent des bancs.

A hauteur de Bath, on a construit une digue et on a coupé l'Escaut oriental de l'Escaut occidental. Entre 1927 et 1933, plus de 6 millions de mètres cubes ont été dragués à cet endroit-là. Actuellement, le chenal vers Terneuzen doit être dragué régulièrement, jusqu'à la profondeur de 11 m. 80.

Aux environs de Hansweert, où existe la liaison avec l'Escaut oriental, l'eau est salée. Aux environs d'Anvers, l'eau est partiellement salée, alors qu'aux environs de Termonde elle est douce.

En ce qui concerne le régime de l'Escaut on ne peut perdre de vue deux choses.

L'ancien directeur du laboratoire de Borgerhout a fait une étude approfondie sur l'eau salée et l'eau douce.

Il n'est un mystère pour personne que la densité de l'eau salée est plus forte que celle de l'eau douce. Au moment du reflux, l'eau douce de la surface reflue très vite vers la mer, sans ronger le fond des rivières. C'est la raison pour laquelle il faut encore à l'heure actuelle et en permanence draguer des centaines de milliers de mètres cubes.

Combien doit-on décaisser annuellement pour le dragage de l'Escaut, de Gand à Terneuzen via Anvers? Le débit de l'Escaut est de l'ordre de 1 million 100.000 mètres cubes annuellement. A cela s'ajoute encore le sable apporté par la marée montante. En ce qui concerne la Meuse et le Rhin,

los boven onze kust. Een hele nacht lang hebben wij alles in het werk moeten stellen om de schade te beperken.

Nog verleden week hebben wij onweders beleefd en enkele weken geleden was dit ook het geval. Wanneer wij 's nachts de telefoon horen rinkelen en als gemeld wordt dat een dreigend tij komt opzetten, dan weten wij wat dat betekent.

Voor Nederland is het nog erger. In de eerste plaats moet het land en de bevolking beschermd worden en dan kan nagegaan worden hoe het bedrijfsleven georganiseerd en de Schelde geholpen kan worden. Jaarlijks komen er 15.000 tot 16.000 schepen in Antwerpen aan via de Westerschelde, door de streek van de Wielingen. Dit is het overstromd gebied waar vóór 1421 de « schone velden » lagen.

Hij herinnert aan een document dat hij heeft laten opnemen in een verslag over de begroting voor 1954, en waarin o.m. een kaart van Mercator van 1590 voorkomt. Hierop kan men zien hoe de Hont, de oude Schelde, er in 1394 uitzag. In 1421 werden deze eilanden door de zee overspoeld als gevolg van een tempeest zoals wij er een beleefd hebben in 1953.

Zij liggen daar waar de Hont thans uitgediept zal worden en waar een nieuwe waterweg tot stand komt naar Antwerpen, de eerste waterweg die door de Oosterschelde zal gaan.

De vreselijke stormen uit het begin van de XVI^e eeuw hebben de Hont bevaarbaar gemaakt. Daar liggen de ondergespoelde eilanden, die thans zandbanken vormen.

Ter hoogte van Bath is er een dijk gebouwd en is de Oosterschelde van de Westerschelde gescheiden. Tussen 1927 en 1933 werd op die plaats meer dan 6 miljoen m³ uitgebaggerd. Thans moet de vaargeul naar Terneuzen geregeld uitgebaggerd worden tot 11,80 meter diepte.

In de omgeving van Hansweert, waar een verbinding bestaat met de Oosterschelde, is het water zout. In de omgeving van Antwerpen is het water gedeeltelijk zout, terwijl het in de omgeving van Dendermonde zoet is.

Wat het regime van de Schelde betreft, mogen twee dingen niet uit het oog worden verloren.

De gewezen directeur van het laboratorium te Borgerhout heeft een diepgaande studie gemaakt over zout en zoet water.

Het is voor niemand een geheim dat de dichtheid van zout water groter is dan van zoet water. Bij laagtij vloeit het zoet water aan de oppervlakte zeer snel af naar zee, zonder de bodem van de rivieren af te schuren. Dit is de reden waarom het thans nog nodig is voortdurend honderdenduizenden kubieke meter aarde uit te baggeren.

Hoeveel moet er jaarlijks uitgegeven worden aan baggerwerken in de Schelde, van Gent tot Terneuzen, via Antwerpen? De Schelde heeft een debiet van zowat 1.100.000 kubieke meter per jaar. Hierbij komt het zand dat aangevoerd wordt door het wassend tij. In Maas en Rijn ligt de toestand heel

la situation est tout à fait différente. Le débit moyen du Rhin est de 2.000 mètres cubes à la seconde. Par fortes pluies, ou lors de la fonte des neiges, ce débit peut aller jusqu'à 13.500 mètres cubes. Pour la Meuse, ce débit est de 20 à 3.000 mètres cubes par seconde, avec une moyenne de 400 mètres cubes.

La question n'est pas de savoir si le niveau de la mer sera relevé de 10, de 20, de 30 cm. après la réalisation du plan Delta ou encore quelle sera la direction des coups de vents. Ce qui importe, c'est de savoir si, après la réalisation du plan Delta, le territoire néerlandais sera protégé efficacement et si notre pays le restera.

Pendant des dizaines d'années, les Pays-Bas ont essayé de maintenir dans le nord les eaux du Rhin qui poussent vers le sud. Des sommes exorbitantes furent dépensées à cet effet.

Si un raz de marée coïncide avec un apport important d'eau de la Meuse et du Rhin, que devient alors la situation derrière la fermeture de la région Delta? Les dalots pourront-ils évacuer toute cette eau à marée basse? Quelle serait la répercussion de pareil raz-de-marée sur l'Escaut et sur Anvers?

Déjà avant 1953, ce problème fut examiné par des ingénieurs compétents. Les Pays-Bas ne veulent pas de digues jusqu'à la frontière belge. Les Pays-Bas prévoient comme limite de sécurité 8,15 m. Cela veut dire que nous devrions rehausser de 1,40 m. les digues de l'Escaut. Cela n'est pas possible, parce qu'on traverse des villes. L'administration déclare qu'il est impossible de garder l'eau dans l'Escaut et ses affluents : nous devons prévoir des endroits où l'eau pourrait dépasser les digues.

Il n'a pas entendu d'autre solution.

C'est lamentable. Les 320 kilomètres de digues longeant l'Escaut et ses affluents n'appartiennent pas à l'Etat, mais à des particuliers et aux communes.

Il n'y a qu'une solution :

Le long de la mer, il faut rehausser les digues et les berges. C'est là un travail coûteux mais possible.

Il s'avère impossible de rehausser les digues jusqu'à Gand. Ici il partage l'opinion des ingénieurs des ponts et chaussées, qui disent : c'est impossible.

Lorsque le Ministre va construire une grande écluse nouvelle à la frontière néerlandaise, il y a une question préalable qui se pose : N'allons-nous pas être inondés?

Ce commissaire rappelle qu'il a proposé de creuser un canal maritime, doté de deux grandes écluses, dans la boucle d'Ossensisse, et d'assurer la fermeture du canal de Hansweert par un barrage.

Réponse du Ministre.

Après cette intervention, le Ministre propose au commissaire de consacrer à ce problème, une séance spéciale de la Commission des Travaux publics.

and. De Rijn heeft een gemiddeld debiet van 2.000 kubieke meter per seconde. Bij zware regenval of wanneer de sneeuw smelt, kan dit debiet tot 13.500 kubieke meter gaan. Voor de Maas is het debiet 20 tot 3.000 kubieke meter per seconde, met een gemiddelde van 400 kubieke meter.

De vraag is niet of de zeespiegel na de uitvoering van het Deltaplan 10, 20 of 30 cm. zal stijgen, of wat de richting zal zijn van de windstoten. Wat voor hem van belang is, is de vraag of het Nederlandse grondgebied doeltreffend beschermd zal zijn en of ons land het zal blijven na de uitvoering van het Deltaplan.

Tientallen jaren heeft Nederland gepoogd om in het Noorden het water van de Rijn op te houden, dat naar het Zuiden dringt. Hiervoor werden ontzaglijke geldsommen uitgegeven.

Hoe zal de toestand zijn achter de afsluiting van het Deltagebied, wanneer het springtij samenvalt met een belangrijke watertoevoer uit de Maas en de Rijn? Zullen de duikers dit water bij laagtij kunnen afvoeren? Wat zal de weerslag van een dergelijk springtij zijn op de Schelde en op Antwerpen?

Reeds voor 1953 werd dit probleem door bevoegde ingenieurs bestudeerd. Nederland wil geen dijken tot aan de Belgische grens. Nederland neemt als veiligheidsgrens 8,15 m. aan, d.w.z. dat wij de Scheldedijken 1,40 m. moeten ophogen. Dit is niet mogelijk ter wille van de steden. De Administratie verklaart dat het onmogelijk is het water in de Schelde en de bijrivieren te houden : wij moeten op sommige plaatsen het water over de dijken laten lopen.

Hij heeft nog niet van een andere oplossing gehoord.

Dit is ellendig. De 320 km lange dijken langs de Schelde en de bijrivieren behoren niet toe aan de Staat, maar aan particulieren en gemeenten.

Er is maar één oplossing :

Langs de zee en de oevers moeten de dijken opgehoogd worden. Dit werk zal veel kosten, maar is mogelijk.

Een ophoging van de dijken tot Gent blijkt onmogelijk. Hier deelt hij de opvatting van de ingenieurs van Bruggen en Wegen, die zeggen : het is onmogelijk.

Wanneer de Minister een grote nieuwe sluis wil gaan bouwen aan de Nederlandse grens, rijst er een voorafgaande vraag : zullen wij niet overstroomd worden?

Het lid herinnert er aan dat hij heeft voorgesteld een zeekanaal te graven, met twee grote sluizen in de bocht van Ossensisse, en de sluiting van het kanaal van Hansweert te verzekeren door een afdamming.

Antwoord van de Minister.

Na dit betoog stelt de Minister aan het lid voor, een bijzondere vergadering van de Commissie van Openbare Werken aan dit vraagstuk te wijden.

Au cours de cette séance, le commissaire pourrait défendre son projet. Des techniciens du Département y assisteraient et exposeraient leur point de vue. Ils estiment que la construction de ce barrage provoquerait des ensablements dans l'Escaut maritime.

Après avoir entendu les deux parties, la Commission pourrait émettre l'avis sur l'opportunité d'entreprendre l'étude demandée.

En ce qui concerne la normalisation de l'Escaut, le Ministre donne la réponse suivante :

L'Escaut maritime s'étend de Flessingue, aux Pays-Bas, à Gand, où un barrage s'oppose à la progression de la marée.

Seule la partie comprise entre Anvers et Flessingue présente une très grande importance pour la navigation maritime.

En Belgique, pratiquement tout le lit moyen de l'Escaut maritime est profilé. Quant à la partie néerlandaise, elle se trouve toujours à l'état naturel, à l'exception des chenaux dragués sur les seuils.

L'Escaut maritime se compose d'une succession de courbes et de contre-courbes alternant avec des sections droites dites seuils, dans lesquelles les profondeurs sont plus réduites.

Son régime normal fait de l'Escaut maritime un fleuve naturellement navigable et jusqu'à la fin du siècle dernier, les dimensions du chenal étaient suffisantes pour permettre la navigation maritime, grâce à l'action du flux, du reflux et du débit d'amont. Ce n'est qu'en 1906 que des travaux de dragage ont été entrepris sur le seuil de Bath. L'intensification continue de la navigation maritime et l'augmentation constante des dimensions des navires ont exigé des dragages de plus en plus importants.

En 1956, le cube des dragages s'est élevé à 5.500.000 mètres cubes, dont plus de 80 % dragués en territoire néerlandais. 1 million de mètres cubes de ces matières seulement est rejeté sur les rives, le restant étant déposé sur les atterrissages non endigués.

Cette façon de faire se justifie d'une part par la difficulté de trouver les terrains nécessaires pour y déposer les matières draguées et d'autre part, par les frais supplémentaires considérables qu'entraînerait le transport des produits de dragage hors du fleuve et l'utilisation du matériel nécessaire à cet effet.

Dans les conditions actuelles, l'Escaut maritime est accessible jusqu'à l'écluse du Kruisschans ou l'écluse Baudouin, à des navires d'un tonnage d'environ 35.000 tonnes.

On peut affirmer qu'il est possible de permettre aux navires de 45.000 et même de 50.000 tonnes d'atteindre les abords de Fort Frederik et de Zandvliet, sans devoir consentir des dépenses exagérées.

Tijdens die vergadering zou het commissielid zijn ontwerp kunnen verdedigen. Technici van het Departement zouden de vergadering bijwonen en hun standpunt bepalen : zij zijn van oordeel dat de bouw van een stuwdam tot verzanding van de Zeeschelde zou leiden.

Na de twee partijen gehoord te hebben zou de Commissie haar advies kunnen uitbrengen omtrent het al dan niet ondernemen van de gevraagde studie.

Wat de normalisatie van de Schelde betreft, verstrekt de Minister het volgende antwoord :

De Zeeschelde strekt zich uit tussen Vlissingen, in Nederland, en Gent, waar de getijvoortplanting door een stuw wordt gestuit.

Enkel het gedeelte tussen Antwerpen en Vlissingen is van zeer groot belang voor de zeevaart.

Het gemiddeld bed van de Zeeschelde is in België praktisch geprofileerd. Het Nederlands deel is nog steeds in natuurlijke toestand, met uitzondering van de vaargeulen gebaggerd over de drempels.

De Zeeschelde bestaat uit een opeenvolging van bochten en tegenbochten, met daartussen rechte vakken, drempels genaamd, waar de diepten geringer zijn.

Met haar normaal regime biedt de Zeeschelde als waterweg natuurlijke mogelijkheden, en tot het einde der vorige eeuw waren de afmetingen van de vaargeul, door de werking van eb en vloed en de afvoer van het bovenwater, voldoende voor de zeevaart. Het is eerst in 1906 dat de baggerwerken op de Bathdrempel werden aangevangen. De steeds toenemende zeevaart en de steeds groter wordende afmetingen van de schepen hebben immer grotere baggerwerken geëist.

In 1956 bedroeg het gebaggerde volume 5.500.000 kubieke meter, waarvan ruim 80 pct. op Nederlands grondgebied. Van dit volume wordt slechts 1 miljoen kubieke meter op de oevers gespoten, de rest wordt terug in de vloedscharen uitgestort.

Deze wijze van handelen vindt haar reden van bestaan, eensdeels, in de moeilijkheid zich de nodige gronden aan te schaffen om er het gebaggerd zand op te spuiten en, anderdeels, in de zeer zware bijkomende kosten die gevegd zouden worden voor het vervoer der gebaggerde specie buiten de rivier en het daartoe benodigde materieel.

In de huidige omstandigheden is de Zeeschelde bevaarbaar tot aan de Kruisschans- en Boudewijnsluis voor schepen met een tonnemaat van circa 35.000 ton.

Er kan worden bevestigd dat het zonder al te grote kosten mogelijk zal zijn, schepen van 45.000 en zelfs van 50.000 ton in de gelegenheid te stellen de omgeving van Fort Frederik en Zandvliet te bereiken.

A cet effet, il faudrait :

1^o compléter partout les installations de sécurité pour la navigation par temps de brouillard;

2^o créer des postes d'accostage aux abords de Zandvliet ou une deuxième écluse maritime à proximité de la frontière néerlandaise.;

3^o améliorer les chenaux au droit des seuils en effectuant les dragages dont des essais préalables sur modèle à fond mobile révéleront la nécessité.

Un modèle de la partie de l'Escaut comprise entre Hansweert et Lillo est en cours de construction au laboratoire des Ponts et Chaussées. Ce modèle mesure 70 × 30 mètres.

Les études porteront sur les possibilités d'améliorer l'Escaut non seulement par des travaux de dragage, mais aussi par des travaux de normalisation et de régularisation.

On effectuera tout d'abord les essais d'intensification des dragages. Ceux-ci sont indispensables en raison de l'importance du mouvement de transport des sables, dont le cube élevé des dragages annuels donne une idée. Le transport des sables constitue un élément déterminant de la configuration du lit du fleuve ainsi que de la profondeur et de la largeur des chenaux.

Les travaux de construction du modèle avancent très rapidement. L'étalonnage du modèle et les essais voulus seront exécutés avec toute la célérité désirable.

Il a déjà été procédé antérieurement à des essais sur modèle en laboratoire, mais ces essais étaient effectués sur des modèles à fond fixe, en vue de déterminer les caractéristiques du mouvement des marées. Les résultats de ces essais permettront de s'attaquer au problème du transport des sables dès que l'étalonnage du modèle sera terminé.

Un commissaire a fait l'exposé suivant :

1. *Politique de grands travaux publics.*

Le commissaire exprime son inquiétude en ce qui concerne la situation économique actuelle, et le chômage croissant, qui en résulte. Vu le commencement d'une dépression économique, il lui semble nécessaire, que le Gouvernement poursuive une politique plus ample de travaux publics.

Il craint que, dès que les travaux concernant l'exposition à Bruxelles seront terminés, l'effondrement économique se fera sentir plus sérieusement, parce que les travaux, qui cesseront, auront un contre-coup considérable sur toutes les industries de base.

Il demande que des efforts considérables soient faits pour éviter et pour neutraliser les conséquences néfastes du malaise économique, qui est à prévoir. (Organisation d'un plan d'étalement de travaux, etc.)

Ceci est d'une importance capitale pour le bien-être de notre pays.

Plusieurs commissaires interviennent dans le même sens.

Daartoe is het nodig :

1^o de veiligheidsinrichtingen voor mistoverval uit te breiden;

2^o aanlegmogelijkheid te verschaffen in de omgeving van Zandvliet of een derde zeesluis te bouwen dicht bij de Nederlandse grens;

3^o de vaargeulen ter plaatse van de drempels te verbeteren door gepaste baggerwerken, geregeld door voorafgaande proefnemingen op model met beweegbare bodem.

In het laboratorium van Bruggen en Wegen wordt een model van de Schelde tussen Hansweert en Lillo gebouwd. Dit model heeft als afmetingen 70 × 30 m.

De studies zullen slaan op de mogelijkheden de Schelde niet alleen door baggerwerken, doch insgelijks door normaliserings- en regularisatiewerken te verbeteren.

In de eerste plaats zullen de proeven inzake intensifiëring van het baggeren worden uitgevoerd. De noodzakelijkheid hiervan volgt uit de omvangrijke zandbewegingen, zoals blijkt uit het groot volume jaarlijks gebaggerde specie. Dit zandtransport is bepalend voor de vorm van de rivierbedding en ook voor de breedte en de diepte der vaargeulen.

De bouw van dit model vordert zeer snel. De verificatie van het model en de nodige proeven zullen met bekwame spoed worden doorgedreven.

Reeds vroeger werden in het laboratorium proeven uitgevoerd op model, maar dan met vaste bodem en met het doel de kenmerken der getijbewegingen te kunnen vaststellen. De resultaten van deze proeven scheppen de mogelijkheid om het zeer ingewikkeld vraagstuk van het zandtransport aan te vatten, zodra de verificatie van het model geëindigd is.

Een commissielid hield het volgende betoog :

1. *Politiek van grote openbare werken.*

Het lid is ongerust over de economische toestand en de groeiende werkloosheid. Wij staan aan het begin van een economische inzinking en derhalve acht hij het noodzakelijk dat de Regering een ruimere politiek van openbare werken voert.

Hij vreest dat, zodra de Tentoonstelling te Brussel klaar is, de economische ineensinking sterker zal worden gevoeld omdat het einde van die grote werken een aanzienlijke weerslag zal hebben op al de basisindustrieën.

Hij vraagt een krachtige inspanning om de noodlottige gevolgen van de te verwachten economische verslapping te voorkomen en te neutraliseren (plan tot spreiding van de werken, enz.).

Dit is van het grootste belang voor 's lands welzijn.

Verscheidene leden dringen in dezelfde zin aan.

2. *Traversée de l'Escaut par l'autostrade Anvers-Gand-Lille.*

Le même commissaire voudrait savoir si la Commission, qui s'occupera de l'étude de la traversée de l'Escaut par l'autostrade Anvers-Gand-Lille, est déjà installée. Il demande de plus amples détails en ce qui concerne cette traversée. Quelles sont les décisions définitives, prises jusqu'à présent ? La traversée se fera-t-elle par pont, ou bien par tunnel ? Sera-t-elle effectuée à Hemiksem, comme le prévoient les projets provisoires ?

Un autre commissaire soulève la question du péage.

3. *L'autostrade Anvers-Liège-Allemagne.*

Le Commissaire regrette le retard qu'ont subi les travaux concernant la construction de l'autostrade Anvers-Liège-Allemagne.

Vu l'importance énorme de cette autostrade, pas seulement pour le port d'Anvers, mais aussi pour la région industrielle de Liège et pour le développement économique de la Campine, il espère qu'un effort important sera fait pour rattraper ce retard.

4. *Le port d'Anvers.*

Le commissaire souligne l'importance du plan décennal pour l'équipement et le développement du port d'Anvers. De nombreuses initiatives qui ont été prises ou qui sont envisagées par le Gouvernement néerlandais (plan Botleck, Europort), exigent que les travaux prévus soient exécutés dans le plus bref délai. Surtout la construction d'une nouvelle écluse à Fort Frédéric, assurant la liaison entre le nouveau bassin-canal à construire (bassins B1 et B2) et l'Escaut, ainsi que la construction des darses projetées, doivent être réalisées le plus tôt possible.

5. *Le canal Gand-Terneuzen et le canal Anvers-Moerdijk.*

Maintenant que la suppression du bouchon de Lanaye sera un fait accompli dans peu de temps, la réalisation des travaux d'aménagement au canal Gand-Terneuzen et la réalisation du canal Anvers-Moerdijk, doivent être poursuivies de toute force et par tous les moyens.

D'autant plus que le Pan Delta néerlandais menace nos ports d'Anvers et de Gand d'un danger sérieux.

Ce commissaire désirerait connaître la situation actuelle.

Un autre commissaire intervient dans le même sens.

2. *Kruising van de autosnelweg Antwerpen-Gent-Rijssel met de Schelde.*

Hetzelfde lid wenst te weten of de Commissie, die de kruising van de autosnelweg Antwerpen-Gent-Rijssel met de Schelde zal bestuderen, reeds geïnstalleerd is. Hij vraagt nadere bijzonderheden omtrent die kruising. Welk definitieve beslissingen zijn tot nog toe genomen ? Zal het een brug zijn of een tunnel ? Zal de kruising plaats hebben te Hemiksem, zoals voorzien is in de voorlopige plannen ?

Een ander lid brengt het probleem van de tol ter sprake.

3. *Autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland.*

Hetzelfde lid klaagt dat de aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland zo traag vooruitgaat.

Deze autosnelweg is van groot belang, niet alleen voor de haven van Antwerpen, maar ook voor de Luikse industrie en de economische ontwikkeling van de Kempen; hij verwacht dan ook een krachtige inspanning om de achterstand in te halen.

4. *Haven van Antwerpen.*

Het lid wijst op het belang van het tienjarenplan voor de uitrusting en de ontwikkeling van de haven van Antwerpen. Het initiatief dat de Nederlandse Regering op velerlei gebied heeft genomen of voornemens is te nemen (Plan Botleck, Europort) eist dat de geplande werken zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd. Vooral de nieuwe sluis te Fort Frederik, die het nieuwe kanaaldok met de Schelde zal verbinden (dokken B1 en B2) en de geplande dokken moeten zo spoedig mogelijk worden gebouwd.

5. *Kanaal Gent-Terneuzen en kanaal Antwerpen-Moerdijk.*

Nu de stop van Ternaaien eerlang zal worden uitgetrokken, moeten de aanpassingswerken aan het kanaal Gent-Terneuzen en het kanaal Antwerpen-Moerdijk met alle krachten en met alle middelen worden aangepakt.

Des te meer omdat het Nederlandse Deltaplan een groot gevaar betekent voor onze havens van Antwerpen en Gent.

Het lid wenst te weten hoever men daarmee op dit ogenblik is opgeschoten.

Een ander lid dringt aan in dezelfde zin.

6. Normalisation de l'Escaut Occidental.

Le commissaire demande l'attention pour l'Escaut Occidental, qui est vraiment un fleuve d'un caractère capricieux et nerveux. Ce caractère constitue un danger permanent pour les bancs de sable et les chenaux. La Belgique est obligée de draguer constamment le fleuve et d'éloigner des millions et des millions de tonnes de sable pour que l'Escaut reste navigable.

Il se demande si le temps n'est pas venu de s'occuper de la normalisation de l'Escaut Occidental, normalisation qui est si tout nécessaire au passage dangereux de Bath.

Il cite la déclaration que le Ministre néerlandais, M. Algra, a faite devant la Deuxième Chambre Néerlandaise, lorsqu'il a affirmé que le Gouvernement des Pays-Bas est d'accord pour commencer les études communes et les pourparlers nécessaires pour régler cette affaire, dont les frais seront à supporter par la Belgique.

7. Liaisons Meuse Rhin.

Cette liaison, dont la nécessité se fait sentir déjà si longtemps, est devenue encore plus nécessaire dans le cadre de l'intégration économique de l'Europe Occidentale, au Marché Commun et de la C.E.C.A.

Par cette réalisation Liège deviendrait une plaque tournante d'une importance capitale dans le trafic européen.

Le commissaire énumère les possibilités qui ont fait l'objet d'études :

- 1^o le canal Arcen-Ruhrort;
- 2^o le canal Bonn-Vlodrop-Neuss;
- 3^o le canal Born-Geilenkirchen-Neuss;
- 4^o le canal Visé-Aix-la-Chapelle-Geilenkirchen-Neuss (canal Vent Debout).

Il est indispensable que des négociations soient entamées avec les Pays Bas et avec l'Allemagne, pour que la liaison la plus avantageuse soit réalisée.

Le commissaire recommande surtout l'étude du projet n^o 4 (Vent Debout). Quoique ce projet posera des difficultés techniques très considérables, il offre d'autre part des avantages importants : le canal ne touche que le territoire de deux pays, ce qui facilite les négociations, et il réalise l'ouverture de la région industrielle d'Aix-la-Chapelle.

A ce sujet le commissaire énumère également les projets établis du côté néerlandais, à savoir :

- 1^o la prolongation du canal Wilhelmine (de Eindhoven à Venraai);
- 2^o le canal de Postel;
- 3^o le canal Arcen-Ruhrort.

Une liaison Meuse-Rhin, quelle qu'elle soit, sera une solution autant pour Liège que pour Anvers.

6. Normalisatie van de Westerschelde.

Het lid vraagt aandacht voor de Westerschelde, die werkelijk een grillige en onberekenbare stroom is, hetgeen, mede als gevolg van de zandbanken, een bestendig gevaar oplevert voor de vaargeulen. België is verplicht voortdurend te baggeren en miljoenen ton zand te verwijderen om de Schelde bevaarbaar te houden.

Hij vraagt zich af of de tijd niet gekomen is om de normalisatie van de Westerschelde ter hand te nemen, wat vooral noodzakelijk is voor de gevaarlijke doortocht te Bath.

Hij verwijst naar de verklaring van de Nederlandse Minister, de h. Algra, in de Nederlandse Tweede Kamer, waaruit blijkt dat de Nederlandse Regering bereid is tot gemeenschappelijke bestudering en bespreking om deze aangelegenheid te regelen, met dien verstande dat België de kosten zal te dragen hebben.

7. Maas-Rijnverbindingen.

Deze verbinding is reeds lang noodzakelijk, maar zij wordt het nog meer in het kader van de economische integratie van West-Europa, de Gemeenschappelijke Markt en de E.G.K.S.

Aldus zal Luik een zeer belangrijke draaischijf in het Europese vervoer worden.

Het lid noemt de mogelijkheden, waarover reeds een studie is gemaakt :

- 1^o het kanaal Arcen-Ruhrort;
- 2^o het kanaal Bonn-Vlodrop-Neuss;
- 3^o het kanaal Born-Geilenkirchen-Neuss;
- 4^o het kanaal Wezet-Aken-Geilenkirchen-Neuss (kanaal « Vent Debout »).

Wij moeten onderhandelingen aanknopen met Nederland en Duitsland om de voordeligste verbinding tot stand te brengen.

Het lid beveelt vooral de studie aan van het ontwerp n^o 4 (« Vent Debout »). De technische moeilijkheden van dit ontwerp zullen zeer groot zijn, maar het biedt belangrijke voordelen : het kanaal loopt slechts door twee landen, wat de onderhandelingen vergemakkelijkt, en legt het industriegebied van Aken open.

In dit verband noemt het lid eveneens de plannen aan Nederlandse zijde, nl. :

- 1^o verlenging de van het Wilhelmina-kanaal (van Eindhoven tot Venraai);
- 2^o het kanaal van Postel;
- 3^o het kanaal Arcen-Ruhrort.

Een Maas-Rijnverbinding, hoe zij ook tot stand komt, biedt een oplossing zowel voor Luik als voor Antwerpen.

8. Route 248. — *Dédoublement de l'accotement pour cyclistes.*

La route n° 248, l'artère de trafic le plus important entre l'agglomération anversoise et la région industrielle au sud de la ville, n'a dans son tronçon limite Hemiksem-Hoboken-Schoonselhof, qu'un seul accotement pour cyclistes, qui doit permettre le trafic dans les deux directions.

Plusieurs centaines de cyclistes et motocyclistes font usage de cet accotement trop étroit et insuffisant, pour se rendre au travail et pour retourner, ce qui cause un danger permanent. De nombreux accidents se sont d'ailleurs produits jusqu'à présent. dont plusieurs avec une issue fatale.

Le commissaire demande le dédoublement de l'accotement cité, comme seul moyen d'en assurer la sécurité nécessaire.

RÉPONSE.

1. Ce problème retient toute l'attention du Gouvernement.

Le Ministre rappelle qu'il dispose, pour 1958, d'une importante réserve de travaux projetés. Ces travaux seront mis en adjudication dès qu'une menace d'aggravation du chômage ou une dégradation de la conjoncture l'imposeront.

Il partage l'opinion des commissaires au sujet des travaux communaux et provinciaux et il ne manquera pas d'en tenir compte.

2. Un projet de Ring a été établi pour Anvers.

Cependant, il ne pourra être pris de décision définitive à ce sujet que lorsque la Commission d'étude compétente aura déposé ses conclusions en ce qui concerne le mode de franchissement de l'Escaut.

3. On s'efforce dans toute la mesure du possible d'accélérer les travaux de construction de l'autoroute Anvers-Liège.

Les prochaines adjudications auront lieu dans l'ordre suivant : pour la section Bouwel-Herenthals, les 5 et 6 mars; pour la section Herenthals-Geel, dans le courant du mois d'avril; pour la section Geel-Hasselt, au cours du deuxième semestre.

D'autre part, il sera procédé sous peu à l'adjudication des travaux intéressant la section Rocourt-Herstal.

4. Le Ministre rappelle qu'il a déjà envisagé ces mesures. Des pourparlers ont déjà eu lieu avec les parties intéressées.

5. Ces deux questions font actuellement l'objet de pourparlers avec les Pays-Bas.

8. Weg 248. — *Splitsing van het fietspad.*

De weg n° 248, die de belangrijkste verbinding is tussen de Antwerpse agglomeratie en het industriegebied ten Zuiden van de stad, heeft in het vak grens Hemiksem-Hoboken-Schoonselhof slechts één fietspad voor beide richtingen.

Dagelijks moeten honderden fietsers en motorrijders over dat al te smalle fietspad naar hun werk, wat hen aan een voortdurend gevaar blootstelt. Er zijn trouwens reeds vele ongevallen gebeurd, waarvan meer dan één met dodelijke afloop.

Het lid vraagt dat het fietspad wordt gesplitst omdat alleen op die wijze voor de noodzakelijke veiligheid kan worden gezorgd.

ANTWOORD.

1. De Regering wijdt de meeste aandacht aan dit probleem.

De Minister herinnert er aan dat hij voor 1958 over een belangrijke reserve aan ontworpen werken beschikt. Die werken zullen worden aanbesteed zodra een stijging van de werkloosheid dreigt of een verslapping van de conjunctuur het noodzakelijk maakt.

Hij deelt de zienswijze van de commissieleden wat de gemeente- en provinciale werken aangaat en zal er beslist rekening mede houden.

2. Een ontwerp van Ring van Antwerpen is opgemaakt.

Een definitieve beslissing over dit ontwerp zal nochtans eerst kunnen getroffen worden nadat de bevoegde studiec commissie haar besluiten zal neergelegd hebben over de wijze waarop de Schelde zal gekruist worden.

3. Er wordt een bijzondere inspanning gedaan om de aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Luik te versnellen.

Op 5 en 6 Maart zullen de aanbestedingen plaats hebben van het vak Bouwel-Herenthals. Gedurende de maand April zal het vak Herenthals-Geel aanbesteed worden. In de loop van de tweede semester, het vak Geel-Hasselt.

Binnenkort zal ook overgegaan worden tot de aanbesteding van het vak Rocourt-Herstal.

4. De Minister herinnert er aan dat hij deze maatregelen reeds overwogen heeft. Besprekingen met alle belanghebbende partijen hebben reeds plaats gehad.

5. Over beide kwesties worden nog besprekingen gevoerd met Nederland.

Pour ce qui concerne le canal du Moerdijk, le Ministre renvoie à la déclaration faite au Sénat par son collègue des Affaires Etrangères le 12 février 1958. Il ressort de cette déclaration que notre pays ne renonce pas à sa demande de creusement du canal du Moerdijk et que les travaux du plan Delta et les travaux hydrauliques effectués dans le Noord-Brabant ne portent pas atteinte à nos droits.

Les pourparlers au sujet du canal de Gand à Terneuzen se poursuivent activement et les progrès enregistrés jusqu'à présent permettent d'espérer que les services techniques des deux pays pourront aboutir sous peu à un accord.

Entretemps, les travaux d'élargissement du canal ont été entamés en territoire belge et d'autres travaux seront mis sous peu en adjudication. Ces travaux sont les suivants :

1^o *Rectification entre le « Noorddok » et le « Schepen Sijferdok », à Gand.*

Montant de la soumission : fr. 35.020.446,33.

Travaux entamés le 8 mars 1954 et terminés le 14 mai 1957.

2^o *Elargissement entre le « Schepen Sijferdok » et le pont dit « Eendenkooibrug », à Gand (jusqu'à 1.320^m54 en amont du « Eendenkooibrug »).*

Montant de la soumission : 51.278.800 francs.

Travaux entamés le 16 octobre 1954. Date d'achèvement actuellement fixée au 4 juillet 1958.

3^o *Elargissement aux abords du « Eendenkooibrug », à Gand (de 1.320^m54 en amont du « Eendenkooibrug » à 501^m58 en amont du pont de Terdonk).*

Montant de la soumission : 118.071.863 francs.

Travaux entamés le 23 avril 1957. Achèvement prévu pour la fin de janvier 1960.

4^o *Elargissement de la section Terdonk-Rieme (de 680 mètres environ en aval du pont de Terdonk à un point situé à quelque 2.000 mètres plus loin).*

Montant prévu au budget de 1958 : 112.000.000 de francs (y compris les expropriations).

A mettre en adjudication en 1958 (en 2 ans 1/2).

5^o *Elargissement de la section Rieme-Zelzate.*

Estimation provisoire : 150.000.000 de francs (y compris les expropriations).

Adjudication prévue pour 1959 (en 2 ans 1/2).

6^o *Elargissement de la traversée de Terdonk.*

Estimation provisoire : 65.000.000 de francs (y compris les expropriations).

Adjudication prévue pour 1960 (2 ans).

7^o *Construction de la section Zelzate-point A (y compris les liaisons routières et ferroviaires).*

Estimation provisoire : 247.000.000 de francs.

A mettre en adjudication après 1960 (3 ans).

Betreffende het Moerdijkkanaal verwijst de Minister naar de verklaring door zijn Collega van Buitenlandse Zaken op 12 Februari 1958 in de Senaat afgelegd. Hieruit blijkt dat ons land niet afziet van zijn eis tot het graven van een Moerdijkkanaal, en dat de uitvoering van het Deltaplan en de waterwegenwerken in Noord-Brabant aan onze rechten geen afbreuk zullen doen.

De onderhandelingen omtrent het kanaal Gent-Terneuzen worden actief doorgevoerd en de vordering dezer besprekingen laat toe te verhoppen dat binnenkort tussen de technische diensten van beide landen een akkoord zal kunnen bereikt worden.

Inmiddels werd op Belgisch grondgebied een aanvang gemaakt met de verbreding van het kanaal, terwijl andere werken eerlang zullen worden aanbesteed. Deze werken zijn :

1^o *Rechttrekking tussen het Noorddok en het Schepen Sijferdok te Gent.*

Inschrijvingssom : fr. 35.020.446,33.

Aangevat op 8 Maart 1954 en voltooid op 14 Mei 1957.

2^o *Verbreding tussen het Schepen Sijferdok en de Eendenkooibrug te Gent (tot 1.320^m54 opwaarts de Eendenkooibrug).*

Inschrijvingssom : 51.278.800 frank.

Aangevat op 16 October 1954. Voltooiingsdatum thans vastgesteld op 4 Juli 1958.

3^o *Verbreding in de omgeving van de Eendenkooibrug te Gent (van 1.320^m54 opwaarts de Eendenkooibrug tot 501^m58 opwaarts de brug van Terdonk).*

Inschrijvingssom : 118.071.863 frank.

Aangevat op 23 April 1957. Voltooiingsdatum voor einde Januari 1960.

4^o *Verbreding van het vak Terdonk-Rieme (van ongeveer 680 meter afwaarts de brug van Terdonk tot een punt gelegen ongeveer 2.000 meter verder).*

Bedrag uitgetrokken op de begroting 1958 : 112 miljoen -frank (onteigeningen inbegrepen).

Aan te besteden in 1958 (in 2 1/2 jaar).

5^o *Verbreding van het vak Rieme-Zelzate.*

Voorlopig geraamd op 150.000.000 frank (onteigeningen inbegrepen).

Aanbestedingsdatum voorzien voor 1959 (in 2 1/2 jaar).

6^o *Verbreding van de doortocht van Terdonk.*

Voorlopig geraamd op 65.000.000 frank (onteigeningen inbegrepen).

Aanbestedingsdatum voorzien voor 1960 (2 jaar).

7^o *Uitvoering van het vak Zelzate-punt A (wegen spoorverbindingen inbegrepen).*

Voorlopig geraamd op 247.000.000 frank.

Aan te besteden na 1960 (3 jaar).

8° *Construction de la section point A-frontière néerlandaise* (y compris les liaisons routières et ferroviaires).

Estimation provisoire : 466.000.000 de francs.

A mettre en adjudication après 1960 (3 ans).

9° *Approfondissement de la section Noorddok-Zelzate* (y compris les expropriations).

Estimation provisoire : 147.000.000 de francs.

A mettre en adjudication après 1960 (2 ans).

Les travaux à effectuer en territoire belge pourront donc être terminés en 1964.

La durée des travaux à effectuer en territoire néerlandais est fonction du temps nécessaire à la construction de la nouvelle écluse maritime, y compris les études préliminaires.

7. La Conférence Européenne des Ministres des Transports a chargé une Commission d'experts d'étudier le problème de la liaison Meuse-Rhin.

Les experts des trois pays intéressés, à savoir la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, ont mené à bien cette étude et ont abouti à un accord au sujet des trois tracés possibles : le tracé nord, le tracé sud et un tracé intermédiaire. Un rapport général, exposant les avantages et les inconvénients de chacun de ces tracés au point de vue financier et au point de vue de vue technique, est en cours d'élaboration. Ce travail étant très avancé, on peut espérer que le rapport général des experts pourra être soumis prochainement à la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

8. Le Ministre a le plaisir d'annoncer que son Administration a pris les mesures voulues pour faire doubler cette piste cyclable sur une longueur d'environ 2 km.

Un autre commissaire expose la situation de plus en plus aggravante dont souffre l'industrie de la pierre. Il signale que la plupart des carrières de marbre sont inexploitées, alors que des quantités considérables de marbre ont été employées dans les constructions au cours de ces dernières années et surtout en vue de l'Exposition.

De plus, les quantités de marbre œuvre, d'origine étrangère, augmentent de mois en mois échappant ainsi systématiquement à toute intervention de la main d'œuvre belge.

En ce qui concerne spécialement la fabrication des pavés, ce commissaire rappelle que le Ministre avait bien voulu constituer une Commission en vue de pouvoir lui faire des suggestions pour ce qui est de l'emploi de ces matériaux.

Malheureusement, ce commissaire ignore complètement les résultats atteints par les travaux de cette Commission.

Il ajoute que la décision des Ponts et Chaussées, de ne recourir qu'au revêtement dit moderne,

8° *Uitvoering van het vak punt A — Nederlandse grens* (weg- en spoorverbindingen inbegrepen).

Voorlopig geraamd op 466.000.000 frank.

Aan te besteden na 1960 (3 jaar).

9° *Verdieping van het vak Noorddok-Zelzate* (onteeningen inbegrepen).

Voorlopig geraamd op 147.000.000 frank.

Aan te besteden na 1960 (3 jaar).

De werken op Belgisch grondgebied zouden dus kunnen voltooid zijn in 1964.

De duur der werken op Nederlands grondgebied wordt bepaald door die welke nodig is voor het bouwen der nieuwe zeevaartsluis, de voorafgaande studies inbegrepen.

7. Door de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer werd een Commissie van experts belast met de studie van de verbinding Maas-Rijn.

De experts van de drie betrokken landen, t.w. België, Nederland en Duitsland, hebben de studie uitgevoerd. Er werd overeenstemming bereikt over de drie aan te nemen tracés, nl. het noordertracé, het middentracé en het zuidertracé. Een algemeen verslag wordt voorbereid, waarin de voor- en nadelen van elk tracé uit financieel en verkeerstechnisch oogpunt worden onderzocht. Deze studie is ver gevorderd, zodat mag verwacht worden dat eerlang dit algemeen verslag der experts aan de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer zal kunnen voorgelegd worden.

8. De Minister deelt met genoegen mede dat zijn Bestuur de nofige maatregelen getroffen heeft om dit fietspad over een lengte van circa 2 kilometer te splitsen.

Een ander commissielid zet de steeds erger wordende toestand van de steengroeven uiteen. Hij wijst erop dat de meeste marmergroeven van het land ongeëxploiteerd blijven liggen, terwijl in de laatste jaren en vooral met het oog op de Tentoonstelling grote hoeveelheden marmer verwerkt worden in de bouw.

Bovendien neemt de hoeveelheid bewerkt marmer van vreemde herkomst van maand tot maand toe, wat systematisch werkgelegenheid ontnemt aan de Belgische arbeidskrachten.

Wat meer in het bijzonder de straatkeien betreft, herinnert dit commissielid eraan dat de Minister een Commissie had ingesteld, die hem voorstellen zou doen in verband met het gebruik van dit materiaal.

Jammer genoeg weet spreker niets van de resultaten die deze Commissie bereikt heeft.

Hij voegt eraan toe dat het besluit van Bruggen en Wegen om voor de wegen geen zg. moderne

pour les routes, prive les carrières de grès, de porphyre et de quartzite de débouchés pour la vente de pavés.

Il regrette que l'Etat et les pouvoirs subordonnés donnent très souvent la préférence aux produits en granit de Portugal, en raison de leur bas prix, sans égard au fait que le salaire journalier de l'ouvrier qualifié du Portugal correspond à peine à 1 1/2 du salaire d'un carrier belge.

Il signale que l'immense majorité des carrières de grès, qui par leur situation géographique ne peuvent fabriquer d'autres produits, ont dû cesser toute activité.

Le nombre d'ouvriers occupés dans les carrières de grès qui était encore en 1938 de 3.870, est descendu à moins de 1.400 actuellement; tandis que les carrières de porphyre qui totalisaient en 1938 5.500 ouvriers, sont réduites à quatre et n'occupent plus aujourd'hui que 1.150 ouvriers.

D'un autre côté, la situation précaire des carrières de petits granits est provoquée par la faveur accordée aux pierres de construction étrangères, bien que d'un prix plus élevé, et par l'emploi de matériaux de remplacement, sans mettre en compétition les produits de nos carrières qui, dans beaucoup de cas, en raison de la mécanisation, pourraient fournir à des conditions plus avantageuses, alors que dans les circonstances actuelles surtout à cause de l'Exposition et des grands travaux en cours, cette industrie devrait être florissante; mais malheureusement on constate que le chômage y prend chaque jour plus d'extension.

Le commissaire attire l'attention du Ministre sur l'impossibilité d'exportation de ces produits à cause des mesures de contingentement, droits de douane, raisons monétaire et autres, alors que l'importation des matériaux pierreux est libre de tout droit et de toute entrave.

Cet état de chose a pour conséquence de provoquer la fermeture de très nombreuses carrières, mettant sans travail des ouvriers dont la plus grande partie, en raison de leur âge, resteront chômeurs jusqu'au moment de la pension, tandis que les jeunes quittent les carrières qui ne leur offrent plus aucun espoir de retrouver du travail et l'exode entraîne la dépopulation de ces régions, ruine le commerce et toute activité locale.

La population des régions de Lessines, des vallées de l'Ourthe et de l'Emblève, du Condroz et de l'Entre-Sambre et Meuse, est en constante diminution.

Pour parer à cette situation défavorable qui menace de s'aggraver, ce commissaire suggère l'emploi des pierres belges dans tous les travaux publics et mises en compétition, et lorsque des matériaux et placement de pierres étrangères sont prévus, de voir stipuler dans les cahiers des charges, qu'elles devront être œuvres en Belgique.

bekleding meer toe te passen aan de groeven van zandsteen, porfier en kwartsiet hun afzetgebieden ontnemt.

Hij betreurt het dat de Staat en de ondergeschikte machten zeer vaak de voorkeur geven aan producten van Portugees graniet, omdat deze zeer goedkoop zijn, zonder te bedenken dat het dagloon van een geschoold arbeider in Portugal nauwelijks overeenstemt met anderhalf uur loon van een Belgische steenhouwer.

Hij wijst erop dat de overgrote meerderheid van de zandsteengroeven, die door hun geografische ligging geen andere producten kunnen leveren, hun werk geheel moeten stopzetten.

In de zandsteengroeven werkten in 1938 nog 3.870 arbeiders. Thans is dit cijfer tot 1.400 arbeiders gedaald en terwijl de porfiergroeven, waarvan er thans nog slechts 4 over zijn, in 1938, 5.500 arbeiders te werk stelden, is dit aantal thans gedaald tot 1.150.

Aan de andere kant is de nadelige toestand in de groeven van blauwe steen het gevolg van de voorkeur voor vreemde bouwsteen, die nochtans duurder is, en van het gebruik van vervangingsmateriaal, zonder dat de producten van onze steengroeven de kans krijgen om mede te dingen, hoewel die veelal, om reden van de mechanisering, materiaal zouden kunnen leveren tegen voordeliger prijzen. Deze industrie zou thans moeten bloeien, gezien de tegenwoordige omstandigheden en vooral in het kader van de Tentoonstelling en van de grote werken; maar jammer genoeg grijpt de werkloosheid elke dag meer om zich heen.

Het lid vestigt de aandacht van de Minister op de onmogelijkheid om deze producten uit te voeren, ter oorzaak van de contingentering, de douanerechten, monetaire en andere maatregelen, terwijl de invoer van steenmateriaal vrij is van elk recht en elke belemmering.

Dit heeft tot gevolg dat talrijke steengroeven gesloten moeten worden en dat vele arbeiders zonder werk vallen, waarvan de meeste, als gevolg van hun hoge leeftijd, werkloos zullen blijven totdat zij gepensionneerd worden, terwijl de jongeren de steengroeven verlaten, omdat zij daar geen hoop hebben op nieuwe werkgelegenheid. Dit ontvolkt de streek, doet de handel en alle plaatselijk bedrijfsleven teniet.

De bevolking van de streek van Lessen, van de Ourthe- en de Amblèvevallei, van Condroz en van de streek tussen Sambre en Maas slinkt voortdurend.

Ter verbetering van deze nadelige toestand, die dreigt te verergeren, stelt een commissielid voor, dat bij alle openbare werken Belgisch steenmateriaal gebruikt zou worden en kans krijgen om mede te dingen; dat in de bestekken, wanneer buitenlands materiaal voorzien is, tevens bepaald zou worden, dat het bij aanvaarding in België bewerkt moet worden.

Il demande que le tableau des valeurs des pierres soit rétabli comme avant la guerre, afin d'éviter que des matériaux de moindre qualité soient placés en concurrence sur un pied d'égalité avec des produits de premier choix.

Une mesure importante à prendre — dit-il — pour enrayer le chômage, serait de procéder de toute urgence à des adjudications de travaux dans lesquels l'emploi de pierres est prévu et, dans certains cas, permettre aux administrations publiques qu'elles achètent directement aux carrières les pierres dont elles ont l'emploi certain à bref délai.

Une autre solution serait également de voir les Ponts et Chaussées utiliser des pavés là où c'est possible, notamment dans les parkings ou refuges aménagés en bordure de l'autoroute afin de procurer du travail aux vieux travailleurs inadaptés aux autres métiers.

Le même commissaire demande la suite réservée aux revendications qu'il avait posées lors de la discussion du budget 1957, en ce qui concerne les routes du Brabant-Wallon, et principalement la route Wavre Hamm-Mille, son élargissement et pose d'un nouveau revêtement. La route de Wavre à Nivelles et spécialement après Vieux-Genappe, route particulièrement en mauvais état. L'achèvement rapide de la route de Villers-la-Ville. L'aménagement de la route de l'Etat Hennuyères-Lillois par Virginal, Ittre et Haut-Ittre.

Il insiste pour que soit commencé à bref délai le détournement de la route nationale 7 dans la traversée de Tubize.

Il signale la situation lamentable d'un tronçon de la route Bruxelles-Mons entre Hal et Brucom. Un tapis de tarmacadam va être posé, mais cela n'empêchera pas les embouteillages nombreux qui vont se produire au moment de la grande activité de circulation que va connaître cette route au moment de l'exposition.

Enfin, il jette un cri d'alarme en ce qui concerne l'Athénée de Jodoigne. Le gros œuvre du nouvel Athénée est terminé; depuis plusieurs mois les travaux sont abandonnés alors que l'ancien établissement où sont logés actuellement les élèves, est dans un état lamentable en tout point de vue.

Il insiste auprès du Ministre pour qu'une solution rapide soit trouvée à cette situation.

RÉPONSE DU MINISTRE.

Le Ministre répond qu'en ce qui concerne le Département des Travaux publics, l'emploi de matériaux belges est la règle. Une circulaire du Premier Ministre a d'ailleurs donné des instructions dans ce sens et à part quelques exceptions, elle est observée scrupuleusement.

Pour ce qui est du marbre, il est vraisemblable que c'est surtout le secteur privé qui a recours au marbre d'origine étrangère.

Hij vraagt dat de vooroorlogse waardetabel van de stenen weer wordt ingevoerd, om te voorkomen dat minder deugdelijk materiaal bij de concurrentie op een gelijke voet wordt geplaatst met producten van eerste keuze.

Een belangrijke maatregel, zegt hij, om de werkloosheid tegen te gaan, zou hierin bestaan, dat er ten spoedigste werken in aanbesteding worden gegeven waarbij natuursteen gebruikt wordt, en dat in sommige gevallen aan de openbare besturen wordt toegestaan om direct bij de steengroeven de hoeveelheid stenen aan te kopen die zij binnen korte tijd zeker zullen nodig hebben.

Een andere oplossing ware ook dat Bruggen en Wegen keien gebruikt waar het mogelijk is, onder meer in de parkings of uitwijkplaatsen langs de autosnelwegen, ten einde werk te verschaffen aan arbeiders die te oud zijn om nog een ander beroep te leren.

Hetzelfde commissielid vraagt welk gevolg er is gegeven aan de eisen die hij bij de bespreking van de begroting 1957 gesteld had betreffende de wegen in Waals Brabant, vooral de weg Waver-Hamme-Mille, de verbreding van deze weg en het aanbrengen van een nieuwe bekleding; de weg van Waver naar Nijvel, die in een zeer slechte staat verkeert, in het bijzonder voorbij Vieux-Genappe; de spoedige voltooiing van de weg van Villers-la-Ville; de verbetering van de rijksweg Hennuyères-Lillois over Virginal, Ittre en Haut-Ittre.

Hij vraagt met aandrang dat er binnen zeer kort een aanvang wordt gemaakt met de omleiding van de rijksweg n° 7 in de doortocht van Tubeke.

Hij wijst op de ellendige toestand van de weg Brussel-Bergen tussen Halle en Brukom. Er zal een tapijt van tarmacadam worden gelegd, maar dat zal niets veranderen aan de talloze opstoppingen, die zich zullen voordoen gedurende de tentoonstelling, wanneer het verkeer daar zeer druk zal zijn.

Ten slotte slaakt hij een noodkreet over het Atheneum van Geldenaken. De ruwbouw van het nieuwe Atheneum is af, maar sedert verscheidene maanden ligt het werk stil, terwijl het oude gebouw waarin de leerlingen thans zijn ondergebracht, in een in alle opzichten erbarmelijke staat verkeert.

Hij verzoekt de Minister met klem om naar een spoedige oplossing uit te zien.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

De Minister antwoordt dat in het Departement van Openbare Werken het gebruik van Belgisch bouw materiaal de regel is. In een omzendbrief van de Eerste-Minister zijn trouwens richtlijnen in die zin gegeven, die op enkele uitzonderingen na nauwgezet worden gevolgd.

Wat het marmer betreft, is het waarschijnlijk dat vooral in het privaatsbedrijf uitheems marmer wordt gebruikt.

Pour ce qui est des pavés, le Ministre fait remarquer que ce type de revêtement est destiné à disparaître au profit des revêtements modernes. Il comprend toutefois le souci du commissaire d'éviter la mise en chômage brusque des quelques dizaines de spécialistes qui existent encore dans les carrières de pavés; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle il a créé une Commission qui, jusqu'à présent, a déjà fait diverses suggestions qui ont été retenues par le Ministre. Ce dernier cite en particulier le cas du port d'Anvers où les services locaux avaient prévus des pavés d'origine étrangère : le Ministre a approuvé une soumission plus coûteuse prévoyant la mise en œuvres de pavés belges de porphyre.

Dans un autre cas, le Ministre a conclu des marchés avec des carrières de petit granit pour la fourniture de bordures pour les travaux de Bruxelles aux lieux et places de bordure en béton pourtant moins onéreuses.

Au cours du premier semestre, auront lieu diverses adjudications dans la province de Liège et la mise en œuvre de pavés mosaïqués y est prévue.

Ces trois exemples ci-dessus résultent des suggestions de la Commission dont a parlé l'honorable commissaire.

Le Ministre conclut en réaffirmant sa sollicitude et en assurant qu'il accueillera toujours avec sympathie des propositions précises qui lui seraient faites dans des cas particuliers de mise en œuvre de pavés, sans s'engager à revenir de manière systématique à ce mode de revêtement routier.

En ce qui concerne les autres points soulevés par ce commissaire, le Ministre donne les précisions suivantes :

Pour la route 37, Hamme-Mille-Wavre-Nivelles, un crédit de 10 millions est prévu au programme 1958 du Fonds des Routes. Le travail consistera à remplacer le revêtement défectueux existant par un tapis hydrocarboné.

La route de Villers-la-Ville ne fait pas partie du réseau de l'Etat, mais de la voirie provinciale.

L'aménagement de la route de l'Etat Hennuyères-Lillois par Virginal, Ittre et Haut-Ittre a été entamé. Une entreprise est en cours entre Ophain et Haut-Ittre. L'étude du tronçon Ittre-Haut-Ittre progresse favorablement.

Le détournement de la route nationale 7 dans la traversée de Tubize figure au programme général du Fonds des Routes 1955-1969 et sera réalisé au cours d'un exercice ultérieur.

Les travaux qui seront réalisés très prochainement entre Hal et Brukom (route de Bruxelles-Mons) ne seront pas définitifs; ils auront uniquement pour objet de faciliter la circulation des véhi-

culs. Inzake de straatkeien merkt de Minister op dat die verhardingssoort op de duur geheel door de moderne verhardingen zal worden verdrongen. Hij begrijpt echter dat het commissielid wil voorkomen dat de enkele tientallen specialisten die nog in de keigroeven werkzaam zijn, plotseling werkloos worden. Daarom heeft hij trouwens een Commissie ingesteld, die reeds verschillende voorstellen heeft gedaan, welke door de Minister in aanmerking zijn genomen. De Minister noemt de haven van Antwerpen, waarvoor de plaatselijke diensten keien van vreemde herkomst hadden voorgeschreven : de Minister heeft zijn goedkeuring gehecht aan een duurdere inschrijving, waarin de verwerking van Belgische porfierkeien is voorzien.

In een ander geval heeft de Minister overeenkomsten met groeven van blauwe steen gesloten, voor de levering van trottoirbanden ten behoeve van de werken te Brussel, in plaats van betonnen trottoirbanden, die nochtans goedkoper zijn.

In de loop van het eerste halfjaar zullen in de provincie Luik verscheidene aanbestedingen plaatshebben en daarbij is de verwerking van mozaïekeien voorzien.

De bovenstaande drie voorbeelden zijn een gevolg van de suggesties van de Commissie waarover het geachte lid het had.

Tot besluit geeft de Minister nogmaals uiting aan zijn bezorgdheid en verzekert dat hij de preciese voorstellen die hem in bijzondere gevallen van verwerking van keien mochten worden gedaan, welwillend zal bejegenen, echter zonder terug te keren tot de systematische toepassing van die verhardingsmethode.

Wat de andere punten betreft waarover het commissielid het had, verstrekt de Minister de volgende ophelderingen :

Voor de weg n° 37, Hamme-Mille-Waver-Nijvel, is op het programma voor 1958 van het Wegenfonds een krediet van 10 miljoen uitgetrokken. Het werk zal er in bestaan, de in slechte staat verkerende bestaande verharding door een bitumineus wegdek te vervangen.

De weg naar Villers-la-Ville is geen Rijksweg, maar een provinciale weg.

Met de verbetering van de Rijksweg Hennuyères-Lillois, over Virginal, Ittre en Haut-Ittre, is een aanvang gemaakt. Een aanneming is in uitvoering tussen Ophain en Haut-Ittre. De studie van het vak Ittre-Haut-Ittre vordert goed.

De omlegging van de Rijksweg n° 7 rond Tubeke is op het programma van het Wegenfonds 1955-1969 ingeschreven en zal tijdens een van de volgende dienstjaren worden uitgevoerd.

De werken die zeer eerstdaags tussen Halle en Brukom (weg Brussel-Bergen) zullen worden uitgevoerd, hebben geen definitief karakter; ze hebben enkel tot doel voor vlottere afwikkeling van het

cules par l'élargissement maximum de la chaussée compte tenu des terrains disponibles et de la présence des voies ferrées des vicinaux et par la pose d'un revêtement asphaltique sur le pavage.

En ce qui concerne l'Athénée de Jodoigne le Ministre est heureux de pouvoir assurer au Membre que l'adjudication de ces travaux estimés à 12 millions de francs aura lieu très prochainement.

* *

Un commissaire demande de connaître le montant qui a été dépensé en 1957 pour l'entretien du patrimoine de l'Etat.

RÉPONSE.

	Crédit d'engagement	Engagements
26-1	254.611.000	250.623.647
26-2	117.346.000	111.750.323
26-3	9.000.000	8.538.825
26-5	255.600.000	250.794.000
26-6	100.000.000	99.734.131

* *

Un commissaire demande quand la partie de la Meuse située entre Liège et Namur sera accessible aux bateaux de 1.350 tonnes.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que la partie de la Meuse comprise entre Namur et Liège sera accessible aux bateaux avec un chargement de 1.000 tonnes dès après l'achèvement des travaux d'aménagement à effectuer entre Ombret et Ben-Ahin, dont certains ont déjà été adjugés. Comme le prévoit d'ailleurs la loi sur la mise au gabarit de 1350 tonnes de certaines voies navigables, la navigation des bateaux de 1.350 tonnes à charge complète y sera possible à partir de 1964.

* *

Un commissaire déclare que le rapport du député Juste, à la page 35, renseigne une liste d'engagements pour les travaux subsidiés de la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1957. Il demande d'obtenir les mêmes renseignements pour les années 1954, 1955, 1956. Ces renseignements ne sont relatifs qu'aux travaux subsidiés avec indication du montant du subside.

* *

verkeer te zorgen door aan de rijbaan een maximale breedte te geven, rekening houdend met de beschikbare grond en met de aanwezigheid van de buurtspoorweg, en door op de keibestrating een asfaltdek aan te brengen.

Ten aanzien van het Atheneum te Geldenaken heeft de Minister het genoegen aan het geachte lid te kunnen mededelen dat de aanbesteding van die werken, waarvan de kosten op 12.000.000 frank worden geraamd, eerstdaags zal plaatshebben.

* *

Een commissielid vraagt de bedragen te mogen kennen welke in 1957 vastgesteld werden voor het onderhoud van de Staatsbezittingen.

ANTWOORD.

	Vastleggingskrediet	Vastleggingen
26-1	254.611.000	250.623.647
26-2	117.346.000	111.750.323
26-3	9.000.000	8.538.825
26-5	255.600.000	250.794.000
26-6	100.000.000	99.734.131

* *

Een commissielid vraagt wanneer de Maas tussen Luik en Namen voor schepen van 1.350 t bevaarbaar zal zijn.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat bedoelde scheepvaart met 1 tot 1.000 t beperkte tonnenmaat op de Maas tussen Namen en Luik mogelijk zal zijn van zodra de voorziene en reeds gedeeltelijk aanbestede aanpassingswerken tussen Ombret en Ben-Ahin voltooid zijn. Zoals trouwens in de wet op de 1.350 t scheepvaart voorzien, zal overigens de 1.350 t scheepvaart met volledige lading, vanaf 1964 mogelijk maken.

* *

Een commissielid deelt mede dat in het verslag van Volksvertegenwoordiger Juste op blz. 35 een lijst voorkomt van de vastleggingen van 1 Januari 1957 tot 31 December 1957 voor de gesubsidieerde werken. Hij vraagt dezelfde verdeling voor de jaren 1954, 1955, 1956. Het betreft alleen de gesubsidieerde werken en de bedragen der Rijkstoelagen.

* *

RÉPONSE.

ANTWOORD.

PROVINCES — PROVINCIE	1954	1955	1956
Flandre Orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i> . fr.	146.304.152	166.583.101	138.329.413
Flandre Occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i> .	541.150.900	214.037.771	100.312.018
Anvers. — <i>Antwerpen</i>	196.560.988	187.758.288	91.562.457
Limbours. — <i>Limburg</i>	91.294.258	66.968.655	70.533.491
Brabant flamand. — <i>Vlaams Brabant</i> . .	266.886.101	184.913.621	172.820.100
Totaux. — <i>Totalen</i> . . fr.	1.242.196.399	820.261.436	573.557.479
Agglomération bruxelloise. — <i>Brusselse agglomeration</i> fr.	65.807.091	64.620.796	55.745.440
Brabant wallon. — <i>Waals Brabant</i> . . fr.	61.378.506	192.461.114	142.243.077
Liège. — <i>Luik</i>	263.519.621	212.751.637	224.501.127
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	110.136.446	83.741.148	55.301.832
Namur. — <i>Namen</i>	49.183.966	81.512.820	80.015.010
Hainaut. — <i>Henegouwen</i>	324.963.178	341.249.587	289.008.192
Totaux. — <i>Totalen</i> . . fr.	809.181.717	911.716.306	791.069.238
Total général. — <i>Algemeen totaal</i> . . fr.	2.117.185.208	1.796.598.538	1.420.372.157

* *

Un autre commissaire demande le montant approximatif des engagements restant à honorer.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que le montant des engagements restant à honorer au 1^{er} janvier 1958 s'élève à fr. 1.597.701.147,67.

* *

Un autre commissaire insiste pour que l'on active les travaux du Canal de la Nèthe, car dit-il cet achèvement présente un très grand intérêt économique pour les briqueteries de la région du Rupel.

RÉPONSE.

Tout est mis en œuvre pour que le Canal de la Nèthe puisse être mis en service dans le plus bref délai possible. L'ordre de préparer les dossiers d'adjudication des travaux restant à effectuer a été donné.

L'adjudication de l'équipement électro-mécanique de l'écluse de Duffel, travaux pour lesquels un crédit de 24 millions de francs a été prévu au budget de 1958, sera annoncée prochainement. Afin d'accélérer l'exécution des travaux, les crédits nécessaires pour la mise en état de l'écluse et l'aménagement

Een commissielid vraagt bij benadering het bedrag van de nog te honoreren vastleggingen.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat de op 1 Januari 1958 nog te honoreren vastleggingen belopen : fr. 1 miljard 597.701.147,67.

* *

Een commissielid vraagt of de Minister het nodige doen kan om de werken aan het Netekanaal te bespoedigen, daar het van groot economisch belang is voor de baksteennijverheid van de Rupelstreek.

ANTWOORD.

Alles wordt in het werk gesteld om het Netekanaal zo vlug mogelijk in gebruik te nemen. Bevel werd gegeven voor de klaarmaken van de aanbestedingsdossiers der nog uit te voeren werken.

De aanbesteding van de electromechanische uitrusting van de sluis te Duffel, waarvoor een krediet van 24 miljoen frank op de begroting van 1958 uitgetrokken is, wordt binnenkort uitgeschreven. Om de uitvoering der werken te bespoedigen zullen de kredieten vereist voor het in staat stellen

du chenal d'accès à l'écluse seront demandés au feuillet d'ajustement de 1958.

* *

Un commissaire déclare, qu'il y a quelques mois, sous la présidence de M. le Gouverneur de la province d'Anvers, une Commission a été constituée pour la récupération des terrains argileux de la région du Rupel. Il demande s'il est possible de voir cette Commission travailler en coordination avec le Département des Travaux Publics afin d'étudier la possibilité d'employer les produits de dragage de l'Escaut au comblement des carrières d'argile.

RÉPONSE.

Les services du Département des Travaux Publics et de la Reconstruction se livrent actuellement à une étude générale du problème de l'utilisation des produits de dragage de l'Escaut et du Rupel pour le comblement des carrières d'argile de la région du Rupel. Le Ministre se a connaître les résultats de cette étude à la Commission à laquelle le commissaire fait allusion.

* *

Un commissaire déclare que prochainement il serait question de reprendre les chemins de grandes communications provinciaux et communaux. Il profite de l'occasion pour demander au Ministre que l'Etat reprenne la route provinciale qui commence à Hemiksem et va au-delà de Schelle et Niel, ainsi que le chemin vicinal de grande communication de Niel, Boom, Terhagen et Rumst, toutes ces routes étant situées dans une région industrielle importante.

RÉPONSE.

La route provinciale d'Hemiksem à Niel et le chemin vicinal de grande communication de Niel à Rumst via Boom figuraient aux tableaux des routes de la province d'Anvers à reprendre par l'Etat.

S'il n'est pas donné suite à ce projet de reprise, c'est parce que ces opérations grèveraient lourdement le budget ordinaire, non seulement en raison de la nécessité d'entretenir ces routes dont le revêtement laisse souvent beaucoup à désirer, mais aussi — et ce n'est pas là la moindre raison — en raison des dépenses de personnel supplémentaires que ces reprises entraîneraient.

Il ne fait pas de doute que lorsqu'il sera possible de procéder à des reprises, le cas des routes citées par ce commissaire sera également examiné.

* *

Un autre commissaire demande des renseignements concernant l'état des travaux de la Ringlaan de Gand.

der sluis en het aanleggen van de toegangsgeul tot de sluis in het aanpassingsfeuillet van 1958 aangevraagd worden.

* *

Een commissielid deelt mede dat enkele maanden geleden onder voorzitterschap van de Gouverneur der provincie Antwerpen een Commissie ingesteld is voor de recuperatie van de kleigronden in de Rupelstreek. Hij vraagt of het mogelijk is deze Commissie met het Departement van Openbare Werken en van Wederopbouw te laten samenwerken om de mogelijkheid te onderzoeken of het zand dat uit de Schelde wordt gebaggerd, in deze uitgehaalde kleiputten kan gebracht worden.

ANTWOORD.

De diensten van het Departement van Openbare Werken en Wederopbouw maken op dit ogenblik een algemene studie van het gebruik van baggerspecie uit Schelde en Rupel voor het opvullen van de kleiputten in de Rupelstreek. De Minister zal de uitslag van deze studie laten geworden aan de Commissie waarvan het commissielid gewag maakt.

* *

Een commissielid zegt dat misschien eerstdaags overgegaan zal worden tot het overnemen van provinciewegen en buurtwegen van groot verkeer. Hij maakt van de gelegenheden gebruik om de Minister te vragen de provincieweg welke begint in Hemiksem en gaat over Schelle en Niel, en de buurtwegen van groot verkeer van Niel, Boom, Terhagen en Rumst, welke wegen gelegen zijn in een grote nijverheidsstreek, door de Staat over te nemen.

ANTWOORD.

De provincieweg van Hemiksem naar Niel en de buurtweg van groot verkeer van Niel over Boom naar Rumst, kwamen voor op de tabellen van de in de provincie Antwerpen door de Staat over te nemen wegen.

Als echter aan die overname geen verder gevolg gegeven wordt, dan komt zulks omdat dergelijke overnamen zeer zwaar wegen op de gewone begroting, niet alleen wat betreft het onderhoud van zulke wegen, die dikwijls een zeer gebrekkige verharding hebben, maar ook en niet het minst wegens de bijkomende personeelslasten die de overnamen medebrengen.

Het lijkt geen twijfel dat wanneer eenmaal de overname mogelijk is, ook de banen door het commissielid bedoeld in aanmerking zullen komen.

* *

Een commissielid vraagt inlichtingen over de stand van de werken aan de Ringlaan te Gent.

RÉPONSE.

Il y a quelque temps, la ville de Gand a attiré l'attention sur le mauvais état de la « Ringlaan ». Celle-ci a été incorporée, il y a quelques années déjà, au réseau des routes de l'État.

En vertu des lois et des dispositions réglant les obligations des concessionnaires de canalisations d'eau, de gaz et d'électricité, la ville de Gand devrait, en cas d'exécution des travaux de voirie, procéder à ses frais au déplacement de certaines canalisations. Ces travaux lui coûteraient probablement de 3 à 4 millions.

**

Un commissaire désire savoir où en est l'étude du pont de Lokeren.

RÉPONSE.

Le Ministre promet de faire accélérer cette étude.

Un autre commissaire demande quelques renseignements relatifs à l'état d'avancement des travaux du canal circulaire de Gand.

RÉPONSE.

Le Ministre fournit le tableau suivant.

ANTWOORD.

De Stad Gent heeft enige tijd geleden gewezen op de slechte toestand van de Ringlaan. Deze is reeds enige jaren opgenomen in het net van de Rijkswegen.

Overeenkomstig de wetten en beschikkingen die de verplichtingen regelen van de vergunninghouders van water-, electriciteits- en gasleidingen, zou de stad Gent bij de uitvoering van wegenwerken zekere verplaatsingen van leidingen op haar kosten moeten uitvoeren, die waarschijnlijk tussen de 3 en 4 miljoen frank zouden bedragen.

**

Een commissielid vraagt hoever het Departement gevorderd is met de studie van de brug van Lokeren.

ANTWOORD.

De Minister belooft deze studie te doen bespoedigen.

Een ander lid vraagt inlichtingen omtrent de stand van de werken aan de Ringvaart rond Gent.

ANTWOORD.

De Minister verstrekt onderstaande tabel.

RÉPARTITION — INDELING	Exécutés — Uitgevoerd	En cours d'exécution — In uitvoering	Restant à exécuter — Nog uit te voeren
SECTION SUD. — ZUIDERVAK (3,7 km) :			
Ponts-routes. — <i>Wegbruggen</i>	3	—	2
Ponts-rails. — <i>Spoorbruggen</i>	1	1	—
Complexes éclusiers. — <i>Sluizencomplex</i>	—	—	1
Creusement du lit. — <i>Graafwerk bedding</i>	—	—	3,7 km
Défenses des berges. — <i>Oeververdediging</i>	—	—	3,7 km
SECTION OUEST. — WESTERVAK (12,5 km) :			
Ponts-routes. — <i>Wegbruggen</i>	4	—	9
Ponts-rails. — <i>Spoorbruggen</i>	1	—	1
Creusement du lit. — <i>Graafwerk bedding</i>	5,6 km	—	6,9 km
Défenses des berges. — <i>Oeververdediging</i>	—	—	12,5 km
SECTION NORD. — NOORDERVAK (5,6 km) :			
Ponts-routes. — <i>Wegbruggen</i>	1	1	1
Ponts-rails. — <i>Spoorbruggen</i>	1	—	1
Complexes éclusiers. — <i>Sluizencomplex</i>	—	—	1
Creusement du lit. — <i>Graafwerk bedding</i>	—	—	5,6 km
Défenses des berges. — <i>Oeververdediging</i>	4 km	—	1,6 km
RACCORDEMENT AU CANAL CIRCULAIRE. — AANSLUITINGEN MET RINGVAART :			
Ponts-routes. — <i>Wegbruggen</i>	—	—	2
Ecluses à sas. — <i>Schutsluizen</i>	—	—	2
Ecluses de garde. — <i>Keersluizen</i>	—	—	2
Barrages. — <i>Stuwen</i>	—	—	1

Il y a lieu de noter dit-il, que la brève période d'interruption des adjudications de travaux pour la section nord dont, à la demande de la ville de Gand, la rentabilité doit être assurée par priorité, a donné l'occasion de poursuivre l'étude des ouvrages d'art de cette partie et de terminer les travaux en cours d'exécution. De ce fait, les travaux d'achèvement de la section nord pourront être poursuivis rapidement et sans désenclaver dès que ce sera possible. Le montant des travaux restant à adjudger pour la section nord peut être estimé à environ 400 millions de francs.

* *

Un commissaire demande des renseignements au sujet de l'exécution des travaux à l'Athénée de Mons et à l'Ecole Moyenne de Jemappes.

RÉPONSE.

Pour ce qui concerne l'Athénée Royal de Mons, le Ministre répond que les documents d'adjudication des travaux estimés à 5 millions, ont été établis. Ces documents comprennent la construction d'une salle d'études, d'un grand préau, d'une salle de conférences et d'une nouvelle chaufferie.

L'adjudication de ces travaux aura lieu dès que possible.

Quant à l'Ecole Moyenne de Jemappes, l'étude des travaux de construction est actuellement en cours. Les travaux sont estimés à 20 millions de francs.

* *

Le même commissaire demande des renseignements au sujet du tracé définitif de l'autoroute Bruxelles-Paris et plus spécialement au sujet de la liaison à Roisin avec la France.

RÉPONSE.

Le tracé de l'autoroute Bruxelles-Paris est définitivement fixé en territoire belge et il aboutit à la frontière franco-belge à hauteur du village de Roisin, à peu près à la limite des territoires de Roisin et d'Angreau.

Bien que le tracé soit encore à l'étude en territoire français, l'Administration des Ponts et Chaussées de France a marqué son accord sur le point de passage à la frontière.

* *

Er zij opgemerkt dat de korte onderbreking in het aanbesteden van werken voor het Noordervak, dat op verzoek van de Stad Gent eerst renderend dient te worden gemaakt, de gelegenheid heeft geboden om de studies der kunstwerken voor dit gedeelte voort te zetten en de in uitvoering zijnde werken te voltooien. Zo wordt het mogelijk zodra doenlijk het Noordervak spoedig en zonder onderbreking te voltooien. De nog aan te besteden werken op het Noordervak kunnen op circa 400 miljoen fr. worden geraamd.

* *

Een commissielid vraagt inlichtingen over de uitvoering van de werken aan het Athenæum te Bergen en de Middelbare School te Jemappes.

ANTWOORD.

Wat het Koninklijk Athenaeum te Bergen betreft, antwoordt de Minister dat de stukken voor het aanbesteden van de werken, waarvan de kosten op 5 miljoen worden geraamd, opgemaakt zijn. Die stukken hebben betrekking op de bouw van een studiezaal, een groot overdekt speelplein, een vergaderzaal, en een nieuwe stookplaats.

Die werken zullen zohaast mogelijk worden aanbesteed.

Wat de Middelbare School te Jemappes betreft, de bouwervan is thans in studie. De kosten van de werken worden op 20 miljoen frank geraamd.

* *

Hetzelfde commissielid wenst inlichtingen over het tracé van de autosnelweg Brussel-Parijs en meer bepaald over de verbinding met Frankrijk te Roisin.

ANTWOORD.

Het tracé van de autosnelweg Brussel-Parijs op Belgisch grondgebied is definitief vastgesteld. De autosnelweg zal de Frans-Belgische grens overschrijden nabij Roisin, ongeveer op de grens tussen de gemeenten Roisin en Angreau.

Ofschoon het tracé van de autosnelweg op Frans grondgebied nog in studie is, heeft het Franse Bestuur van Bruggen en Wegen zijn instemming betuigd met het punt waar de weg de grens zal overschrijden.

* *

Le même commissaire demande si les travaux prévus dans le programme des 1.350 tonnes pour le canal Nimy-Blaton-Péronnes seront réalisés dans le timing prévu par la loi.

Il demande également les dates d'adjudication des travaux prévus pour l'année 1958.

RÉPONSE.

La loi du 9 mars 1957, relative à la mise au gabarit de 1.350 tonnes ou plus de certaines voies navigables, prévoit que les dernières adjudications pour la modernisation du Canal Nimy-Blaton-Péronnes, auront lieu en 1958 et 1959 : ce timing sera respecté.

Quant aux travaux dont la mise en adjudication est prévue en 1958, on peut prévoir que les adjudications auront lieu suivant les prévisions ci-après :

- a) Elargissement entre Blaton et Péruwelz : 1^{er} semestre 1958;
- b) Tronçon Wiers-Callenelle : 2^e semestre 1958;
- c) Tranchée de Maubray, y compris écluse de 12,50 m. de chute : 2^e semestre 1958.

* *

Le même commissaire demande au Ministre d'examiner si le Département ne pourrait pas intervenir dans le coût des travaux à exécuter par l'Intercommunale de la Vallée de La Haine.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que cette question a déjà retenu son attention, mais qu'il faut noter que l'Intercommunale de la Vallée de La Haine est actuellement une intercommunale d'études, et que ses statuts ne lui permettent pas d'exécuter des travaux.

Aussitôt que les dits statuts auront été modifiés et que l'Intercommunale précitée sera autorisée à faire exécuter des travaux, la question de l'intervention du Département des Travaux Publics dans le coût de ces travaux sera examinée par les services compétents.

* *

Un commissaire demande en ce qui concerne l'Escaut, des renseignements au sujet des frais de pilotage et des frais de dragage depuis les dix dernières années.

RÉPONSE.

Le Ministre fournit les renseignements en ce qui concerne les frais de dragage et signale qu'il n'est pas à même de donner ceux relatifs aux frais de pilotage, qui dépendent de son Collègue des Communications.

Hetzelfde commissielid vraag of het programma om het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton in de wettelijke timing uitgevoerd zullen zijn.

Hij wenst eveneens de data van aanbesteding te kennen van de voor het jaar 1958 geplande werken.

ANTWOORD.

Luidens de wet van 9 Maart 1957 tot bevaarmaking van zekere waterwegen voor schepen van 1.350 ton en meer moeten de laatste aanbestedingen betreffende het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes in 1958 en 1959 plaats hebben : dit tijdschema zal worden nageleefd.

Wat betreft de werken waarvan de aanbesteding voor 1958 in uitzicht is gesteld, zullen de aanbestedingen naar verwachting op de volgende tijdstippen worden gehouden :

- a) verbreding tussen Blaton en Péruwelz : 1^{ste} semester 1958;
- b) vak Wiers-Callenelle : 2^e semester 1958;
- c) doorgraving te Maubray, inbegrepen de sluis met een verval van 12,50 m : 2^e semester 1958.

* *

Hetzelfde commissielid verzoekt de Minister te willen nagaan of het Departement niet zou kunnen bijdragen in de kosten van de werken door de « Intercommunale de la Vallée de La Haine » uit te voeren.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat die kwestie aan zijn aandacht niet is ontsnapt. De « Intercommunale de la Vallée de La Haine » is voorsnog echter slechts een studie-instelling, die naar luid van haar statuten geen werken mag uitvoeren.

Zodra de statuten zullen gewijzigd zijn en de Intercommunale Vereniging werken zal mogen uitvoeren, zal de kwestie van de tegemoetkoming, door het Departement van Openbare Werken, in de kosten van de werken door de bevoegde diensten worden onderzocht.

* *

Een commissielid vraagt, wat de Schelde betreft, inlichtingen over de loodskosten en de baggerwerken gedurende de laatste tien jaren.

ANTWOORD.

De Minister verstrekt de gevraagde inlichtingen wat de kosten van het baggerwerk betreft. De cijfers betreffende de loodskosten kan hij echter niet geven; die moeten aan zijn Collega van Verkeerswezen worden gevraagd.

Frais de dragage dans l'Escaut :

1948 fr.	102.914.169
1949	87.611.975
1950	91.228.699
1951	113.177.204
1952	112.210.971
1953	120.874.689
1954	137.318.401
1955	149.044.897
1956	148.980.874
1957	154.205.677

Fr. 1.217.567.546

**

Il annonce qu'un projet de loi modifiant le plan décennal pour le port d'Anvers sera d'ailleurs déposé sous peu sur le Bureau des Chambres.

Cette nouvelle loi prévoit la construction d'une troisième écluse maritime à proximité de la frontière néerlandaise et permettra d'adapter aux nécessités économiques du port, l'ordre d'exécution des travaux prévu au plan. Il convient de préciser qu'en dépit de ces travaux supplémentaires, le délai d'exécution du plan restera inchangé.

**

Un commissaire demande au Ministre que l'Etat rachète les dunes appartenant aux particuliers, en vue de la protection du littoral.

RÉPONSE.

Jusqu'à présent, dit le Ministre, il n'a jamais été procédé à l'acquisition de dunes appartenant à des particuliers, en vue de la protection du littoral.

Les plans d'aménagement et les alignements sont actuellement établis de façon telle que les bâtiments soient construits suffisamment en retrait pour ne pas être exposés. La loi sur l'urbanisme permet de prévoir des marges de sécurité suffisantes à cet effet. Là où les constructions sont exposées, les communes cèdent gratuitement à l'Etat, les parties supérieures des plages et le versant des dunes, et l'Etat s'engage, en contrepartie, à protéger les promenades de mer par des digues.

**

Un autre commissaire pose une série de questions.

Kosten van baggerwerken in de Schelde :

1948 fr.	102.914.169
1949	87.611.975
1950	91.228.699
1951	113.177.204
1952	112.210.971
1953	120.874.689
1954	137.318.401
1955	149.044.897
1956	148.980.874
1957	154.205.677

Fr. 1.217.567.546

**

Een ontwerp van wijzigingswet aan het tien-jarenplan der haven van Antwerpen zal trouwens eerstdaags bij de Wetgevende Kamers ingediend worden.

Deze wijzigingswet voorziet het bouwen van een derde zeelsluis dicht bij de Nederlandse grens, en laat tevens toe de rangorde van de uitvoering der werken, voorzien in het plan, aan te passen aan de economische noodwendigheden van de haven. Er dient vermeld dat, niettegenstaande de bijkomende werken, de duur van het plan ongewijzigd blijft.

**

Een commissielid verzoekt de Minister de duinen welke aan particulieren behoren, aan te kopen met het oog op de bescherming van de zeebermen.

ANTWOORD.

Met het oog op de bescherming van de zeebermen, aldus de Minister, werden tot dusver nog nooit duinen welke aan particulieren behoren, aangekocht.

De plannen van aanleg en de rooilijnen worden thans derwijze vastgesteld dat de bebouwing voldoende ver achteruit komt zodat er geen gevaar kan bestaan. De wet op de stedenbouw laat hier toe voldoende veiligheidsmarges te voorzien. Waar bestaande bebouwing in gevaar komt, staan de gemeenten gratis de hoge stranddelen en duingelooiingen af aan het Rijk, en het Rijk verplicht zich dan de zeedijkwandelingen te verdedigen door het aanleggen van zeeweringen.

**

Een ander commissielid stelt een reeks vragen.

Il demande d'abord si en 1957 des travaux ont été adjugés bien qu'ils n'étaient pas prévus aux programmes de 1957, 1956 et 1955. Il voudrait bien connaître ces travaux et le montant total de ces adjudications

RÉPONSE.

Ces travaux sont les suivants :

- Pont de Willebroek;
- Accès au viaduc Bal à Merxem;
- Viaduc à Diest;
- Route Ophain-Hennuyères;
- Pont de la Paardenbrugstraat à Tirlemont;
- Contournement de Nivelles;
- Abords du pont de la porte de Ninove à Bruxelles;
- Accès pont de Snaaskerke;
- Bergstraat à Westouter;
- Contournement d'Avelgem;
- Traverse d'Anzegem;
- Traverse de Dottignies;
- Abords du pont d'Elzendamme;
- Boudewijnlaan à Alost;
- Renaix-Ellezelles;
- Contournement de Braine-le-Comte;
- Pont de Seraing;
- Bertrix-La Flèche;
- Pont de Mormont.

Le montant des crédits relatifs à ces travaux est de 187 millions. Il comporte en grande partie, soit pour 108 millions, de travaux aux abords des ponts reconstruits au moyen des crédits du budget extraordinaire.

* *

Le même commissaire pose la question suivante : s'il y a des travaux ajoutés, est-ce en complet accord avec l'article 3 de la loi du 9 août 1955 suivant lequel le programme est voté préalablement par le Parlement.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que, comme pour les autres programmes de travaux annexés au budget, celui du Fonds des Routes ne peut être considéré comme un cadre absolument rigide. Le Fonds des Routes doit, en effet, faire face à des situations imprévues et urgentes qui doivent être réglées sans le moindre délai.

* *

Le même commissaire demande, pour ce qui concerne les travaux reportés à 1958, s'il s'agit de travaux moins urgents que ceux ajoutés ? Il demande à connaître les raisons de ces reports.

Allereerst wenst hij te weten of in 1957 werken in aanbesteding zijn gegeven, hoewel in de programma's voor 1957, 1956 en 1955 niet waren opgenomen. Hij zou willen weten welke werken het zijn, evenals het totaal bedrag van de aanbestedingen.

ANTWOORD.

Die werken zijn :

- Brug te Willebroek;
- Opritten van de viaduct Bal te Merksem;
- Viaduct te Diest;
- Weg Ophain-Hennuyères;
- Brug in de Paardenbrugstraat te Tienen;
- Rondweg om Nijvel;
- Toegangswegen tot de brug aan de Ninoofse Poort te Brussel;
- Opritten van de brug te Snaaskerke;
- Bergstraat te Westouter;
- Rondweg om Avelgem;
- Traverse in Anzegem;
- Traverse in Dottenijs;
- Toegangswegen tot de Brug te Elzendamme;
- Boudewijnlaan te Aalst;
- Ronse-Elzele;
- Rondweg om 's Gravenbrakel;
- Brug te Seraing;
- Bertrix-La Flèche;
- Brug te Mormont.

De kredieten betreffende die werken belopen 187 miljoen. Een groot deel van dat bedrag, namelijk 108 miljoen, heeft betrekking op werken aan de toegangswegen tot de bruggen die door middel van kredieten der buitengewone begroting zijn wederopgebouwd.

* *

Indien er extra-werken werden uitgevoerd, vraagt hetzelfde lid of zulks is gebeurd in overeenstemming met artikel 3 van de wet van 9 Augustus 1955, volgens hetwelk het programma vooraf door het Parlement moet worden goedgekeurd.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat het programma van het Wegenfonds, evenmin als de andere bij de begroting gevoegde programma's van werken, als een heel strakke regel mag worden beschouwd. Het Wegenfonds moet immers het hoofd bieden aan onverwachte toestanden die onmiddellijk een oplossing moeten krijgen.

* *

Hetzelfde lid vraagt of de werken die naar 1958 werden overgedragen, minder dringend zijn dan de extra-werken. Hij wenst de redenen hiervan te kennen.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que certains travaux reportés à 1958 n'ont pas été adjugés en 1957 parce que certaines expropriations n'étaient pas encore totalement réalisées. D'autres travaux devenus urgents ont été exécutés à leur place.

* * *

Afin d'avoir une idée nette de la situation du Fonds des Routes au 31 décembre 1957, le même commissaire désirerait connaître :

1. a) le solde excédent de l'ancien Fonds;
- b) le revenu brut des emprunts;
- c) les dotations jusqu'au 31 décembre 1957 prévus à l'article 8 de la loi;
- d) les autres revenus jusqu'au 31 décembre 1957.

D'autre part, il voudrait connaître les dépenses globales jusqu'au 31 décembre 1957 :

2. a) paiements pour expropriations;
- b) paiements pour travaux;
- c) paiements pour frais généraux;
- d) paiements pour intérêts et autres charges financières;
- e) total de l'actif en certificats du Trésor;
- f) total des autres postes de l'actif.

RÉPONSE.

- I. a) Excédent de recettes de l'ancien Fonds . . fr. 1.209.363.339,50
- b) Revenu brut des emprunts 4.595.831.000,—
- c) Dotations jusqu'au 31 décembre 1957, prévues à l'article 8 b) de la loi . . 429.895.775,—
- d) Autres revenus du Fonds des Routes jusqu'au 31 décembre 1957 . . 74.664.616,60
- II. a) Paiements pour expropriations 1.000.788.769,—
- b) Paiements pour travaux 3.582.637.101,—
- f) Paiements pour frais généraux 29.523.569,—
- d) Paiements pour intérêts et autres charges financières 494.701.701,—
- c) Total de l'actif en certificats du Trésor . . . 1.200.000.000,—
- f) Total des autres postes de l'actif 155.572.274,96

* * *

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat zekere naar 1958 overgedragen werken niet in 1957 aanbesteed werden omdat de onteigeningen nog niet volledig verwezenlijkt waren. Andere dringend geworden werken werden in de plaats daarvan aanbesteed.

* * *

Ten einde een duidelijk beeld te hebben van de toestand van het Wegenfonds op 31 December 1957 zou een commissielid graag vernemen :

1. a) welk het batig saldo was van vorig fonds;
- b) welke de bruto-opbrengst was van leningen van het Wegenfonds;
- c) welke de dotaties waren tot 31 December 1957 voorzien in artikel 8 van de wet;
- d) welke de andere inkomsten waren van het Wegenfonds tot 31 December 1957.

Daarenboven zou hij globaal de uitgaven tot 31 December 1957 willen kennen van het Fonds, namelijk :

2. a) uitbetalingen voor onteigeningen;
- b) uitbetalingen voor werken;
- c) uitbetalingen voor algemeen onkosten;
- d) uitbetalingen voor interesten en andere financiële lasten;
- e) totaal activa in schatkistcertificaten;
- f) totaal andere activa.

ANTWOORD.

- I. a) Batig saldo vorig Fonds 1.209.363.339,50
- b) Bruto-opbrengst der leningen fr. 4.595.831.000,—
- c) Dotaties tot 31 December 1957 voorzien in artikel 8 b) van de wet . . 429.895.775,—
- d) Andere inkomsten van het Wegenfonds tot 31 December 1957 . . 74.664.616,60
- II. a) Uitbetalingen voor onteigeningen 1.000.788.769,—
- b) Uitbetalingen voor werken 3.582.637.101,—
- c) Uitbetalingen voor algemene onkosten . . . 29.523.569,—
- d) Uitbetalingen voor interesten en andere financiële lasten 494.701.701,—
- e) Totaal activa in schatkistcertificaten . . . 1.200.000.000,—
- f) Totaal andere activa . . 155.572.274,96

* * *

Un autre commissaire demande le nombre de ponts démolis par faits de guerre et non encore reconstruits.

RÉPONSE.

Pour ce qui concerne l'Administration des Voies hydrauliques, il reste 150 ponts à reconstruire définitivement. Ils se répartissent comme suit :

Ponts semi-permanents	40
Ponts provisoires	68
Non reconstruits	42

* *

Un autre commissaire demande de faire disparaître les bassins en face de la gare d'Ostende pour y construire des parkings.

RÉPONSE.

Les bassins dits « handelsdokken » sont la propriété de la ville d'Ostende. Seule l'Administration communale est compétente en la matière et pourrait, éventuellement, prendre une décision dans le sens suggéré.

* *

Un commissaire attire l'attention spéciale du Ministre sur l'état de l'hôtel de ville d'Audenarde. La façade de ce monument qui peut être considérée comme un bijou d'architecture, s'abîme et exige une restauration urgente.

RÉPONSE.

Le Ministre promet d'aller examiner ce bâtiment sur place, en vue d'étudier les mesures à prendre, dans la sphère de ses attributions.

* *

Un commissaire demande d'activer les travaux à l'athénée de Boom, afin de loger les 850 élèves de l'établissement dans des locaux convenables. Il souhaite une attention toute spéciale pour l'internat qui se trouve dans un état déplorable tandis que les élèves sont logés dans trois bâtiments différents.

RÉPONSE.

Le Ministre répond qu'il a le plaisir de faire savoir à l'honorable membre qu'il vient d'approuver les documents d'adjudication des travaux de parachèvement de l'athénée royal de Boom (première tranche), dont le montant est estimé à 10.160.000 fr.

Il sera procédé à l'adjudication dans la première moitié du mois de mars prochain.

Een commissielid vraagt hoeveel door oorlogsgeweld beschadigde bruggen nog hersteld dienen te worden.

ANTWOORD.

Wat het Bestuur der Waterwegen betreft, moeten er nog 150 bruggen definitief herbouwd worden. Deze zijn als volgt in te delen :

Half-bestendige bruggen	40
Voorlopige bruggen	68
Niet herbouwd	42

* *

Een commissielid vraagt de Minister de dokken voor het station te Oostende te doen verdwijnen om er parkings op aan te leggen.

ANTWOORD.

Deze handelsdokken zijn eigendom der stad Oostende. Alleen het stadsbestuur is hier bevoegd en kan er eventueel toe besluiten.

* *

Een commissielid vraagt bijzondere aandacht van de Minister de voor het stadhuis van Oudenarde. De gevel van dit architectonisch juweeltje brokkelt af en dient dringend hersteld te worden.

ANTWOORD.

De Minister belooft dit gebouw ter plaatse te gaan bekijken om de te treffen maatregelen, zo ver zij tot zijn bevoegdheid behoren, te bestuderen.

* *

Een commissielid vraagt de werken aan de nieuwbouw van het Koninklijk Atheneum te Boom zo vlug mogelijk door te voeren, opdat eindelijk de 850 leerlingen in degelijke lokalen zouden kunnen ondergebracht worden. Vooral vraagt hij de bijzondere aandacht voor het internaat, dat zich in een erbarmelijke toestand bevindt : de leerlingen zijn in drie verschillende gebouwen ondergebracht.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat hij het genoegen heeft het lid ter kennis te brengen dat hij zojuist de aanbestedingsstukken der voltooiingswerken van het eerste deel van het Koninklijk Atheneum te Boom, geraamd op 10.160.000 frank, heeft goedgekeurd.

De aanbesteding zal in de eerste helft van de maand Maart e.k. plaats hebben.

Pour ce qui est de l'installation du pensionnat, le Ministre annonce que les trois bâtiments en question ont été loués à la demande du Département de l'Instruction Publique. Ce même Département procède actuellement à l'étude du problème de l'installation définitive.

* *

Un commissaire demande pourquoi les travaux d'aménagement entre Ben-Ahin et Ombret n'ont pas été adjugés bien qu'ils figuraient au budget de 1957.

RÉPONSE.

Ces travaux d'aménagement de la Meuse entre Ben-Ahin et Ombret ont été mis en adjudication, le 31 décembre 1957, à l'exception toutefois de deux stations de pompage à ériger à Huy et qui sont étudiées pour compte du Département par les Bureaux techniques de l'Association Intercommunale pour le Démergement des communes de l'agglomération liégeoise.

Les travaux récemment adjugés comprennent la démolition des barrages d'Ampsin et d'Amay, le calibrage du lit et la construction d'un endiguement à Ampsin. Ils seront entamés incessamment.

La mise en adjudication des stations de pompage précitées pourra avoir lieu avant la fin du premier semestre de cette année.

De cette façon, tous les travaux d'aménagement entre Ombret et Ben-Ahin seront terminés pour la fin de 1959.

* *

Le même commissaire voudrait connaître le planning et le timing des travaux de l'autoroute Bruxelles-Namur.

RÉPONSE.

Des adjudications auront lieu prochainement pour les travaux à partir de Notre-Dame-au-Bois jusqu'à Malaise (Overysel).

En 1959, on adjugera le tronçon de Malaise à la sortie de Wavre où l'autoroute se raccordera à la route n° 4 existante.

L'exécution de l'autoroute au-delà de la sortie de Wavre n'est pas prévue à bref délai, pour la raison que la route n° 4 actuelle est suffisante pour les besoins du trafic.

* *

Le même commissaire demande quand les travaux de reconstruction du barrage de La Plante seront exécutés.

Wat betreft het pensioonaat laat de Minister weten dat de drie bedoelde gebouwen op verzoek van het Departement van Openbaar Onderwijs werden gehuurd. Het probleem der definitieve huisvesting wordt momenteel door dit laatste Departement onderzocht.

* *

Een lid vraagt waarom de verbeteringswerken tussen Ben-Ahin en Ombret niet in aanbesteding werden gegeven, hoewel zij voorkwamen op de begroting voor 1957.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat de verbeteringswerken aan de Maas, tussen Ben-Ahin en Ombret op 31 December 1957 werden aanbesteed, met uitzondering echter van twee te Hoei te bouwen pompstations, waarvan de studie voor rekening van het Departement wordt gemaakt door de technische dienst van de « Association Intercommunale pour le Démergement des communes de l'agglomération liégeoise ».

De onlangs aanbesteede werken omvatten het slopen van de stuwen te Ampsin en Amay, het profileren van de bedding en het bouwen van een dijk te Ampsin. Ze worden eerstdaags aangevat.

De voornoemde pompstations zullen vóór het einde van het eerste semester van dit jaar kunnen worden aanbesteed.

Zodoende zullen al de verbeteringswerken tussen Ombret en Ben-Ahin tegen het einde van 1959 voltooid zijn.

* *

Hetzelfde lid wenst de planning en de timing van de werken aan de autosnelweg Brussel-Namen te kennen.

ANTWOORD.

Binnenkort zullen aanbestedingen worden gehouden voor de werken tussen Jezus-Eik en Maleizen (Overijse).

In 1959 zullen de werken worden aanbesteed van het vak tussen Maleizen en de uitgang van Waver, waar de autosnelweg aan de bestaande weg n° 4 zal aansluiten.

Het deel van de autosnelweg voorbij Waver zal niet over korte tijd worden uitgevoerd daar de huidige weg n° 4 aan de verkeersbehoeften voldoet.

* *

Hetzelfde commissielid vraagt wanneer de herstellingswerken aan de stuw te La Plante zullen worden uitgevoerd.

RÉPONSE.

Le barrage de La Plante à Namur présente les mêmes caractéristiques que les autres barrages existant sur la Meuse Namuroise. La modernisation de ces barrages, suivant le planning annexé à la loi du 9 mars 1957, sera entamée en 1961.

Mais ce qui constitue un obstacle à la navigation des bateaux de 1.350 tonnes, c'est le fait que les têtes de l'écluse de La Plante ne présentent qu'une largeur de 9 mètres, alors que cette dimension est de 12 mètres aux autres écluses. L'élargissement des têtes de l'écluse précitée pourra être exécuté en 1959.

* * *

Le même commissaire remercie le Ministre d'avoir fait figurer au budget de 1958 une somme de 50 millions pour reconstruire le vieux pont de Jambes, et d'avoir obtenu l'accord de la Commission Royale des Monuments et des Sites sur le nouveau projet établi par ses services.

Il souhaite ardemment que les études soient poussées de façon à ce que la mise en adjudication de ces travaux importants puissent encore avoir lieu au cours de cette année.

RÉPONSE.

Le Ministre donne l'assurance que ses services techniques prennent dès à présent toutes les dispositions utiles en vue de la mise en adjudication avant la fin de l'année 1958 des travaux précités.

* * *

Le même commissaire signale qu'à l'intervention du Conseil Economique Wallon, sections de Namur et de Charleroi, plusieurs réunions ont eu lieu avec les bourgmestres des communes de la Basse-Sambre situées entre Moustier s/Sambre et Chatelineau, pour la création d'une route pratique reliant ces différentes cités et, en ordre principal, leurs industries. La dernière réunion, organisée par l'Administration de l'Urbanisme à Bruxelles et présidée par M. l'Inspecteur Général Hendrickx a eu lieu le vendredi 24 janvier.

De cette réunion, il semble résulter que les Département serait disposé à subsidier la création de cette route par l'attribution aux communes de 60 % de subsides.

Par ce procédé et en raison des nombreuses communes devant intervenir, il est évident qu'il faudra plus de 10 années pour arriver à voir réaliser le travail.

Le commissaire demande instamment que cette route soit reprise par le Ministère des Travaux Publics dans l'état où elle se trouve et qu'elle soit créée aux frais de l'Etat. Elle n'a qu'une longueur approximative de 23 kilomètres, dont 5.500 mètres dans le Hainaut et 17.600 mètres dans la province de Namur.

ANTWOORD.

De stuw te La Plante (Namen), vertoont dezelfde kenmerken als de andere stuwen in de Naamse Maas. Met de modernisering van die stuwen zal in 1961 worden begonnen, overeenkomstig het bij de wet van 9 Maart 1957 gevoegde tijdschema.

Een hindernis voor de vaart met schepen van 1.350 ton bestaat echter hierin, dat de hoofden der sluis te La Plante slechts een breedte van 9 meter hebben, terwijl die breedte aan de andere sluizen 12 meter bedraagt. De verbreding der hoofden van de genoemde sluis zal in 1959 kunnen worden uitgevoerd.

* * *

Hetzelfde lid dankt de Minister omdat hij op de begroting voor 1958 een bedrag van 50 miljoen fr. heeft uitgetrokken om de oude brug te Jambes te herbouwen, en omdat hij het akkoord van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen heeft verkregen omtrent het nieuwe ontwerp dat door zijn diensten werd opgemaakt.

Hij wenst vurig dat deze studies zodanig worden bespoedigd dat de aanbesteding van deze belangrijke werken nog in de loop van dit jaar kan plaats hebben.

ANTWOORD.

De Minister geeft de verzekering dat zijn technische diensten nu reeds alle nodige maatregelen nemen om die werken vóór het einde van 1958 aan te besteden.

* * *

Hetzelfde lid wijst erop dat door bemiddeling van de Waalse Economische Raad, afdelingen Namen en Charleroi, verscheidene bijeenkomsten hebben plaatsgehad met de burgemeesters van de gemeenten van de Beneden-Samber, tussen Moustier s/Sambre en Châtelaineau, om een praktische weg aan te leggen weg tussen deze plaatsen, en vooral tussen hun industrieën. De laatste bijeenkomst had plaats op Vrijdag 24 Januari. Zij was belegd door het bestuur van de Stedebouw te Brussel en stond onder het voorzitterschap van Inspecteur-Generaal Hendrickx.

Het resultaat schijnt te zijn dat het Departement bereid is de aanleg van deze weg te subsidiëren door 60 % van de subsidies aan de gemeenten toe te wijzen.

Gelet op het grote aantal betrokken gemeenten ligt het voor de hand dat op deze manier meer dan tien jaren zullen verlopen voordat dit werk klaar is.

Het lid vraagt met aandrang dat deze weg door het Ministerie van Openbare Werken wordt overgenomen in de staat waarin hij zich bevindt, en op Staatskosten wordt aangelegd. Hij is slechts zowat 23 kilometer lang, nl. 5.500 meter in Henegouwen en 17.600 meter in de provincie Namen.

Si les communes intéressées ne représentent qu'une population d'environ 48.000 habitants, d'après les statistiques établies par le C.E.W., 17.000 employés, ouvriers et ouvrières sont occupés par les industriels installés dans ces cités. Il y a notamment : les Charbonnages d'Auvélais et de Taminés, les usines de produits chimiques d'Auvélais et de Jemeppe S/Sambre (Solvay), les glaciers, des Ateliers de construction métallique et mécanique — notamment H.M.S., une usine fabriquant les machines à polir les glaces, qui fournit dans le monde entier — E.S.M.A., centrale électrique produisant le courant électrique pour les provinces de Namur et Liège.

Le Ministre des Communications a bien voulu autoriser l'établissement de lignes d'autobus amenant les ouvriers de l'Entre Sambre et Meuse vers ces différentes usines ainsi que modifier les horaires des chemins de fer pour permettre aux ouvriers d'arriver et de repartir aux heures concordant avec l'entrée et la sortie du personnel des usines.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que la route de la Basse Sambre a retenu toute son attention du fait qu'il doit doter cette région d'un axe routier pour la desserte des usines et la liaison des diverses localités entre elles et avec Charleroi et Namur.

L'Administration de l'Urbanisme a reçu mission de s'en occuper de tout urgence.

Une première prospection en réunion a effectivement eu lieu le 24 janvier 1958 avec les 13 administrations communales intéressées ainsi qu'avec des délégués du Conseil Economique Wallon.

Pendant cette réunion, les intéressés se sont mis d'accord sur certains principes de base et l'étude suivra son cours avec diligence.

Les propositions communales seront coordonnées et soumises à l'Administration, qui les examinera à bref délai afin de faire au Ministre une proposition positive.

La possibilité d'augmenter le taux des subsides sera envisagée, voire celle de les porter à 100 % dans certains cas.

* * *

Un autre commissaire demande quels travaux ont été prévus pour l'adaptation et la mise en état du canal Gand-Bruges-Ostende.

RÉPONSE.

Les travaux de mise en état, sans modernisation, du canal de Gand à Bruges, comprennent tout d'abord la réfection des défenses des berges, soit définitive, s'il n'est plus prévu de déplacement ultérieur des berges, soit provisoire, si le canal doit être élargi à l'endroit considéré. Le coût de

Hoewel de betrokken gemeenten slechts een bevolking hebben van ongeveer 48.000 inwoners, zijn er aldaar, volgens statistische gegevens van de W.E.R., 17.000 bedienden, arbeiders en arbeidsters werkzaam in de industrieën. Wij hebben o.m. de steenkolenmijnen te Auvélais, Taminés, de chemische fabrieken te Auvélais, Jemeppe-sur-Sambre (Solvay), de glasblazerijen, de metaalconstructie en de machinebouw — o.m. H.M.S., een fabriek waar machines gebouwd worden om glas te polijsten en die aan de gehele wereld levert —, E.S.M.A., een elektrische centrale die elektrische stroom produceert voor de provincies Namen en Luik.

De Minister van Verkeerswezen heeft vergunning verleend voor het inleggen van autobuslijnen, die de arbeiders uit de streek tussen Sambre en Maas naar deze verschillende fabrieken voeren en om de uurregeling van de spoorwegen te veranderen, zodat de arbeiders kunnen aankomen en vertrekken op de uren die samenvallen met hun arbeidstijden.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat hij aan de weg van de Beneden-Sambre bijzondere aandacht heeft geschonken omdat die streek moet worden voorzien van een doorgaande verkeersweg die de aldaar gevestigde fabrieken bedient en de verschillende plaatsen onderling en tevens met Charleroi en Namen verbindt.

Aan het Bestuur van de Stedebouw is opdracht gegeven zich dringend met die taak bezig te houden.

Op 24 Januari 1958 werd inderdaad een eerste studievergadering gehouden met de 13 betrokken gemeentebesturen alsmede met de afgevaardigden van de « Conseil Economique Wallon ».

Tijdens die vergadering zijn de betrokkenen het over zekere grondbeginselen eens geworden, en de studie zal ijverig worden voortgezet.

De voorstellen van de gemeenten zullen worden gecoördineerd en voorgelegd aan het Bestuur, dat ze met spoed zal onderzoeken ten einde de Minister een positief voorstel te doen.

De mogelijkheid om het subsidiepercentage te verhogen, ja zelfs om het in zekere gevallen op 100 % te brengen, zal worden overwogen.

* * *

Een commissielid vraagt welke werken voorzien worden voor de aanpassing en het geheel in orde brengen van het kanaal Gent-Brugge-Oostende.

ANTWOORD.

De werken voor het in orde brengen, zonder modernisering, van het kanaal Gent-Brugge omvatten in de eerste plaats het herstellen der oeververdedigingen, hetzij definitief, indien de oever later niet meer moet verlegd worden, hetzij voorlopig, indien het kanaal aldaar moet verbreed worden.

ces travaux est estimé à 50 millions de francs environ. Les ponts de Mariakerke, Moerbrugge, Steenbrugge, Hansbeke et Knesselare doivent encore être reconstruits. Le coût total de ces travaux est estimé à 40 millions de francs. La reconstruction des ponts de Bellem, Beernem et Sint-Joris-ten-Distel ne pourra être entamée qu'après l'exécution des travaux de redressement prévus au plan de modernisation.

Le canal de Bruges à Ostende sera de nouveau en état après exécution des travaux de réfection définitive des défenses de berges, dont le coût est estimé à 20 millions de francs, et la reconstruction du pont de Stalhille, qui coûtera environ 35 millions de francs.

La modernisation complète du canal de Gand à Ostende en vue de la navigation des bateaux de 2.000 tonnes comportera l'élargissement du canal de Gand à Bruges, le creusement du canal circulaire de Bruges et la mise en état du canal Ostende-Bruges, telle qu'elle est prévue ci-dessous. Le coût de ces travaux est estimé à 1.500 millions de francs.

* *

Un commissaire demande des renseignements concernant le problème de la Durme. Il déclare que le moment est venu pour que l'Etat effectue lui-même les travaux de renforcement des digues appartenant aux particuliers.

RÉPONSE.

La construction en 1954 d'un barrage provisoire dans la Durme, à hauteur du « Oude brug » à Lokeren, en vue de mettre la ville à l'abri des inondations, a permis de résoudre séparément les problèmes qui se posent en cette matière pour la partie amont et pour la partie aval de la rivière. Sous la protection du barrage provisoire, les parties amont de la Durme et du Moervaart ont été entièrement mises sous profil grâce à des dragages, de sorte que l'on peut atteindre Lokeren par bateau et en revenir par le canal de Gand à Terneuzen et le Moervaart.

Pour ce qui est de la partie située en aval du barrage, des essais sont toujours en cours au Laboratoire d'Hydraulique des Ponts et Chaussées à Anvers. Ils seront terminés d'ici quelques semaines.

Les travaux de dragage indispensables seront effectués, quelle que soit la solution qui sera adoptée en vertu des résultats desdits essais.

Pour ce qui concerne les digues de la Durme, le Ministre souligne une fois de plus que cette question fait partie intégrante du problème général qui est à la base de la politique des digues que le Département compte suivre à l'avenir. Le principe de cette politique est inclus dans la nouvelle législation sur les polders (loi du 5 juillet 1956, modifiée par celle du 3 juin 1957), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1958 en vertu des dispositions de l'arrêté royal du 23 janvier 1958. Ces dispositions légales permettent d'inclure dans les zones poldériennes

De kosten hiervan worden geraamd op ongeveer 50 miljoen frank. De bruggen van Mariakerke, Moerbrugge, Steenbrugge, Hansbeke en Knesselare moeten nog herbouwd worden. De totale uitgave is op 40 miljoen frank geraamd. Het herbouwen der bruggen van Bellem, Beernem en Sint-Joris-ten-Distel kan slechts aangevangen worden na het uitvoeren van rechtekkingen voorzien in de moderniseringswerken.

Het kanaal van Brugge-Oostende zal in orde zijn na de definitieve herstelling der oeververdediging, geraamd op 20 miljoen frank, en de definitieve herbouw der brug van Stalhille, welke een uitgave zal vergen van circa 35 miljoen frank.

De volledige modernisering van het kanaal Gent-Oostende voor de scheepvaart met schepen van 2.000 ton omvat het verbreden van het kanaal Gent-Brugge, het graven van de ringvaart om Brugge, en het in orde brengen van het kanaal Oostende-Brugge, zoals hiervoren vermeld. De kosten van deze werken zijn geraamd op 1.500 miljoen frank.

* *

Een commissielid vraagt inlichtingen in verband met het Durmeprobleem. Hij verklaart dat het ogenblik gekomen is voor de Staat om zelf dijken te versterken die aan particulieren toebehoren.

ANTWOORD.

Door het oprichten, in 1954, van een voorlopige dam in de Durme, ter hoogte van de « Oude brug » te Lokeren, om de stad tegen het overstromingsgevaar te beveiligen, werd de mogelijkheid geboden de problemen die zich ter zake stellen, afzonderlijk voor het opwaarts en het afwaarts gedeelte van de rivier op te lossen. Het opwaarts gedeelte van de Durme evenals dat van de Moervaart werden, onder bescherming van de voorlopige dam, door baggerwerken volledig onder profiel gebracht, zodat de scheepvaart van en naar Lokeren mogelijk is langs het kanaal Gent-Terneuzen en de Moervaart.

Voor het gedeelte afwaarts van de dam zijn in het Laboratorium van Bruggen en Wegen te Antwerpen nog proeven aan de gang, die binnen enkele weken zullen geëindigd zijn.

Baggerwerken die onontbeerlijk zijn, zullen uitgevoerd worden, welke oplossing ook aangenomen zal worden aan de hand van de uitslag der vermelde proeven.

In verband met de Durmedijken zij nogmaals aangestipt dat deze kwestie integrerend deel uitmaakt van een algemeen probleem dat aan de basis ligt van de dijkpolitiek die het Departement voornemens is in de toekomst te voeren. Deze politiek ligt principieel besloten in de nieuwe polderwetgeving (wet van 5 Juli 1956, gewijzigd bij die van 3 Juni 1957), die in werking is getreden sedert 1 Januari 1958, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit dd. 23 Januari 1958. Deze wettelijke beschikkingen maken het mogelijk de door

les régions menacées d'inondations, soit par la création de nouvelles administrations de polders, soit par leur rattachement à des administrations de polders existantes.

Ces dispositions permettront de faire exécuter d'office et aux frais de l'Etat, tous travaux d'intérêt général. Dans certains cas, l'Etat pourra exécuter d'importants travaux dont les charges financières seraient vraiment trop lourdes pour l'administration poldérienne intéressée. En outre, l'Etat pourra également intervenir en cas de négligence ou de manque de coordination imputables aux administrations poldériennes.

On examinera donc dans quelle mesure les administrations poldériennes nouvelles ou dont le ressort a été étendu devront exécuter les travaux auxquelles elles sont intéressées au premier chef.

La solution dont les principes viennent d'être énoncés brièvement et que le Département s'efforce de mettre en œuvre de façon à créer progressivement, en matière de digues, une situation rationnelle répond incontestablement au but essentiel de la nouvelle législation qui fournit à l'Etat des moyens efficaces pour s'assurer la collaboration d'organismes responsables possédant la personnalité juridique. Il va de soi que la politique dont les principes viennent d'être esquissés ne peut réussir que moyennant une collaboration effective et sans réserves de ces organismes.

Un commissaire demande pourquoi il n'a pas été prévu plus de crédits pour la construction du pont à l'autoroute Bruxelles-Ostende. Il faut remarquer que de nombreux accidents mortels se produisent sur le territoire de Nevele, surnommé le coin de la mort.

RÉPONSE.

Il sera procédé sous peu à l'adijudication des travaux de construction de quatre passages supérieurs sur l'autoroute Bruxelles-Ostende.

L'étude du franchissement de l'autoroute par la route de l'Etat Hansbeke-Nevele, à Nevele, est actuellement en cours; l'adijudication des travaux de construction du pont livrant passage à cette route et des accès pourra avoir lieu dans le courant du deuxième semestre de 1958.

Un commissaire demande au Ministre de prendre les mesures nécessaires pour construire des tunnels en-dessous de la Route Royale, le long du littoral.

RÉPONSE.

Le Ministre est convaincu de la nécessité d'établir sous la Route Royale, des passages inférieurs pour piétons. Il sera d'ailleurs construit cette année, à Bredene, un tunnel pour piétons qui sera particulièrement utile aux nombreuses colonies de vacances de cette commune. D'autres tunnels seront construits dès que possible.

overstroming bedreigde gebieden in de polderzones op te nemen, hetzij door oprichting van nieuwe polderbesturen, hetzij door aansluiting bij reeds bestaande besturen.

Krachtens bedoelde beschikkingen zullen van ambtswege en op Staatskosten alle werken kunnen bevolen worden die van algemeen belang zijn. In bepaalde gevallen zal de Staat belangrijke werken kunnen uitvoeren waarvan de financiële last werkelijk te zwaar is voor het betrokken polderbestuur. Bovendien kan nog van overheidswege opgetreden worden in geval van nalatigheid of gebrek aan coördinatie vanwege het polderbestuur.

Er zal dus nagegaan worden in hoever de nieuwe of uitgebreide polderbesturen de werken dienen uit te voeren waarbij zij in de eerste plaats belang hebben.

De hier in grote lijnen geschetste oplossing waarnaar het Departement streeft om geleidelijk een rationele toestand inzake dijken te bereiken, beantwoordt onbetwistbaar aan het essentieel doel dat de nieuwe wetgeving beoogt en waarbij aan de Staat efficiënte middelen worden verstrekt om zich de verantwoordelijke medewerking te verzekeren van organismen die de rechtspersoonlijkheid bezitten. Onnodig te beklemtonen dat van een doelmatige en oprechte medewerking van deze organismen het welslagen van de uitgestippelde politiek afhangt.

Een commissielid vraagt waarom er niet meer kredieten voorzien zijn voor de overbrugging van de autosnelweg Oostende-Brussel. Hij doet opmerken dat talrijke ongelukken met dodelijk gevolg zich voordoen op het grondgebied van Nevele, dat « de hoek van de dood » genoemd wordt.

ANTWOORD.

Hij antwoordt dat de aanbesteding van vier overbruggingen van de autosnelweg Brussel-Oostende binnenkort zal plaatshebben.

De studie van de overgang van de autosnelweg door de rijksweg Hansbeke-Nevele te Nevele is thans aan de gang en het zal mogelijk zijn de brug naar deze rijksweg en de onritten in de loop van het tweede semester van 1958 aan te besteden.

Een commissielid vraagt aan de Minister maatregelen te treffen om op de Koninklijke Weg langs de kust onderkruisingen aan te leggen.

ANTWOORD.

De Minister is er van overtuigd dat het nodig is onderkruisingen voor voetgangers onder de Koninklijke weg aan te leggen. Zo zal er nog dit jaar een voetgangerstunnel gebouwd worden te Bredene, die uiterst nuttig zal zijn voor de vele vakantiekoloniën in de gemeente. Zodra mogelijk zullen er nog andere tunnels aangelegd worden.

Un commissaire demande pourquoi l'administration de l'Urbanisme agit différemment selon les endroits de la côte, en ce qui concerne les autorisations de bâtir?

RÉPONSE.

Le Ministre demande au commissaire d'attendre le dépôt du nouveau projet de loi sur l'urbanisme. Ce projet de loi tient compte des difficultés actuelles et prévoit les améliorations en la matière.

* *

Un commissaire remercie le Ministre pour les travaux prévus dans le programme 1958 à Saint-Denis-Westrem, mais s'étonne de la construction d'un viaduc et voudrait en connaître les raisons.

RÉPONSE.

Le Ministre déclare qu'il a en effet décidé d'entamer en 1958, les travaux de construction d'un ouvrage d'art destiné à remplacer le passage à niveau de Sint-Denijs-Westrem.

La question de savoir si cet ouvrage d'art sera un tunnel ou un viaduc n'a pas encore été réglée. Cependant, l'examen des avants-projets révèle que les frais de construction d'un viaduc seraient inférieurs de moitié au coût de l'établissement d'un tunnel. C'est notamment pour cette raison qu'on pourrait, en définitive, donner la préférence au projet de viaduc.

Il sera procédé dans le courant du premier semestre de 1958, à l'adjudication des travaux de construction de cet ouvrage d'art.

Le Ministre se rendra sur place pour examiner quelle serait la meilleure solution.

* *

Un commissaire demande quand il sera décidé de construire l'autoroute Roubaix-Gand-Anvers.

RÉPONSE.

Il n'est pas encore possible de préciser à quel moment les travaux de construction de l'autoroute Roubaix-Gand-Anvers seront entamés.

Cependant, les études ont déjà été effectuées et le tracé de la nouvelle autoroute a été fixé.

* *

Un commissaire déclare qu'il est d'accord avec le Ministre et le C.E.W. pour déclarer qu'il y aurait lieu de réaliser l'autostrade Bruxelles-Namur, entre Bruxelles et Wavre, sortie vers Namur, pour éviter les méandres de Notre-Dame-au-Bois, Overysse, Tombeek, le passage à niveau et la ville de Wavre et que la route actuelle sera pendant 3 ou 4 années encore, suffisante pour répondre au trafic automo-

Een commissielid vraagt waarom het Bestuur van de Stedebouw bij het verlenen van bouwvergunningen verschil maakt volgens de kustplaatsen.

ANTWOORD.

De Minister verzoekt het lid het nieuwe wetsontwerp op de stedebouw af te wachten. Dit wetsontwerp houdt rekening met al de bestaande bezwaren en brengt verbeteringen op dit gebied.

* *

Een commissielid dankt de Minister, de werken te Sint-Denijs-Westrem op het programma van 1958 te hebben geplaatst, maar verwondert zich over de bouw van een viaduct. Hij vraagt welke de redenen daarvoor zijn.

ANTWOORD.

De Minister verklaart inderdaad beslist te hebben in 1958 de werken aan te vangen voor de bouw van een kunstwerk ter vervanging van de bovenkruising van de spoorweg te Sint-Denijs-Westrem.

Of het kunstwerk een viaduct of een tunnel zal zijn, is echter nog niet beslist. Nochtans kan uit de voorontwerpen van het te bouwen kunstwerk afgeleid worden dat een viaduct maar half zoveel zal kosten als een tunnel. Dit zou de voornaamste reden kunnen zijn waarom uiteindelijk een viaduct zou verkozen worden.

De aanbesteding van dit kunstwerk zal in het eerste halfjaar van 1958 plaats hebben.

De Minister zal zich ter plaatse begeven om na te gaan wat de beste oplossing is.

* *

Een commissielid vraagt wanneer er een autosnelweg Roubaix-Gent-Antwerpen aangelegd zal worden.

ANTWOORD.

Het tijdstip waarop de autosnelweg Roubaix-Gent-Antwerpen aangevallen zal worden, kan thans nog niet vastgesteld worden.

De studies zijn evenwel reeds uitgevoerd en het tracé is bepaald.

* *

Een commissielid verklaart het eens te zijn met de Minister en de W.E.R. dat de autosnelweg Brussel-Namen zou moeten worden aangelegd tussen Brussel en Waver in de richting Namen, om de bochten van Jezus-Eik, Overijse, Tombeek, de spooroverweg en de stad Waver te vermijden, en dat de tegenwoordige weg nog drie of vier jaren lang het autoverkeer zal kunnen verwerken, daar

bile actuel, puisqu'il n'y a plus de grands obstacles sur la route entre Wavre et Namur et que les aménagements faits à l'entrée de cette dernière ville sont largement suffisants.

Les crédits ainsi disponibles devraient être consacrés à la réalisation de la route de Wallonie qui irait de Liège, en passant au Nord de Huy, Namur et Charleroi, vers le Centre, Mons, Tournai. Ainsi serait créée la voie idéale pour la circulation routière entre Berlin, l'Allemagne de l'Ouest, la Belgique, les ports du Nord de la France et Paris. En dehors des services importants que cette route procurerait au trafic international, nous aurions enfin une voirie idéale reliant les différents centres de Wallonie, depuis Verviers jusque Tournai.

RÉPONSE.

Le fait de ne réaliser actuellement que la section Notre-Dame-au-Bois — Wavre de l'autoroute Bruxelles-Namur, ne rend pas disponibles des crédits pour une autre autoroute, puisque les seuls crédits prévus ne concernent que le tronçon à adjuger en 1958. Quoi qu'il en soit, l'autoroute de Wallonie figure au programme général du Fonds des Routes et sera commencée dans les prochaines années.

* *

Le même commissaire dit que des améliorations substantielles ont été réalisées au cours des dernières années, notamment à l'entrée de la ville de Dinant, à Jambes et par l'évitement des passages à niveau d'Yvoir et la création d'une magnifique route le long de la Meuse avec un pont construit sur l'embouchure du Bocq.

Malheureusement rien n'est prévu au budget de 1958 pour continuer les travaux d'amélioration, l'évitement de certains passages à niveau et la rectification de certains endroits de cette magnifique route touristique qui permet le mieux d'admirer la beauté des sites mosans.

RÉPONSE.

La modernisation de la route n° 47 entre Namur et Dinant est systématiquement et progressivement exécutée depuis quelques années et elle sera poursuivie au cours des prochains exercices.

Un crédit de 16 millions est prévu au programme 1958 du Fonds des Routes, en vue de prolonger vers l'aval du Pont de Dinant le Boulevard de Meuse et d'éviter deux tournants à angle droit dans la traverse de Dinant.

* *

Un commissaire demande si le Ministre a prévu des travaux de signalisation sur les voies joignant le boulevard Mettewie à l'avenue Poplimont et passant devant la Basilique de Koekelberg.

er geen grotere hinderpalen meer zijn op de weg tussen Waver en Namen, en de uitgevoerde geschiktmakingswerken in de buurt van de laatstgenoemde stad ruim voldoende zijn.

De aldus beschikbaar komende kredieten zouden besteed moeten worden voor de aanleg van de weg van Wallonië, die zou gaan van Luik via het Noorden van Hoei, Namen en Charleroi, naar het Centrum toe, Bergen, Doornik. Hierdoor zou een ideale verkeersweg tot stand komen tussen Berlijn, West-Duitsland, België, de havens van Noord-Frankrijk en Parijs. Buiten de grote diensten die deze weg zou bewijzen aan het internationaal verkeer, zouden wij eindelijk een ideale verbindingsweg hebben tussen de verschillende Waalse centra, van Verviers tot Doornik.

ANTWOORD.

Dat men thans enkel het vak tussen Jezus-Eik en Waver van de autosnelweg Brussel-Namen aanlegt, betekent niet dat kredieten voor een andere autosnelweg beschikbaar worden, aangezien slechts kredieten zijn uitgetrokken voor het vak dat in 1958 zal worden aanbesteed. De aanleg van de autosnelweg van Wallonië komt niettemin op het algemeen programma van het Wegenfonds voor en zal in de loop van de komende jaren worden aangevat.

* *

Hetzelfde commissielid zegt dat in de laatste jaren belangrijke verbeteringen zijn aangebracht, vooral bij de ingang van de stad Dinant, te Jambes, door het vermijden van de spoorwegen te Yvoir en door de aanleg van een prachtige weg langs de Maas, met een brug over de monding van de Bocq.

Jammer genoeg is er op de begroting 1958 niets uitgetrokken om de verbeteringswerken voort te zetten, ten einde sommige spooroverwegen te vermijden en deze prachtige toeristische weg, die het mooiste uitzicht biedt over het landschap van de Maas, op sommige plaatsen recht te trekken.

ANTWOORD.

De modernisering van de weg n° 47 tussen Namen en Dinant wordt reeds gedurende enkele jaren stelselmatig en geleidelijk uitgevoerd en zal in de loop van de komende jaren worden voortgezet.

Op het programma voor 1958 van het Wegenfonds is een krediet van 16 miljoen uitgetrokken om de « Boulevard de Meuse » stroomafwaarts van de brug te Dinant te verlengen en twee scherpe bochten in de traverse te Dinant uit te schakelen.

* *

Een commissielid vraagt of de Minister verkeers-tekens heeft voorzien op wegen die de Mettewielaan met de Poplimontlaan verbinden en langs de Basiliek van Koekelberg lopen.

Il demande d'indiquer les différents points de signalisation.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que le boulevard Mettwie et les avenues Bossaert et Sermon, qui font partie de l'itinéraire ouest menant à l'Exposition, sont en voie d'équipement de feux de signalisation aux intersections avec les avenues du Panthéon et des Gloires Nationales, ainsi qu'avec les chaussées qui prolongent le boulevard Léopold II dans le Parc Elisabeth et contournent la Basilique.

* *

Un commissaire demande si la construction du bureau des postes de deux Houdeng aura lieu en 1958, comme il a été promis lors de la discussion du budget de 1957.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que les instructions ont été données pour que l'adjudication de ces travaux puisse avoir lieu cette année.

* *

Un commissaire demande si la mise en sens unique des deux bandes de l'autoroute Bruxelles-Ostende au cours de la saison d'été a donné un résultat favorable.

RÉPONSE.

L'expérience a donné des résultats favorables. La gendarmerie a d'ailleurs demandé qu'elle soit reprise.

Les automobilistes circulent plus facilement et plus rapidement et ceux qui vont dans l'autre sens se déplacent également dans de bonnes conditions, car l'ancienne route Bruxelles-Gand qu'ils empruntent se trouve décongestionnée par suite de la mesure prise sur l'autoroute.

* *

Un commissaire demande si un contrôle efficace a été effectué lors de l'exécution des grands travaux de l'agglomération Bruxelloise.

RÉPONSE.

Bien que trop peu nombreux, les agents de surveillance du Département se sont parfaitement acquittés de leur mission de surveillance de ces grands travaux.

* *

Un commissaire demande en ce qui concerne l'article 461 du budget extraordinaire, si le crédit prévu de 21 millions est suffisant pour des possibilités d'engagements de l'ordre de un milliard.

Hij vraagt de verschillende platen te willen aangeven, waar verkeerstekens zullen komen.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat op de Mettwielaan evenals op de Bossaert- en de Sermonlaan, die van de westelijke toegangsweg tot de Tentoonstelling deel uitmaken, thans verkeerslichten worden geplaatst aan de kruisingen met de Pantheonlaan en de 's Lands Roemlaan, evenals met de wegen die de verlenging van de Leopold II-laan in het Elisabethpark vormen en om de Basiliek heen lopen.

* *

Een commissielid vraagt of de bouw van het postkantoor van de twee Houdeng's in 1958 zal plaats hebben, zoals beloofd was bij de behandeling van de begroting voor 1957.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat er instructies zijn gegeven om deze werken nog dit jaar aan te besteden.

* *

Een commissielid vraagt of het openstellen in één enkele richting van beide banen van de autosnelweg in het zomerseizoen goede resultaten opgeleverd heeft.

ANTWOORD.

Deze proefnemingen hebben goede resultaten opgeleverd. De rijkswacht heeft trouwens gevraagd om ze voort te zetten.

De automobilisten rijden gemakkelijker en vlugger, terwijl degenen die in de andere richting uitgaan langs de oude verbindingsweg tussen Gent en Brussel, nu ook een goede weg ter beschikking hebben, aangezien deze weg dank zij bedoelde maatregel aanzienlijk ontlast wordt.

* *

Een commissielid vraagt of er een doelmatige controle is geweest bij de uitvoering van de grote werken in de Brusselse agglomeratie.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat, alhoewel het Departement toezichters tekort heeft, er nochtans zeer behoorlijk werk door dit personeel verricht is bij de uitvoering van die grote werken.

* *

Een commissielid stelt in verband met artikel 461 van de buitengewone begroting de vraag of het betalingskrediet van 21 miljoen frank voldoende is voor een vastleggingsmogelijkheid van 1 miljard.

RÉPONSE.

Il s'agit, en l'occurrence, d'un article qui figure pour la première fois au budget extraordinaire. Il s'agit en effet du programme de mise au gabarit de 1.350 tonnes de certaines voies navigables.

Le Ministre souligne que les possibilités d'engagement s'élevant à 1 milliard de francs n'ont pas été entièrement utilisées dans le courant de l'année 1957, et qu'en outre, les travaux de ce programme n'ont été mis en adjudication qu'en fin d'année.

Il en résulte que les débours réels afférents aux travaux mis en adjudication en 1957 ont été fort réduits et n'ont pas atteint le montant de 21 millions de francs.

**

Un commissaire demande où en est le projet de reprise par l'Etat des chemins provinciaux et communaux.

RÉPONSE.

Pour des raisons d'ordre financier, il n'a pas encore été donné suite au projet de loi relatif aux dites reprises.

Celles-ci postulent, en effet, une majoration considérable des crédits d'entretien des routes de l'Etat et des crédits nécessaires pour rémunérer le personnel chargé de la gestion des routes de l'Etat.

Le Ministre espère néanmoins que le projet de loi en question pourra bientôt être repris.

**

Un commissaire signale qu'il n'a plus été prévu de conducteur pour le secteur d'Ypres.

RÉPONSE.

Le Ministre fera examiner ce cas particulier. Il signale toutefois que le Secrétariat permanent de Recrutement rencontre des difficultés dans le recrutement du personnel technique.

En effet, il ne se présente plus guère de candidats aux examens de recrutement d'ingénieurs ou de conducteurs.

**

Un commissaire insiste pour obtenir en 1958 des subsides importants en faveur des pouvoirs subordonnés et d'accorder ceux-ci d'une manière équitable entre les différentes provinces.

RÉPONSE.

Le Ministre assure qu'il fera, en 1958, l'effort demandé.

Pour ce qui est de la répartition, il déclare qu'il se préoccupe en tout premier lieu de savoir si les

ANTWOORD.

Het betreft hier een artikel dat voor de eerste maal in de buitengewone begroting opgenomen wordt, namelijk het programma voor de schepen van 1.350 ton.

De Minister wijst er op dat de vastleggingsmogelijkheid van 1 milliard frank niet in haar geheel in de loop van het jaar 1957 werd aangewend en dat daarenboven de werken van dit programma slechts op het einde van het jaar in aanbesteding werden gegeven.

Hieruit vloeit voort dat de werkelijke kasuitkeringen voor de in aanbesteding gegeven werken in 1957 heel laag zijn en het bedrag van 21 miljoen frank niet bereikt hebben.

**

Een Commissielid vraagt hoever het staat met de overneming van de provinciale en gemeentewegen.

ANTWOORD.

Om financiële redenen heeft het wetsontwerp betreffende bedoelde overname voorlopig geen gevolg gekregen.

De overname betekent inderdaad een belangrijke verhoging van de kredieten voor het onderhoud van de rijkswegen en van de kredieten voor de bezoldiging van het personeel belast met het beheer der rijkswegen.

Hij spreekt evenwel de hoop uit dat dit wetsontwerp spoedig terug in behandeling kan genomen worden.

**

Een commissielid deelt mede dat de sector Ieper geen conducteur van Openbare Werken meer toegewezen kreeg.

ANTWOORD.

De Minister zal dit bijzonder geval laten onderzoeken. Hij verklaart evenwel dat het Vast Wervingsecretariaat moeilijkheden kent bij de aanwerving van technisch personeel.

Weinig kandidaten bieden zich inderdaad nog aan bij de wervingsexamens van ingenieur en conducteur.

**

Een commissielid vraagt de Minister een inspanning te willen doen om in 1958 meer subsidies voor werken van ondergeschikte openbare besturen toe te kennen en deze op billijke wijze over de verschillende provincies te verdelen.

ANTWOORD.

De Minister verzekert dat hij in 1958 de gevraagde inspanning zal doen.

Wat de verdeling betreft, verklaart hij dat hij in de eerste plaats nagaat of de gevraagde subsidies

subventions demandées sont destinées à l'exécution de travaux d'une réelle utilité au point de vue économique et si ces travaux sont urgents.

* *

Un commissaire demande quelle est la situation du Moervaart en ce qui concerne la navigation.

RÉPONSE.

Des travaux de dragage ont rendu le Moervaart accessible aux bateaux de 300 tonnes.

* *

Un commissaire demande où en est le programme d'élargissement du canal Roulers-Lys.

RÉPONSE.

Le canal de Roulers à la Lys, construit de 1867 à 1872, ne permettait que la navigation à sens unique de bateaux de 300 tonnes. Il était pourvu çà et là d'évitements permettant le croisement. Son mouillage n'était que de 1^m 90, de sorte que les bateaux de 300 tonnes ne pouvaient y naviguer qu'avec une charge incomplète.

Des travaux d'élargissement destinés à permettre une navigation facile de bateaux de 300 tonnes d'un tirant d'eau de 2^m 30, ont été entamés en 1934 et poursuivis régulièrement.

Les travaux d'amélioration de la traverse d'Ingelmunster, dernière partie du programme prévu, ont été entamés en 1955. Ces travaux comprennent, outre la reconstruction du pont livrant passage à la route de l'Etat Blankenberge-Valenciennes, le redressement et l'élargissement du canal sur une longueur de 1.100 mètres et la construction d'un mur de quai de 168 mètres pour compte de la commune.

Le pont a été mis en service au début du mois de novembre 1957 et les travaux d'amélioration seront terminés dans le courant du mois d'avril. Nous en sommes donc à la dernière étape des travaux d'élargissement de ce canal.

* *

Un commissaire demande la situation du canal Nimy-Blaton-Péronnes.

RÉPONSE.

Le Ministre rappelle que depuis la mise sous eau, en mars 1957, de la Tranchée du Mont des Groseilliers à Blaton, 23 kilomètres de canal modernisé sont accessibles à la navigation, entre Nimy et Blaton. D'autre part, les travaux de construction de l'écluse de 5^m 60 de chute à Péronnes et du raccordement aval à l'Escaut ont été entamés fin octobre 1957.

Pour ce qui concerne la partie restant à exécuter, il se réfère à une réponse antérieure, qui précise les dates de mise en adjudication des différents tronçons.

* *

bestemd zijn voor een economisch verantwoord werk en of dit werk dringend noodzakelijk is.

* *

Een omcmissielid vraagt welke de toestand is van de bevaarbaarheid van de Moervaart.

ANTWOORD.

Door het uitvoeren van baggerwerken is de Moervaart bevaarbaar gemaakt voor schepen van 300 ton.

* *

Een commissielid vraagt hoever het verbredingsprogramma van het kanaal van Roeselaere naar de Leie is gevorderd.

ANTWOORD.

Het kanaal van Roeselare naar de Leie, gebouwd van 1867 tot 1872, liet slechts de scheepvaart toe voor schepen van 300 ton in enkele richting, en bezat hier en daar wijkplaatsen voor het kruisen. De diepgang bedroeg slechts 1^m 90, zodat de 300 ton schepen slechts gedeeltelijk konden geladen worden.

Verbredingswerken met het oog op een gemakkelijke scheepvaart der 300 ton schepen met een diepgang van 2^m 30 vingen aan in 1934 en werden regelmatig voortgezet.

In 1955 werden, als laatste gedeelte van het voorgenomen programma, de verbeteringswerken in de doortocht van Ingelmunster aangevat. De werken omvatten, benevens de herbouw van de brug in de rijksweg Valenciennes-Blankenberge, de recht-trekking en verbreding van het kanaal over 1.100 meter, en het bouwen van een kaaimuur van 168 meter voor rekening van de gemeente.

De brug werd in dienst gesteld in het begin van November 1957 en de verbeteringswerken zullen in de loop der maand April geëindigd zijn. Hiermede zijn dan de verbredingswerken van het kanaal voltooid.

* *

Een commissielid vraagt naar de toestand van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.

ANTWOORD.

De Minister herinnert er aan dat, sinds de doorgraving van de Pont des Grosseilliers in Maart 1957 onder water werd gezet, 23 kilometer gemoderniseerd kanaal voor de scheepvaart openstaan tussen Nimy en Blaton. Anderzijds werd op het einde van October 1957 een aanvang gemaakt met de bouw van de sluis te Péronnes, met een verval van 5^m 60, alsmede met de graven van de benedenwaartse verbinding met de Schelde.

Wat het nog uit te voeren gedeelte betreft, verwijst hij naar een vroeger gegeven antwoord, waarin de data van de aanbesteding der verschillende vakken vermeld zijn.

* *

Un commissaire demande de pouvoir connaître pour 1957 et par article du budget extraordinaire, le montant des crédits d'engagement et des crédits de paiement réellement utilisés.

Een commissielid wenst het bedrag te kennen van de vastleggingskredieten en van de betalingskredieten voor 1957, per artikel van de buitengewone begroting.

RÉPONSE.

ANTWOORD.

Article — Artikel	Crédit d'engagement — Vastleggingskrediet	Crédit engagé — Vastgelegd krediet	Crédit de paiement — Betalingskrediet	Paielements — Betalingen
I. — ROUTES. — WEGEN				
512bis 1956	29.000.000	24.095.604	32.000.000	24.020.493
563	91.000.000	86.767.120	63.000.000	41.546.338
II. — VOIES HYDRAULIQUES. — WATERWEGEN				
510	11.000.000	10.134.057	26.000.000	19.703.730
511	1.000.000.000	271.800.864	21.000.000	15.666.434
512	729.000.000	553.108.556	667.000.000	584.802.335
513	135.000.000	133.133.276	94.992.000	61.797.135
514	3.000.000	2.525.578	13.000.000	2.144.396
515	27.000.000	24.912.769	25.000.000	24.337.369
539	415.000.000	379.182.109	76.000.000	33.149.000
540	3.000.000	1.998.361	5.386.087	1.598.365
541	30.000.000	27.308.000	28.000.000	27.308.000
564	1.000.000	796.026	6.674.275	6.167.019
565	39.000.000	32.057.072	30.000.000	15.033.514
566	12.000.000	8.001.558	20.000.000	9.715.742
567	500.000	106.134	500.000	—
568	250.000	199.176	200.000	9.176
III. — BATIMENTS. — GEBOUWEN				
516	194.000.000	173.978.311	183.000.000	182.964.019
518	302.365.327	70.764.203	77.000.000	76.993.542
519	8.000.000	7.996.881	7.850.000	4.271.575
520bis	200.000.000	161.491.613	135.000.000	44.514.251
521	4.000.000	3.824.943	3.367.889	2.177.592
522	111.275.422	61.765.074	57.349.029	14.324.117
523	124.596.757	103.310.655	289.987.045	163.254.230
524	20.000.000	—	—	—
569	14.000.000	13.598.843	14.000.000	5.919.597
IV. — URBANISME. — STEDEBOUW				
542-1	546.000.000	464.551.956	396.000.000	395.045.558
542-2	221.000.000	167.040.465	153.000.000	90.961.033
542-3	31.000.000	29.135.823	44.000.000	15.571.442

Article — Artikel	Crédit d'engagement — Vastleggingskrediet	Crédit engagé — Vastgelegd krediet	Crédit de paiement — Betalingskrediet	Paiements — Betalingen
542-4	10.000.000	6.607.934	6.788.928	2.741.752
542-5	3.000.000	231.205	3.000.000	2.700
543-1	1.000.000	1.000.000	2.000.000	1.000.000
543-2	1.000.000	999.590	1.000.000	999.590
544	1.000.000	999.506	2.000.000	1.192.357
545	300.000.000	299.993.824	300.000.000	287.291.038
530bis 1956	12.500.000	8.968.069	30.000.000	16.060.522
570	75.000.000	58.443.935	100.000.000	61.848.513
V. — DIVERS. — <i>VERSCHEIDENE</i>				
525	3.000.000	1.799.350	2.200.000	1.044.426
526	3.000.000	1.484.000	3.000.000	322.644

* * *

Un commissaire demande la date approximative du commencement des travaux de la grande percée à Huy.

Il demande aussi s'il est exact que les mesures et travaux d'expropriation sont mis en veilleuse.

RÉPONSE.

Le Ministre répond qu'on procédera en 1958 à des expropriations pour entrer dans la phase de réalisation de la grande percée de Huy. Ces premières expropriations seront choisies de telle manière qu'elles soient utiles immédiatement, en permettant d'exécuter aux voiries existantes des améliorations qui rentrent dans le cadre du grand projet.

Il certifie que les mesures d'expropriation ne sont pas mises en veilleuse. Au contraire, les instructions ont été données pour accélérer les expropriations en question.

* * *

Un commissaire demande où en est le projet de construction du Lycée de Huy et des bâtiments scolaires projetés au Hone pour enfants de bateliers à Neuville-sous-Huy. Il signale aussi que des locaux scolaires pour l'enseignement moyen manquent à Hannut et demande où en est cette question actuelle.

RÉPONSE.

Le Ministre répond que l'avant-projet des travaux de reconstruction du Lycée Royal de Huy, estimés à 40 millions, a été établi par un architecte privé.

Een Commissielid vraagt wanneer ongeveer een aanvang zal kunnen worden gemaakt met de werken voor de grote doorbraak te Hoei.

Hij vraagt ook of het juist is dat de onteigeningsmaatregelen en -werken op de lange baan zijn geschoven.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat in 1958 overgegaan zal worden tot onteigeningen, waardoor een aanvang gemaakt kan worden met de fase van de verwezenlijking van de grote doortocht te Hoei. Die eerste onteigeningen zullen zodanig gekozen worden dat ze een onmiddellijk nut opleveren door de uitvoering van verbeteringen aan de bestaande wegen in het kader van het grote ontwerp mogelijk te maken.

Hij verzekert dat de onteigeningsmaatregelen niet vertraagd worden. Integendeel, instructies werden gegeven om deze onteigeningen te bespoedigen.

* * *

Een commissielid vraagt hoever het staat met het bouwplan van het Lyceum te Hoei en de schoolgebouwen van het Tehuis voor schipperskinderen te Neuville-sous-Huy. Hij verklaart ook dat er te Hannut geen schoolgebouwen voor het middelbaar onderwijs zijn en vraagt hoever het met die zaak staat.

ANTWOORD.

De Minister antwoordt dat het voorontwerp van de werken tot herbouwen van het Koninklijk Lyceum te Hoei, geraamd op 40 miljoen, door een privé-architect opgemaakt werd.

La commande d'une première tranche lui sera faite très prochainement.

Quant au Home pour enfants de bateliers à Neuville-sous-Huy, l'avant-projet de ces travaux, estimés à 45 millions, a aussi été établi et approuvé.

Une première tranche, estimée à 17 millions, est déjà commandée à l'architecte.

Le Ministre compte mettre ces travaux en adjudication au cours du deuxième semestre de 1958.

Pour ce qui concerne les locaux manquant à Hannut, le Ministre signale que des instructions ont été données en vue de la prise en location d'une propriété.

* *

Un commissaire demande si le Ministre est décidé à reprendre dans sa compétence l'octroi des licences de transport.

RÉPONSE.

Cette décision ne dépend pas du Ministre, l'octroi des licences de transport se faisant actuellement à l'intervention du Département des Communications.

* *

Un commissaire déclare que les dossiers transmis régulièrement par les communes et les villes en vue d'obtenir l'autorisation de procéder à l'exécution des travaux ainsi que les subventions nécessaires, se sont accumulés au Département durant les dernières années et que les questions auxquelles ils se rapportent restent sans solution ou du moins ne sont résolues qu'après de longs délais.

Il demande quelles sont les mesures que le Ministre compte prendre pour remédier à cette situation.

RÉPONSE.

Par les circulaires du 15 avril et du 31 décembre 1948, mon honorable prédécesseur, M. Behogne, a subordonné le dépôt de nouveaux projets de travaux communaux à l'autorisation préalable du Ministre et cette règle est toujours en vigueur.

Les dossiers de cette nature qui parviennent au Département sont, comme par le passé, examinés d'office et aboutissent régulièrement et en un minimum de temps à l'octroi des subventions.

Lorsqu'il s'agit d'accorder les autorisations relatives aux nouveaux dossiers, il est strictement tenu compte des possibilités budgétaires du Département et il est donc inexact que les dossiers s'y soient accumulés ces dernières années.

Au contraire, déclare le Ministre, on ne constate aucun retard dans l'activité du Département.

* *

De bestelling van een eerste gedeelte zal hem binnenkort gedaan worden.

Wat het Tehuis voor kinderen van schippers et Neuville-sous-Huy aangaat, werd ook reeds het voorontwerp van dit werk, geraamd op 45 miljoen, opgemaakt en goedgekeurd.

Een eerste gedeelte, geraamd op 17 miljoen, werd reeds aan de architect besteld.

De Minister hoopt dit werk in de loop van het tweede semester van 1958 in aanbesteding te kunnen geven.

In verband met de lokalen te Hannut, wijst de Minister er op dat instructies werden gegeven om een eigendom te huren.

* *

Een lid vraagt of de Minister voornemens is het afleveren van transportvergunningen opnieuw tot zich te trekken.

ANTWOORD.

Dat hangt niet af van de Minister, aangezien de transportvergunningen thans door het Departement van Verkeerswezen worden afgeleverd.

* *

Een commissielid verklaart dat de regelmatig door de gemeenten en steden ingestuurde dossiers voor het bekomen van toelating tot uitvoering en de noodzakelijke subsidiëring, zich in de laatste jaren hebben opgehoopt op het Departement en geen of althans enkel na lang wachten een oplossing krijgen.

Hij vraagt welke maatregelen de Minister denkt te nemen, om aan die toestand een einde te maken.

ANTWOORD.

Bij omzendbrieven van 15 April en 31 December 1948 werd het indienen van nieuwe ontwerpen van gemeentewerken, door mijn geachte voorganger, de h. Behogne, afhankelijk gesteld van een voorafgaande ministeriële vergunning, welke regeling thans nog van kracht is.

De dossiers die het Departement aldus ontvangt, worden ambtshalve verder behandeld en krijgen regelmatig in een minimum van tijd de subsidies waarvan sprake, toegewezen.

Bij het verlenen der vergunningen tot het inzenden van nieuwe dossiers wordt ernstig rekening gehouden met de begrotingsmogelijkheden waarover het Departement beschikt en het is dan ook onjuist dat de dossiers zich de laatste jaren hebben opgestapeld bij het Departement.

De Minister verklaart daarentegen dat er bij zijn Departement geen vertraging bestaat.

* *

VOTES.

Les articles du projet de loi, ainsi que ceux du Tableau, sont adoptés sans observation.

L'ensemble des crédits afférents aux Travaux publics sont adoptés par 7 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. DELOR.

Le Président,
C. VAN BELLE.

STEMMINGEN.

De artikelen van het ontwerp, evenals die van de Tabel, zijn zonder opmerkingen aangenomen.

Het geheel der kredieten voor Openbare Werken is met 7 tegen 5 stemmen goedgekeurd.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
R. DELOR.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.

ANNEXE I.

BIJLAGE I.

Investissements réalisés en 1957.
(en millions de francs)

Investerings in 1957.
(in millioenen franken)

Anvers. — <i>Antwerpen</i>	711,3		
Flandre Occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i>	286,3		
Flandre Orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i>	482,5		
Limbourg. — <i>Limburg</i>	153,1		
Brabant flamand. — <i>Vlaams Brabant</i>	393,4	2.026,6	40 %
Bruxelles. — <i>Brussel</i>	967,1	967,1	18 %
Brabant wallon. — <i>Waals Brabant</i>	150,0		
Hainaut. — <i>Henegouwen</i>	926,1		
Liège. — <i>Luik</i>	812,6		
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	200,6		
Namur. — <i>Namen</i>	92,7	2.182,0	
Divers. — <i>Verscheidene</i>	45,5	45,5	42 %
Totaux. — <i>Totalen</i>		5.221,2	

ANNEXE II.

BIJLAGE II.

Total des engagements contractés en 1954, 1955,
1956 et 1957.
(en millions de francs)

Totaal van de in 1954, 1955, 1956 en 1957 aangegane
verplichtingen.
(in millioenen franken)

	Voies — Wegen	Bâtiments — Gebouwen	Voies d'eau — Waterwegen	Urbanisme — Stedebouw	Total — Totaal	%
Flandre Orientale. — <i>Oost-Vlaanderen</i> . . .	825,1	623,7	804,6	562,4	2.815,8	
Flandre Occidentale. — <i>West-Vlaanderen</i> . .	525,0	305,8	509,4	993,3	2.333,5	
Anvers. — <i>Antwerpen</i>	878,5	738,4	974,2	576,8	3.167,9	
Limbourg. — <i>Limburg</i>	160,0	293,1	151,0	291,4	895,5	
Brabant flamand. — <i>Vlaams Brabant</i> . . .	436,0	359,0	19,6	646,9	1.461,5	
Total. — <i>Totaal</i> . . .	2.824,6	2.320,0	2.458,8	3.070,8	10.674,2	42
Agglomération bruxelloise. — <i>Brusselse Agglomeration</i>	2.754,9	1.344,2	15,3	406,9	4.521,3	18
Brabant wallon. — <i>Waals Brabant</i>	199,7	157,9	48,3	409,9	815,8	
Liège. — <i>Luik</i>	835,9	450,7	977,3	832,6	3.096,5	
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	318,4	185,2	216,7	331,0	1.051,3	
Namur. — <i>Namen</i>	380,7	235,6	71,8	258,9	947,0	
Hainaut. — <i>Henegouwen</i>	566,0	523,6	2.112,0	1.239,2	4.440,8	
Total. — <i>Totaal</i> . . .	2.300,7	1.553,0	3.426,1	3.071,6	10.351,4	40
Divers. — <i>Verscheidene</i>	—	4,0	—	—	4,0	
Total général. — <i>Algemeen totaal</i>	7.880,2	5.221,2	5.900,2	6.549,3	25.550,9	100

ANNEXE III.

BIJLAGE III.

FONDS DES ROUTES 1955-1969.

WEGENFONDS 1955-1969.

*Programme des adjudications du 1^{er} semestre 1958
(y compris les adjudications de 1957, approuvées
en 1958).*

*Programma van de aanbestedingen van het 1^{ste} semes-
ter 1958 (inbegrepen de aanbestedingen van 1957,
goedgekeurd in 1958).*

	Estimation (en millions de francs) — Raming (in miljoenen franken)	Adjudication — Aanbesteding
AUTOROUTES. — AUTOSNELWEGEN		
BRUXELLES-NAMUR. — BRUSSEL-NAMEN :		
Notre-Dame-au-Bois-Overijse (4 km). — <i>Jezus-Eik-Overijse</i>	213	
ANVERS-LIÈGE. — ANTWERPEN-LUIK :		
Bouwel-Herentals.	134	26 et/en 27-2 1958
4 Ponts. — <i>Bruggen</i>	16	
Herentals-Geel	186	
Contournement de Liège. — Omleiding van Luik :		
Rocourt-Herstal	165	
3 Ponts. — <i>3 Bruggen</i>	21	
BRUXELLES-ANVERS. — BRUSSEL-ANTWERPEN :		
Plantations. — <i>Beplantingen</i>	2	16- 1-1958
Eclairage. — <i>Verlichting</i>	3	13- 1-1958
BRUXELLES-OSTENDE. — BRUSSEL-OOSTENDE :		
Pont à Ternat. — <i>Brug te Ternat</i>	10	
Pont à Erembodegem. — <i>Brug te Erembodegem</i>	10	20- 3-1958
ROUTES. — WEGEN		
PROVINCE D'ANVERS. — PROVINCIE ANTWERPEN :		
Bruxelles-Anvers. Complexe de Breendonk. Expropriations. — <i>Brussel-Antwerpen. Complex van Breendonk. Ontheffingen</i>	7	
Pont au-dessus de l'Autoroute. — <i>Brug over de Autosnelweg</i>	5	6- 3-1958
Malines. Place Raghen. — <i>Mechelen. Raghenplaats</i>	11	
Merksem. Petite Barrière-Vieille-Barrière. — <i>Kleine Barreel-Oude Barreel</i>	7	
Traverse de Mortsel. — <i>Doortocht van Mortsel</i>	11	13- 3-1958
Expropriations. — <i>Ontheffingen</i>	5	

	Estimation (en millions de francs) — <i>Raming</i> (in millioenen franken)	Adjudication — <i>Aanbesteding</i>
PROVINCE DE BRABANT. — PROVINCIE BRABANT :		
Boulevard Mettewie. — <i>Mettewielaan</i>	6	
Dilbeek-Flandre Orientale. — <i>Dilbeek-Oost-Vlaanderen</i>	10	
Tirlemont, rue Andoren. — <i>Tienen, Andorenstraat</i>	4	20- 2-1958
Ring de Louvain. — <i>Ring van Leuven</i>	4	
Route 37. Wavre-Nivelles. — <i>Weg 37. Waver-Nijvel</i>	10	
Kagevinne-Diest	14	
Route 51. Louvain-Malines (2 ^e partie). — <i>Weg 51. Leuven-Mechelen</i> <i>(2^e deel)</i>	32	
Tirlemont-Moutmolenbrug. — <i>Tienen-Moutmolenbrug</i>	10	6- 3-1958
Aménagement du boulevard Général Jacques, à Bruxelles. — <i>Geslacht</i> <i>maken van de Generaal Jacqueslaan, te Brussel</i>	2	
Boulevard extérieur : entre la rue Navez et l'avenue de Vilvorde. — <i>Buitenlaan : tussen de Navezstraat en de Vilvoordelaan</i>	3	
Abords Pont Van Praet et raccordement à l'avenue des Croix de Feu. — <i>Omgeving van de Van Praetbrug en verbinding met de Vuurkruisen-</i> <i>laan</i>	2	5-12-1957
Traverse de Sint-Joris-Winge. — <i>Doortocht van Sint-Joris-Winge</i> . .	6	6- 3-1958
Dédoublement de la chaussée de Wavre. — <i>Splitsing van de Steenweg op</i> <i>Waver</i>	6	
Traverse de Ohain. — <i>Doortocht van Ohain</i>	2	30-12-1958
Passage pour piétons boulevard Jacquemain. — <i>Onderdoorgang voor voet-</i> <i>gangers aan de Jacquemainlaan</i>	3	
Hal-Brukorn. — <i>Halle-Brukorn</i>	3	
Route du Lion de Waterloo. — <i>Weg naar de Leeuw van Waterloo</i> .	2	
Expropriations. — <i>Ontheffingen</i>	10	
PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE. — PROVINCIE WEST-VLAAN- DEREN :		
West-Vleteren-Oost-Vleteren	3	
Tielt-Wakken.	23	
Eernegem-Aartrijke	6	26- 9-1957
Blankenberge-Wenduine	10	
Traverse de Bruges. — <i>Doortocht van Brugge</i>	3	19- 9-1957
Expropriations. — <i>Ontheffingen</i>	7	
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE. — PROVINCIE OOST-VLAAN- DEREN :		
Aalter-Maldegem	50	20- 2-1958
Anvers-Zeeuws-Vlaanderen. — <i>Antwerpen-Zeeuws-Vlaanderen</i> . . .	12	

	Estimation (en millions de francs) — <i>Raming</i> (in millioenen franken)	Adjudication — <i>Aanbesteding</i>
Saint-Denis-Westrem (viaduc). — <i>Sint-Denijs-Westrem (viaduct)</i> . . .	41	
Traverse de Schorisse. — <i>Doortocht van Schorisse</i>	6	
Pistes cyclables, Lokeren-Belsele. — <i>Fietspaden, Lokeren-Belsele</i> . . .	6	Septembre / <i>September</i> 1957
Zwijnaarde (Hutsepotstraat)	3	
Expropriations. — <i>Onteigeningen</i>	6	
PROVINCE DU HAINAUT. — PROVINCIE HENEGOUWEN :		
La Louvière-Haine-Saint-Paul	3	
Boulevard du Borinage (voiries / <i>wegen</i>)	36	
Route 8, carrefour du Barry. — <i>Weg 8, kruispunt du Barry</i> . . .	7	6 3-1958
Thulin, rue P. Pastur.	4	30-12-1957
Gaurain-Ramecroix	15	30-12-1957
Havay-Frontière française. — <i>Havay-Franse grens</i>	5	30-12-1957
Charleroi, pont de Philippeville. — <i>Charleroi, brug van Philippeville</i> .	25	
Accès Musée Verhaeren (Roisin). — <i>Toegang Verhaeren Museum (Roisin)</i>	1	
Contournement Lessines. — <i>Omleiding Lessen</i>	10	
Traverse de Waudrez. — <i>Doortocht van Waudrez</i>	1	
Expropriations. — <i>Onteigeningen</i>	5	
PROVINCE DE LIÈGE. — PROVINCIE LUIK :		
Pont de la Boverie, à Liège. — <i>Boveriebrug te Luik</i>	80	
Huy, rue Neuve. — <i>Hoei, Nieuwstraat</i>	7	
Cascade de Coö, abords parking. — <i>Waterval van Coö, omstreken parking</i>	7	
Route 23, Traverse de Statte. — <i>Weg 23, Doortocht van Statte</i> . .	4	
Détournement à Banneux. — <i>Omleiding van Banneux</i>	5	
Huy, grande percée. — <i>Hoei, grote doorsteek</i>	5	
Traverse de Remicourt. — <i>Doortocht van Remicourt</i>	1	
Traverse de Saint-Vith. — <i>Doortocht van Sankt-Vith</i>	2	29- 8-1957
Bressoux, avenue Churchill.	6	
Expropriations. — <i>Onteigeningen</i>	5	
PROVINCE DE LIMBOURG. — PROVINCIE LIMBURG :		
Détournement de Looz-la-ville. — <i>Omleiding van Borgloon</i>	25	
Route Zwartberg-Meeuwen. — <i>Weg Zwartberg-Meeuwen</i>	15	
Détournement de Tongres. — <i>Omleiding van Tongeren</i>	7	9- 1-1958
Diest-Hasselt	25	
Bree, 2 ^e ring	3	16- 1-1958
Expropriations. — <i>Onteigeningen</i>	15	

	Estimation (en millions de francs) — Raming (in millioenen frank)	Adjudication — Aanbesteding
PROVINCE DE LUXEMBOURG. — PROVINCE LUXEMBURG :		
Route 499. Aménagement parking à Rochehaut. — <i>Weg 499. Geschikt-making parking te Rochehaut.</i>	4	
Bouillon-Arlon. — <i>Bouillon-Aarlen</i>	20	
Expropriations. — <i>Onteigeningen</i>	10	
PROVINCE DE NAMUR. — PROVINCE NAMEN :		
Route 47, Vonêche-Gedinne. — <i>Weg 47, Vonêche-Gedinne</i>	17	
Route 47. Sortie de Dinant. — <i>Uitgang van Dinant</i>	16	
Route 17. Sclayn-Andenne. — <i>Weg 17, Sclayn-Andenne.</i>	25	
Tongrinne-Gembloux. — <i>Tongrinne-Gembloers</i>	28	
Expropriations. — <i>Ontcigeningen</i>	5	
Révisions, décomptes, interventions, signalisations, carrefours. — <i>Herzieningen, verrekeningen, tussenkomsten, signalisatie, kruispunten</i> . . .	111	

ANNEXE IV.

Résumé de l'étude sur la rentabilité des travaux d'aménagement des boulevard de la Petite Ceinture et de l'avenue Louise à Bruxelles, établie par le Centre d'Organisation (CENTRORGA; Président: Prof. Ing. R. Lambert).

L'étude de rentabilité est basée sur quelques principes qui se résument comme suit : la rentabilité est le rapport des profits aux dépenses; il est calculé en tenant compte de tous les avantages procurés par les aménagements; les dépenses correspondantes comprennent, non seulement le coût des investissements, mais aussi le coût d'entretien des ouvrages.

Les profits au cours des années successives sont calculés en tenant compte de l'accroissement du trafic et de la répartition des heures de pointe où la capacité limite (saturation) des chaussées sera atteinte en premier lieu. Les profits comprendront, outre les avantages pour la circulation routière proprement dite, ceux qui sont procurés au commerce local, ainsi que la plus value éventuelle des terrains riverains.

Du coût des investissements seront déduites les rentrées indirectes sous forme de taxes.

Les caractéristiques des aménagements sont décrits séparément pour 15 sections et il a été conclu qu'en moyenne 5 voies de circulation ont été ajoutées.

On subdivise les chaussées en une voie rapide (qui emprunte les tunnels et le viaduc), en voies semi-rapides (qui bordent les précédentes) et en voies latérales.

LES PROFITS.

1. ECONOMIE DE TEMPS.

a) Sur la voie rapide.

Elle présente une longueur de 4.410 mètres en circulation continue et 2.375 mètres en circulation discontinue, soit au total 6.785 mètres sur une largeur de quatre voies de circulation, soit 13^m50. La vitesse moyenne sur toute la longueur de la voie rapide a été estimée à 40 km. à l'heure, tenant compte d'une part de la vitesse de coordination en surface (37,6 km. à l'heure) et de la vitesse maxima dans les parties à circulation continue (60 km. à l'heure). Pour cette vitesse la capacité des quatre voies est estimée à 6.400 véhicules à l'heure et ramenée au chiffre de 5.400 qui est celui de l'Administration.

Compte tenu du fait que la vitesse avant les travaux est estimée à 30 km. à l'heure maximum et que le trafic journalier maximum est estimé à douze fois le trafic de pointe maximum, on obtient immédiatement le gain de temps qui est de 3.672 heu-

BIJLAGE IV.

Samenvatting van de studie over de rendabiliteit van de werken tot modernisering van de Kleine Ringlaan en van de Louisalaan te Brussel, gemaakt door het Organisatiecentrum (CENTRORGA; Voorzitter : Prof. Ing. R. Lambert).

De studie van de rendabiliteit steunt op enkele beginselen die als volgt kunnen worden samengevat : de rendabiliteit is de verhouding van de baten tot de uitgaven; bij de berekening er van worden al de door de verbeteringswerken verschaft voordelen in aanmerking genomen; de overeenkomstige uitgaven omvatten niet alleen de investeringskosten maar ook de kosten van onderhoud der kunstwerken.

Bij het berekenen van de baten in de loop van de opeenvolgende jaren wordt rekening gehouden met de toeneming van het verkeer en met de verdeling van de spitsuren waarop de maximum-capaciteit (verzadiging) van de rijbanen in de eerste plaats zal worden bereikt. De baten omvatten, benevens de voordelen voor het eigenlijke wegverkeer, die voor de plaatselijke handel evenals de eventuele meerwaarde van de aangrenzende percelen.

De indirecte opbrengsten in de vorm van belastingen worden van de investeringskosten afgetrokken.

De kenmerken van de verbeteringen worden afzonderlijk voor 15 vakken beschreven en men heeft geconcludeerd dat gemiddeld 5 rijstroken zijn bijgevoegd.

Men heeft de rijbanen onderverdeeld in baan voor snel verkeer (die door de tunnels en over de viaduct loopt), baan voor semi-snelverkeer (langs de vorige gelegen) en laterale rijbanen.

DE BATEN.

1. TIJDWINST.

a) Op de snelverkeersbaan.

Deze heeft een doorgaande lengte van 4.410 meter en een onderbroken lengte van 2.375 meter, of in totaal 6.785 meter over een breedte van 4 rijstroken, d.i. 13^m 50. De gemiddelde snelheid voor de gehele lengte van de snelheidsverkeersbaan is op 40 km/uur geraamd, rekening houdend eensdeels met de coördinatiesnelheid gelijkgronds (37,6 km/uur) en anderdeels met de maximum-snelheid op de delen voor doorgaand verkeer (60 km/uur). Bij die snelheid wordt de capaciteit der 4 rijstroken geraamd op 6.400 voertuigen per uur en teruggebracht tot 5.400, wat het cijfer van het Bestuur is.

Aangezien de snelheid vóór de werken op maximum 30 kilometer per uur en het maximaal verkeer per dag op 12 maal het maximaal spitsverkeer wordt geraamd, vindt men onmiddellijk dat de tijd-winst per dag 3.672 uren bedraagt. De verdienste

res par jour. Le gain horaire est fixé à 50 francs pour les conducteurs salariés. On ne compte qu'un conducteur par véhicule; quant aux usagers conduisant pour leur propre compte, on a calculé le même gain horaire de 50 francs en admettant que pour certains d'entre eux le gain de temps est plus précieux, mais que par contre ils ne tirent pas un réel profit matériel du temps gagné.

D'autre part, le temps des dimanches et jours fériés ne devant pas être monnayé, le gain n'a été compté que sur 300 jours par an et se monte ainsi à 55.080.000 francs. Ce chiffre ne sera atteint qu'en 1962 lorsque la capacité maximum sera utilisée. Pour 1958, ce gain est estimé à 75 % de cette valeur, soit : 41.000.000 de francs.

Des calculs analogues pour la voie rapide de l'avenue Louise, y compris le tunnel, conduisent à une longueur de 2,535 mètres, avec un gain de 2,5 minutes conduisant à une économie de

40.000.000 de francs en 1962 et
30.000.000 de francs en 1958.

b) sur les voies semi-rapides.

Ces voies sont utilisées non seulement par les usagers qui n'empruntent qu'une partie du parcours, mais aussi par les véhicules non admis dans les tunnels. Des parcours ont été effectués avec un véhicule lourd articulé et avec un véhicule semi-lourd sur deux itinéraires distincts; le premier empruntant des rues et avenues comparables aux boulevards de Petite Ceinture non modernisés, et le second empruntant la Petite Ceinture. Pour le véhicule lourd articulé, la vitesse moyenne est passée de 14 à 28 km. à l'heure et pour le véhicule semi-lourd, de 22 à 40 km. à l'heure. Le gain de vitesse a donc été respectivement de 50 et 45 %.

On admet que vu l'importance des véhicules lourds et semi-lourds sur les voies rapides, le gain de temps moyen pour l'ensemble des véhicules sera de 20 % sur ces voies. Leur longueur étant de 4.505 mètres et leur capacité de 48.500 véhicules par jour, on obtient le gain de 810 heures par jour, qui sont comptées à 60 francs l'heure pour tenir compte des véhicules lourds qui utilisent deux hommes.

Le gain annuel pour la capacité maximum est dès lors de 14.580.000 francs pour les boulevards de Petite Ceinture, tandis que pour l'avenue Louise il est estimé dans les mêmes conditions à 15.120.000 francs.

On estime que la saturation sera atteinte en six ans dans l'avenue Louise, avec 70 % de cette saturation en 1958, et en dix ans pour la Petite Ceinture, avec 50 % de cette saturation en 1958.

On obtient ainsi les bénéfices annuels suivants : pour l'avenue Louise :

14.400.000 francs en 1963 et
10.400.000 francs en 1958;

per uur van de bezoldigde chauffeurs wordt op 50 frank vastgesteld. Men neemt slechts één chauffeur per voertuig. Wat betreft de chauffeurs die voor eigen rekening rijden, heeft men bij het vaststellen van dezelfde verdienste van 50 frank per uur, er rekening mede gehouden dat voor sommigen onder hen de tijdwinst een nog grotere waarde vertegenwoordigt, maar dat zij aan de andere kant feitelijk geen materieel profijt halen uit de ingewonnen tijd.

Aangezien anderdeels de Zon- en feestdagen buiten beschouwing moeten blijven, werd de winst slechts voor 300 dagen per jaar berekend. Ze bedraagt dan 55.080.000 frank. Dat cijfer zal pas worden bereikt in 1962, wanneer de maximum-capaciteit zal worden gebruikt. Voor 1958 wordt de winst geraamd op 75 % van de bovengenoemde waarde, d.i. op 41.000.000 frank.

Bij gelijkaardige berekeningen voor de snelverkeersbaan van de Louisalaan, tunnel inbegrepen, vond men een lengte van 2,535 meter en een tijdwinst van 2,5 minuten. In die veronderstelling bedraagt de besparing.

40.000.000 frank in 1962 en
30.000.000 frank in 1958.

b) Op de semi-snelverkeersbanen.

Deze banen worden gebruikt niet alleen door de weggebruikers die slechts een gedeelte van het traject volgen, maar ook door de voertuigen die geen gebruik van de tunnels mogen maken. Met een geleed zwaar voertuig en met een halfzwaar voertuig werden ritten gemaakt op twee onderscheiden trajecten : het eerste traject bestaat uit straten en lanen die op de niet gemoderniseerde lanen van de Kleine Ringlaan gelijken, het tweede wordt gevormd door de Kleine Ringlaan zelf. De gemiddelde snelheid per uur is voor het geleed zwaar voertuig van 14 tot 28 kilometer en voor het halfzwaar voertuig van 22 tot 40 kilometer gestegen. De snelheidswinst is dus respectievelijk 50 en 45 %.

Gelet op de belangrijkheid van de zware en halfzware voertuigen op de snelverkeersbanen, neemt men aan dat voor al de voertuigen samen de gemiddelde tijdwinst op die banen 20 % zal bedragen. Daar deze een lengte van 4.505 meter en een capaciteit van 48.500 voertuigen per dag hebben, vindt men een tijdwinst van 810 uren per dag, die tegen 60 frank per uur worden gerekend om wille van de zware voertuigen waarvoor twee man nodig zijn.

De jaarlijkse besparing bij maximum-capaciteit bedraagt dus 14.580.000 frank voor de Kleine Ringlaan, terwijl ze voor de Louisalaan in dezelfde voorwaarden op 15.120.000 frank wordt geraamd.

Er wordt geschat dat de verzadiging op de Louisalaan in 6 jaar tijd bereikt zal zijn, met 70 % er van in 1958, en in 10 jaar tijd op de Kleine Ring, met 50 % van die verzadiging in 1958.

Men bekomt zo de volgende jaarlijkse besparingen, voor de Louisalaan :

14.400.000 frank in 1963 en
10.400.000 frank in 1958;

pour la Petite Ceinture :

30.000.000 de francs en 1968 et
15.000.000 de francs en 1958.

c) Sur les voies latérales et de desserte.

On estime que les gains de temps varient de 25 à 100 %. Comme les véhicules commerciaux sont relativement nombreux, on prend encore 60 francs par heure gagnée et 300 jours par an, ce qui conduit à un total annuel de

11.151.000 francs en 1962 et
6.700.000 francs en 1958.

En calculant les divers gains de temps ci-dessus, on arrive à un profit total de 103.000.000 de francs, en 1958, augmentant progressivement jusque 150.000.000 de francs en 1968.

2. ECONOMIES D'EXPLOITATION.

a) Economies de carburant.

Lors des essais de vitesse des véhicules lourds articulés et semi-lourds, la consommation de carburant a été enregistrée et a atteint 33 % pour les véhicules lourds et 30 % pour les véhicules semi-lourds. Un essai complémentaire a été exécuté avec un véhicule Renault n° 345, d'une charge économique de 2.500 kgs et essayé avec une charge réelle de 1.500 kgs.; la vitesse est passée de 17 à 40 kilomètres à l'heure et la consommation de 20,5 litres à 16 litres, soit une économie de 25 %.

Les statistiques de la principale société d'autos taxis de Bruxelles indiquent d'autre part, que la consommation moyenne est passée de 16,5 litres à 19,5 litres de 1947 à 1957 (aux 100 km.), soit 18 % de supplément attribués aux difficultés accrues de la circulation urbaine. On peut estimer que sur les artères améliorées ces 18 % d'augmentation seront résorbés.

On peut donc estimer que, pour l'ensemble des véhicules, la réduction de consommation de carburant variera entre 15 et 20 % en étant modéré. Pour une consommation moyenne de 15 litres, l'économie peut être fixée à 2 litres au moins par 100 kilomètres; pour 9.320 mètres de boulevards, l'économie par véhicule sera de 0,2 litres que l'on compte à raison de 1,50 fr. avec l'huile correspondante, soit par an 550 francs par véhicule.

En prenant 365 jours pour tous les types, on obtient un bénéfice annuel de :

53.400.000 francs en 1967 et
34.700.000 francs en 1958,

en supposant que 60 % seulement de l'économie sera acquise dès la fin des travaux sur les voies rapides et 50% pour les autres.

voor de Kleine Ring :

30.000.000 frank in 1968 en
15.000.000 frank in 1958.

c) Op de laterale wegen en wegen voor lokaal verkeer.

Men schat dat de tijdsbesparingen schommelen tussen 25 en 100 %. Daar de handelsvoertuigen betrekkelijk talrijk zijn, neemt men nog 60 frank per ingewonnen uur en 300 dagen per jaar, wat leidt tot een jaarlijkse totaal van

11.151.000 frank in 1962 en
6.700.000 frank in 1958.

Berekent men de verschillende bovenstaande tijdsbesparingen, dan krijgt men een totale besparing van 103.000 000 frank in 1958, die geleidelijk verhoogt om 150.000.000 frank te bereiken in 1968.

2. EXPLOITATIEBEZUINIGINGEN.

a) Bezuinigingen aan brandstof.

Tijdens de snelheidsproeven met gelede zware voertuigen en met halfzware voertuigen werd het verbruik aan brandstof aangetekend : dit verbruik bedroeg 33 % voor de zware en 30 % voor de halfzware voertuigen. Een aanvullende proef werd gedaan met een Renault-wagen n° 345, met een laadvermogen van 2.500 kg, doch met een werkelijke lading van 1.500 kg; de snelheid steeg van 17 tot 40 kilometer per uur en het brandstofverbruik daalde van 20,5 liter op 16 liter, dus een bezuiniging van 25 %.

De statistieken van het voornaamste Brusselse taxibedrijf wijzen anderdeels aan dat het gemiddeld verbruik van 1947 tot 1957 van 16,5 liter tot 19,51 liter (per 100 km.) is gestegen, d.i. een verhoging met 18 %, die toe te schrijven is aan het moeilijker verkeer in de stad. Men kan aannemen dat 18 % verhoging op de verbeterde verkeerswegen zal worden opgevangen.

Het is dus niet overdreven zo men voor de gezamenlijke voertuigen op een vermindering van brandstoffenverbruik rekent die schommelt tussen 15 en 20 %. Voor een gemiddeld verbruik van 15 liter mag de besparing minstens op 2 liter per 100 km. worden geschat; voor 9.320 meter lanen zal de bezuiniging per voertuig 0,2 liter, gerekend tegen 1,50 frank met de olie, dus 550 frank per jaar bedragen.

Neemt men 365 dagen voor al de types, dan bekomt men een jaarlijkse bezuiniging van :

53.400.000 frank in 1957 en
34.700.000 frank in 1958,

in de onderstelling dat onmiddellijk na de voltooiing der werken slechts 60 % van de besparing op de wegen voor snelverkeer en 50 % op de andere wegen zal worden verwezenlijkt.

b) *Economies de matériel.*

La dépense moyenne d'entretien et d'amortissement par véh./km. est estimée à 2.36 fr.. Le bénéfice est estimé à 7,5 %, soit 600 francs par an et par véhicule, soit au total :

58.320.000 francs en 1967 et

37.800.000 francs en 1958.

3. ECONOMIES SUR LES ACCIDENTS.

La calcul est basé sur la moyenne des accidents survenus dans l'agglomération en 1955, soit 68 accidents par jour pour 4 millions de km. parcourus; sur la Petite Ceinture il y a dès à présent 460.000 km. parcourus par jour, ce qui correspondant à 7,8 accidents; la réduction est estimée à 50 %, soit 4 en moins par jour.

Le coût moyen d'un accident en Belgique est de 7.600 francs à charge des Compagnies d'assurances. Ce chiffre est ramené à 5.000 francs pour tenir compte de la gravité moindre des accidents en ville et augmenté de 5.000 francs pour tenir compte de la part du coût des accidents supportée par l'usager. On obtient ainsi un montant de 10.000 francs par sinistre en ville, soit un bénéfice de $4 \times 10.000 \text{ fr.} = 40.000 \text{ francs}$ par jour et de

14.000.000 de francs en 1957, porté à

28.000.000 de francs en 1967,

pour tenir compte de l'augmentation du trafic.

4. et 5. AUGMENTATION DE DÉBIT ET DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE.

Le gain moyen étant de 4 à 5 voies supplémentaires, celles-ci sont assimilables à des voiries nouvelles et on peut considérer qu'il y a eu une majoration sensible de biens-fondés

Le commerce sera favorisé et se développera grâce aux nouvelles facilités d'accès et de parking. Les avantages résultant des emplacements nouveaux de parkings sont estimés à 3.000.000 de francs par an et les avantages résultant des facilités de livraison à 2.400.000 francs par an, établis comme suit : 10 % du trafic total fait des livraisons et gagne 400 heures par jour pendant 300 jours ouvrables, soit 120.000 heures d'exploitation supplémentaires des véhicules à 20 francs l'heure.

6. BÉNÉFICE SUR L'IMMOBILIER.

Lorsqu'on transforme un immeuble particulier en immeuble commercial, la plus value du terrain varie de 10 à 40 % selon la situation. On admet qu'en dix ans $1/5$ des immeubles, situés le long des voies modernisées, seront revalorisés, ce qui conduit à une plus value de 100.000.000 de francs qui, étalée sur dix années, donne 10.000.000 de

b) *Besparingen op het materieel.*

De gemiddelde uitgave voor onderhoud en afschrijving per voertuig/km. is geraamd op fr. 2,36. De winst is geraamd op 7,5 %, dat is 600 frank per jaar en per voertuig, of in totaal :

58.320.000 frank in 1967 en

37.800.000 frank in 1958.

3. BESPARINGEN WEGENS MINDER ONGEVALLEN.

De berekening is gebaseerd op het gemiddelde van de ongevallen die zich in 1955 in de agglomeratie hebben voorgedaan, te weten 68 ongevallen per dag voor 4 miljoen km. afgelegde weg; op de Kleine Ring worden nu reeds 460.000 km. per dag afgelegd, wat met 7,8 ongevallen overeenstemt; de vermindering is geraamd op 50 %, d.i. 4 ongevallen per dag.

Een ongeval in België kost gemiddeld 7.600 frank aan de verzekeringsmaatschappijen. Dit cijfer is tot 5.000 frank verminderd om rekening te houden met het feit dat de ongevallen in de stad veelal minder erg zijn, en met 5.000 frank verhoogd om rekening te houden met het aandeel in de kosten van de ongevallen, dat door de weggebruiker wordt gedragen. Men komt zo tot een bedrag van 10.000 fr. per ongeval in de stad, dat is tot een besparing van $4 \times 10.000 \text{ frank} = 40.000 \text{ frank}$ per dag, en van 14.000.000 frank in 1957, die

28.000.000 frank in 1967 zal bedragen,

rekening gehouden met de toename van het verkeer.

4. en 5. VERHOOGING VAN DE AFZET EN UITBREIDING VAN DE HANDEL.

Daar de gemiddelde aanwinst 4 tot 5 aanvullende banen bedraagt die met het nieuwe wegen kunnen worden gelijkgesteld, mag dus beschouwd worden dat de waarde van de onroerende goederen aanmerkelijk verhoogd is.

De handel zal er bij winnen en zich ontwikkelen dank zij de nieuwe toegangs- en parkeerfaciliteiten. De voordelen die voortvloeien uit de nieuwe parkeerplaatsen werden geraamd op 3.000.000 frank per jaar, en die welke voortvloeien uit de leveringsfaciliteiten, op 2.400.000 frank per jaar. De redenering is als volgt : 10 % van het totaal verkeer levert goederen af en wint 400 uren per dag gedurende 300 werkdagen, dat is 120.000 uren bijkomend gebruik van de voertuigen tegen 20 frank per uur.

6. WINST OP DE ONROERENDE GOEDEREN.

Wanneer een particulier gebouw tot handelsgebouw omgebouwd wordt, schommelt de meerwaarde van de grond tussen 10 en 40 % volgens de ligging. Aangenomen wordt dat $1/5$ van de langs gemoderniseerde wegen gelegen gebouwen in tien jaar tijd zullen gerevaloriseerd zijn op tien jaar wat een meerwaarde van 100.000.000 frank of

francs par an. On attribue la moitié de cette plus value, soit 5.000.000 de francs par an, aux travaux.

Le *total des profits* se monte ainsi à 200 millions de francs en chiffres ronds en 1958 et plus de 300.000.000 de francs dans dix ans; la récapitulation de ces profits est indiquée au tableau ci-après :

Récapitulation des Profits sur dix ans
(en millions de francs)

10.000.000 frank per jaar geeft. De helft van die meerwaarde, dat is 5.000.000 frank per jaar, wordt aan de werken toegeschreven.

Het *totaal van de baten* beloopt zo in 1958 300.000.000 frank in ronde cijfers en meer dan 300 000.000 frank over tien jaar; de volgende tabel geeft een overzicht van die baten :

Overzicht van de baten
over een tijdperk van tien jaar.
(in millioenen franken).

Années	Temps économisé	Carburants	Frais d'exploitation	Accidents	Commerce	Immobiliers	Total
—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Jaren</i>	<i>Bespaarde tijd</i>	<i>Brandstoffen</i>	<i>Bedrijfskosten</i>	<i>Ongevallen</i>	<i>Handel</i>	<i>Onroerende goederen</i>	<i>Totaal</i>
1958	103,0	34,7	37,8	15,2	5,4	5	201,1
1959	106,5	35,3	38,40	16,4	5,4	5	207,0
1960	116,8	38,0	41,58	17,7	5,4	5	224,480
1961	127,851	41,5	45,42	19,0	5,4	5	244,171
1962	140,751	45,2	49,32	20,5	5,4	5	266,171
1963	143,051	49,2	53,76	20,8	5,4	5	277,211
1964	144,551	50,2	54,78	22,9	5,4	5	282,831
1965	146,051	51,2	55,86	24,1	5,4	5	287,611
1966	147,351	52,3	57,—	25,9	5,4	5	292,951
1967	149,051	53,4	58,32	28,0	5,4	5	299,171

Le coût total des ouvrages de la Petite Ceinture (y compris le viaduc) et de l'avenue Louise se montant à 926.000.000 de francs, sans tenir compte des amortissements ni des taxes qui ont fait retour au Trésor, on peut dire que les bénéfices réalisés par les usagers auront couvert les dépenses d'investissement en 1962, c'est-à-dire en un peu plus de 4 ans.

LES DÉPENSES.

Les dépenses peuvent être chiffrées très facilement compte tenu du coût des travaux et du coût supplémentaire de l'entretien.

Les travaux de voirie proprement dits se montent à 213.100.000 francs et les travaux des ouvrages d'art à 713.100.000 francs.

Ces deux sommes doivent s'amortir respectivement en 25 et 50 ans. Il faut en défalquer 20 % pour tenir compte des taxes retournant au Trésor.

Dès lors, l'amortissement de la voirie doit être compté à 6.819.200 francs de 1958 à 1983, et celui des ouvrages d'art à 11.409.600 francs de 1958 à 2008.

Daar de totale bouwkosten van de kunstwerken van de Kleine Ringlaan (viaduct inbegrepen) en de Louisalaan 926.000.000 frank bedragen, waarbij geen rekening is gehouden met de afschrijvingen en met de gelden die in de vorm van belastingen in de Schatkist zijn teruggevloeid, mag worden gezegd dat de door de weggebruikers gemaakte besparingen de investeringsuitgaven in 1962, d. i. in iets meer dan 4 jaar zullen gedekt hebben.

DE UITGAVEN.

De uitgaven kunnen zeer gemakkelijk worden berekend op grond van de bouwkosten en de er bijkomende onderhoudskosten.

De kosten van de eigenlijke wegenbouwwerken bedragen 213 100 000 frank en die van de kunstwerken 713.100.000 frank.

Die beide sommen moeten respectievelijk in 25 en 50 jaar gedelgd zijn. Ze moeten met 20 % worden verminderd om rekening te houden met de gelden die als belastingen naar de Schatkist terugvloeien.

De delging van de wegenbouwwerken moet bijgevolg worden gesteld op 6.819.200 frank van 1958 tot 1983, en die van de kunstwerken op 11.409.600 frank van 1958 tot 2008.

L'intérêt doit être compté à 5 % l'an, bien que les investissements soient effectués à l'aide d'emprunts du Fonds des Routes à 4,25 %. La différence tient compte des frais de fonctionnement du Fonds et de la nécessité où il sera peut être amené à faire des nouveaux emprunts plus onéreux.

Le montant des intérêts à prévoir varie ainsi de 36.146.560 francs en 1958 à 27.943.600 francs en 1967.

Le coût supplémentaire d'entretien est estimé à 6.000.000 de francs, tenant compte de l'entretien et du nettoyage des ouvrages d'art et de leur équipement, de l'éclairage, de la signalisation lumineuse, des marquages et des revêtements des chaussées.

CONCLUSION.

Si l'on tient compte de tous les profits annuels et de toutes les dépenses annuelles (y compris un amortissement de 18.229.000 francs) pendant les dix premières années, on obtient un bénéfice net qui varie de 140.000.000 de francs en 1958 à plus de 250.000.000 de francs en 1968.

C'est ce que montre le tableau suivant :

(en millions de francs)

De rentevoet moet op 5 % 's jaars worden gesteld, ofschoon de beleggingen gedaan worden door middel van leningen door het Wegenfonds tegen 4,25 %. Het verschil ligt in de werkingskosten van het Fonds en de noodzakelijkheid, de volgende leningen misschien onder meer bezwarende voorwaarden te moeten aangaan.

Het bedrag der intresten schommelt aldus van 36.146.560 frank in 1958 tot 27.943.600 frank in 1967.

De bijkomende onderhoudskosten worden op 6.000.000 frank geraamd, waarbij rekening is gehouden met het onderhoud en het schoonmaken der kunstwerken, met hun uitrusting, verlichting, lichtseinen, markeringen en rijbaanverhardingen.

BESLUIT.

Wanneer men rekening houdt met alle jaarlijkse baten en met alle jaarlijkse uitgaven (daarin begrepen een delging van 18.229.000 frank) gedurende de eerste tien jaren, bekomt men een netto-winst die schommelt van 140.000.000 frank in 1958 tot meer dan 250.000.000 frank in 1968.

Zulks blijkt uit de volgende tabel :

(in miljoenen franken)

Années	Profits Tableau V	Exploitation	A déduire : Intérêts	Amortissement	Boni net
—	—	—	—	—	—
Jaren	Baten Tabel V	Exploitatie	Af te trekken : Intresten	Delging	Netto-winst
1958	201,000	6,—	36,146	18,2288	140,7252
1959	207,000	6,—	35,235	18,2288	147,5362
1960	224,480	6,—	34,323	18,2288	165,9282
1961	244,171	6,—	33,412	18,2288	186,5302
1962	266,171	6,—	32,500	18,2288	209,4432
1963	277,211	6,—	31,589	18,2288	221,3932
1964	282,831	6,—	30,677	18,2288	227,9252
1965	287,611	6,—	29,766	18,2288	233,6162
1966	292,951	6,—	28,855	18,2288	239,8672
1967	299,171	6,—	27,943	18,2288	246,9992

On constate que, compte tenu des frais d'exploitation, des intérêts des investissements et des amortissements, les bonis nets cumulés auront entièrement couvert les dépenses d'investissements en 1963, c'est-à-dire après cinq ans d'exploitation.

Le coefficient de rentabilité, qui est défini comme étant le rapport entre la valeur des investissements (amortissement déduit) et le boni net, varie de 19,15 % en 1958 à 44,19 % en 1967, soit une moyenne de 31,58 %.

L'étude conclut que les coefficients de rentabilité obtenus justifient amplement les investissements opérés.

Men zal vaststellen dat, rekening houdend met de exploitatiekosten, de beleggingsintresten en de delgingen, de samengevoegde netto-winsten de investeringsuitgaven in 1963, d. i. na vijf jaar exploitatie geheel zullen hebben gedekt.

De rendabiliteitscoëfficiënt, zijnde de verhouding tussen de waarde der investeringen (delging afgetrokken) en de netto-winst, schommelt tussen 19,15 % in 1958 en 44,19 % in 1967, d. i. een gemiddelde van 31,58 %.

De studie komt tot het besluit dat de gedane investeringen door de verkregen rendabiliteitscoëfficiënten ruimschoots worden verantwoord.