

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1959-1960.

VERGADERING VAN 25 MEI 1960.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw voor het dienstjaar 1960 (Kredieten : Openbare Werken).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE OPENBARE WERKEN (1) UITGEBRACHT DOOR DE H. VAN BUGGENHOUT.

INHOUD.

	Blz.
INLEIDING	2
A. UITEENZETTING VAN DE MINISTER :	
I. Evolutie van de begroting van 1959	4
II. De begroting van 1960	8
B. ALGEMENE BESPREKING	11
C. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN	30
D. BESLUIT EN STEMMINGEN	34
BIJLAGEN.	
1. Gecorrigeerde cijfers voor de artikelen 611 en 661 (op basis 1 januari 1948)	35
2. Gecorrigeerde cijfers voor de artikelen 561, 611 en 661 (op basis 1 januari 1956)	36
3. Statistieken van de zeescheepvaart in de Belgische havens	37
4. Evolutie van het goederenverkeer in Antwerpen en Rotterdam	38

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Van den Storme, voorzitter; Block, Emiel Claeys, Delor, De Clerck, Delmotte, Feron, Gilson, Hambye, Lemal, Materne, Neefs, Neybergh, Rassart, Roland, Scheire, Stubbe, Van Peteghem, Wijn en Van Buggenhout, verslaggever.

R. A 5891.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5.XVII (Zitting 1959-1960) : Ontwerp van wet overgezonden door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1959-1960.

SÉANCE DU 25 MAI 1960.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction pour l'exercice 1960 (Crédits : Travaux Publics).

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS (1) PAR M. VAN BUGGENHOUT.

SOMMAIRE

	Page
INTRODUCTION	2
A. EXPOSÉ DU MINISTRE :	
I. Evolution du budget de 1959	4
II. Budget de 1960	8
B. DISCUSSION GÉNÉRALE.	11
C. DISCUSSION DES ARTICLES	30
D. CONCLUSION ET VOTES	34
ANNEXES.	
1. Chiffres rectifiés pour les articles 611 et 661 (sur la base du 1 ^{er} janvier 1948)	35
2. Chiffres rectifiés pour les articles 561, 611 et 661 (sur la base du 1 ^{er} janvier 1956)	36
3. Statistiques de la navigation maritime dans les ports belges	37
4. Evolution du trafic des marchandises aux ports d'Anvers et de Rotterdam	38

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Van den Storme, président; Block, Emiel Claeys, Delor, De Clerck, Delmotte, Feron, Gilson, Hambye, Lemal, Materne, Neefs, Neybergh, Rassart, Roland, Scheire, Stubbe, Van Peteghem, Wijn et Van Buggenhout, rapporteur.

R. A 5891.

Voir :

Document du Sénat :

5.XVII (Session, de 1959-1960) : Projet de loi transmis par la Chambre des Représentants.

DAMES EN HEREN,

In de verschillende vergaderingen die door uw Commissie van Openbare Werken aan het onderzoek der begroting werden besteed, kwam, buiten de belangstelling die de commissarissen aan de dag legden voor plaatselijke aangelegenheden, vooral de bekommernis naar voren betreffende onze economie in de Gemeenschappelijke Markt.

Opvallend was, dat allen het aanvoelden dat onze infrastructuur in onze economie van morgen een belangrijke rol heeft te vervullen.

De verbindingswegen tussen de landen en streken langs de baan of te water spelen inderdaad in de kostende prijs der voortgebrachte goederen, of bij de verwerking ervan, een steeds groter wordende rol. De modernisering der zeehavens, vooral wat de overladingen betreft, de toegangswegen en de diepgang zijn van overwegend belang in verhouding tot de kostprijzen der goederen.

De voortgebrachte hoeveelheden aardolie, ijzererts en vooral cokeskolen zijn in Europa onvoldoende om de behoeften te dekken; de invoer dezer grondstoffen, met daarbij in een naaste toekomst de vloeibare gassen, zal naar alle waarschijnlijkheid van blijvende aard zijn. Het bouwen van ondergrondse gasreservoirs te Antwerpen en het in het vooruitzicht stellen van de oprichting van een scheepswerf voor boten boven de 100.000 ton in dezelfde stad, zijn zoveler aanduidingen, die erop wijzen hoe dringend noodzakelijk het is in snel tempo onze infrastructuur aan de nieuwe toestand aan te passen. Het ligt buiten kijf dat een tanker van grote tonnenmaat zijn kostprijs in grote mate ziet dalen, en misschien in de aanleghavens slechts een tiental arbeiders nodig heeft om gelost te worden, terwijl een « cargo » van 15.000 ton bij het lossen werk verschaft aan tientallen ploegen. Doch beide vervoermogelijkheden zijn onmisbaar, en bijgevolg ook de « havens » voor beide soorten.

Waar het op aankomt is dat door een rationele infrastructuur de rentabiliteit, als gevolg van concurrentiemogelijkheden, verzekerd blijft. Het vervoer langs de baan zou het mogelijk maken dat met de minste kosten, zonder nutteloze overladingen, de goederen ter bestemming komen en voorzeker de mededingingsmogelijkheden in de Euromarkt voor onze nijverheid vergroten. Onze waterwegen bevaarbaar maken op het internationaal gabarit van 1.350 ton is voor vele nijverheden de kostende prijs van grote hoeveelheden grondstoffen geweldig naar onder brengen.

Onze havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende toegankelijk maken voor schepen van grotere tonnenmaat door de diepgang dezer havens te verbeteren, is voorzeker een der doeltreffendste middelen om onze nijverheid meer concurrentiemogelijkheden te bieden.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Travaux publics a consacré plusieurs réunions à l'examen du budget; au cours de celles-ci, elle s'est préoccupée non seulement de certaines questions locales, mais surtout de la position de notre économie au sein du Marché Commun.

Il convient de souligner que tous les membres de votre Commission se sont montrés conscients du rôle considérable que notre infrastructure devra remplir demain dans l'économie nationale.

En effet, les voies de communication reliant les pays et les régions tant par terre que par eau constituent un élément toujours plus important des prix de production ou de transformation des marchandises. La modernisation des ports de mer, notamment en ce qui concerne les opérations de transbordement, les voies d'accès et la profondeur du mouillage, exercent une influence décisive sur le prix de revient des marchandises.

La production européenne de pétrole, de minerais de fer et surtout de fines à coke est insuffisante pour couvrir les besoins; l'importation de ces matières premières, auxquelles viendront s'ajouter dans un proche avenir les gaz liquides, aura probablement un caractère permanent. La construction, à Anvers, de réservoirs à gaz souterrains et l'annonce de l'aménagement, dans cette ville, d'un chantier naval pour bateaux de 100.000 tonnes, sont autant d'indications qui révèlent l'urgente nécessité d'adapter au plus vite notre infrastructure à la situation nouvelle. Il est indiscutable que le coût d'un pétrolier diminue dans des proportions considérables à mesure qu'on en accroît le tonnage; ainsi, le déchargement d'un pétrolier de fort tonnage ne nécessitera peut-être que l'intervention d'une dizaine d'ouvriers, alors que celui d'un cargo jaugeant 15.000 tonnes requerra l'embauchage de dizaines d'équipes. Toutefois, les deux types de moyens de transport sont indispensables et dès lors aussi les ports capables de les recevoir.

Ce qui importe, c'est d'assurer la rentabilité grâce à une infrastructure rationnelle, rentabilité qui dépend essentiellement des possibilités concurrentielles. Le transport par route permettrait d'acheminer les marchandises jusqu'à leur destination avec le minimum de frais et sans transbordements inutiles et augmenterait sans doute nos chances dans la compétition ouverte au sein du Marché Commun. La mise au gabarit international de 1.350 tonnes de nos voies hydrauliques se traduirait par une réduction sensible du prix coûtant de quantité de matières premières utilisées par un grand nombre de nos industries.

L'approfondissement de nos ports d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge et d'Ostende, en vue de les rendre accessibles aux bateaux de plus fort tonnage, constituerait certainement un des moyens les plus efficaces de multiplier les possibilités concurrentielles de notre industrie.

Maar een gezonde samenwerking tussen deze havens tot stand brengen, en eventueel met hen nagaan hoe in België het vraagstuk voor schepen met grote tonnenmaat een goede en goedkope oplossing kan bekomen, is niet alleen voor onze nijverheid, maar voor onze havens zelf een levenskwestie geworden. De beste, goedkoopste en zekerst te bereiken aanlegplaats moet, in samenwerking met onze havens en de openbare besturen, zonder te veel rekening te houden met bijkomende, doch respectabele belangen, in hun eigen belang, maar ook met het oog op de bestaansmogelijkheden van onze nijverheden, nuchter onder het oog worden genomen.

Onze partners in de Euromarkt hebben in dit opzicht reeds grote en diepingrijpende studies, en tevens flinke verwezenlijkingen op hun actief. Hier valt niet langer meer te talmen; de zaak is dringend. Zekere nijverheden wachten op verplaatsing om hun werkzaamheden te kunnen voortzetten. Andere — nieuwe — wensen zonder verwijl te weten waar ze zich moeten vestigen om op afdoende wijze in de Euromarkt te kunnen mededingen.

Begin 1959 bedroeg het volume der investeringen der Verenigde Staten in de Euromarkt : 574 miljoen dollar in de Duitse Bondsrepubliek, 527 miljoen dollar in Frankrijk, 264 miljoen dollar in Italië, 225 miljoen dollar in Nederland, 163 miljoen dollar in België en 7 miljoen dollar in Luxemburg.

In vergelijking met 1957, daalden de burgerlijke investeringen in 1958 in België met 3,7 %, waarvan een lichte achteruitgang voor industriële uitrusting. In 1958 werden er, in België, door de Verenigde Staten 12 fabrieken, 7 handelsinrichtingen, 6 verkoopburelen, 5 dienstinrichtingen en 3 transportmaatschappijen opgericht.

Einde 1950 beliepen de Amerikaanse investeringen in de landen van de Euro-gemeenschap slechts 638 miljoen dollar. Einde 1958 waren zij gestegen tot 1.761 miljoen dollar, om in de eerste zes maanden van 1959 1.900 miljoen dollar te bereiken.

In vergelijking met de andere landen van de Euromarkt is er in België iets dat niet voldoende rolt. Wij gaan voorzeker de oorzaken hiervan niet onderzoeken, maar de stilstand of de achteruitgang van de werkzaamheden van onze havens is daar blijkbaar niet vreemd aan.

In 1959 laadden en losten de zeeschepen te Antwerpen 35.205.844 ton tegenover te Rotterdam 73.844.118 ton en te Hamburg 27.395.011 ton.

In Duinkerken werden 8.132.913 ton geladen en gelost, tegen 3.014.261 ton te Gent, 822.347 ton te Zeebrugge, 314.127 ton te Oostende en 8.909 ton te Nieuwpoort.

Onderlijnen wij dat het grote onderscheid tussen Rotterdam en Antwerpen vooral gelegen is in de aanvoer van petroleum, cokeskolen, ijzererts en schroot, die door schepen met grote tonnenmaat

Mais il est désormais d'une importance vitale, non seulement pour notre industrie, mais pour nos ports eux-mêmes, d'établir une saine coopération entre ceux-ci et, éventuellement, de rechercher avec eux le moyen de résoudre en Belgique le problème des navires de fort tonnage d'une manière efficace et peu onéreuse. L'implantation la meilleure, la moins chère et offrant le plus de sécurité d'accès, il importe de la rechercher d'une manière rationnelle, avec le concours de nos administrations portuaires et des pouvoirs publics, sans tenir par trop compte d'intérêts certes respectables, mais secondaires, en vue d'assurer la prospérité de nos ports eux-mêmes, mais aussi de sauvegarder les moyens d'existence de nos industries.

Dans ce domaine, nos partenaires du Marché Commun ont déjà procédé à des études importantes et approfondies et ils ont également de belles réalisations à leur actif. Il s'agit de ne plus tarder; l'affaire est urgente. Certaines industries attendent d'être transplantées pour pouvoir poursuivre leurs activités. D'autres — il s'agit d'industries nouvelles — voudraient savoir au plus vite où elles doivent s'établir pour être en mesure de soutenir efficacement la concurrence dans le cadre du Marché Commun.

Au début de 1959, le volume des investissements américains dans les pays du Marché Commun était de 574 millions de dollars pour la République Fédérale d'Allemagne, 527 millions pour la France, 264 millions pour l'Italie, 225 millions pour les Pays-Bas, 163 millions pour la Belgique et 7 millions pour le Luxembourg.

En 1958, les investissements civils en Belgique sont en diminution de 3,7 % par rapport à 1957, diminution due notamment à une légère régression dans le secteur de l'équipement industriel. En 1958, les Etats-Unis ont créé chez nous 12 usines, 7 établissements commerciaux, 6 bureaux de vente, 5 établissements de services et 3 sociétés de transport.

Fin 1950, les investissements américains dans les pays de la Communauté européenne n'atteignaient que 638 millions de dollars. Fin 1958, ils étaient passés à 1.761 millions, pour atteindre 1.990 millions au cours du premier semestre de l'année 1959.

Comparativement aux autres pays du Marché Commun, la Belgique souffre de certaines insuffisances. Certes, nous n'allons pas ici en rechercher les causes, mais la stagnation ou la régression de nos activités portuaires y est apparemment pour quelque chose.

En 1959, les navires de mer ont chargé ou déchargé à Anvers 35.205.844 tonnes, contre 73.844.118 tonnes à Rotterdam et 27.395.011 à Hambourg.

A Dunkerque, on a chargé ou déchargé 8.132.913 tonnes, contre 3.014.261 à Gand, 822.347 à Zeebrugge, 314.127 à Ostende et 8.909 à Nieuport.

Il reste à souligner que l'écart notable qui se constate entre Rotterdam et Anvers concerne surtout les arrivages de pétrole, de coke, de minerais de fer et de ferraille, marchandises qui sont amenées

worden aangevoerd, en dit dank zij de diepgang dezer haven, die aan schepen van meer dan 10,50 m. onder water toegang verleent. Waar in 1950 12 van dergelijke schepen deze haven aandeden, waren er voor de tien eerste maanden van 1958 ruim 188.

Wij menen dat wij hiermede reeds voldoende hebben aangetoond, dat de bekommernis der commissarissen van uw Commissie voor Openbare Werken niet van alle grond ontbloot is en dat het hoog tijd wordt dat deze aangelegenheid en ook de andere met betrekking tot onze infrastructuur ernstig worden onderzocht.

Deze aangelegenheden zijn ten andere niet ontsnapt aan de bezorgdheid van de heer Minister van Openbare Werken, zoals zulks blijkt uit zijn uiteenzetting in Uw Commissie, maar wij menen, dat onze Hoge Vergadering en door haar toedoen het land nog meer aandacht moet schenken aan deze toestand. Andere uitgaven, hoe belangrijk zij ook mogen schijnen, moeten worden vermeden. Wat daar werd uitgegeven, verliezen wij voor het hoogdringendste. Niet meer uitvoeren betekent niet meer voortbrengen. Niet meer voortbrengen betekent niet meer werken. Niet meer werken betekent werkloosheid en armoë.

* * *

A. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

De Minister geeft een samenvatting van de uiteenzetting die hij op 15 december 1959 hield in de Commissie voor Openbare Werken van de Kamer.

De voornaamste punten die hij commentarieert zijn de volgende :

I. Evolutie van de begroting voor 1959.

1^o Gewone begroting.

In de begroting voor het dienstjaar 1960 worden onder de rubriek van de gewone uitgaven 2.113.655.000 frank kredieten aangevraagd, wat in vergelijking met de voor het dienstjaar 1959 uitgetrokken en aangepaste kredieten een vermindering van 17.578.000 frank betekent.

Het aantal openbare aanbestedingen (werken van meer dan 100.000 frank in principe) is sterk gestegen in 1959.

1955	2.065
1956	1.672
1957	1.598
1958	2.641
1959	2.900

2^o Buitengewone begroting.

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

à Rotterdam par des navires de fort tonnage grâce à la profondeur de mouillage de ce port qui le rend accessible aux navires dont le tirant d'eau dépasse 10,50 m. Alors qu'en 1950, 12 bâtiments de l'espèce étaient entrés dans ledit port, on en a enregistré 188 au cours des dix premiers mois de 1958.

Nous croyons avoir ainsi montré à suffisance que les préoccupations des membres de votre Commission des Travaux publics ne manquent pas de fondement et qu'il est grand temps que ce problème ainsi que les autres problèmes relatifs à notre infrastructure soient examinés sérieusement.

Ces questions n'ont d'ailleurs pas échappé à l'attention du Ministre des Travaux publics, ainsi qu'il ressort de l'exposé qu'il a fait devant votre Commission, mais nous estimons que la Haute Assemblée et, par son intermédiaire, le pays lui-même se doivent d'accorder une attention encore accrue à cet état de choses. Il y a lieu d'éviter les autres dépenses, si importantes qu'elles puissent paraître. Les sommes que nous y consacrons, nous n'en disposons plus pour résoudre les problèmes urgents. Cesser d'exporter, c'est ne plus produire. Cesser de produire, c'est ne plus travailler. Ne plus travailler, c'est se condamner au chômage et à la misère.

* * *

A. — EXPOSE DU MINISTRE.

Le Ministre fait un résumé de son exposé du 15 décembre 1959 devant la Commission des Travaux Publics de la Chambre.

Les principaux points qu'il commente sont les suivants :

I. Evolution du budget de 1959.

1^o Budget ordinaire.

Le montant des crédits demandés au budget de l'exercice 1960 sous la rubrique des dépenses ordinaires s'élève à 2.113.655.000 francs, ce qui représente par rapport au total des crédits prévus et des crédits d'ajustement pour 1959, une diminution de 17.578.000 francs.

Le nombre d'adjudications publiques (travaux de plus de 100.000 francs, en principe) accuse un accroissement considérable en 1959.

1955	2.065
1956	1.672
1957	1.598
1958	2.641
1959	2.900

2^o Budget extraordinaire.

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

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

(In duizenden franken)

La tableau ci-après donne les chiffres des engagements effectués depuis 1948 :

(En milliers de francs)

Jaar Année	Wegen Routes	Waterwegen Voies hydrauliques	Gebouwen Bâtiments	Stedebouw Urbanisme	Totaal Total
1948	221.316	908.566	890.983	993.712	3.015.577
1949	944.031	1.460.529	631.903	1.695.415	4.731.878
1950	1.092.305	1.078.468	818.966	2.618.595	5.608.334
1951	1.414.471	1.652.622	810.037	1.716.383	5.593.513
1952	538.930	881.255	867.060	1.731.468	4.018.713
1953	845.674	715.777	646.310	1.494.192	3.701.953
1954	1.245.864	1.981.844	1.268.872	2.195.675	6.692.255
1955	1.490.770	1.983.663	1.448.497	1.873.497	6.796.427
1956	3.471.800	542.868	1.383.541	1.436.756	6.834.965
1957	1.671.774	884.813	1.120.330	1.043.427	4.720.344
1958	2.704.668	1.583.069	1.320.309	1.852.333	7.460.379
1959	2.421.000	2.474.000	2.578.000	2.572.000	10.045.000

3^o Werkverschaffing.

De sedert het begin van het jaar door het departement gehouden boekhouding, laat voor de eerste maal toe te bepalen hoeveel arbeiders tewerkgesteld zijn op de bouwplaatsen van de door het departement gesubsidieerde werken.

Hierna volgt de evolutie van die cijfers sedert januari 1959 :

januari	23.136
februari	22.958
maart	53.244
april	65.691
mei	84.275
juni	101.956
juli	72.934
augustus	72.083
september	79.340

4^o Aktiviteit van het Bestuur der Wegen en van het Wegenfonds in 1959.

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

Een bijzondere inspanning werd gedaan om de werken aan de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland te doen vorderen.

Lijst van de vastleggingen van het Wegenfonds in 1959.

a) AUTOSNELWEGEN.

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

Fr. 763.040.702

3^o Remise au travail des chômeurs.

Depuis le début de l'année et pour la première fois, le département tient une comptabilité qui permet de dire combien d'ouvriers sont occupés sur les chantiers subventionnés par les Travaux Publics.

Voici l'évolution de ces chiffres depuis janvier 1959 :

janvier	23.136
février	22.958
mars	53.244
avril	65.691
mai	84.275
juin	101.956
juillet	72.934
août	72.083
septembre	79.340

4^o Activité de l'Administration des Routes et du Fonds des Routes en 1959.

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

Un effort particulier a porté sur l'avancement des travaux de l'autoroute Anvers-Liège-Allemagne.

Tableau des engagements du Fonds des Routes en 1959.

a) AUTOROUTES :

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

Fr. 763.040.702

b) WEGEN.

Antwerpen	87.092.860
Brabant	291.017.142
West-Vlaanderen	125.548.176
Oost-Vlaanderen	250.718.872
Henegouwen	264.965.127
Luik	211.500.157
Limburg	69.454.212
Luxemburg	170.349.821
Namen	170.168.522
Werken verspreid over al de pro- vincies	18.000.000
	Fr. 1.658.814.889

Totaal bedrag van de vastleggingen Wegenfonds in 1959 : 2.421.855.591 fr.

5^o *Aktiviteit van het Bestuur der Waterwegen in 1959.*

Werden vastgelegd :

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

2.474.000.000 fr.

6^o *Aktiviteit van het Bestuur der Gebouwen in 1959.*

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

Vastgelegde kredieten :

Diverse gebouwen	638.000.000
Schoolgebouwen	1.540.000.000
Universiteitsgebouwen	400.000.000
Totaal	2.578.000.000

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

7^o *Aktiviteit van het Bestuur van de Stedebouw in 1959.*

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

b) ROUTES.

Anvers	87.092.860
Brabant	291.017.142
Flandre occidentale	125.548.176
Flandre orientale	250.718.872
Hainaut	264.965.127
Liège	211.500.157
Limbourg	69.454.212
Luxembourg	170.349.821
Namur	170.168.522
Travaux répartis dans toutes les provinces	18.000.00
	Fr. 1.658.814.889

Engagement total sur le Fond des Routes en 1959 : 2.421.855.591 francs.

5^o *Activité de l'Administration des Voies hydrauliques en 1959.*

Furent engagés :

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

2.474.000.000 de francs.

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

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

Crédits engagés :

Bâtiments divers	Fr. 638.000.000
Constructions scolaires	1.540.000.000
Bâtiments universitaires	400.000.000
	Fr. 2.578.000.000

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

7^o *Activité de l'Administration de l'Urbanisme en 1959.*

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

8° *De Testgebieden.*

a) BORINAGE.

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

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

b) HAGELAND-ZUIDERKEMPEN.

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

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

9° *Uitvoering van het Groenplan in 1959.*

In het voorjaar van 1959 heeft het Rijk 10.000 bomen en 45.000 heesters doen planten.

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

10° *Aanplakken en reclame.*

1° Eerste stelsel: Reglementering in de landschappen en langs de toeristische verkeerswegen;

2° Tweede stelsel: Reglementering langs de gewone wegen;

3° Derde stelsel: Reglementering in de bebouwde kommen.

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

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

8° *Les régions - test.*

a) BORINAGE.

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

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

b) HAGELAND-SUD DE LA CAMPINE.

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

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

9° *Application du Plan vert en 1959.*

L'Etat a fait planter, au printemps 1959, 10.000 arbres et 45.000 arbustes.

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

10 *Affichage et publicité.*

1) Premier régime: Réglementation dans les sites et le long de voies de communication touristiques;

2) Deuxième régime: Réglementation le long des routes ordinaires;

3) Troisième régime: Réglementation dans les agglomérations.

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

Enfin, les autoroutes sont non seulement protégées par la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, et qui interdit formellement toute publicité et affichage sur une profondeur de 30 mètres à partir de la limite de l'autoroute, mais la zone située au-delà de cette distance de 30 mètres tombe également sous l'application du nouvel arrêté.

II. De begroting van 1960.

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

In 1960 zal een zeer grote inspanning moeten worden gedaan op het gebied van de structurele werken. De grote werken aan de haven van Antwerpen, aan de autosnelwegen, aan het kanaal van Charleroi, enz., moeten in een versneld tempo voortgezet worden.

Zo men een vergelijking wil maken tussen de begroting voor 1959 en die voor 1960 dient rekening gehouden met het feit dat allerhande vastgelegde kredieten niet meer op de eigenlijke begroting voorkomen. Dit geldt voor de post van 1.700.000.000 fr. voor de schoolgebouwen en van 200.000.000 frank voor de Rijksuniversiteitsgebouwen, die als dotatie voorkomen op de buitengewone begroting, om overgeschreven te worden op de begroting voor orde, aangezien het hier feitelijk kredieten betreft die door de Minister van Openbaar Onderwijs beheerd worden.

Hetzelfde geldt voor het bedrag van 600.000.000 dat is uitgetrokken voor de subsidiëring van het bouwen van gemeente- en provinciale scholen.

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

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

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

Buitengewone begroting :

Waterwegen	2.675 miljoen
Gebouwen	1.238 »
Stedebouw	657 »
Diverse	140 »
	4.710 miljoen

Dotaties op de buitengewone begroting, die naar de begroting voor orde zullen worden overgeschreven :

II. Budget de 1960.

Contrairement à ce qui a été fait en 1959, le département n'engagera pas, au cours de l'année 1960, beaucoup de travaux conjoncturels, c'est-à-dire des travaux de petite et moyenne importance dont le but immédiat est surtout la mise au travail des chômeurs.

En 1960, un effort très important est à faire au point de vue des travaux structurels. De grands travaux doivent être continués à un rythme accéléré au port d'Anvers, sur les autoroutes, sur le Canal de Charleroi, etc.

Si on veut comparer le budget de 1959 à celui de 1960, il faut tenir compte de ce que divers crédits à engager ne figurent plus au budget proprement dit. C'est le cas du poste de 1.700.000.000 de francs prévu pour les constructions scolaires et des 200 millions de francs pour les constructions universitaires de l'Etat qui figurent comme dotation au budget extraordinaire en vue d'être virés au budget pour Ordre, puisque ce sont des crédits qui, en fait, sont gérés par le Ministre de l'Instruction Publique.

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

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

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

Tenant compte de tous ces éléments, nous arrivons pour 1960 à un budget se chiffrant à 10 milliards de francs d'engagements, dont voici le détail :

Budget extraordinaire :

Voies hydrauliques	2.675 millions
Bâtiments	1.238 millions
Urbanisme	657 millions
Divers	140 millions
	4.710 millions

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

Fonds voor schoolgebouwen	1.700 miljoen	Fonds des constructions scolaires	1.700 millions
Universiteitsgebouwen	200 »	Constructions universitaires	200 millions
Subsidies voor gemeentescholen en provinciale scholen	600 »	Subsides aux écoles communales et provinciales	600 millions
	2.500 miljoen		2.500 millions
Verleende machtigingen inzake toelagen voor gemeentelijke en provinciale werken (wegen, gebouwen)	700 miljoen	Autorisations accordées pour subvention des travaux communaux et provinciaux (voirie, bâtiments)	700 millions
(3.200 miljoen die niet voorkomen op de begroting van Openbare Werken wat de vastleggingen betreft)		(3.200 millions ne figurant pas au budget des Travaux publics pour les engagements).	
Wegenfonds	2.500 miljoen	Fonds des routes	2.500 millions
	10.410 miljoen		10.410 millions
Overboeking van de buitengewone begroting 1959 voor de sluis te Fort Frederik (ingeschreven op de buitengewone begroting 1959)	300 miljoen	Report du Budget extraordinaire 1950 pour l'écluse de Fort Frederik (prévu au Budget extraordinaire de 1959)	300 millions
Totaal	10.710 miljoen	Total	10.710 millions

1^o Wegen.

Op het gebied van de autosnelwegen zal nog een grote inspanning worden gedaan voor de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland.

AUTOSNELWEGEN.

Antwerpen-Aken :	
Antwerpen-Wommelgem	fr. 150.000.000
Kuringen-Rapertingen	250.000.000
Cheratte-Melen	330.000.000
Eupen-Lichtenbusch	150.000.000
Brussel-Luik :	
Schaarbeek-Zaventem	fr. 30.000.000
Brussel-Namen :	
Maleizen, zuiden van Waver	fr. 300.000.000
Brussel-Oostende :	
Bouwen van kunstwerken	fr. 75.000.000
Brussel-Antwerpen :	
Wolvertem-grens van de provincie	65.000.000
Totaal autosnelwegen	fr. 1.350.000.000

WEGEN (per provincie).

Antwerpen	89.000.000
Brabant	241.000.000
West-Vlaanderen	107.000.000
Oost-Vlaanderen	140.000.000

1^o Routes.

En matière d'autoroutes, un effort particulier sera encore fait pour l'axe Anvers-Liège-Allemagne.

AUTOROUTES :

Anvers-Aix-la-Chapelle :	
Anvers-Wommelgem	Fr. 150.000.000
Curange-Rapertingen	250.000.000
Cheratte-Melen	330.000.000
Eupen-Lichtenbusch	150.000.000
Bruxelles-Liège :	
Schaerbeek-Zaventem	30.000.000
Bruxelles-Namur :	
Malaise, sud de Wavre	300.000.000
Bruxelles-Ostende :	
Construction d'ouvrages d'art	75.000.000
Bruxelles-Anvers :	
Wolvertem - frontière de la province	65.000.000
Total autoroutes	1.350.000.000

ROUTES (par province).

Anvers	fr. 89.000.000
Brabant	241.000.000
Flandre occidentale	107.000.000
Flandre orientale	140.000.000

Henegouwen	192.000.000	Hainaut	192.000.000
Luik	104.000.000	Liège	104.000.000
Limburg	85.000.000	Limbourg	85.000.000
Luxemburg	96.000.000	Luxembourg	96.000.000
Namen	96.000.000	Namur	96.000.000

Totaal Wegen 1.150.000.000

Total routes fr. 1.150.000.000

Totaal Wegenfonds 2.500.000.000

Total général du Fonds
des Routes fr. 2.500.000.000

2° Waterwegen.

Vastleggingsmogelijkheden :

voor de haven van Antwerpen, waar-
van 300 miljoen overgeboekt van
1959 voor de bouw van de nieuwe
zeesluis 1.000.000.000

voor het programma der 1.350 ton 1.295.000.000

voor de overige werken, niet begre-
pen in de twee programma's . . . 680.000.000

Totaal fr. 2.975.000.000
(waaronder het bedrag van 300 miljoen voor de
haven van Antwerpen).

3° Gebouwen.

Uitgetrokken vastleggingskredieten :

1. Diverse departementen, enz. . . 1.238.000.000

2. Schoolfonds 1.700.000.000

3. Universiteiten 200.000.000

Totaal . . fr. 3.138.000.000

4° Stedebouw, enz.

Wet Brunfaut fr. 300.000.000

Diverse toelagen 1.423.000.000

Studie van plans 50.000.000

Overeenkomst Oost-Vlaanderen . . 4.000.000

Oorlogsschade 200.000.000

Industriepark Ghlin-Baudour . . . 120.000.000

Totaal . . fr. 2.097.000.000

5° Administratieve vereenvoudiging en nieuwe financieringsstelsel.

Het nieuw systeem.

Hierna volgt een korte uiteenzetting van het
nieuw stelsel :

1° aan de provinciale technische diensten wordt
een grotere verantwoordelijkheid opgedragen;

2° de herhaalde controle van eenzelfde dossier
door dezelfde diensten wordt afgeschaft;

3° invoering van een vast subsidiebedrag, ter
voorkoming van de opeenvolgende herzieningen
van de berekening van het bedrag der Rijksbijdrage;

2° Voies hydrauliques.

Possibilités d'engagement :

pour le port d'Anvers, dont 300
millions reportés de 1959 pour
la construction de la nouvelle
écluse maritime fr. 1.000.000.000

pour le programme des 1.350 ton-
nes 1.295.000.000

pour les autres travaux, non com-
pris dans les deux programmes . . . 680.000.000

Total fr. 2.975.000.000
(y compris les 300 millions pour le port d'Anvers).

3° Bâtiments.

Crédits d'engagements prévus :

1. Divers départements, etc. . . . 1.238.000.000

2. Fonds Scolaire 1.700.000.000

3. Universités 200.000.000

Total fr. 3.138.000.000

4° Urbanisme, etc.

Loi Brunfaut fr. 300.000.000

Subsides divers 1.423.000.000

Etudes de plans 50.000.000

Convention Flandre orientale . . . 4.000.000

Dommages de guerre 200.000.000

Parc industriel Ghlin-Baudour . . . 120.000.000

Total fr. 2.097.000.000

5° Simplification administrative et nouveau système de financement.

Le nouveau système.

Ci-dessous une analyse concise du nouveau
système :

1° une plus grande responsabilité est confiée
aux services techniques provinciaux;

2° suppression de contrôles répétés d'un même
dossier par les mêmes services;

3° fixation d'un taux de subsides invariable, afin
d'éviter les révisions successives du calcul du taux
du subsidie accordé par l'Etat;

4^o voorlopige vastlegging van het subsidiebedrag na kennisgeving van de ramingen en op het ogenblik dat de machtiging tot aanbesteding wordt gegeven, met eventuele aanpassing na kennisgeving van de afrekening der aanneming.

BESLUIT.

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

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

2^o de investeringswet, die waarschijnlijk in de loop van hetzelfde jaar bij de Kamer zal worden ingediend.

B. — ALGEMENE BERAADSLAGING.

BETOOG N^o 1.

De eerste spreker behandelt het probleem der localisatie van een nieuwe zeehaven op Belgisch grondgebied.

Spreker wijst op het feit dat de trafiek te Antwerpen relatief achteruitgaat in vergelijking met Rotterdam en Hamburg. Deze achteruitgang is gedeeltelijk te wijten aan het feit dat Rotterdam schepen met grote tonnenmaat ontvangt in zijn eigen haven of in zijn voorhaven Europoort. De stad Amsterdam heeft pas een programma ontworpen om IJmuiden verder uit te bouwen. In Duinkerken vestigen de Fransen een nieuwe staalfabriek. De vraag der localisatie van een nieuwe zeehaven op Belgisch grondgebied is derhalve niet alleen belangrijk wegens de functie als voorhaven, maar ook wegens de vestiging van een eventuele staalfabriek. De transportkosten wegen te zwaar op de industrie die gevestigd is in het binnenland. In deze aangelegenheid moet men realistisch zijn; men mag zich niet laten leiden door zg. Vlaams-Waalse tegenstellingen. De huidige havenpolitiek mag niet voortgezet worden. Er moet een Belgische haven beschikbaar zijn voor schepen met grote tonnenmaat, want anders zullen we afhangen van de hollandse en franse havens.

Zou het niet mogelijk zijn dat de havens samenwerken om een gemeenschappelijke voorhaven te bouwen? Deze gemeenschappelijke actie der havens en der rederijen zou kunnen leiden tot de oprichting van een haven in de streek van Westende. Zo zouden we over een voorhaven beschikken waar ook eventueel een nieuw staalbedrijf zou opgericht worden.

4^o engagement provisoire du montant du subside sur le vu des estimations et au moment où l'autorisation d'adjuger est donnée, avec adaptation éventuelle effectuée sur le vu du décompte de l'entreprise.

CONCLUSION.

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

1^o de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme;

2^o de la loi des investissements, qui sera vraisemblablement déposée au cours de cette année sur le bureau de la Chambre.

B. — DISCUSSION GENERALE.

INTERVENTION N^o 1.

Le premier orateur traite du problème de la localisation d'un nouveau port de mer en territoire belge.

Il insiste sur le fait que le trafic dans le port d'Anvers est en régression par rapport à Rotterdam et à Hambourg. Ce recul est dû en partie au fait que Rotterdam reçoit des navires de fort tonnage, soit dans son port proprement dit, soit dans son avant-port dit « Europort ». La Ville d'Amsterdam vient d'élaborer un programme visant à donner de l'extension à IJmuiden. A Dunkerque, les Français établissent une nouvelle usine métallurgique. Il en résulte que la question de la localisation d'un nouveau port de mer en territoire belge est importante, non seulement pour le rôle d'avant-port qu'il serait appelé à jouer, mais aussi au point de vue de l'établissement éventuel d'une usine métallurgique. Le coût des transports grève trop lourdement les industries qui sont établies à l'intérieur du pays. En cette matière, il faut être réaliste; on ne peut se laisser guider par la prétendue opposition entre les intérêts flamands et les intérêts wallons. L'actuelle politique portuaire ne peut être poursuivie. Il faut que nous puissions disposer d'un port belge accessible aux navires de fort tonnage, sinon nous dépendrons des ports hollandais et français.

Ne serait-il pas possible que les ports collaborent en vue de réaliser un avant-port commun? Cette action commune des ports et des armateurs pourrait conduire à la création d'un port dans la région de Westende. Nous disposerions ainsi d'un avant-port aux abords duquel une nouvelle usine métallurgique pourrait éventuellement être établie.

De E.G.K.S. beweert dat de consumptie van staal van 1960 tot 1970 zal verdubbelen in de landen der Gemeenschap. Rekening houdend met de transportkosten, zou het wenselijk zijn een complementair staalbedrijf in de kuststreek op te richten. Indien dit waar is, zou de Minister verplicht zijn sommige aspecten van zijn politiek te herzien. Dit probleem moet aandachtig bestudeerd worden.

Verder wordt er niets voorzien voor de bestrijding van eventuele overstromingen te wijten aan het Delta-plan. Het binnenland moet beschermd worden. Men zou zich moeten akkoord stellen over een infrastructuurpolitiek.

Tien jaar geleden hebben we niet willen klaar zien voor de steenkolenmijnen; het is hoog tijd dat we ons allen akkoord stellen over een infrastructuurpolitiek zonder de Waals-Vlaamse tegenstellingen op te drijven.

ANTWOORD N° 1.

Ik heb met veel aandacht geluisterd naar de interessante uiteenzetting van het geachte lid betreffende de noodzakelijkheid van de bouw van een nieuwe zeehaven in de omgeving van Westende, die toegankelijk zou zijn voor de grootste zeeschepen en een voorhaven zou vormen tot de bestaande Belgische havens.

Dit voorstel zal zorgvuldig door mijn diensten onderzocht worden onder technisch en nautisch oogpunt.

Ik moet echter doen opmerken dat de eerste reacties niet zeer gunstig zijn, vermits de vergelijking, onder oogpunt van havenpolitiek, met Nederland en Frankrijk in feite niet opgaat. Inderdaad, de uitbreidingen waarvan sprake in de beide genoemde landen, zijn gesitueerd aan de monding van de bestaande verbinding van de havens met de zee, hetgeen in België, gezien de geografische ligging van de Schelde, uitgesloten is.

Anderzijds kan het bestaan van de haven van Zeebrugge niet eenvoudig genegeerd worden, omdat aldaar reeds belangrijke investeringen werden gedaan. We beschikken er over een uitgeruste zeehaven, die technisch nog kan verbeterd worden om zeeschepen van zeer grote tonnenmaat te ontvangen. Daarenboven wordt deze haven geruggesteund door de agglomeratie van Brugge waar heden reeds een niet onaanzienlijk aantal commerciële en industriële instellingen gevestigd zijn en waar bovendien een voldoende aantal geschoolde arbeiders voorhanden is, dank zij het bestaan van een aangepast technisch onderwijs.

De verdere uitbouw van deze haven zou vanzelfsprekend kleinere investeringen vergen dan die welke nodig zouden zijn om een gans nieuwe en onafhankelijke haven aan te leggen ter hoogte van Westende, waar alles nog te realiseren zou zijn voor een behoorlijke uitrusting, zowel te water, langs de weg als per spoor, met het hinterland.

La C.E.C.A. estime que, de 1960 à 1970, la consommation d'acier doublera dans les pays de la Communauté. En raison du coût des transports, il serait souhaitable d'établir, dans la région côtière, une usine métallurgique de complément. Si cela est exact, le Ministre serait obligé de revoir certains aspects de sa politique. Ce problème doit être soumis à une étude attentive.

D'autre part, rien n'est prévu pour lutter contre les inondations qui pourraient résulter de la réalisation du plan Delta. Il faut protéger l'intérieur du pays. On devrait se mettre d'accord sur une politique de l'infrastructure.

Il y a dix ans, lorsque s'est posé le problème des charbonnages, nous n'avons pas voulu voir clair; il est grand temps que nous nous mettions tous d'accord sur une politique de l'infrastructure, sans accentuer les oppositions entre les intérêts wallons et les intérêts flamands.

RÉPONSE N° 1.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'intéressant exposé de l'honorable membre sur la nécessité de construire, aux abords de Westende, un nouveau port de mer qui serait accessible aux plus grands des navires de mer et qui constituerait un avant-port des ports belges actuellement existants.

Cette proposition sera étudiée attentivement par mes services au point de vue technique et au point de vue nautique.

Cependant, je tiens à faire remarquer que les premières réactions ne sont pas très favorables, car en réalité, on ne peut pas comparer la Belgique aux Pays-Bas et à la France pour ce qui est des problèmes portuaires. En effet, pour ces deux pays, les extensions visées par l'honorable membre sont réalisées à l'embouchure de la liaison existante entre les ports et la mer et il est exclu qu'on puisse en faire autant en Belgique, en raison de la situation géographique de l'Escaut.

D'autre part, on ne peut pas ignorer purement et simplement le fait de l'existence du port de Zeebrugge, pour lequel d'importants investissements ont déjà été réalisés. Nous disposons, à Zeebrugge, d'un port de mer équipé, qu'il est techniquement possible d'améliorer pour le rendre accessible aux navires de très fort tonnage. En outre, ce port s'appuie sur l'agglomération de Bruges, dans laquelle se sont fixés un nombre appréciable d'établissements commerciaux et industriels et qui compte, grâce à l'existence d'établissements techniques d'enseignement appropriés, une main-d'œuvre qualifiée suffisamment abondante.

Il est évident que l'extension de ce port nécessiterait des investissements moins importants que la construction, à hauteur de Westende, d'un nouveau port dont il faudrait réaliser de toutes pièces l'équipement voulu en voies d'eau, routes et voies ferrées le reliant à son hinterland.

BETOOG N^o 2.

1^o Spreker wenst dat de administratieve diensten van het Departement zouden worden gereorganiseerd ten einde het rendement er van te verhogen.

2^o Hij verzoekt de Minister aan uw Commissie het tijdschema te willen mededelen dat is vastgesteld voor de aanbestedingen betreffende het kanaal van Charleroi.

Hij vraagt tevens met nadruk dat het vak Nimy-Obourg van het Centrumkanaal ten spoedigste zou worden voltooid.

3^o Spreker wenst de Minister er op te wijzen dat hij moeilijk zijn instemming zal kunnen betuigen met het door deze te kennen gegeven voornemen, de financiering van autosnelwegen aan de particuliere sector toe te vertrouwen.

4^o Inzake de Schelde wenst het lid een geruststellende verklaring te horen omtrent de rentabiliteit van de baggerwerken.

5^o Wat ten slotte de overwegen te La Louvière en Houdeng-Goegnies betreft, vraagt spreker met aandrang dat ze zouden worden opgeheven.

ANTWOORD N^o 2.

1^o Samen met het lid wens ik dat het rendement van de administratieve diensten zou verhogen. Het is waar dat vele ambtenaren met vlijt en verstand werken en een uitstekend rendement hebben dat aan de Staat ten goede komt, maar daarnaast zijn er ook ambtenaren waarvan het rendement kennelijk minder is; het ideaal ware dat ik over een middel zou beschikken om de besten te belonen, maar zulk een stelsel bestaat niet.

Wat in het bijzonder de burgerlijke ingenieurs van het Departement betreft, die zullen vanaf 1 juli een speciale overgangstoelage ontvangen, in afwachting van de herwaardering van het openbaar ambt. Ik ben er van overtuigd dat die eerste maatregel heilzame gevolgen zal hebben.

2^o Ik bevestig dat al de aanbestedingen betreffende het kanaal van Charleroi in 1960 zullen plaats hebben. Wat Nimy-Obourg betreft zullen de aanbestedingen in 1961 worden gehouden, overeenkomstig het tijdschema van de wet op de 1.350 ton.

Het overige deel van het Centrumkanaal zal van 1964 tot 1966 worden aanbesteed, overeenkomstig hetzelfde tijdschema.

3^o De middelen van het Wegenfonds zijn ontoereikend opdat België de draaischijf van het Europees wegennet zou kunnen worden. Het is niet om doctrinale maar wel om praktische redenen dat ik voorstel de autosnelwegen door de particuliere sector te laten financieren en bouwen.

INTERVENTION N^o 2.

1^o Un commissaire souhaite que l'on réorganise les services administratifs du Département, en vue d'augmenter leur rendement.

2^o Le membre demande au Ministre de faire connaître à votre Commission le calendrier prévu pour les adjudications relatives à la modernisation du Canal de Charleroi.

Il insiste aussi pour que l'on termine au plus tôt la section Nimy-Obourg du Canal du Centre.

3^o L'intervenant tient à signaler au Ministre qu'il lui sera difficile de marquer son accord sur les intentions manifestées par celui-ci de confier le financement d'autoroutes au secteur privé.

4^o En ce qui concerne l'Escaut, le même membre voudrait avoir ses apaisements au sujet de la rentabilité des dragages.

5^o Enfin, en ce qui concerne les passages à niveau de La Louvière et d'Houdeng-Goegnies, il insiste auprès du Ministre pour les supprimer.

RÉPONSE N^o 2.

1^o Je suis d'accord avec l'honorable membre lorsqu'il souhaite que le rendement des services administratifs soit augmenté. Certes, de nombreux fonctionnaires travaillent avec ardeur et intelligence et ont un excellent rendement dont l'Etat profite, mais il y a aussi, à côté d'eux, des agents dont le rendement est nettement moindre; l'idéal serait que je puisse disposer d'un moyen de récompenser les meilleurs, mais ce système n'existe pas.

Pour ce qui est des ingénieurs civils du Département, en particulier, ils obtiendront une allocation spéciale transitoire, à partir du 1^{er} juillet, en attendant la revalorisation de la fonction publique. Je ne doute pas que cette première mesure aura des résultats heureux.

2^o Je confirme que toutes les adjudications relatives au Canal de Charleroi auront lieu en 1960. Pour ce qui est de Nimy-Obourg, les adjudications auront lieu en 1961, conformément au timing de la loi des 1.350 tonnes.

Le reste du Canal du Centre sera adjudgé de 1964 à 1966, conformément au même timing.

3^o Les ressources du Fonds des Routes ne sont pas suffisantes pour que la Belgique devienne la plaque tournante du système routier européen. Ce n'est pas pour des raisons de doctrine, mais pour des raisons pratiques, que je propose le financement et la construction de certaines autoroutes par le secteur privé.

Anderzijds wenste de Vervoercommissie van de Gemeenschappelijke Markt een snelle verwezenlijking van de internationale verbinding Brussel-Parijs door middel van een autosnelweg; wat mij betreft, ik ben ten volle bereid die autosnelweg sneller uit te voeren dan voorzien, indien een speciale financiering door de Europese Bank zulks mogelijk maakt; terloops zij er op gewezen dat die autosnelweg zeer grote diensten zou bewijzen inzonderheid aan de Borinage. Ik ben voornemens hieromtrent einde mei contact op te nemen met mijn Franse collega de heer Minister Buron.

Dank zij de kapitaalbreng uit drie verschillende bronnen, te weten het Wegenfonds, de private financiering en de Europese Bank, zal men de uitvoering van het programma van de bouw van autosnelwegen kunnen bespoedigen.

4^o De baggerwerken in de Schelde, waarin vloed en eb elkaar onophoudelijk opvolgen, zijn noodzakelijk om een voldoende diep vaarwater in stand te houden en de toegang van schepen met grote tonnenmaat tot de haven van Antwerpen mogelijk te maken. Binnenkort zal een nieuwe aanbesteding van het onderhoudsbaggerwerk plaats hebben; ik heb het bestek van die werken zopas ondertekend en alles laat voorzien dat de baggerkosten lager zullen liggen.

5^o De overweg te La Louvière zal door de Spoorwegen en die te Houdeng-Goegnies zal door mijn Departement worden opgeheven.

BETOOG N^o 3.

1^o Ik bedank de Minister omdat hij voor de eerste maal een aanzienlijk bedrag voor het kanaal Gent-Terneuzen heeft uitgetrokken (370 miljoen). Ik hoop dat die kredieten nog dit jaar werkelijk zullen gebruikt worden en dat de aanbestedingen in onverminderd tempo zullen worden voortgezet.

2^o Inzake Rijkstoelagen voor gemeentewerken meen ik dat het billijk zou zijn tot een betere regionale verdeling te komen, bijzonder wat de industriegebieden van Henegouwen en Oost-Vlaanderen betreft, waar de verschillen vrij groot zijn.

3^o Wat de Rijkswegen betreft, wijs ik op het belang van een betere verbinding tussen Antwerpen en Gent. Alle jaren wordt er een paar kilometer verbeterd. In 1958 werden een rechte trekking te Sint-Amandsberg alsmede de werken aan het vak Oostakker beloofd, maar in maart 1960 is er nog niets in aanbesteding. Wat de verbindingsweg tussen Gent en de kust betreft, vestig ik uw aandacht op de toestand aan de Dodenbrug, te Mariakerke. Voor die brug wordt een signalisatie overwogen sedert 1958, maar men is er nog niet aan begonnen.

4^o Wij interesseren ons allen voor de groene ruimten, waarover de Minister een merkwaardig

D'autre part, la Commission des Transports du Marché Commun souhaite une prompte réalisation de la liaison internationale Bruxelles-Paris par autoroute; en ce qui me concerne, je suis tout disposé à la réaliser plus rapidement qu'il n'avait été prévu, si un financement spécial par la Banque Européenne le permet; je signale en passant que cette autoroute rendrait les plus grands services au Borinage notamment. Je compte à ce sujet prendre contact avec mon Collègue français, M. le Ministre Buron, à la fin du mois de mai.

Grâce à des apports de capitaux de trois sources différentes, à savoir les emprunts du Fonds des Routes, le financement privé, et la Banque Européenne, on parviendra à accélérer le programme de construction d'autoroutes dans notre pays.

4^o Les dragages dans l'Escaut, qui subit un flux et un reflux incessants, sont indispensables pour conserver un mouillage suffisant dans les passes et permettre l'accès à Anvers des bateaux de tonnage élevé. Une nouvelle adjudication du bail d'entretien par dragages aura lieu prochainement; je viens de signer le cahier des charges de ces travaux et tout fait penser que le coût des dragages sera diminué.

5^o La suppression des passages à niveau de La Louvière et Houdeng-Goegnies sera réalisée par les chemins de fer pour La Louvière, et par mon Département pour Houdeng-Goegnies.

INTERVENTION N^o 3.

1^o Je remercie le Ministre d'avoir, pour la première fois, prévu un montant substantiel (370 millions) pour le canal de Gand à Terneuzen. J'espère que ces crédits seront réellement utilisés cette année encore et que le rythme des adjudications se poursuivra sans ralentissement.

2^o En matière de subsides de l'Etat pour travaux communaux, j'estime qu'il serait équitable de procéder à une meilleure répartition régionale, particulièrement en ce qui concerne les provinces de Hainaut et de Flandre orientale, où les différences sont assez élevées.

3^o En ce qui concerne les routes de l'Etat, j'attire l'attention sur l'importance d'une meilleure liaison entre Anvers et Gand. Chaque année, on améliore quelques km. En 1958, on avait promis une rectification à St.-Amandsberg ainsi que les travaux de la section d'Oostakker, mais en mars 1960, rien n'avait encore été mis en adjudication. Pour ce qui est de la liaison entre Gand et le littoral, j'attire votre attention sur la situation existante au pont dit « Dodenbrug » à Mariakerke. Depuis 1958, une signalisation est envisagée pour ce pont, mais on n'a pas encore entamé les travaux.

4^o Nous nous intéressons tous aux espaces verts au sujet desquels le Ministre a fait publier un livre

boek heeft laten verschijnen, getiteld « Het Groenplan van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw ». Kan de Minister ons zeggen wat d'enaangaande reeds is gedaan en welke kredieten hij voor 1960 heeft uitgetrokken voor het aanleggen van die groene ruimten ?

Ik stel inzonderheid voor dat groene ruimten worden aangelegd langs de muur van de Rijkslandbouwhogeschool te Gent. Een som van 200.000 frank zou daartoe volstaan.

5^o Ingevolge een tussenkomst voor een stadsschool met kindertuin te Gent, werd nu een principiële belofte verleend. Deze school werd goedgekeurd in het College in 1951. In 1960 is de toestand de volgende : de Stad heeft de school gebouwd en nu wordt een principiële belofte verleend.

Voor de klaslokalen in de openluchtschool werd een principiële belofte gedaan op 22 maart 1960. Het College keurde goed in 1951 en het dossier werd opgestuurd in 1952. Zijn dergelijke vertragingen niet te voorkomen ?

6^o Er is een weinig gelukkige discriminatie tussen de grote en de kleine gemeenten voor de wet Brunfaut. Wanneer één der Maatschappijen een plan opstelt, wordt ze er voor betaald. Wanneer de Stad zelf het plan opstelt, dan zegt men in het Ministerie : gij wordt niet betaald voor dat plan. Indien dat beginsel behouden blijft, zullen wij in het vervolg de plans door privé-ontwerpers laten maken. Kan de Minister ons zijn mening over deze kwestie nader uiteenzetten ?

7^o Dertig meter kaaimuur in een der drukste kanalen van België werden in 1944 beschadigd door bommen. Men heeft er een staketsel rond gezet. Ofschoon de uitgaven slechts 250.000 fr. zouden belopen, zijn de herstellingswerken nog niet begonnen; ik verzoek de Heer Minister met aandrang dat hij de werken zo spoedig mogelijk zou doen uitvoeren.

8^o Wat het project betreft om aan de oever van de Noordzee een haven op te richten, ben ik noch voor, noch tegen. Ik wens dat onze technici die zaak zeer aandachtig zouden bestuderen. Er zit iets in. Overal constateert men immers dat grote ijzer- en staalbedrijven aan zee of aan de grote toegangswegen tot de zee opgericht worden.

ANTWOORD.

1^o Ik stel er prijs op aan Uw Commissie en in het bijzonder aan het geacht Lid de verzekering te geven dat ik zeer veel belang hecht aan de modernisering van de haven van Gent; enkele tijd geleden werd een grote stap voorwaarts gedaan door het akkoord dat met Nederland tot stand kwam. Zelzate blijft echter een groot probleem; ik heb er mij ter plaatse rekenschap willen van geven en ik kan de leden van Uw Commissie de verzekering geven dat ik er zal voor waken dat de door mij aangevraagde kredieten ten spoedigste integraal worden vastgelegd.

remarquable, intitulé « Le Plan Vert du Département des Travaux Publics ». Le Ministre peut-il nous dire ce qui a été fait à ce jour et quels sont les crédits qu'il a prévus en 1960, pour aménager ces espaces verts ?

Je suggère notamment que l'on aménage des espaces verts le long de l'Institut Agronomique de l'État à Gand. Une somme de 200.000 francs suffirait à cet effet.

5^o A la suite d'une intervention en faveur de la construction d'une école de la ville de Gand avec jardin d'enfants, une promesse de principe a été accordée. Le projet de construction de cette école a été approuvé par le Collège en 1951. En 1960, la situation se présente comme suit : la ville a construit l'école et c'est maintenant qu'on accorde une promesse de principe.

En ce qui concerne les classes de l'école de plein air, une promesse de principe a été faite le 22 mars 1960. Le Collège a approuvé en 1951 le dossier et ce dernier a été transmis en 1952. De tels retards ne peuvent-ils être évités ?

6^o En ce qui concerne la loi Brunfaut, on opère une discrimination peu heureuse entre les grandes et les petites communes. Lorsqu'une des sociétés dresse un plan, on la paye. Lorsque c'est la ville elle-même qui dresse un plan, le Ministère dit : « vous n'avez rien à toucher pour ce plan ». Si ce principe devait être maintenu, nous ferions à l'avenir dresser le plan par des auteurs de projets privés. Le Ministre ne peut-il nous préciser son opinion sur cette question ?

7^o En 1944, 30 m de mur de quai de l'un des canaux belges sur lequel la navigation est la plus intense ont été endommagés; on les a entourés d'une estacade. Or, bien que les dépenses ne s'élèvent qu'à 250.000 francs, les travaux de restauration ne sont pas encore entamés; j'insiste auprès du Ministre pour qu'il les fasse exécuter au plus tôt.

Pour ce qui est du projet de construction d'un port au littoral, je ne suis ni pour, ni contre. Je souhaite que nos techniciens étudient cette question très attentivement. Elle est digne d'intérêt. On constate en effet partout que de vastes complexes sidérurgiques s'établissent soit au littoral, soit le long des grandes voies d'accès à la mer.

RÉPONSE.

1^o Je tiens à confirmer à votre Commission, et en particulier à l'honorable membre, tout l'intérêt que j'attache à la modernisation du port de Gand; un pas important a été franchi il y a quelque temps lorsqu'un accord a été obtenu avec la Hollande. Cela étant, un gros problème est celui de Zelzate; j'ai tenu à me rendre compte sur place de la situation et je puis assurer les membres de la Commission que je veillerai à ce que les crédits que je demande soient intégralement engagés au plus tôt.

2^o Het is gevaarlijk in een begroting van rond de tien milliard een deel van de kredieten van een artikel te willen afzonderen om ze met een ander deel te vergelijken; op die manier riskeert men verkeerde besluiten te trekken. Anderzijds, mag de verdeling van de kredieten niet volgens het taalstelsel gebeuren, en ten slotte wordt in de door het geacht Lid geciteerde cijfers geen rekening gehouden met de subsidies betreffende de scholen.

3^o Voor de modernisering van de Rijksweg n^o 14 Antwerpen-Gent, werd reeds een grote inspanning gedaan. In 1960 zullen nieuwe aanbestedingen worden gehouden, onder meer voor de traverse in Sint-Amandsberg, waar de moeilijkheden hoofdzakelijk gelegen zijn in de omvang van de onteigeningen. Wat de aan de zogenaamde « Dodenbrug » aan te brengen signalisatie betreft, zal ik het dossier van deze zaak binnenkort onderzoeken.

4^o Aangaande de uitvoering van het « Groenplan » moge ik de spreker herinneren aan mijn inleidende uiteenzetting, waarin ik de balans van de beplantingen in 1959 heb gemaakt, namelijk 18.000 bomen, 56.000 heesters en 350.000 bosplanten. De begroting bevat geen afzonderlijk krediet voor het « Groenplan »; de desbetreffende uitgaven worden aangerekend op de artikelen betreffende het Wegenfonds, de waterwegen, de gebouwen of de toelagen. Ik ben in elk geval voornemens de uitvoering van het Groenplan onverdroten voort te zetten.

5^o Inzake de toelagen voor de bouw van gemeentescholen werd de procedure voor het indienen, overmaken en goedkeuren van de dossiers nog niet gewijzigd in de zin van een vereenvoudiging, zoals voor de andere gemeentewerken. Het betreft hier immers een zeer ingewikkelde kwestie; er moet worden voorkomen dat de scholen zonder kennis van zaken worden gebouwd en zonder inachtneming van de pedagogische eisen noch van de technische eisen aangaande de bouw zelf; ik denk dan ook dat de huidige dubbele controle nog steeds haar nut heeft, ja zelfs noodzakelijk blijft, al ware het maar om de bouwkosten van sommige gemeentescholen te drukken. Zulks moet geenszins verhinderen dat het departement van Openbaar Onderwijs samen met het mijne een nieuwe procedure zou bestuderen waarbij er naar gestreefd wordt de administratieve werkzaamheden te bespoedigen ten einde de door spreker gesignaleerde euvelen of vertragingen te voorkomen.

6^o Ik ken de door het geacht lid aangevoerde argumenten; daarom heb ik getracht een oplossing te vinden voor het probleem van de plannen tot wegruiming die door de gemeenten zelf worden opgemaakt; ik verlang die kwestie op te lossen en ik ga de richting uit van een systeem dat erin zou bestaan aan de gemeenten een deel te betalen van de kosten die zij zich voor het opmaken van dergelijke plannen moeten getroosten.

7^o Met genoegen kan ik aan het geacht lid mededelen dat zeer binnenkort de aanbesteding zal wor-

2^o Dans un budget de l'ordre de 10 milliards, il est dangereux de vouloir isoler une partie des crédits d'un article et de les comparer à une autre partie, au risque de tirer des conclusions erronées. La répartition des crédits ne peut, d'autre part, se faire en fonction du régime linguistique; enfin, les chiffres cités par l'honorable membre ne tiennent pas compte des subsides relatifs aux écoles.

3^o Un grand effort a déjà été réalisé en vue de la modernisation de la route d'Etat n^o 14 Anvers-Gand. En 1960, il sera procédé à de nouvelles adjudications, notamment dans la traversée de Mont-St-Amand, où les difficultés résident essentiellement dans l'ampleur des expropriations. En ce qui concerne la signalisation à établir au pont dit « Dodenbrug », j'examinerai sous peu le dossier de cette affaire.

4^o Pour ce qui est de l'exécution du « Plan Vert », je me permets de rappeler à l'orateur mon exposé introductif, qui donnait le bilan des plantations de 1959, à savoir 18.000 arbres, 56.000 arbustes et 350.000 plants forestiers. Le budget ne comporte pas de crédit spécial pour le Plan Vert; les dépenses y afférentes sont imputées sur les articles relatifs au Fonds des Routes, aux Voies Hydrauliques, aux Bâtiments ou encore aux subventions. Je compte en tous cas poursuivre sans désespérer l'exécution du Plan Vert.

5^o En matière de subsides pour les constructions d'écoles communales, la procédure d'introduction, de transmission et d'approbation des dossiers n'a pas encore été modifiée dans le sens d'une simplification, comme pour les autres travaux communaux. Il s'agit en effet d'une question très complexe; on doit éviter que des écoles soient construites à mauvais escient et sans respecter tant les conditions pédagogiques que les conditions techniques relatives à la construction même; je crois donc que le double contrôle actuel reste utile et est même indispensable, ne fût-ce que pour réduire le coût de certaines constructions communales. Ceci n'empêchera nullement que le département de l'Instruction Publique étudie, en collaboration avec le mien, une procédure nouvelle à mettre en application, avec le souci d'accélérer les opérations administratives, en vue d'éviter les anomalies ou retards signalés par l'orateur.

6^o Les arguments avancés par l'honorable membre me sont connus; c'est pourquoi je me suis efforcé de trouver une solution au problème des plans d'équipement de voirie dressés par les communes elles-mêmes; je désire résoudre cette question et je m'oriente vers un système de paiement aux communes d'une partie des frais qu'elles exposent pour l'établissement des plans en question.

7^o J'ai le plaisir d'informer l'honorable membre qu'il sera procédé très prochainement à l'adjudi-

den gehouden van de werken tot herstelling van de bedoelde kaaimuren; het bestek werd onlangs goedgekeurd en de werken zullen over weinige maanden worden aangevat.

BETOOG N^o 4.

Zullen er binnen tien jaar nog supertankers zijn ?

Bij de localisatie van een haven dient er rekening gehouden te worden met de ontwikkeling van het pijpleidingennet. Het is geen pleidooi voor verzaking. De zaak der nieuwe haven aan de kust is niet eenvoudig. Vele factoren werken in.

Ik heb over de investeringswet gelezen, maar zelf heb ik geen kennis kunnen nemen van het voorontwerp. Ik zou graag kennis nemen van de bestanddelen van het ontwerp. Dan zou de begroting gemakkelijker kunnen worden besproken. Is er in de investeringswet sprake over een nieuwe vorm van financiering ? Uw technisch personeel is niet talrijk genoeg. Uw ingenieurs, aangelokt door het beter loon der private investeringsmaatschappijen zullen uw Departement ontvolken. Hoeveel is men gevorderd met de bestudering van de gevolgen van het Deltaplan ? Welke zullen de gevolgen van dit plan voor de scheepvaart naar Antwerpen en Gent zijn ? Wat werd er overeengekomen voor Terneuzen ? Ik heb de indruk dat wij duur betalen. Voor Antwerpen-Moerdijk zou ik willen vragen hoeveel wij staan. Voor de Maas-Rijnverbinding zijn er verschillende ontwerpen die het Luikse bekken rechtstreeks met de Ruhr zullen verbinden. Hoeveel staan wij ? Een goede verbinding met de Maas en Rijn is wenselijk.

ANTWOORD.

Het wetsontwerp op de investeringen in openbare werken zal binnenkort bij het Parlement worden ingediend en de Commissies zullen dan de gelegenheid hebben van het wetsontwerp in al zijn bijzonderheden kennis te nemen.

Wat de ingenieurs betreft is een eerste maatregel getroffen, bestaande in het toekennen van een toelage met ingang van 1 juli 1960, zoals dat reeds sedert vier jaar ten gunste van de mijningenieurs gebeurt.

Met de studie van de gevolgen van het Deltaplan zijn vorderingen gemaakt en het definitief verslag zal over korte tijd aan de Technische Scheldecommissie worden voorgelegd.

Inzake het probleem van de Schelde-Rijnverbinding is onlangs een commissie in het leven geroepen, staande onder het voorzitterschap van een diplomaat, Baron de Grüben, als gevolg van besprekingen die mijn Collega's van Verkeerswezen en van Buitenlandse Zaken gevoerd hebben met onze Nederlandse Collega's; de commissie is op 26 april een eerste maal bijeengekomen.

Wat de Maas-Rijnverbinding betreft, deze kwestie wordt behandeld door een technische commissie die regelmatig vergadert.

Het technisch rapport zal einde van dit jaar neergelegd worden.

cation des travaux de restauration des murs de quai dont il a parlé; le cahier des charges a été approuvé récemment et les travaux commenceront d'ici quelques mois.

INTERVENTION N^o 4.

Y aura-t-il encore des pétroliers géants dans dix ans ?

Pour la localisation d'un port, il convient de tenir compte du développement du réseau d'oléoducs. Je ne plaide pas la cause du renoncement. Le problème du nouveau port sur la côte n'est pas simple. Nombreux sont les facteurs qui interviennent.

J'ai lu des articles concernant la loi sur les investissements, mais je n'ai pu prendre connaissance personnellement de l'avant-projet. J'aimerais prendre connaissance des éléments de l'avant-projet. On pourrait alors discuter le budget plus facilement. La loi d'investissements prévoit-elle une nouvelle forme de financement ? Votre personnel technique n'est pas assez nombreux. Vos ingénieurs, attirés par les traitements plus intéressants offerts par les sociétés privées d'investissements, désertent votre département. Où en est l'étude des conséquences du plan Delta ? Quelles sont les conséquences de ce plan pour la navigation vers Anvers et Gand ? Qu'a-t-on convenu au sujet de Terneuzen ? J'ai l'impression que cela nous coûtera cher. Je voudrais demander où en est pour ce qui concerne la liaison Anvers-Moerdijk. Pour la liaison Meuse-Rhin, il existe différents projets de liaison directe entre le bassin de Liège et la Ruhr. Où en sommes-nous ? Une bonne liaison avec la Meuse et le Rhin est souhaitable.

RÉPONSE.

Le projet de loi sur les investissements de travaux publics sera déposé prochainement au Parlement et les Commissions auront à ce moment l'occasion de prendre connaissance de tous ces détails.

Pour ce qui est des ingénieurs, une première mesure est prise, consistant en l'octroi d'une allocation à partir du 1^{er} juillet 1960, comme cela se fait depuis quatre ans en faveur des ingénieurs des mines.

L'étude des conséquences du plan Delta a progressé. Le rapport définitif sera soumis d'ici peu à la Commission technique de l'Escaut.

En ce qui concerne le problème de la liaison Escaut-Rhin, une commission a été créée récemment sous la présidence d'un diplomate, le Baron de Grüben, à la suite des pourparlers que mes Collègues des Communications et des Affaires Etrangères et moi-même avons eues avec nos Collègues hollandais; la commission s'est réunie une première fois le 26 avril.

Quant à une liaison Meuse-Rhin, elle fait l'objet des travaux d'une commission technique qui se réunit régulièrement.

Le rapport technique sera déposé à la fin de cette année.

BETOOG N^o 5.

1^o De door de lagere besturen uitgevoerde werken waarvoor toelagen worden verleend, zijn vermeld in het Blauwboek. Gelooft de Minister dat alle gemeenten die erin genoemd zijn nog voornemens zijn de vermelde werken uit te voeren? Mijns inziens dient men andere ontwerpen te aanvaarden en het aanvangen der werken te bespoedigen.

2^o Welk lot wordt beschoren aan de oude, niet afgehandelde dossiers? Ik ken het geval van 2 kerken (Quévy-le-Grand en Blaregnies) waarvan de heropbouw sedert verscheidene maanden voltooid is. De dossiers zijn nog steeds hangende. Het betreft hier oorlogsschade. Heeft men kredieten overgeboekt? Men moet de aannemers betalen en soms voorkomen dat de zaak bij de rechtbank aanhangig wordt gemaakt.

ANTWOORD.

Aangezien de beschikbare kredieten beperkt zijn, dient men onvermijdelijk een keuze te doen. Ook moet ermede rekening gehouden worden, dat zich nieuwe feiten kunnen voordoen, zo bij voorbeeld de te subsidiëren industrieparken.

Anderzijds stelt het Programmatiebureau sommige kredietverminderingen voor, inzonderheid wat de toelagen voor gemeentewerken betreft. Ik wil uw Commissie hierop attent maken.

Wat de oorlogsschade betreft, hebben de gemeenten en provinciën een recht op de Staat indien de aanvragen worden ingediend overeenkomstig de voorwaarden bepaald in het koninklijk besluit bedoeld in artikel 5 van de wet van 6 juli 1948. Ik heb jaarlijks evenwel slechts 100 tot 200 miljoen frank te mijner beschikking. Thans betaalt men nog werken die reeds verscheidene jaren geleden zijn uitgevoerd.

BETOOG N^o 6.

1^o Ik zou de Minister willen vragen opnieuw een onderzoek te wijden aan de kwestie van de toelagen voor door de gemeenten verrichte onteigeningen; de gemeenten moeten inderdaad het hoofd bieden aan soms hoge uitgaven voor onteigeningen en zij oordelen dat zij de desbetreffende toelagen zouden moeten ontvangen.

2^o Mag ik bij de Minister aandringen op bespoediging van de verwezenlijking van de infrastructuur van de Borinage? De industrieën moeten er zich aanstonds kunnen vestigen, maar de industriëlen zullen niet komen zolang de infrastructuur onbestaande of gebrekkig is.

Kan de Minister ons zeggen of men zich over het regionaal infrastructuurplan heeft uitgesproken?

3^o Ik vestig de aandacht van de Minister op de slechte staat van de weg Baudour-Lens, waarvan nog 1 km moet worden verbeterd en waarop een druk verkeer heerst.

INTERVENTION N^o 5.

1^o Les travaux subsideés exécutés par les pouvoirs subordonnés sont repris dans le Livre Bleu. Le Ministre croit-il que toutes les communes qui y sont reprises ont encore l'intention de réaliser les travaux mentionnés? Il faut à mon avis accueillir d'autres projets et accélérer la mise en chantier des travaux.

2^o Quel est le sort des dossiers anciens non liquidés? Je connais le cas de deux églises (Quévy-le-Grand et Blaregnies) dont la reconstruction est terminée depuis de nombreux mois. Les dossiers sont toujours en suspens. Il s'agit de dommages de guerre. A-t-on reporté des crédits? Il faut régler les entrepreneurs et éviter parfois des instances judiciaires.

RÉPONSE.

Les crédits disponibles étant limités, il faut nécessairement faire un choix. Il faut aussi tenir compte de ce que des facteurs nouveaux peuvent apparaître, comme par exemple la nécessité de subsidier les parcs industriels.

D'autre part, le Bureau de Programmation propose certaines diminutions de crédits, notamment en matière de subsides pour travaux communaux. Je tiens à signaler ce fait à la Commission.

Pour les dommages de guerre, les communes et les provinces ont un droit sur l'Etat si les demandes ont été produites dans les conditions fixées par l'arrêté royal prévu à l'article 5 de la loi du 6 juillet 1948. Je n'ai cependant que 100 à 200 millions par an à ma disposition. Actuellement, on paie encore des travaux exécutés il y a plusieurs années.

INTERVENTION N^o 6.

1^o Je voudrais demander au Ministre de réexaminer la question des subsides pour emprises réalisées par les communes; celles-ci ont en effet à faire face à des dépenses parfois élevées en matière d'expropriations et estiment qu'elles devraient recevoir les subsides correspondants.

2^o Puis-je insister auprès du Ministre pour hâter l'aménagement de l'infrastructure du Borinage? Il faut que les industries puissent s'y installer tout de suite, mais les industriels ne viendront pas tant que l'infrastructure sera inexistante ou insuffisante.

Le Ministre peut-il nous dire si l'on s'est prononcé sur le plan régional d'infrastructure?

3^o J'attire l'attention du Ministre sur le mauvais état de la route Baudour-Lens, qui est empruntée par un trafic important et où il reste 1 km de voirie à améliorer.

4^o Het is niet logisch te eisen dat het kanaal Bergen-Condé voor schepen van 1.350 ton bevaarbaar gemaakt wordt, wanneer men weet dat het kanaal Nimy-Blaton er slechts enkele kilometer van verwijderd is. Werd nopens het kanaal Bergen-Condé een beslissing genomen?

5^o Inzake de wedertewerkstelling van de werklozen heeft een delegatie van uw Commissie zich bij de Eerste-Minister begeven. De Eerste-Minister zou de zaak opnieuw onderzoeken. Heeft men het door de delegatie bepleite systeem voorgoed laten varen? Ik wens dat aan de Minister van Openbare Werken kredieten worden ter beschikking gesteld om die werken te subsidiëren ten belope van 80 %, bij toepassing van het koninklijk besluit van 2 februari 1959.

ANTWOORD.

1^o Het probleem van de onteigeningen voor gemeentewerken werd behandeld in het antwoord op een parlementaire vraag (zie uw « Bulletin van Vragen en Antwoorden », van 26 mei 1959). Er was nooit sprake van de onteigeningen formeel en stelselmatig te subsidiëren. Ik zou integendeel kunnen zeggen dat de toelagen voor onteigeningen slechts bij uitzondering werden verleend.

Sinds 1939 bedroegen de toelagen voor onteigeningen in totaal slechts 20 miljoen. Het is een financieringskwestie : sinds 1946 zitten wij met achterstallen voor een bedrag van 400 miljoen.

2^o Voor de Borinage geef ik toe dat er nog veel moet worden gedaan, maar de Regering heeft reeds een grote inspanning geleverd. Indien men het totaal maakt, komt men tot een bedrag van 1.100 miljoen voor dit deel van het land, zonder te gewagen van de kredietfaciliteiten verleend door de Minister van Economische Zaken.

Voor de infrastructuur op gebied van de waterwegen werd het programma integraal nageleefd. Blijven nog uit te voeren de werken voor de aansluiting van het nieuw kanaal aan de Boven-Schelde. Ik heb gevraagd een inspanning te doen voor de Ringvaart en de Boven-Schelde. Wat de infrastructuur op gebied van de wegen betreft, zal de toestand ideaal zijn zodra de autosnelwegen zullen zijn aangelegd. De werken voor de Autoroute de Wallonië zullen aanvangen in 1961, uitgaande van Luik. Ik vestig uw aandacht op een nieuw feit : de Vervoerscommissie van de Europese Economische Gemeenschap heeft zich uitgesproken voor zes internationale verbindingen : inzake de wegen heeft de Commissie Parijs-Brussel en Antwerpen-Breda voorgesteld. Einde mei zal ik mij in betrekking stellen met de Minister van Openbare Werken van Frankrijk. De bouw van de autosnelweg naar Parijs zou door de Europese Bank kunnen worden gefinancierd.

3^o Ik zal trachten dat werk in te schrijven op het programma van het Wegenfonds voor 1961. Het betreft hier echter een weg van het secundair net, terwijl het logisch is de primaire netten, die over het algemeen een drukker verkeer moeten verwerken, eerst te moderniseren.

4^o Exiger la mise au gabarit de 1.350 tonnes du canal Mons-Condé est illogique, alors que le canal Nimy-Blaton est distant de quelques kilomètres à peine. Une décision a-t-elle été prise au sujet du canal Mons-Condé?

5^o Pour la remise au travail des chômeurs, une délégation de votre Commission s'est rendue chez le Premier Ministre. Le Premier Ministre allait réexaminer la question. A-t-on définitivement abandonné le système défendu par la délégation? Je souhaiterais que des crédits soient mis à la disposition du Ministre des Travaux Publics pour subsidier ces travaux à 80 %, en application de l'arrêté royal du 2 février 1959.

REPONSE.

1^o Le problème des emprises pour travaux communaux a fait l'objet d'une réponse à une question parlementaire (voir votre « Bulletin des Questions et Réponses » du 26 mai 1959). Il n'a jamais été question de subsidier les emprises d'une façon formelle et systématique. Je pourrais dire qu'au contraire, les subsides pour expropriations n'ont été accordés qu'exceptionnellement.

On n'a subsidié des emprises que pour 20 millions depuis 1939. C'est une question de financement; on traîne 400 millions de francs d'arriérés depuis 1946.

2^o Pour le Borinage, je suis d'accord qu'il faut encore faire beaucoup, mais l'effort du Gouvernement a déjà été important. Si vous faites l'addition, on arrive à 1.100 millions pour cette partie du pays, sans parler des facilités de crédits accordées par le Ministre des Affaires Economiques.

Pour l'infrastructure au point de vue des voies hydrauliques, le programme a été intégralement respecté. Il reste à exécuter les travaux à la jonction du nouveau canal avec le Haut-Escaut. J'ai demandé de faire un effort pour le Ringvaart et le Haut-Escaut. Pour l'infrastructure au point de vue routier, la situation sera idéale dès que les autoroutes seront réalisées. Les travaux pour l'autoroute de Wallonie commenceront en 1961, à partir de Liège. Je signale un fait nouveau : la Commission des Transports de la Communauté Economique Européenne s'est prononcée en faveur de six relations internationales; pour les routes, la Commission a proposé Paris-Bruxelles et Anvers-Breda. Fin mai, je contacterai le Ministre des Travaux publics de France. La construction de l'autoroute de Paris pourrait être financée par la Banque Européenne.

3^o J'envisagerai de prévoir ce travail au programme de 1961 du Fonds des Routes, mais il s'agit d'une route du réseau secondaire et il est logique de moderniser d'abord les réseaux primaires qui supportent en général un trafic plus important.

4^o Het verheugt mij dat het geacht lid het met mij eens is wat het kanaal Bergen-Condé betreft. Het zou inderdaad onlogisch zijn dat kanaal bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton. Het kanaal zal dienen voor de afwatering en tevens als verkeersweg voor de op zijn oevers gelegen bedrijven. Aanvankelijk bestond er niet veel belangstelling meer voor dat kanaal; nu vragen de langs het kanaal gevestigde bedrijven een verbetering. Voor de afwatering heeft men het kanaal nodig. Nog dit jaar zal een aanvang worden gemaakt met de werken tot bevaarbaarmaking voor schepen van 600 ton.

Op de vraag of de streekplannen van aanleg vóór de aanneming van het wetsontwerp op het urbanisme moeten worden goedgekeurd, antwoord ik ontkennend: de streekplannen zullen volgens de nieuwe procedure worden goedgekeurd. Nochtans worden de voor de Borinage opgemaakte plannen praktisch reeds toegepast.

5^o Het koninklijk besluit van 2 februari 1959 wordt voorlopig niet meer toegepast. In tijden van stijgende conjunctuur moet er geen gebruik van worden gemaakt. Indien de werkloosheid opnieuw grote afmetingen mocht willen aannemen, spreekt het vanzelf dat ik opnieuw zou vragen het besluit toe te passen en dat ik de nodige kredieten zou aanvragen.

BETOOG N^o 7.

Ik zal de begroting bespreken in een opbouwende geest. Ik ben akkoord met de voortzetting van een politiek van openbare werken die over het algemeen de goedkeuring wegdraagt van iedereen.

Ik ben tegenstander van een verdeling der kredieten volgens geografische criteria. De kredieten dienen gebruikt te worden waar ze nodig zijn wegens economische en sociale noodzakelijkheden, o.a. wegens de noodzakelijke bestrijding der werkloosheid. Voor de verdeling der openbare werken moet er rekening gehouden worden met het feit dat in bepaalde streken een abnormaal hoge werkloosheid heerst.

1^o Graag vernam ik inlichtingen nopens de huidige stand van de moeilijkheden in verband met de verbindingen Maas-Rijn en Schelde-Rijn en in verband met het Deltaplan. Voor wat de bevaarbaarheid van de Schelde betreft, werden onlangs in de Kamer verklaringen afgelegd. Ten overstaan van de havenpolitiek zouden we wensen dat de noodzakelijke werken versneld worden, welke hun geografische ligging ook weze; wij mogen niet vergeten dat in de Gemeenschappelijke Markt de concurrentie hevig zal zijn, vooral vanwege onze Nederlandse vrienden.

2^o Wat de wet Brunfaut betreft, zou ik een positief voorstel willen doen. De uitrustingswerken zijn ieder jaar het onderwerp van besprekingen. Het krediet is dit jaar vastgesteld op 300 miljoen. Ik zou gaarne een lijst bekomen der werken nog uit te voeren in het kader der wet Brunfaut. Ik stel

4^o Je suis heureux que l'honorable Membre soit d'accord avec moi en ce qui concerne le canal Mons-Condé. Il serait en effet illogique de mettre ce canal au gabarit de 1.350 tonnes. Le canal sera utilisé à la fois pour le démergement et comme moyen de communication pour les industries situées le long de ses berges. Au début, il n'y avait plus beaucoup d'intérêt pour ce canal; maintenant, les industries installées le long du canal réclament une amélioration. Pour le démergement, on a besoin du canal. Cette année-ci, on commencera les travaux pour la mise au gabarit de 600 tonnes.

A la question de savoir si les plans régionaux d'aménagement doivent être approuvés avant le vote du projet de loi sur l'urbanisme, je réponds négativement: les plans régionaux seront approuvés d'après la nouvelle procédure. Cependant, les plans établis pour le Borinage sont déjà pratiquement appliqués.

5^o L'arrêté royal du 2 février 1959 est mis en veilleuse. En période de conjoncture ascendante, il ne faut pas l'utiliser. Si le chômage devenait à nouveau menaçant, il va de soi que je demanderais à nouveau d'appliquer l'arrêté et que je solliciterais les crédits nécessaires.

INTERVENTION N^o 7.

Je discuterai le budget dans un esprit constructif. Je suis d'accord sur la poursuite d'une politique de travaux publics qui emporte en général l'approbation de chacun.

Je suis opposé à une répartition des crédits selon des critères géographiques. Les crédits doivent être utilisés là où ils sont nécessaires, en raison des nécessités économiques et sociales, notamment pour combattre le chômage. Pour répartir les travaux publics, il faut tenir compte du fait qu'un chômage anormalement élevé sévit dans certaines régions.

1^o J'aimerais obtenir des précisions sur l'état actuel des difficultés rencontrées en ce qui concerne les liaisons Meuse-Rhin, et en ce qui concerne le plan Delta. Des déclarations ont été faites récemment à la Chambre au sujet de la navigabilité de l'Escaut. Pour ce qui est de la politique portuaire, nous souhaiterions que les travaux nécessaires soient accélérés, quelle que soit leur situation géographique; nous ne devons pas oublier qu'au sein du Marché Commun, la concurrence sera vive, notamment de la part de nos amis néerlandais.

2^o Pour ce qui concerne la loi Brunfaut, je voudrais faire une proposition constructive. Chaque année, les travaux d'équipement font l'objet de discussions. Cette année, le crédit est fixé à 300 millions. J'aimerais obtenir une liste des travaux qui restent à exécuter dans le cadre de la loi Brunfaut.

voor aan de gemeenten de toelating te verlenen zelf een ontwerper aan te duiden en zelf het toezicht uit te oefenen.

De erelonen en werken zouden gesubsidieerd worden a rato van 80 %. Vermits de gemeente zich verrijkt is het logisch dat zij een klein offer brengt door de toelage voor de werken van 100 op 80 % terug te brengen. Dan zou die kwestie opgelost zijn.

Voor de gemeentewerken heeft de Minister mogelijkheden voor 700 miljoen. Ik ben van mening dat door deze gemeentewerken te financieren, het Gemeentekrediet zijn rol overschrijdt. Het beschikt over bepaalde mogelijkheden, maar ik vrees dat de financiering van de traditionele activiteiten van het Gemeentekrediet in gevaar komt door te beslissen dat dit organisme de totale kosten van de werken, met inbegrip van het aandeel van het Rijk, zou voorschieten.

3^o De door het Programmatiebureau voorgestelde vermindering der subsidies voor werken uitgevoerd door ondergeschikte besturen mag niet doorgevoerd worden. Wat zal er anders geworden van de buurtwegen van groot verkeer? Op vele plaatsen bevinden de buurtwegen van groot verkeer zich in een slechte toestand.

Ik ben voorstander van het verlenen van een voorrang voor de betoelaging om de buurtwegen van groot verkeer te verbeteren. Het krediet van 700 miljoen bestemd voor toelagen aan lagere besturen, mag niet verminderd worden.

We zijn een vooruitstrevend land, maar vele gemeenten hebben oude schoolgebouwen. De kredieten voor schoolgebouwen moeten toelaten de financiering der modernisering te verzekeren. Er zijn gemeentebesturen genoeg die er behoefte aan hebben; het krediet van 600 miljoen mag niet verminderd worden.

4^o Verder vraag ik Uw aandacht voor de Rupelstreek. De wegen zijn in die streek erbarmelijk. Waarom zou de Minister niet eens naar de Rupelstreek komen?

5^o Voor de brug te Antwerpen dienen de nodige toegangswegen voorzien te worden voor de streek ten Zuiden van Antwerpen. Ook de toegang tot de autostrade Antwerpen-Keulen dient verbeterd te worden. De staatsbaan op het grondgebied van Wilrijk is in slechte toestand. Voor deze verbinding met de autosnelweg vraag ik met aandrang een onderzoek.

Voor de autosnelweg zelf, is U zinnens deze door te trekken tot op het rondpunt achter het Ooststation en een voorlopige verbinding tot aan het Ooststation aan te leggen. Een goede toegangsweg is nodig, want anders loopt men er dood met het verkeer.

Je propose d'autoriser les communes à désigner elles-mêmes un auteur de projet et à exercer elles-mêmes la surveillance.

Les honoraires et les travaux seraient subsidiés à raison de 80 %. Comme la commune s'enrichit, il est logique qu'elle consente un léger sacrifice en ramenant le taux d'intervention de l'Etat de 100 à 80 %. De cette façon, la question serait résolue.

Le montant des moyens dont le Ministre dispose pour exécuter des travaux communaux s'élève à 700 millions. J'estime qu'en finançant ces travaux communaux, le Crédit communal sort de son rôle; il dispose de certains moyens, mais je crains que le financement des activités traditionnelles du Crédit communal ne se trouve compromis par la décision de charger ledit organisme d'avancer la totalité du coût des travaux, y compris la part de l'Etat.

3^o La réduction des subsides pour travaux effectués par des administrations subordonnées, proposée par le Bureau de Programmation, ne peut être appliquée. Si elle l'était, que deviendraient les chemins vicinaux de grande communication? A de nombreux endroits, ces chemins sont en mauvais état.

J'estime que les travaux d'amélioration des chemins vicinaux de grande communication doivent être subventionnés par priorité. Le crédit de 700 millions destiné à l'octroi de subsides aux administrations subordonnées ne doit pas être réduit.

Nous sommes un pays progressiste, mais nombreuses sont les communes dont les bâtiments scolaires sont vétustes. Les crédits destinés aux constructions scolaires doivent permettre le financement des travaux de modernisation. De nombreuses administrations ont besoin de ces crédits; le poste de 600 millions ne doit pas être réduit.

4^o N'autre part, j'attire votre attention sur la région du Rupel. Les routes de cette région sont dans un état lamentable. Pourquoi le Ministre ne viendrait-il pas visiter un de ces jours la région du Rupel?

5^o En ce qui concerne le pont d'Anvers, il faudra prévoir les accès nécessaires pour la région située au sud d'Anvers. Il faudra également améliorer l'accès à l'autoroute Anvers-Cologne. Sur le territoire de Wilrijk, la route de l'Etat est en mauvais état. J'insiste pour que la question de cette liaison à l'autoroute soit examinée.

Pour ce qui est de l'autoroute proprement dite, vous avez l'intention de la prolonger jusqu'au rond-point situé derrière la gare de l'Est et d'aménager une liaison provisoire jusqu'à la gare de l'Est. Il faut réaliser une bonne voirie d'accès, sinon la circulation ne pourra pas se faire dans de bonnes conditions.

ANTWOORD.

1^o Voor de Schelde-Rijn en Maas-Rijn verbindingen werd er de laatste tijd gesproken over een voorstel van de Transportcommissie der Euromarkt. Twee waterwegverbindingen die voor ons land belangrijk zijn, zouden door de Europese investeringsbank gefinancierd worden, nl. de Schelde-Rijn-verbinding en de Boven-Maas. Ik denk dat aan de Schelde-Rijn-verbinding de prioriteit dient gegeven te worden.

Voor de Maas-Rijn-verbinding werden drie verschillende oplossingen voorgesteld op de Conferentie der Ministers van Verkeerswezen.

Voor de Schelde-Rijn-verbinding werd de oplossing Antwerpen-Moerdijk bestudeerd. Deze oplossing wordt een noodzakelijkheid wegens de ontwikkeling der duwvaart.

2^o Voor de toepassing der wet Brunfaut zijn er twee oplossingen voorgesteld. Een lid had me gevraagd dat de gemeenten zouden betaald worden voor de door hen opgemaakte plans. Ik heb hem medegedeeld dat er aan de gemeenten 1,5 % + 6.000 frank per maand voor het toezicht zou uitbetaald worden i.p.v. 3 % voor de plannen van private ontwerpers. Maar het staat de gemeente steeds vrij een privé-ontwerper voor te stellen.

Ik geloof niet dat de gemeente er een belang bij heeft 20 % van het bedrag der werken te betalen; ik zie ook niet in welk voordeel het Rijk of de gemeente zou halen uit de suggestie van het geacht lid.

3^o De overname van duizenden kilometer gemeentewegen in het Rijkswegennet kan niet worden overwogen omdat het verkeer op deze gemeentewegen in het algemeen, de overname niet rechtvaardigt en omdat de kredieten van de gewone begroting reeds onvoldoende zijn om het onderhoud der rijkswegen te verzekeren.

4^o Voor de Rupelstreek onthoud ik uw suggestie om eerstdaags deze streek, waarvan het bijzonder karakter speciale oplossingen vereist, te bezoeken.

5^o Voor de Kleine Ring te Antwerpen zal eerst het noordelijk wegvak voor het tot stand brengen van een verbinding met de haven verwezenlijkt worden; wat betreft de verbinding tussen de autosnelweg en het Ooststation, is de aanleg van een verbindingsweg voorzien in afwachting van de uitvoering van het zuidelijk gedeelte van de Kleine Ring; deze oplossing werd gekozen om ten spoedigste een behoorlijke verbinding tussen het Antwerpse stadscentrum en de Koning Boudewijn autosnelweg via de thans in aanbouw zijnde onderdoorgang onder het Ooststation, tot stand te brengen.

BETOOG N^o 8.

Ik geloof dat de Minister zijn beloften inzake het Groenplan gehouden heeft (zie het Verslag van de h. Volksvertegenwoordiger Cornet, blz. 14 en 15).

RÉPONSE.

1^o Pour les liaisons Escaut-Rhin et Meuse-Rhin, il a été question, ces derniers temps, d'une proposition de la Commission des Transports du Marché Commun. Deux liaisons par eau présentant un grand intérêt pour notre pays seraient financées par la Banque Européenne d'Investissements, à savoir la liaison Escaut-Rhin et la Haute-Meuse. Je pense qu'il conviendrait de donner la priorité à la liaison Escaut-Rhin.

Pour la liaison Meuse-Rhin, trois solutions différentes ont été proposées à la Conférence des Ministres des Transports.

Pour la liaison Escaut-Rhin, la solution Anvers-Moerdijk a été étudiée. Cette solution devient une nécessité, en raison du développement de la navigation par poussage.

2^o Deux solutions ont été proposées en ce qui concerne l'application de la loi Brunfaut. Un membre m'avait demandé que les communes soient payées pour les plans qu'elles établissent. Je lui ai fait savoir qu'il serait payé aux communes 1,5 % + 6.000 francs par mois pour la surveillance, au lieu de 3 % pour les plans d'auteurs de projets privés. Mais la commune est toujours libre de proposer un auteur de projets privé.

Je ne crois pas que la commune ait un intérêt à payer 20 % du montant des travaux; je ne vois pas l'avantage que les communes ou l'Etat retireraient de la suggestion de l'honorable membre.

3^o L'incorporation de milliers de kilomètres de chemins communaux à la voirie de l'Etat ne peut être envisagée, car la circulation sur ces chemins communaux ne justifie pas en général cette opération et, d'autre part, les crédits du budget ordinaire sont déjà insuffisants pour assurer l'entretien des routes de l'Etat.

4^o Pour ce qui est de la région du Rupel, je retiens votre suggestion de visiter un de ces jours cette région, dont le caractère particulier appelle des solutions particulières.

5^o Pour la Petite Ceinture d'Anvers, on réalisera tout d'abord la section nord en vue d'établir une liaison avec le port; quant à la liaison entre l'autoroute et la gare de l'Est, la réalisation d'une voirie de raccordement est prévue en attendant l'exécution de la partie sud de la Petite Ceinture; cette solution est destinée à assurer au plus tôt une bonne liaison entre le centre d'Anvers et l'autoroute Roi Baudouin, via le passage inférieur sous la gare de l'Est, actuellement en construction.

INTERVENTION N^o 8.

Je crois que le Ministre a réalisé ses promesses pour le Plan Vert (voir rapport de M. le Député Cornet, pp. 14 et 15).

Ik meen dat aanplantingen noodzakelijk zijn, maar anderdeels moet men tevens trachten het bestaande te behouden; het Zoniënwoud, het Nossegemse bos, het Dielegemse bos, het Larebeekse bos, het Poelbos, enz... Wat het Larebeekse bos betreft werd in 1925 een onteigeningsprocedure ingeleid. In oktober 1959, heeft de gemeente een vonnis bekomen waarbij de onteigening bevolen wordt. De vergoeding werd vastgesteld op 56 miljoen frank, waarvan 36 miljoen frank voor het bos zelf. De gemeente geraakte moeilijk aan de nodige bedragen. Zij heeft dan beroep ingesteld. Het is nu zo, dat de beroepsprocedure een vlug verloop kent : de zaak werd bij voorrang tegen 12, 13 en 14 mei e.k. opgeroepen. De gemeente zal moeten betalen ofwel moeten verzaken. Velen zijn van mening dat de gemeente niet bij machte zal zijn het goed te verkrijgen. De Minister heeft verklaard dat 's lands natuurschoon bewaard moet worden.

Is het koninklijk besluit van 1 februari 1960 (*Staatsblad* van 23 februari 1960) van toepassing? Zullen in onderhavig geval aan de gemeente toelagen verleend kunnen worden?

De eigenaar zal het goed verkavelen. De gemeente bezit echter een algemeen en een bijzonder plan van aanleg, waarin het behoud van groene ruimten wordt voorgeschreven. De gemeente vraagt of de Minister hulp kan bieden; zou het mogelijk zijn op de begroting een krediet van 50 miljoen frank uit te trekken?

Het Larebeekse bos bewijst grote diensten aan de Brusselse agglomeratie. Het zou jammer zijn dat er een bos ten westen van de stad zou verdwijnen.

ANTWOORD.

De toelagen waarover ik beschik, zijn voor het planten van bomen bestemd. Ik geloof dat men in het door het geacht lid aangehaalde geval ontbossingen kan beletten; het wetsontwerp betreffende de Stedebouw zal in dat opzicht zeer nuttig zijn, maar indien een gemeente, telkens wanneer men een ontbossing wil verhinderen, eigenares wil worden, zal zulks zeer veel geld kosten. Vijftig miljoen frank in een bepaald geval, is overdreven. Door de streekplannen zal men over de mogelijkheid beschikken om in te grijpen; het aangehaalde geval is alleszins belangwekkend en ik zal het laten bestuderen, want U hebt gelijk het betrokken bos te willen redden.

BETOOG N° 9.

De economische regionale expansie wordt geremd door het feit dat we niet beschikken over een goede infrastructuur. Economische expansie is niet mogelijk zonder een streekplan. Ik betreur de vertraging bij de behandeling van het nieuwe wetsontwerp voor het urbanisme. Een zeer behoorlijke samenwerking is nodig. De infrastructuur is de voorwaarde voor de economische expansie. Zolang er geen infrastructuur is, is de expansie moeilijk. Is het mogelijk de infrastructuurwerken te ver-

J'estime qu'il faut planter, mais d'autre part, il faut essayer de conserver également ce qui existe : la Forêt de Soignes, le Bois de Nossegem, le Bois de Dielegem, le Bois de Larebeek, le Poelbos, etc. Pour le Bois de Larebeek, une procédure d'expropriation a été engagée en 1925. En octobre 1959, la commune a obtenu un jugement décrétant l'expropriation. L'indemnité a été fixée à 56 millions, dont 36 millions pour le bois seul. La commune obtenait difficilement les sommes nécessaires. Alors, la commune a interjeté appel. Il se fait que la procédure d'appel avance très vite : l'affaire a été fixée par priorité aux 12, 13 et 14 mai prochain. La commune va devoir payer ou renoncer. Beaucoup de personnes estiment que le commune ne pourra acquérir. Le Ministre a dit que les beautés naturelles du pays doivent être protégées.

L'arrêté royal du 1^{er} février 1960 (*Moniteur* du 23 février 1960) est-il applicable en l'occurrence? Des subsides pourront-ils être accordés à la commune?

Le propriétaire va lotir. La commune a cependant un plan général et un plan particulier d'aménagement qui prévoit le maintien des espaces verts. La commune demande si le Ministre peut venir en aide : pourrait-on inscrire au budget un crédit de 50 millions?

Le Bois de Larebeek rend des grands services à l'agglomération bruxelloise. Il serait dommage qu'un bois disparaisse à l'ouest de la Ville.

RÉPONSE.

Les subsides dont je dispose sont destinés à planter des arbres. Je crois que, dans le cas cité par l'honorable membre, on peut empêcher de déboiser; le projet de loi de l'urbanisme sera très utile à cet égard, mais si, chaque fois que l'on veut empêcher un déboisement, la commune entend devenir propriétaire, cela coûtera cher : cinquante millions dans un cas particulier, c'est excessif. Par les plans régionaux, on aura la possibilité d'intervenir; quoi qu'il en soit, le cas cité est intéressant et je vais le faire étudier, car l'honorable membre a raison de vouloir sauver le bois en question.

INTERVENTION N° 9.

L'expansion économique régionale se trouve freinée du fait que nous ne disposons pas d'une bonne infrastructure. L'expansion économique n'est pas possible sans plan régional. Je déplore les retards enregistrés dans l'examen du nouveau projet de loi de l'urbanisme. Une collaboration véritable s'impose. L'infrastructure est la condition de l'expansion économique. Sans infrastructure, pas d'expansion possible. Y a-t-il moyen d'accélérer les travaux d'infrastructure? Si oui, ne devrait-on

haasten. Indien ja, zou er dan geen apart krediet dienen voorzien te worden? Op die manier zou de timing kunnen gevolgd worden. Wat mogen we verhoppen? Wegens de groeiende landhonger, wordt er meer beroep gedaan op openbare besturen. We kunnen aan die aanvragen niet voldoen, omdat we bijvoorbeeld in Kortrijk vaststellen dat honderd ha landbouwgrond per jaar wegvalt in deze streek. Vanaf dat ogenblik is de ruimtelijke ordening essentieel wegens de behoefte van de landbouw aan bescherming. Dat is dringend. Niet alleen is de wet op de ruimtelijke ordening en het urbanisme nodig, maar daarenboven dienen het Interministerieel Comité voor Economische Coördinatie en Uw begroting dezelfde doeleinden na te streven. Er dient nagegaan te worden hoe de streken kunnen bepaald worden en welke de behoeften zijn.

Het schijnt dat de Minister van Landsverdediging vliegpleinen gaat buiten gebruik stellen. Bij prioriteit zullen die terreinen ter beschikking dienen gesteld te worden van de industrie en de streekplanning. We zouden willen weten of de vliegvelden van Wevelgem en Moorsele zouden kunnen ter beschikking gesteld worden van een intercommunale onder de voogdij van de Departementen van Openbare Werken en Economische Zaken.

ANTWOORD.

Ik ben het volledig eens met het geacht lid: de infrastructuurwerken moeten bestudeerd en in de mate van het mogelijke bespoedigd worden; wat dat betreft vormen de twee wetsontwerpen die ik gereedgemaakt heb, zeer belangrijke werk-instrumenten; ik bedoel het wetsontwerp op de stedenbouw, en het ontwerp van investeringswet over 15 jaren.

Voor de vliegvelden neem ik contact met mijn Collega van Landsverdediging, want het zou onverantwoord zijn deze terreinen braak te laten liggen.

BETOOG N° 10.

1° Ik bedank de Minister voor de werken in de streek van Eeklo wat de wegen betreft. De formule van behoud van het wegdek mits het aanbrengen van zijkanten en de bedekking met asfalt, geeft voor het ogenblik voldoening.

Ik vraag uw bijzondere aandacht voor de Rijksweg van Gent naar Zelzate waar een zeer drukverkeer over rijdt (tot 400 auto's per uur). De weg is in zodanige toestand dat het gevaarlijk wordt. Er wordt een nieuw tracé voor deze weg overwogen: met zeer lichte wijzigingen is een grote verbetering mogelijk.

Ook de rijksweg aan de andere kant van het Kanaal (rijksweg Valenciennes-Terneuzen) bevindt zich in een ellendige staat. Tijdens uw zeer gewaardeerd bezoek aan Zelzate, heeft U medegedeeld dat de verbinding Antwerpen-Zee kust niet uit het oog verloren wordt.

pas prévoir un crédit spécial? De cette façon, le calendrier des travaux pourrait être respecté. Que pouvons-nous espérer? En raison de la demande croissante de terrains, on fait de plus en plus appel aux pouvoirs publics. Nous ne pouvons pas satisfaire à ces demandes, car nous constatons que, dans la région de Courtrai, par exemple, la superficie des terrains agricoles diminue de 100 ha par an. Dans ces conditions, l'aménagement du territoire a une importance primordiale, car il faut protéger l'agriculture. Le problème est urgent. L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont une nécessité, mais en outre, le Comité interministeriel de Coordination économique et votre budget doivent s'inspirer des mêmes objectifs. Il y a lieu d'étudier comment on peut définir les régions et déterminer les besoins.

Il paraît que le Ministre de la Défense Nationale va désaffecter des plaines d'aviation. Ces terrains devront être mis par priorité à la disposition de l'industrie et du planning régional. Nous voudrions savoir si les plaines d'aviation de Wevelgem et de Moorsele pourraient être mises à la disposition d'une intercommunale placée sous la tutelle des Départements des Travaux Publics et des Affaires Économiques.

RÉPONSE.

Je suis entièrement d'accord avec l'honorable membre: les travaux d'infrastructure doivent être étudiés et accélérés dans la mesure du possible; à cet égard, les deux importants projets de loi que j'ai mis au point, constituent des outils de première importance, à savoir le projet de loi de l'urbanisme et le projet de loi d'investissements de 15 ans.

Pour ce qui concerne les plaines d'aviation, je prendrai contact avec mon collègue de la Défense Nationale, car il serait inconcevable que ces terrains restent en friche.

INTERVENTION N° 10.

1° Je remercie le Ministre pour les travaux routiers effectués dans la région d'Eeklo. Pour le moment, la formule de conservation du revêtement par construction de bandes de contrebutage et pose d'un tapis asphaltique donne satisfaction.

J'attire tout spécialement votre attention sur l'état de la route de Gand à Zelzate, sur laquelle la circulation est très intense (jusqu'à 400 autos par heure). Cette route est dans un état tel qu'elle devient dangereuse. On envisage un nouveau tracé: de légères modifications pourraient apporter une amélioration substantielle.

La route de l'Etat située de l'autre côté du canal (route de l'Etat Valenciennes-Terneuzen) se trouve également dans un état lamentable. Lorsque vous nous avez fait l'honneur de venir à Zelzate, vous avez déclaré que vous ne perdiez pas de vue la liaison Anvers-littoral.

Voor dat ontwerp bestaat er zeer veel belangstelling. De gemeenten en de privé-sector willen tussenkomen. De mobiliteit van de arbeidskrachten van het Land van Waas zou er door verbeterd worden en dit is des te belangrijker omdat in die streek een hoge werkloosheidsgraad heerst. Het Land van Waas hecht ook een groot belang aan de Moervaart. Verleden jaar werden uitbaggeringswerken voorzien, maar ze werden slechts uitgevoerd in een zijtak. De verbreding der bruggen zou het verkeer in deze streek vergemakkelijken. Sommige bruggen op de rijksweg Laarne-Terneuzen hebben slechts een rijvlak van 2 meter.

2° Verder vraag ik uw speciale aandacht voor de werken ter verbreding van het kanaal en voor de onteigeningen te Zelzate. De onteigening brengt nadelige gevolgen mee voor sommige landbouwers die niet altijd vergoed worden volgens de regels der strikte rechtvaardigheid bv. wegens de afwezigheid van de eigenaar. Die mensen hebben alles gedaan; de inneming geschiedde in 1958, maar ze bekwamen nog geen vergoeding. Ik zal U schriftelijk de namen der betrokkenen overmaken. Verder zijn er nadelige gevolgen verbonden aan het feit dat de onderpachters niet vergoed worden.

3° De terreinen ingenomen met baggergronden, moeten weer ter beschikking van de landbouw gesteld worden. De procedure dient bespoedigd te worden want sommige gronden liggen braak sedert twee jaar. Bij de verkaveling dient er rekening gehouden te worden met de wens dat ieder perceel grond aan het kanaal grenst, opdat men desgevallend in staat zou zijn water uit het kanaal te putten om het rendement te verbeteren.

4° Het spijt me dat het koninklijk besluit van februari 1959 niet meer uitgevoerd wordt. Ik vraag vooral dat, met het oog op de verbetering van landbouwgronden, aan sommige gemeentebesturen subsidies zouden verleend worden om de wegen te verbeteren die nodig zijn voor de landbouwexploitatie.

ANTWOORD.

1° Naar aanleiding van de studies betreffende de modernisering van het kanaal Gent-Terneuzen werd een onderzoek gewijd aan gans het net van wegen die het gebied langs het kanaal bedienen, en meer inzonderheid, aan de traverse in Zelzate.

De nodige moderniseringswerken zullen geleidelijk worden uitgevoerd, in de loop van de komende jaren.

Ik zal ook het probleem van de Moervaart en van de verbreding der bruggen op de weg Laarne-Terneuzen opnieuw doen onderzoeken.

2° De kwestie der onteigeningen te Zelzate is bijzonder belangrijk en heeft mijn bijzondere aandacht; om die reden heb ik mij ter plaatse begeven ten einde het vraagstuk te bestuderen.

We hebben gedaan wat we kunnen voor die onteigeningen. Het Aankoopcomité heeft thans de

Ce projet suscite un énorme intérêt. Les communes et le secteur privé sont disposés à intervenir. La mobilité de la main-d'œuvre du Pays de Waas en serait améliorée, ce qui est d'autant plus important que la région est gravement touchée par le chômage. D'autre part, le Pays de Waas s'intéresse vivement au Moervaart. Des travaux de dragage étaient prévus pour l'an dernier, mais ils n'ont été effectués que dans un embranchement. L'élargissement des ponts faciliterait la circulation dans la région. La largeur de la voie carrossable de certains ponts de la route de l'Etat Laarne-Terneuzen est limitée à 2 m.

2° D'autre part, j'attire tout spécialement votre attention sur les travaux d'élargissement du canal et les expropriations à effectuer à Zelzate. L'expropriation lèse certains cultivateurs, qui ne sont pas toujours indemnisés d'une façon rigoureusement équitable, par exemple, en cas d'absence du propriétaire. Ces gens ont fait tout le nécessaire; il a été procédé aux expropriations en 1958, mais ils n'ont pas encore obtenu d'indemnité. Je vous ferai connaître par écrit les noms des intéressés. En outre, le fait que les sous-fermiers ne sont pas indemnisés a des conséquences déplorables.

3° Les terrains affectés au dépôt de produits de dragage doivent être remis à la disposition de l'agriculture. Il y a lieu d'accélérer la procédure, car certains terrains sont en friche depuis deux ans. Lorsqu'on procédera au relotissement, il faudra tenir compte du désir des intéressés que chaque parcelle de terrain touche au canal, de façon qu'ils aient la possibilité de puiser de l'eau dans le canal afin d'améliorer le rendement des terres.

4° Je regrette que l'arrêté royal de février 1959 ne soit plus appliqué. Je demande surtout qu'en vue de l'amélioration des terres arables, des subside soient accordés à certaines administrations communales pour améliorer les chemins d'exploitation agricole.

RÉPONSE.

1° A l'occasion des études relatives à la modernisation du canal Gand-Terneuzen, l'ensemble du réseau routier desservant la zone du canal et plus particulièrement la traverse de Zelzate a été examiné.

Les modernisations nécessaires seront apportées au fur et à mesure, au cours des années à venir.

Je ferai aussi réexaminer le problème du Moervaart et l'élargissement des ponts de la route Laarne-Terneuzen.

2° Le problème des expropriations à Zelzate est particulièrement important et a retenu toute mon attention; c'est la raison pour laquelle je me suis rendu sur place pour étudier le problème.

Nous avons fait ce que nous pouvions pour ces expropriations. Le Comité d'Acquisition dispose

nodige kredieten zodat de eigenaars zullen kunnen betaald worden binnen de door de wet en de reglementen op dit gebied bepaalde termijnen.

De kwestie der eventuele benadeelde pachters zal onderzocht worden. Ik zal mijn Kabinet verzoeken dit aandachtig te onderzoeken en bij het Aankoopcomité stappen te doen om de vergoedingsproblemen op te lossen; ik heb trouwens onlangs een interdepartementale Commissie ingesteld, die als opdracht heeft de evolutie van het grootscheeps programma, waarin de kwestie der onteigeningen begrepen is, op de voet te volgen.

3^o Ik houd er aan het geacht lid er op te wijzen dat de gronden langs het verbreed kanaal via de plannen van aanleg een zuiver industriële bestemming gekregen hebben. Evenwel, gelet op het feit dat de ingebruikneming van deze gronden over een zekere tijdsruimte gespreid dient te worden, ben ik zinnens in overeenstemming met het Departement van Landbouw speciale maatregelen te treffen met de bedoeling de momenteel niet door nijverheidsbedrijven ingenomen gronden voor landbouwdoeleinden te laten gebruiken.

4^o Ik herinner er aan dat het percentage van de toelagen normaal vastgesteld wordt op 35 % van het totaal bedrag der uitgave voor de verbetering van de buurtwegen. De subsidies kunnen aangerekend worden op artikel 611. Voor het moderniseren met de hulp van werklozen zijn er nog kredieten beschikbaar bij de Minister van Arbeid. In een streek waar de werkloosheid groot is, bestaat er dus deze tweede mogelijkheid.

Wat de subsidiëring ten bedrage van 80 % krachtens het koninklijk besluit van 2 februari 1959 betreft, herhaal ik dat de toepassing van dit stelsel slechts in geval van laagconjunctuur gerechtvaardigd is.

BETOOG N^o 11.

1. Ik zou graag vernemen in welk Staatsblad het tracé gepubliceerd werd, van de autosnelweg Antwerpen-Gent-Rijssel.

2. Ik wens de aandacht van de Minister te vestigen op het probleem van het bouwen van officiële scholen in geprefabriceerde materialen. Wanneer er een nieuwe wijk gebouwd wordt, moet men er zo spoedig mogelijk een nieuwe school vestigen, want die nieuwe wijken zijn soms ver van het centrum verwijderd. De gewone procedure kan echter drie jaar duren. Wanneer een groot centrum voor dergelijke problemen staat, zouden beperkte aanbestedingen dienen aanvaard te worden en zou de betoelaging moeten geschieden op basis der beperkte aanbestedingen. Tenslotte vraag ik nog dat we toelating zouden bekomen om dossiers in te sturen voor alle gemeentewerken.

maintenant des crédits nécessaires, si bien que les propriétaires pourront être payés dans les formes et délais prévus par la loi et les règlements en la matière.

La question des fermiers éventuellement lésés sera examinée; je vais demander à mon Cabinet d'examiner attentivement cette question et d'intervenir auprès du Comité d'Acquisition compétent pour résoudre les problèmes d'indemnité; j'ai d'ailleurs constitué récemment une Commission interdépartementale qui a notamment pour mission de suivre au jour le jour l'exécution du vaste programme à réaliser, dans lequel est incluse la question des expropriations.

3^o Je tiens à signaler à l'honorable membre que les terrains qui bordent le canal élargi ont reçu par le truchement des plans d'aménagement une destination purement industrielle. Toutefois, l'utilisation de ces terrains devant s'échelonner dans le temps, je compte prendre, en accord avec le Département de l'Agriculture, des dispositions spéciales de manière à rendre utilisables pour l'agriculture les terrains momentanément non occupés par l'industrie.

4^o Je rappelle que, normalement, le pourcentage des subsides est fixé à 35 % du montant total de la dépense pour l'amélioration des chemins vicinaux. Les subsides peuvent être imputés sur l'article 611. En outre, le Ministre du Travail dispose également de subsides pour les travaux de modernisation pour l'exécution desquels des chômeurs sont mis au travail. Cette deuxième possibilité est donc offerte aux régions dans lesquelles le chômage est important.

Pour ce qui est des subventions à 80 % en vertu de l'arrêté royal du 2 février 1959, je répète que l'application de ce système ne se justifie qu'en cas de basse conjoncture.

INTERVENTION N^o 11.

1^o J'aimerais savoir dans quel numéro du *Moniteur* a été publié le tracé de l'autoroute Anvers-Gand-Lille.

2^o Je voudrais attirer l'attention du Ministre sur le problème de la construction d'écoles officielles en matériaux préfabriqués. Lorsqu'on construit un nouveau quartier, il faut y établir une nouvelle école aussi rapidement que possible, car ces nouveaux quartiers sont parfois très éloignés du centre. Or, la procédure habituelle peut prendre trois ans. Lorsqu'un grand centre se trouve confronté avec de tels problèmes, on devrait admettre les adjudications par voie d'appel restreint à la concurrence et les travaux devraient être subsidiés sur la base de ces adjudications.

ANTWOORD.

RÉPONSE.

1^o Het tracé van de autosnelweg Antwerpen-Rijssel werd gepubliceerd in het Staatsblad van 21 augustus 1958.

2^o Voor het bouwen van een officiële school is in beginsel een openbare aanbesteding vereist. In sommige gevallen nochtans zijn onderhandse aanbestedingen gerechtvaardigd, onder meer om redenen van urgentie. Het gebruik van geprefabriceerde onderdelen komt voor dergelijke gevallen steeds meer en meer voor; men dient deze overigens niet te verwarren met scholen uit voorlopige materialen. Het Rijk neemt dikwijls zijn toevlucht tot het gebruik van deze geprefabriceerde onderdelen, welke trouwens zeer lang meegaan en bevredigende resultaten opleveren. De gemeenten kunnen dus toelagen genieten voor de scholen, bij de bouw waarvan dit geprefabriceerd bouwtype toegepast wordt.

BETOOG N^o 12.

1^o In Uw Departement zijn er wellicht voor 2,5 miljard dossiers van gemeentewerken. Daarenboven zijn er nog dossiers van het Departement van Justitie. Wanneer er maar 700 miljoen fr. toelagen per jaar wordt verleend, kan men niet verwachten dat die dossiers vóór 1963 geliquideerd zullen zijn. Onze gemeenten en provincies zouden nochtans moeten weten of die en nieuwe ontwerpen mogen uitgevoerd worden.

Voor de nieuwe lijsten die de goeverneurs zullen moeten opmaken, stel ik voor dat die lijsten zouden samengaan met een advies van de Bestendige Deputatie. Daardoor zou een objectief overzicht van de behoeften der provincies mogelijk zijn.

Het Blauw Boek is met een ongetwijfeld gerechtvaardigde, doch buitenmatige haast opgemaakt. Ik geloof dat noch de provincie, noch de bestendige deputatie, noch de goeverneur zich uitgesproken hebben. De lijst van het Blauw Boek zou derhalve moeten worden aangezien als een soepel iets. Ik zou voorstellen, nog afwijkingen toe te staan. Deze nieuwe afwijkingen zouden kunnen toegestaan worden om het evenwicht tussen de verschillende provincies te herstellen. Alleen voor de gesubsidieerde werken kan men spreken van een regionale verdeling. Ik geloof dat men toch volgens bepaalde normen zou moeten verdelen: vb. 50 % volgens bevolking, 25 % volgens oppervlakte, 12,50 % volgens kadastraal inkomen van de nijverheid en 12,50 % volgens het kadastraal inkomen der cultuurgronden.

Men moet normen zoeken. Daarom vraag ik U met een zekere soepelheid de toepassing van het Blauw Boek te verzekeren.

2^o Wat de wegen betreft, heeft U gezegd dat twee autosnelwegen eventueel zouden gefinancierd worden door de Europese Investeringsbank. Ik druk er mijn verwondering over uit dat één van die wegen

1^o Le tracé de l'autoroute Anvers-Lille a été publié au *Moniteur* du 21 août 1958.

2^o En principe, une adjudication publique est nécessaire pour la construction d'une école officielle. Dans certains cas, cependant, des adjudications restreintes se justifient, notamment pour des raisons d'urgence. L'emploi d'éléments préfabriqués est de plus en plus fréquent pour ces cas; il ne faut d'ailleurs pas les confondre avec les écoles en matériaux provisoires. L'Etat recourt souvent à l'emploi de ces éléments préfabriqués, dont la durabilité est d'ailleurs très longue et donne des résultats satisfaisants. Les communes peuvent donc bénéficier de subventions pour la construction d'écoles bâties au moyen de ce type de constructions préfabriquées.

INTERVENTION N^o 12.

1^o Votre Département serait en possession de dossiers de travaux communaux portant sur une somme globale qui peut sans doute être estimée à 2,5 milliards. En outre, il y a encore les dossiers du Département de la Justice. Si l'on n'accorde que 700 millions de subsides par an, il est impossible d'envisager la liquidation de ces dossiers avant 1963. Pourtant, nos communes et nos provinces devraient savoir si elles peuvent exécuter ces projets nouveaux.

Pour ce qui concerne les nouvelles listes que les gouverneurs devront établir, je propose qu'un avis de la Députation permanente y soit annexé. Cela permettrait d'avoir une vue d'ensemble objective des besoins des provinces.

Le Livre Bleu a été rédigé avec une hâte sans doute justifiée, mais excessive. Je pense que ni la province, ni la Députation permanente, ni le Gouverneur, ne se sont prononcés. En conséquence, la liste du Livre Bleu ne devrait pas être considérée comme intangible. Je voudrais proposer d'accorder de nouvelles dérogations. Ces nouvelles dérogations pourraient être accordées pour rétablir l'équilibre entre les différentes provinces. Il ne peut être question d'une répartition régionale que pour les travaux subsidiés. Cependant, je pense que l'on devrait procéder à la répartition selon certaines normes: par exemple, 50 % suivant la population, 25 % suivant la superficie, 12,50 % suivant le revenu cadastral industriel et 12,50 % suivant le revenu cadastral des terrains agricoles.

Il faut rechercher des normes. C'est pourquoi je vous demande d'appliquer le Livre Bleu avec une certaine souplesse.

2^o En ce qui concerne les routes, vous avez dit que deux autoroutes pourraient éventuellement être financées par la Banque Européenne d'Investissements. Je m'étonne qu'une de ces routes

Antwerpen-Breda is. Andere wegen zijn dringender. Er moet volgens criteria gewerkt worden. Zou de autostrade Antwerpen-Gent-Rijsel meer kansen hebben indien ze Weg van Vlaanderen genoemd werd?

Vastliggende criteria zijn noodzakelijk: anders heeft een 15 jaren-plan geen zin. Er zou moeten gezocht worden naar een middel om zonder hoge kredieten bepaalde werken uit te voeren in bepaalde provincies.

Wij zullen in geen geval gedogen dat de kredieten worden verminderd: de begroting dient gevolgd te worden. De Openbare werken mogen niet het slachtoffer zijn. We zullen U derhalve helpen om het aangegeven volume te behouden.

ANTWOORD.

1^o Wat de lijst der gemeentewerken betreft, kan ik antwoorden dat ik akkoord ben voor een zekere soepelheid bij de toepassing. Wanneer er principiële beloften gedaan werden, dienen deze geëerbiedigd te worden in zover de gemeenten de werken uitvoeren. In de Kamer werd gevraagd of de dossiers waarvoor een afwijking verleend werd, bij voorrang zouden behandeld worden.

Ik heb beloofd dit jaar de beginselbeloften van de vorige jaren te eerbiedigen, ze in vaste beloften om te zetten, indien men mij de nodige kredieten verleent. Maar kan men rekenen op een prioriteit voor alle afwijkingen? Die welke reeds gegeven zijn, zullen in beginsel voorgaan. Nochtans kunnen zich nieuwe feiten voordoen, bijvoorbeeld het probleem van de industrieparken waarvoor sommige gemeenten een beroep hebben gedaan op de financiële steun van de Staat. Dit probleem bestond niet twee jaar geleden; er kon dus geen sprake zijn van afwijkingen. Desniettemin moet ik deze vragen in overweging nemen.

Er werd voorgesteld de adviezen der Bestendige Deputaties in te winnen. Zou de objectiviteit versterkt worden? In alle geval zouden de adviezen der Bestendige Deputaties dienen gepaard te gaan met een gemotiveerd visum van de Gouverneur die objectief zou moeten zijn. Op dat punt is een soepele oplossing nodig.

2^o Wat de autosnelwegen aangaat, ben ik van oordeel dat die welke Antwerpen met Rijsel over Gent en Kortrijk verbindt, ten spoedigste dient tot stand te komen; daarom ben ik voornemens hem te doen aanleggen door middel van een privaat financieringsstelsel, zonder een beroep te doen op het Wegenfonds, dat eerst de Koning Boudewijnautosnelweg zal afwerken, om daarna in 1961 de autosnelweg van Wallonië aan te vatten. De Europese Bank van haar kant zou de autosnelweg Brussel-Bergen-Franse Grens (naar Parijs toe) gemeenschappelijk financieren.

BETOOG N^o 13.

1^o Een lid vestigt de aandacht van uw Commissie er op dat te Givet werken aan de gang zijn om deze

soit la route Anvers-Bréda. D'autres routes sont plus urgentes. Il faut s'inspirer de critères. L'auto route Anvers-Gand-Lille aurait-elle plus de chances si on l'appellait « Route des Flandres »?

A défaut de critères rigoureux, le plan de 15 ans serait dépourvu de sens: ces critères sont une nécessité. Il faut chercher le moyen d'exécuter certains travaux dans certaines provinces, sans être amené à prévoir des crédits élevés.

En tout cas, nous n'admettons pas que les crédits soient réduits: le budget doit être respecté. Les travaux publics ne doivent pas être sacrifiés. Nous vous aiderons donc à maintenir le volume prévu.

RÉPONSE.

1^o Pour ce qui concerne la liste des travaux communaux, je répondrai que je suis d'accord pour qu'elle soit appliquée avec une certaine souplesse. Lorsque des promesses de principe ont été faites, elles doivent être respectées dans la mesure où les communes exécutent les travaux. A la Chambre, on m'a demandé si les dossiers pour lesquels une dérogation avait été accordée, seraient traités par priorité.

J'ai promis de respecter cette année les promesses de principe des années antérieures et de les transformer en promesses fermes si l'on m'accorde les crédits nécessaires. Mais peut-on compter sur une priorité pour toutes les dérogations? En principe, celles qui ont déjà été données auront la priorité. Cependant, des faits nouveaux peuvent se produire, par exemple le problème des parcs industriels pour lesquels certaines communes ont fait appel à l'intervention financière de l'Etat. Ce problème ne se posait pas il y a deux ans; il ne pouvait donc être question de dérogations. Il n'empêche que je dois prendre ces demandes en considération.

Il a été proposé de prendre l'avis des Députations permanentes. L'objectivité s'en trouverait-elle renforcée? En tous cas, les avis des Députations permanentes devraient être accompagnés d'un visa motivé objectif du Gouverneur. En cette matière, une solution souple s'impose.

2^o Pour ce qui est des autoroutes, j'estime que celle reliant Anvers à Lille via Gand et Courtrai, s'impose au plus tôt: c'est pourquoi j'envisage de la faire réaliser par un système de financement privé, indépendant du Fonds des Routes, lequel achève d'abord l'autoroute Roi Baudouin, puis entamera en 1961 l'autoroute de Wallonie. La Banque Européenne, de son côté, financerait conjointement l'autoroute Bruxelles-Mons-Frontière française, vers Paris.

INTERVENTION N^o 13.

1^o Le membre informe votre Commission de ce que des travaux sont en cours à Givet, pour rendre

haven toegankelijk te maken voor schepen van 1.350 ton, terwijl stroomafwaarts, op Belgisch grondgebied, de rivier slechts bevaarbaar is voor schepen van 950 tot 1.000 ton.

2° Het is wenselijk dat de modernisering van de Beneden-Samber ten spoedigste wordt aangevat. De toegang tot Antwerpen vanuit het mijngebied van Charleroi, voor schepen van 1.350 ton, zou wel vlugger tot stand gebracht kunnen worden via de Samber, de Maas en het Albertkanaal dan via het kanaal van Charleroi; men beweert immers dat het hellend vlak van Ronquières niet vóór 1970 zal voltooid zijn.

3° Verscheidene rijkswegen houden de aandacht van de spreker bezig; onder meer de wegen n° 4 tussen Waver en Gembloux, n° 17 tussen Erpent en Thon-Samson en n°s 17 en 47 tussen Namen en Dinant.

Tenslotte, wordt de aanleg van de weg van de Beneden-Samber opnieuw onder de aandacht van de Minister gebracht.

ANTWOORD.

1° De modernisering van de Maas en het bevaarbaar maken ervan voor schepen van 1.350 ton wordt overeenkomstig de wet voortgezet. Dat men van de maand juli af met schepen van 950 tot 1.000 ton zal kunnen varen, zal reeds een zeer merkelijke vooruitgang betekenen vergeleken met de huidige toestand.

De vaart met schepen die tot 1.350 ton zijn geladen zal mogelijk worden zodra enige aanvullende werken zullen uitgevoerd zijn.

2° Ik moet opkomen tegen de geruchten als zou het hellend vlak van Ronquières niet vóór 1970 in gebruik kunnen genomen worden; alle aanbestedingen zullen uitgeschreven worden tegen het einde van 1960; zonder U thans reeds de op te leggen uitvoeringstermijnen nauwkeurig te kunnen opgeven, kan ik U toch wel dit zeggen, dat het op verre na geen 10 jaar zal duren om dit reusachtig kunstwerk te voltooien.

Wat de Samber betreft, zal de modernisering voortgezet worden overeenkomstig de planning van de wet op de 1.350 ton; momenteel is men trouwens reeds vooruit op het tijdschema en ik hoop die voorsprong nog te kunnen vergroten.

3° Ik kan het geacht lid mededelen dat de herstelling met gelijktijdige modernisering van de weg n° 4 tussen Waver en Gembloux eerlang zal aanbesteed worden; het bestek wordt thans uitgewerkt.

Wat de twee verbindingswegen tussen Namen en Dinant betreft, heb ik de beslissing genomen in de eerste plaats de volgende werken uit te voeren. Modernisering van het vak Namen-Yvoir op de

ce port accessible aux bateaux de 1.350 tonnes, tandis qu'en aval, en territoire belge, le fleuve ne pourra servir qu'aux bateaux de 950 à 1.000 tonnes.

2° La modernisation de la Basse-Sambre est souhaitée au plus tôt; l'accès du bassin de Charleroi à Anvers pour bateaux de 1.350 tonnes, par la Sambre, la Meuse et le Canal Albert pourrait être réalisé beaucoup plus vite que par le canal de Charleroi; on prétend en effet que le plan incliné de Ronquières ne sera pas achevé avant 1970.

3° Diverses routes d'Etat retiennent l'attention de l'intervenant; parmi elles, les routes n° 4, entre Wavre et Gembloux, n° 17, entre Erpent et Thon-Samson, et n°s 17 et 47, entre Namur et Dinant.

Enfin, l'attention du Ministre est appelée une nouvelle fois sur la création de la route de la Basse-Sambre.

RÉPONSE.

1° La modernisation de la Meuse et sa mise au gabarit de 1.350 tonnes se poursuit conformément à la loi; le fait de pouvoir naviguer à partir du mois de juillet avec des bateaux de 950 à 1.000 tonnes constituera déjà un progrès très important par rapport à la situation actuelle.

Le passage des bateaux chargés à 1.350 tonnes sera possible dès que quelques travaux complémentaires auront été exécutés.

2° Je m'élève contre les bruits qui circulent et selon lesquels le plan incliné de Ronquières ne serait pas utilisable avant 1970; toutes les adjudications auront lieu vers la fin de l'année 1960; sans pouvoir, pour l'instant, faire connaître avec précision les délais d'exécution qui seront imposés, je puis dire qu'il ne faudra pas 10 ans, bien loin de là, pour terminer cet important travail.

Quant à la Sambre, sa modernisation sera poursuivie conformément au planning de la loi des 1.350 tonnes; en ce moment, on est d'ailleurs en avance et j'espère encore pouvoir amplifier cette avance.

3° J'informe l'honorable membre que la réfection avec modernisation de la route n° 4 entre Wavre et Gembloux fera prochainement l'objet d'une adjudication; le cahier des charges est en cours d'élaboration.

Pour ce qui est des deux liaisons entre Namur et Dinant, j'ai pris la décision de prévoir en premier lieu la modernisation de l'itinéraire Namur-Yvoir par la rive gauche (route n° 17), reconstruction du

linkeroever (weg 17), heropbouw van de brug te Yvoir, en vervolgens het vak Yvoir-Dinant op de rechteroever (weg n° 47); dit traject zal drie rijstroken hebben. Pas na beëindiging van dit werk zal begonnen worden met de modernisering van de tweede verbindingsweg met twee rijstroken, te weten het vak Namen-Yvoir op de rechteroever (n° 17) en Yvoir-Dinant op de linkeroever; deze modernisering is immers veel duurder dan de eerste.

Wat de weg van de Beneden-Samber betreft, werd met alle betrokken gemeenten een overeenkomst gesloten omtrent het juiste tracé en de toe te passen normen; de eerste werken zullen kunnen ingeschreven worden op een der eerstvolgende begrotingen.

C. — ARTIKELSGEWIJZE BEHANDELING.

Artikel 3.

Een spreker heeft het over de bekendmaking in het Staatsblad van het koninklijk besluit houdende toekenning van een speciale toelage aan de ingenieurs; hij vraagt de Minister hoe hij het hoofd zal bieden aan de daaruit voortvloeiende verhoging van de uitgaven ten laste van artikel 3.

ANTWOORD.

De uitgaven voortvloeiend uit die toelagen zal in 1960 3 miljoen frank niet overschrijden; ik zal de liquidatie van het bestuur van Wederopbouw doen bespoedigen en zodoende gemakkelijk de nodige kredieten vinden.

Artikel 24.

Een lid vraagt hoe het bedrag van 20 miljoen frank, waarvan sprake in lid 2 van bedoeld artikel, bepaald werd.

ANTWOORD

Deze 20 miljoen frank vertegenwoordigen de annuïteit alsmede de Rijksbijdrage in de kosten der werken van de lagere besturen waarvoor in 1960 en 1959 toelagen verleend werden.

Artikel 471.

Een lid meent dat het op dit artikel uitgetrokken krediet ontoereikend is.

ANTWOORD

Ik heb in de investeringswet belangrijke kredieten voorzien voor de verdediging van de kust.

Artikel 481.

Een commissielid vraagt de Minister of de overheveling van de diensten der Gebouwen, die zich met het bouwen van scholen bezighouden, naar

pont d'Yvoir, et Yvoir-Dinant par la rive droite (route n° 47); cet itinéraire aura trois bandes de roulement. Ce n'est qu'après ce travail que sera entamée la modernisation de la seconde liaison à deux bandes de roulement, à savoir Namur-Yvoir par la rive droite (route n° 17) et Yvoir-Dinant par la rive gauche; cette modernisation est en effet beaucoup plus coûteuse que la première.

Pour ce qui est de la route de la Basse-Sambre, un accord a été conclu avec toutes les communes intéressées, au sujet du tracé exact et des normes à appliquer; les premiers travaux pourront être prévus à un très prochain budget.

C. — DISCUSSION DES ARTICLES.

Article 3.

Un orateur commente la publication au *Moniteur* de l'arrêté royal portant octroi d'une allocation spéciale aux ingénieurs; il demande au Ministre comment il fera face aux augmentations subséquentes de dépenses à charge de l'article 3.

RÉPONSE.

La dépense à résulter de ces allocations ne dépassera pas 3 millions de francs en 1960; je ferai hâter la liquidation de l'Administration de la Reconstruction et trouverai ainsi facilement les crédits nécessaires.

Article 24.

Un membre demande comment a été déterminé le montant de 20 millions de francs prévu au n° 2 de cet article.

RÉPONSE.

Les 20 millions représentent l'annuité ainsi que les intérêts relatifs à la part de l'Etat dans le montant des travaux des pouvoirs subordonnés pour lesquels des subsides ont été accordés en 1959 et en 1960.

Article 471.

Un membre estime que le crédit prévu à cet article est insuffisant.

RÉPONSE.

J'ai prévu dans la loi des investissements des crédits importants pour protéger la côte.

Article 481.

Un commissaire demande au Ministre si le transfert à l'Instruction Publique des services des bâtiments s'occupant de constructions scolaires

het Ministerie van Openbaar Onderwijs plaats zal hebben, hij beschouwt trouwens deze overheveling als betreurenswaardig en vraagt of er geen andere bevredigende oplossing kan gevonden worden.

ANTWOORD.

Deze kwestie heeft mijn Collega, de Heer Moureaux, en mij zelf voortdurend beziggehouden. Zeker is dat het overbrengen van een gedeelte van de diensten der Gebouwen naar het Ministerie van Openbaar Onderwijs van die aard zou zijn dat het beheer der Gebouwen, dat aan mijn Departement toevertrouwd blijft, er in grote mate zou door verlamd worden.

Anderdeels is het onbetwistbaar dat het Departement van Openbaar Onderwijs het kader van dit nieuw bestuur aanzienlijk zou moeten uitbreiden en het Rijk tot belangrijke uitgaven zou genoopt zijn zonder één enkele waarborg inzake de doelmatigheid van de nieuwe dienst.

Daarom is de Regering voornemens een wetsontwerp in te dienen waarin in de instelling van een parastataal lichaam voor de schoolgebouwen voorzien wordt.

Deze parastatale instelling, met een beperkt personeel, zal een beroep doen op de diensten van het Departement van Openbare Werken, zowel van het Bestuur der Gebouwen als van de Diensten der Algemene Zaken (Geschillen, Comptabiliteit, enz.).

Dit stelsel zou het voordeel bieden alle gewenste waarborgen inzake doelmatigheid te verschaffen vermits het Departement van Openbare Werken, dat op dit gebied op een lange traditie kan bogen, feitelijk zijn huidige taak verder zou blijven vervullen, zou geen grote uitgaven veroorzaken en zou ten slotte toelaten aan de wensen van de Wetgever te voldoen vermits het Departement van Openbaar Onderwijs zijnerzijds inzake schoolgebouwen over eigen diensten zou beschikken.

De beheerraad van de nieuwe instelling zou bestaan uit parlementsleden behorende tot de drie partijen, het is nog te vroeg om over dit ontwerp aanvullende bijzonderheden mee te delen. Ik maak trouwens de suggestie dat de Verenigde Commissies van Openbaar Onderwijs en Openbare Werken dit vraagstuk zouden onderzoeken zodra het ontwerp zal ingediend zijn.

Artikel 602bis.

Een commissielid stelt vast dat in het in toepassing van artikel 611 opgemaakt programma een krediet van 30 miljoen frank voorkomt voor de ontwatering van de Henevallei, terwijl daarvoor een afzonderlijk krediet op de begroting uitgetrokken is.

Het commissielid vraagt zich af of beide kredieten geen dubbelure vormen en voorts of het Rijk zijn eigen prerogatieven verzaakt wat betreft de werken die aan een bevaarbare waterweg dienen uitgevoerd

aura lieu; il considère d'ailleurs ce transfert comme regrettable et demande si une autre solution satisfaisante ne peut être trouvée.

RÉPONSE.

Cette question n'a cessé de préoccuper mon Collègue M. Moureaux ainsi que moi-même. Il est certain que le transfert d'une partie des Services des Bâtiments au Ministère de l'Instruction Publique serait de nature à paralyser dans une grande mesure l'Administration des Bâtiments de l'Etat qui reste confiée à mon Département.

D'autre part, il est certain que le Département de l'Instruction Publique devrait étendre largement le cadre de cette nouvelle administration et entraînerait l'Etat à des dépenses considérables sans garantie aucune de l'efficacité du nouveau service.

C'est pourquoi le Gouvernement a l'intention de déposer un projet de loi prévoyant la création d'un organisme parastatal pour les constructions scolaires.

Ce parastatal, composé d'un nombre restreint d'éléments, fera appel aux services du Département des Travaux Publics, tant de l'Administration des Bâtiments que des Services des Affaires Générales (Contentieux, Comptabilité, etc.).

Ce système aurait l'avantage de garantir toute l'efficacité désirable puisque le Département des Travaux Publics qui a une longue tradition dans ce domaine continuerait en fait sa mission actuelle, il n'entraînerait pas de grosses dépenses et permettrait enfin de répondre aux vœux du Législateur puisqu'aussi bien le Département de l'Instruction Publique aurait en matière de constructions scolaires des services propres.

Le conseil de gestion du nouvel organisme serait composé de parlementaires des 3 partis; il est encore trop tôt pour donner des détails complémentaires à cet égard. Je suggère d'ailleurs que les Commissions réunies de l'Instruction Publique et des Travaux Publics examinent ce problème dès que le projet aura été déposé.

Article 602bis.

Un commissaire constate que, dans le programme établi en application de l'article 711, un crédit de 30 millions est prévu pour le démergement de la Vallée de la Haine, alors qu'un crédit spécial est prévu au budget.

Le commissaire demande si ces deux crédits ne font pas double emploi et d'autre part si l'Etat renonce à ses propres prerogatives en ce qui concerne des travaux à exécuter à une voie navigable et

te worden, en ten slotte, indien het Rijk niet verzaakt, welke werken worden overwogen en hoever men met de studies gevorderd is.

ANTWOORD.

Het op artikel 611-1 uitgetrokken krediet is geschrapt en overgedragen naar het Bestuur der Waterwegen. Men mag uit het feit dat de Intercommunale zekere werken uitvoert, niet concluderen dat het Rijk zijn prerogatieven ten opzichte van de Hene, een bevaarbare rivier, verzaakt. De door de Intercommunale uit te voeren werken zijn werken van gemeentelijk belang, terwijl de ontwatering zelf aan het Rijk overgelaten blijft. De studiën zijn ten andere reeds gevorderd. Het Rijk, dit wil zeggen de Departementen van Openbare Werken en van Landbouw, zal de Hene blijven beheren.

Geen enkel vraagstuk wordt uit het oog verloren, en inzonderheid de kwestie van het afvalwater is aan een Commissie onderworpen waarin afgevaardigden van het Ministerie van Volksgezondheid zitting hebben.

Artikel 611.

Een lid van uw Commissie merkt op dat de bedragen voorkomende in de kolommen 8 en 12 een verschil laten uitschijnen van ongeveer 2 miljard frank, welke het vanaf 1961 te betalen bedrag voorstellen voor de tot einde 1960 genomen verbintenissen; deze som lijkt hem overdreven hoog.

ANTWOORD.

Uit de in de verschillende kolommen van artikel 611-1 vermelde bedragen zou men kunnen opmaken dat er op einde 1959, een bedrag van 8.688.826.000 frank — 6.678.401.000 frank + 400.000.000 frank = 2.410.425.000 frank te vereffenen was.

Het werkelijk bedrag beloopt echter maar 1.167.000.000 frank.

Hoe dit verschil uit te leggen?

Men dient in de eerste plaats er op te wijzen dat de begrotingsvoorstellen betreffende 1960 in juni 1959 opgemaakt werden.

Na deze datum hebben er zich wijzigingen voorgedaan.

Zo bedraagt het in kolom 6 vermelde cijfer op die dag geen 815.000.000 frank maar wel 1.015.000.000 frank (aanvankelijk had men gemeend dat het Gemeentekrediet, binnen het raam van de nieuwe financiering, in 1959, een bedrag van 445.000.000 frank in uitgaaf zou kunnen opnemen. Maar tengevolge van talloze administratieve formaliteiten werd het in werking treden van het nieuwe stelsel vertraagd en werd de hierboven vermelde raming herleid tot een bedrag van 285.000.000 frank).

enfin, si l'Etat ne renonce pas, quels travaux on envisage et où en sont les études.

RÉPONSE.

Le crédit prévu à l'article 611-1 est annulé et reporté à l'Administration des Voies Hydrauliques. Du fait que l'Intercommunale exécute certains travaux il ne faut pas déduire que l'Etat renonce à ses prérogatives à l'égard de la Haine, rivière navigable. Les travaux à exécuter par l'Intercommunale sont des travaux d'intérêt communal, le démergement restant confié à l'Etat. Les études sont d'ailleurs poussées. La Haine continuera à être gérée par l'Etat, c'est-à-dire par les Départements des Travaux Publics et de l'Agriculture.

Aucun problème n'est perdu de vue et en ce qui concerne plus spécialement le problème des eaux usées, il est soumis à une Commission dans laquelle siègent des délégués du Ministère de la Santé Publique.

Article 611.

Un membre de votre Commission fait remarquer que les montants repris aux colonnes 8 et 12 font apparaître une différence de 2 milliards de francs environ, qui représenteraient la somme restant à payer à partir de 1961 ensuite des engagements pris jusque fin 1960; cette somme lui paraît anormalement élevée.

RÉPONSE.

A la lecture des montants repris dans les différentes colonnes de l'article 611-1 on pourrait avoir l'impression qu'à la fin de 1959, il restait à liquider : 8.688.826.000 francs — 6.678.401.000 francs + 400.000.000 de francs = 2.410.425.000 francs.

Le montant réel ne s'élève cependant qu'à 1.167.000.000 de francs.

Comment expliquer cette différence?

Il faut tout d'abord signaler que les propositions budgétaires de 1960 ont été établies en juin 1959.

Des modifications sont intervenues après cette date.

C'est ainsi que le chiffre inscrit dans la colonne 6, n'est pas à ce jour 815.000.000 de francs, mais bien 1.015.000.000 de francs (initialement il était prévu que le Crédit communal pourrait, dans le cadre du nouveau financement, prendre en charge en 1959 une somme de 445.000.000 de francs mais, par suite de nombreuses formalités administratives, la mise en vigueur du nouveau système a été retardée et la prévision indiquée ci-dessus a été ramenée au montant de 285.000.000 de francs).

De voornaamste reden evenwel van het belangrijk verschil tussen de werkelijke toestand en die welke blijkt uit het begrotingsbescheid, ligt evenwel hierin : de directie van de comptabiliteit heeft uit het oog verloren dat men het in kolom 9 opgegeven cijfer dient te verhogen met de vereffeningen die gedaan werden in toepassing van het oud stelsel « buitengewone begroting » (d.w.z. betalingen door middel van de overgeboekte kredieten van de jaren 1952, 1953, 1954 en 1955).

In artikel 611-1 zijn immers de sedert 1948 samengevoegde kredieten opgenomen.

Men diende derhalve in kolom 9 niet enkel alle vereffeningen te vermelden die tijdens het jaar verricht werden door middel van de voor het betrokken jaar uitgetrokken kredieten, maar tevens alle vereffeningen die gedaan werden door middel van de overgeboekte kredieten der jaren 1952, 1953, 1954 en 1955 (welke op bedoelde begroting niet ingeschreven werden).

Door dit verzuim moeten dienvolgens verbeteringen worden aangebracht in de artikelen 611 en 661, d.w.z. in de artikelen « Toelagen-Stedebouw », waarvoor de « programma's » sedert 1948 aangegeven werden.

Wat de overige artikelen der begroting betreft traden de programma's in werking in 1956. De betalingen van de vroegere schuldvorderingen moeten derhalve niet geboekt worden. De Directie van de Comptabiliteit heeft deze berekeningen, wat betreft het bedrag dat thans in kolom 9 dient voor te komen, herzien.

Het resultaat voor artikel 611-1 bedraagt einde 1959, 861.739.574 frank.

Het in kolom 9 te vermelden totaal wordt in deze omstandigheden, 6.062.776.000 frank en dat van kolom 12 : 7.477.824.000 frank.

Hieruit vloeit voort dat het totaal der einde 1959 nog te verrichten vereffeningen volgens deze inschrijvingen 1.748.686.000 frank bedraagt, ofschoon, zoals hierboven gezegd werd, het werkelijk bedrag slechts 1.167.000.000 frank belooft.

Het verschil vertegenwoordigt het gedeelte der sedert 1948 aangegane verbintenissen dat om allereerste redenen nooit zal vereffend worden.

* *

Er zijn twee oplossingen mogelijk :

a) De toestand sedert 1948 blijft behouden.

De in de verschillende kolommen van de artikelen 611 en 661 in te schrijven bedragen moeten gewijzigd worden zoals aangeduid in bijlage 1.

Ik vestig de aandacht op het feit dat deze toestand de volumes der verbintenissen, die nooit vereffend zullen worden, handhaaft.

b) De toestand wordt vermeld sedert 1956 (aanvang van het nieuwe stelsel) (zie bijlage 2.).

* *

Toutefois, la raison majeure de l'importante différence existant entre la situation réelle et celle résultant du document budgétaire réside dans le fait suivant : la Direction de la Comptabilité a perdu de vue qu'il faut augmenter le chiffre repris à la colonne 9, du montant des liquidations faites en application de l'ancien système « budget extraordinaire » (c'est-à-dire paiements au moyen des crédits reportés des années 1952, 1953, 1954 et 1955).

L'article 611-1 reprend en effet les crédits cumulés depuis 1948.

Il fallait dès lors indiquer, dans la colonne 9, non seulement toutes les liquidations faites pendant l'année au moyen des crédits inscrits pour l'année envisagée, mais également toutes les liquidations faites au moyen des crédits reportés des années 1952, 1953, 1954 et 1955 (lesquels ne sont pas inscrits dans ledit budget).

Cet oubli appelle en conséquence des rectifications aux articles 611 et 661, c'est-à-dire aux articles « Subsidés-Urbanisme », pour lesquels les « programmes » ont été indiqués depuis 1948.

Pour les autres articles du budget, les programmes sont entrés en vigueur en 1956. Les paiements des créances antérieures ne doivent pas, de ce fait, être comptabilisés. La Direction de la Comptabilité a revu ses calculs, quant au montant devant figurer actuellement à la colonne 9.

Le résultat pour l'article 611-1 s'élève fin 1959 à 861.739.574 francs.

Le total à inscrire dans la colonne 9 devient dans ces circonstances 6.062.776.000 francs et celui de la colonne 12 : 7.477.824.000 francs.

Il en résulte que le total des liquidations restant à effectuer fin 1959 se monte d'après ces inscriptions budgétaires à 1.748.686.000 francs, bien que, comme il a été signalé ci-dessus, la situation réelle ne se chiffre qu'à 1.167.000.000 de francs.

La différence représente la partie des engagements contractés depuis 1948 qui ne sera jamais liquidée, pour des raisons diverses.

* *

Deux solutions sont possibles :

a) La situation depuis 1948 est maintenue.

Les montants à inscrire dans les différentes colonnes des articles 611 et 661 doivent être modifiés comme il est indiqué à l'annexe 1.

J'attire l'attention sur le fait que cette situation maintient des volumes d'engagements qui ne seront jamais liquidés.

b) La situation est indiquée depuis 1956 (début du nouveau système) (voir annexe 2.).

* *

Ik leg de nadruk op het feit dat deze materiële vergissing de aanvragen om vastleggings- of betalingskredieten in geen dele wijzigt. De geraamde uitbetalingen voor 1960 blijven behouden.

D. — BESLUIT EN STEMMINGEN.

Uw Commissie is ten zeerste bezorgd voor de toekomst van onze nationale zeehavens en hoopt dat de uitvoerende macht in het raam der gestemde en te stemmen kredieten al het mogelijke zal doen om onze zeehavens toegankelijk te maken voor schepen met grote tonnenmaat. Verder spreekt Uw Commissie de wens uit dat in geen geval de op de begroting 1960 voorziene kredieten zouden verminderd worden. Volgens het eenparig oordeel van Uw Commissie dient de begroting nageleefd te worden en mogen de openbare werken van de Staat en van de ondergeschikte machten het slachtoffer niet worden van gebeurlijke kredietrestricties.

* * *

De kredieten Openbare Werken zijn met 7 tegen 4 stemmen goedgekeurd.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever, *De Voorzitter,*
J. VAN BUGGENHOUT. O. VAN DEN STORME.

J'insiste sur le fait que cette erreur matérielle ne modifie nullement la demande de crédits d'engagements ou de paiements. La prévision de décaissement pour 1960 est maintenue.

D. — CONCLUSION ET VOTES.

Votre Commission est particulièrement préoccupée de la situation de nos ports de mer nationaux et elle espère que, dans le cadre des crédits votés et à voter, l'Exécutif fera tout ce qui est en son pouvoir pour rendre nos ports de mer accessibles aux navires de fort tonnage. D'autre part, votre Commission exprime le vœu qu'en aucun cas, les crédits inscrits au budget de 1960 ne soient réduits. Elle est unanime à estimer que le budget doit être exécuté et que les travaux publics effectués pour compte de l'Etat et des pouvoirs subordonnés ne peuvent pas faire les frais d'éventuelles restrictions de crédits.

* * *

Les crédits : Travaux Publics ont été adoptés par 7 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur, *Le Président,*
J. VAN BUGGENHOUT. O. VAN DEN STORME.

BIJLAGE I.

ANNEXE I.

De in de artikelen 611-1 tot 5 en 661 van het begrotingsontwerp voor 1960 vermelde cijfers dienen verbeterd te worden als volgt, rekening houdend met de vereffeningen die door middel van de overgeboekte kredieten der jaren 1952, 1953, 1954 en 1955 verricht werden.

Les chiffres repris aux articles 611-1 à 5 et 661 du projet de budget pour 1960, doivent être rectifiés comme suit, compte tenu des liquidations faites au moyen des crédits reportés des années 1952, 1953, 1954 et 1955.

Art.	Kolommen. — Colonnes									
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
611-1	6.473.000	8.888.825	7.873.826	1.015.000	—	8.888.825	6.062.776	1.015.048	400.000	7.477.824
611-2	1.568.000	2.549.220	1.949.220	600.000	—	2.549.220	1.372.811	243.321	250.000	1.866.132
611-3	539.000	832.723	649.723	113.000	70.000	832.723	502.088	93.776	50.000	645.804
611-4	33.000	66.008	24.008	12.000	30.000	66.008	8.025	11.541	15.000	34.566
611-5	3.000	7.475	1.475	3.000	3.000	7.475	253	5.746	1.000	6.999
661	6.000.000	6.130.000	5.642.314	200.000	200.000 (1)	6.042.314	5.093.900	245.093	220.000 (1)	5.558.993

(1) Geamendeerd krediet. — *Crédit amendé.*

BIJLAGE II.

Aangezien de vóór de invoering van de nieuwe wijze van inrichting der begroting van buitengewone uitgaven aangegane verbintenissen sedert einde 1959 verjaard zijn, zou het wenselijker zijn met het oog op meer eenvormigheid in de kolommen 6 en 9 van de begroting de sedert 1956 geboekte vastleggingen en betalingen te vermelden.

De toestand van deze artikelen zou er dienvolgens uitzien als volgt :

ANNEXE II.

Etant donné que les engagements contractés avant l'instauration du nouveau système de présentation du budget des dépenses extraordinaires sont prescrits depuis fin 1959, il serait plus indiqué, dans un but d'uniformité, de reprendre dans les colonnes 6 et 9 du budget les engagements et décaissements comptabilités depuis 1956.

La situation de ces articles se présenterait dès lors comme suit :

Art.	Kolommen. — Colones									
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
561	—	—	899.439	400.000	300.000	1.599.439	553.141	400.000	300.000	1.253.141
611-1	—	—	2.050.926	1.015.000	—	3.065.926	923.680	1.015.048	400.000	2.338.728
611-2	—	—	651.320	600.000	—	1.251.320	265.024	243.321	250.000	758.345
611-3	—	—	144.424	113.000	70.000	327.424	71.673	93.716	50.000	215.389
611-4	—	—	22.947	12.000	30.000	64.947	7.458	11.541	15.000	33.999
611-5	—	—	1.474	3.000	3.000	7.474	254	5.746	1.000	7.000
661	—	—	474.962	200.000	200.000	874.962	235.630	245.093	220.000	700.723
					(1)				(1)	

(1) Geamendeerd krediet. — *Crédit amendé.*

BIJLAGE III.

ANNEXE III.

Statistieken van de zeescheepvaart in de Belgische havens.

Statistiques de la navigation maritime dans les ports belges.

(In duizenden ton).

(En milliers de tonnes).

	Haven van Antwerpen — <i>Port d'Anvers</i>		Haven van Gent — <i>Port de Gand</i>		Haven van Brugge en Zeebrugge — <i>Port de Bruges et Zeebrugge</i>		Haven van Brussel — <i>Port de Bruxelles</i>	
	Lossen — <i>Déchargement</i>	Laden — <i>Chargement</i>	Lossen — <i>Déchargement</i>	Laden — <i>Chargement</i>	Lossen — <i>Déchargement</i>	Laden — <i>Chargement</i>	Lossen — <i>Déchargement</i>	Laden — <i>Chargement</i>
1951	15.138	14.026	1.548	991	272	196	42	39
1952	15.653	11.820	1.557	936	328	151	49	40
1953	14.417	13.767	1.402	915	304	188	63	43
1954	15.311	13.094	1.360	1.019	259	266	56	30
1955	17.269	14.806	1.853	1.415	417	345	84	39
1956	22.385	15.352	2.586	983	695	445	105	57
1957	21.936	14.664	2.511	943	722	371	112	35
1958	20.682	14.524	2.035	919	651	502	182	66
1959	20.018	15.193	1.826	1.002	—	—	—	—

(Aantal schepen).

(Nombre de navires).

	Haven van Antwerpen — <i>Port d'Anvers</i>			Haven van Gent — <i>Port de Gand</i>	
	Aankomst — <i>Entrée</i>	Vertrek — <i>Sortie</i>		Aankomst — <i>Entrée</i>	Vertrek — <i>Sortie</i>
		Geladen — <i>Chargés</i>	Op ballast — <i>Sur lest</i>		
1958 (maandgemiddelde — <i>moyenne mensuelle</i>) . . .	1.357	1.166	190	219	217
1959 (maandgemiddelde — <i>moyenne mensuelle</i>) . . .	1.335	1.158	172	194	194
1958, december / <i>décembre</i> . . .	1.316	1.140	202	207	226
1959, januari / <i>janvier</i> . . .	1.306	1.104	187	231	235
februari / <i>février</i> . . .	1.178	967	155	189	186
maart / <i>mars</i> . . .	1.438	1.279	196	202	202
april / <i>avril</i> . . .	1.326	1.208	143	188	191
mei / <i>mai</i> . . .	1.340	1.161	155	200	194
juni / <i>juin</i> . . .	1.298	1.115	175	187	180
juli / <i>juillet</i> . . .	1.313	1.170	150	202	199
augustus / <i>août</i> . . .	1.332	1.150	160	213	213
september / <i>septembre</i> . . .	1.345	1.178	187	186	190
oktober / <i>octobre</i> . . .	1.422	1.262	170	185	185
november / <i>novembre</i> . . .	1.418	1.174	193	181	183
december / <i>décembre</i> . . .	1.306	1.132	191	160	166

Bron : Havens van Antwerpen en Gent en Nationaal Instituut voor de Statistiek. — *Source : Ports d'Anvers et de Gand et Institut National de Statistique.*

BIJLAGE IV.

Evolutie van het goederenverkeer in Antwerpen en Rotterdam.
Goederenverkeer per zeeschepen te Antwerpen en te Rotterdam.

(In duizenden ton).

	Gelost. — <i>Déchargés</i>		Geladen. — <i>Chargés</i>		Totaal. — <i>Total</i>		Index (1938 = 100)	
	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>
1938	11.873	24.504	11.706	17.867	23.579	42.371	100	100
1954	15.311	32.003	13.094	16.756	28.404	48.759	120,5	115,1
1955	17.269	45.286	14.806	20.928	32.075	66.214	136	156,3
1956	22.286	53.033	15.351	19.181	37.637	72.214	159,6	170,4
1957	21.937	55.196	14.724	18.918	36.661	74.114	155,5	174,9
1958	20.682	54.393	14.524	19.451	35.206	73.844	149,3	174,3

ANNEXE IV.

Evolution du trafic des marchandises aux ports d'Anvers et de Rotterdam.
Trafic des marchandises par navires de mer aux ports d'Anvers et de Rotterdam.

(En milliers de tonnes).

Trafiek van minerale oliën te Antwerpen en te Rotterdam.

(In duizenden ton).

Trafic des huiles minérales aux ports d'Anvers et de Rotterdam.

(En milliers de tonnes).

	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>	Rotterdam in vergelijking met Antwerpen (Antwerpen = 100) — Rotterdam comparativement à Anvers (Anvers = 100)
1938	1.352	3.306	244,5
1954	5.358	20.811	388,4
1955	6.681	23.730	355,2
1956	7.581	29.140	384,4
1957	7.747	29.979	387,0
1958	8.529	35.991	422,0

Zeeverkeer te Antwerpen en te Rotterdam van droge ladingen (alle verkeer, met uitzondering van de minerale oliën).

(In duizenden ton).

Trafic maritime des chargements secs aux ports d'Anvers et de Rotterdam (tout trafic, à l'exception des huiles minérales).

(En milliers de tonnes).

	Gelost. — <i>Déchargés</i>		Geladen. — <i>Chargés</i>		Totaal. — <i>Total</i>		Index (1938 = 100)	
	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>	Antwerpen — <i>Anvers</i>	Rotterdam — <i>Rotterdam</i>
1938	10.740	21.718	11.486	17.346	22.226	39.065	100	100
1954	10.587	17.901	12.460	10.047	23.047	27.948	103,7	71
1955	11.530	27.835	13.864	13.233	25.394	41.069	114,2	105,1
1956	15.872	32.643	14.254	10.441	30.126	43.084	135	110,3
1957	15.015	33.924	13.899	10.186	28.914	44.110	130	112,9
1958	13.075	30.500	13.601	8.353	26.676	38.853	120	99,5

Bron : Statistieken van de Kamer van Koophandel van Antwerpen. — Source : Statistiques de la Chambre de Commerce d'Anvers