

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1955-1956.

17 JANUARI 1956.

BEGROTING

van Buitengewone Ontvangsten en uitgaven
voor het dienstjaar 1956.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DETIÈGE.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie voor de Financiën heeft, na kennis te hebben genomen van de adviezen van de Commissie voor de Landsverdediging en van de Commissie voor de Openbare Werken (adviezen die wij in bijlage publiceren) een lange bespreking gehouden in aanwezigheid van de Ministers van Financiën, Landsverdediging en Openbare Werken.

De nieuwe structuur van de begroting.

Uw Commissie heeft met voldoening kennis genomen van het feit, dat de begroting voor 1956 werd opgemaakt volgens een nieuwe structuur. De nieuwe voorstelling zal het mogelijk maken de evolutie van de werken op lange termijn, van jaar tot jaar voor elk begrotingsartikel en littera te volgen vanaf het begin tot de eindfase van de uitvoering. Alle bijzonderheden in verband met de nieuwe structuur vindt men uitvoerig in de inleidende nota bij de begroting voor 1956. Leggen wij er echter de nadruk op, dat de overdrachten op het einde van elk jaar zullen gebeuren bij

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Van Belle, voorzitter; De Saeger, Dequae, Eeckman, Eyskens, Fimmers, Lamalle, Meyers, Parisis, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, Debunne, De Sweemer, Detiège, Martel, Merlot (Joseph-Jean), Paque, Tielemans (François), Van Cleemput. — Grootjans, Masquelier.

Zie :

4-XXII (1955-1956) :

- N° 1 : Begroting.
- N° 2 tot 4 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1955-1956.

17 JANVIER 1956.

BUDGET

des Recettes et des Dépenses extraordinaires
pour l'exercice 1956.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)
PAR M. DETIÈGE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Après avoir pris connaissance des avis de la Commission de la Défense Nationale ainsi que de la Commission des Travaux Publics (avis que nous publions en annexe), votre Commission des Finances a longuement délibéré en présence de MM. les Ministres des Finances, de la Défense Nationale et des Travaux Publics.

Nouvelle structure du budget.

Votre Commission a constaté avec satisfaction que le budget pour 1956 se présente sous une forme nouvelle. La nouvelle présentation permettra de suivre, d'année en année, pour chaque article et littera budgétaires, l'évolution des travaux de longue durée, depuis leur mise en chantier jusqu'à leur phase finale d'exécution. Toutes les particularités relatives à la structure nouvelle sont détaillées dans la note liminaire du budget de 1956. Soulignons cependant que les reports auront lieu, par arrêté royal, à la fin de chaque année, de sorte que les « réserves

(1) Composition de la Commission : MM. Van Belle, président; De Saeger, Dequae, Eeckman, Eyskens, Fimmers, Lamalle, Meyers, Parisis, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, Debunne, De Sweemer, Detiège, Martel, Merlot (Joseph-Jean), Paque, Tielemans (François), Van Cleemput. — Grootjans, Masquelier.

Voir :

4-XXII (1955-1956) :

- N° 1 : Budget.
- N° 2 à 4 : Amendements.

koninklijk besluit, zodat de « occulte » reserves, waarover sommige departementen thans beschikken, weldra tot het verleden zullen behoren.

Een lid vroeg de nieuwe wijze van voorstelling uit te breiden tot bepaalde fondsen: o.a. tot het Wegenfonds. Tevens werd gevraagd op het einde van elk jaar een overzichtelijk document te publiceren ten einde volledige klaarheid te bekomen en de taak van het Parlement nog te vergemakkelijken.

Landsverdediging.

De Minister van Landsverdediging schetste in grote lijnen de betekenis van het aandeel van zijn departement in de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven. Het ontwerp bevat:

Vastleggingskredieten:

Nieuwe beleggingen	1.391,9 miljoen
Herstelling openbaar domein	3,4 miljoen
Totaal	1.395,3 miljoen

Betalingskredieten:

Terugvorderbare voorschotten	180 miljoen
Nieuwe beleggingen	4.483,8 miljoen
Herstelling openbaar domein	32,1 miljoen
Totaal	4.695,9 miljoen

Geraamde ontvangsten ... 739 miljoen

De gevolgde politiek steunt op de volgende gegevens: het overschot van de vastleggingskredieten van de vorige jaren aanzuiveren in de mate van de noodwendigheden; enkel nieuwe vastleggingskredieten voorzien in die sectoren waar het absoluut noodzakelijk is.

Het bedrag van de vastleggingskredieten overgedragen op 1956 belooft 6.750 miljoen frank.

Globale verdeling:

Materieel LM en TWL	156 miljoen
Ammunitie LM	500 miljoen
Materieel LtM	3.038 miljoen
Constructies LM, LtM en TWL	600 miljoen
Materieel en constructies ZM	178 miljoen
Bases in Afrika	212 miljoen
NATO-onderbouwwerken	2.031 miljoen
Basis Gondola	35 miljoen

De twee voornaamste posten zijn dus:

- het materieel LtM en onder dit materieel:
 - de wisselstukken voor Hunter (720 miljoen);
 - de all-weather vliegtuigen (1.370 miljoen);
 - de ammun. en de electronica (712 miljoen),
- en
- de NATO-onderbouwwerken.

Samen vertegenwoordigen deze twee posten reeds 75 % van de overgedragen vastleggingskredieten.

Zoals hoger gezegd bedraagt het nieuw programma voor 1956: 1.395 miljoen, als volgt onderverdeeld:

occultes», dont disposent actuellement certains départements, appartiendront bientôt au passé.

Un commissaire a demandé d'étendre le nouveau mode de présentation à certains fonds, notamment au Fonds des Routes. Il a été également demandé que soit publié, à la fin de chaque année, un document récapitulatif, afin d'obtenir toute la clarté voulue et de faciliter encore la tâche du Parlement;

Défense Nationale.

M. le Ministre de la Défense Nationale a esquissé dans les grandes lignes l'importance de la quote-part de son département dans le budget des recettes et des dépenses extraordinaires. Le projet contient des:

Crédits d'engagement:

Immobilisations nouvelles	1.391,9 millions
Restauration domaine public	3,4 millions
Total	1.395,3 millions

Crédits de paiement:

Avances récupérables	180 millions
Immobilisations nouvelles	4.483,8 millions
Restauration domaine public	32,1 millions
Total	4.695,9 millions

Prévisions de recettes ... 739 millions

La politique suivie est basée sur les éléments suivants: apurement des soldes des crédits d'engagement des années antérieures au fur et à mesure des besoins; prévision de crédits d'engagement nouveaux, uniquement dans les secteurs où c'est absolument nécessaire.

Le montant des crédits d'engagement reportés à 1956 s'élève à 6.750 millions de francs.

Ventilation globale:

Matériel FT et GTA	156 millions
Munitions FT	500 millions
Matériel FAé	3.038 millions
Constructions FT, FAé et GTA	600 millions
Matériel et constructions FN	178 millions
Bases d'Afrique	212 millions
Infrastructure OTAN	2.031 millions
Base Gondola	35 millions

Les deux postes essentiels sont donc:

- le matériel FAé et dans ce matériel:
 - les rechanges pour Hunter (720 millions);
 - les avions TT (1.370 millions);
 - les mun. et électronique (712 millions),
- et
- l'infrastructure OTAN.

A eux seuls ces deux postes représentent 75 % des reports d'engagement.

Ainsi qu'il est dit ci-dessus, le nouveau programme pour 1956 s'élève à 1.395 millions, répartis comme suit:

Materieel :

LM	108,8	millioen
LtM	niets	
TWL	44,5	millioen
ZM	51	millioen

Bouwwerken :

LM	518	millioen
LtM	103	millioen
ZM	62	millioen
TWL	12	millioen

Bases in het Moederland ... 331 miljoen

Vervoer MDAP ... 164 miljoen

Hierbij werd rekening gehouden met het feit, dat in zake landsverdediging talrijke nieuwe problemen zijn gesteld (new look). Wat wordt voorgesteld is een minimum, waardoor de toekomst echter niet het minst wordt in het gedrang gebracht.

De betalingskredieten omvatten :

voor programma van vóór 1952...	24,5	millioen
voor programma 1952	974,7	millioen
voor programma 1953	2.382	millioen
voor programma 1954	15,5	millioen
voor programma 1955	536,5	millioen
op nieuwe kredieten, opgenomen in het ontwerp van BB	762,4	millioen

In beginsel moeten alle betalingskredieten per 31 december 1956 opgebruikt zijn.

Een lid wenst de Minister geluk met zijn realistische politiek. De last voor de landsverdediging blijft nochtans te zwaar voor ons land. Hij vestigt bijzonder de aandacht op de uitgaven, die gedaan worden in verband met de zeemacht. Hier is zijn inziens voorzichtigheid geboden. Hij vraagt in hoeverre de NATO tussenkomst in de uitrustingskosten voor de Belgische zeemacht.

Hierop wordt geantwoord, dat wij alleszins onze vloot, die de verbinding met Belgisch Congo verzekert, moeten kunnen beschermen, en de bevaarbaarheid van de Schelde niet uit het oog mogen verliezen.

Onze zeemacht heeft een nationale taak te vervullen en heeft ook opdrachten op het internationale plan. Zo dienen de zeewegen naar onze havens vrijgehouden (ravitaillering van de burgerbevolking en de Nato-legers) en dient er gedacht aan onze internationale verbindingen (verdediging van de monding van de Congostroom bij voorbeeld).

Onze zeemacht telt 64 mijnenvegers en 4 algerines voor gebeurlijke begeleiding van konvooien.

De uitgaven voor de zeemacht worden gehouden binnen de perken van de redelijkheid. De mijnenvegers werden ons geschonken door de Verenigde Staten en betaald door het Comité.

Een lid vraagt inlichtingen over de uitgaven in verband met de infrastructuur en verlangt de criteria te kennen volgens dewelke de lasten verdeeld worden onder de leden van de NATO.

Vraag :

Ik zou wensen een tabel te ontvangen met opgave van de voor rekening van de N.A.T.O. in ons land uitgevoerde werken en met de bijdragen van de vreemde landen in de betaling van deze werken.

Matériel :

FT	108,8	millions
FAé	néant	
GTA...	44,5	millions
FN	51	millions

Constructions :

FT	518	millions
FAé	103	millions
FN	62	millions
GTA...	12	millions

Bases Métropolitaines ... 331 millions

Transports MDAP... 164 millions

A cet égard, il été tenu compte du fait qu'en matière de défense nationale se posent de nombreux nouveaux problèmes (new look). Les propositions ne constituent qu'un minimum, qui n'est toutefois pas de nature à compromettre l'avenir.

Les crédits de paiement comportent :

pour programmes antérieurs à 1952	24,5	millions
pour programme 1952	974,7	millions
pour programme 1953	2.382	millions
pour programme 1954	15,5	millions
pour programme 1955	536,5	millions
sur crédits nouveaux prévus au projet de BE	762,4	millions

En principe tous les crédits de paiement devront être épuisés au 31 décembre 1956.

Un membre félicite M. le Ministre de sa politique réaliste. Il estime toutefois que la charge de la défense nationale reste trop lourde pour notre pays et il attire en particulier l'attention sur les dépenses afférentes à la force navale. A son avis, la prudence s'impose en ce domaine. Il demande dans quelle mesure l'O. T. A. N. intervient dans les frais d'équipement de la force navale belge.

Il lui est répondu que, de toute façon, nous devons pouvoir protéger notre flotte, qui assure la liaison avec le Congo Belge, et que nous devons veiller à la navigabilité de l'Escaut.

Notre force navale doit remplir une mission nationale et aussi des tâches sur le plan international. Ainsi, les voies maritimes de nos ports doivent rester dégagées (ravitailllement de la population civile et des armées de l'O.T.A.N.) et nos communications internationales doivent être assurées (défense de l'embouchure du Congo, par exemple).

Notre force navale compte 64 dragueurs de mines et 4 algerines pour escorte éventuelle de convois.

Les dépenses de la force navale ont été maintenues dans des limites raisonnables. Les dragueurs de mines nous ont été offerts par les Etats-Unis et ont été payés par le Comité.

Un membre demande des renseignements concernant les dépenses afférentes à l'infrastructure, et désire connaître d'après quels critères les charges sont réparties entre les membres de l'OTAN.

Question :

Je désirerais connaître, sous forme de tableau, les travaux exécutés pour le compte de l'O.T.A.N. dans notre pays et les interventions des pays étrangers dans le paiement de ces travaux.

Aantwoord :

De betalingen voor de in België voor rekening van de N. A. T. O. uitgevoerde werken en de stortingen van de vreemde landen belopen :

Tabel in millioenen Belgische frank.

Schijven	II	III	IV	V	VI	Tranche
Bedrag der in België uit te voeren werken	1.843,100	2.620	763,600	564,200	127,820	Montant des travaux à exécuter en Belgique.
Bijdrage der vreemde landen in deze werken	1.748,400	2.450,200	752,785	535,482	121,335	Interventions des pays étrangers dans ces travaux.
Uitgevoerde of uit te voeren werken tot op 31 december 1955... ..	1.337	1.380	262	94	0,140	Travaux exécutés ou à exécuter jusqu'au 31 décembre 1955.
Bijdrage der vreemde landen in deze werken tot op 31 december 1955...	1.279	1.066	266	74	—	Intervention des pays étrangers dans ces travaux jusqu'au 31 déc. 1955.

Bij het onderzoek van deze tabel blijkt dat er geen overeenstemming bestaat tussen de uitvoering van de werken en de stortingen van de andere landen van de N. A. T. O. Dit gebrek aan overeenstemming is te wijten aan het feit dat de bijdragen gestort worden op basis van de vooruitzichten en niet op basis van de verwezenlijkingen en dat voor de 3^{de} schijf een land-lid, in overeenstemming met de akkoorden van Lissabon, zich van zijn bijdrage kwijt in natura.

Vraag :

Welke is de huidige maatstaf van verdeling der infrastructuur-lasten ?

Antwoord :

De bijdrage van België in de tweede schijf bedraagt 5,14 %, voor de derde 6,48 % en voor het eerste gedeelte van de vierde schijf 5,22 %; voor het tweede gedeelte van de vierde schijf en voor de vijfde, zesde en zevende schijven, wordt het percentage van België vastgesteld op 5,09 %.

De overeenkomsten die desbetreffend door de Statenleden aangegaan werden, laten niet toe de percentages van de andere belanghebbende landen, te openbaren.

De toetreding van Duitsland tot de N. A. T. O. zal toelaten volgens de Belgische Regering, het percentage van de bijdrage van België in de latere schijven, te verminderen.

Vraag :

Hoe geschiedt : de aanbesteding van de infrastructuurwerken, de controle van deze werken tijdens de uitvoering, de controle van dit soort van uitgaven ?

Antwoord :

De aanbesteding van de infrastructuurwerken, de controle van deze werken tijdens de uitvoering, de controle van uitgaven, geschieden volgens de wettelijke procedure.

Bovendien dient er aangestipt te worden dat :

1^o een systeem van internationale oproepen voor aanbesteding wordt toegepast. Als tegenprestatie mogen onze aannemers deelnemen aan de oproepen voor aanbesteding der andere landen van de N. A. T. O.;

2^o de overheden van de N. A. T. O. een controle uitoefenen tijdens de uitvoering;

Réponse :

Les paiements pour travaux exécutés en Belgique pour le compte de l'O.T.A.N. et les versements des pays étrangers se sont élevés aux montants ci-après :

Tableau en millions de francs belges.

Schijven	II	III	IV	V	VI	Tranche
Bedrag der in België uit te voeren werken	1.843,100	2.620	763,600	564,200	127,820	Montant des travaux à exécuter en Belgique.
Bijdrage der vreemde landen in deze werken	1.748,400	2.450,200	752,785	535,482	121,335	Interventions des pays étrangers dans ces travaux.
Uitgevoerde of uit te voeren werken tot op 31 december 1955... ..	1.337	1.380	262	94	0,140	Travaux exécutés ou à exécuter jusqu'au 31 décembre 1955.
Bijdrage der vreemde landen in deze werken tot op 31 december 1955...	1.279	1.066	266	74	—	Intervention des pays étrangers dans ces travaux jusqu'au 31 déc. 1955.

Il apparaît, à l'examen de ce tableau, qu'il y a une discordance entre l'exécution des travaux et les versements en provenance des autres pays de l'O.T.A.N. Cette discordance est due au fait que les contributions sont versées sur la base des prévisions et non des réalisations et que pour la troisième tranche un pays-membre, conformément aux accords de Lisbonne, s'acquitte de sa contribution en nature.

Question :

Quel est le critère actuel de répartition des charges d'infrastructure ?

Réponse :

La Belgique intervient dans la deuxième tranche pour 5,14 %, dans la troisième pour 6,48 % et dans la première partie de la quatrième pour 5,22 %; pour la deuxième partie de la quatrième et pour les cinquième, sixième et septième tranches, le pourcentage de la Belgique est fixé à 5,09 %.

Les conventions intervenues à ce sujet entre les Etats-membres s'opposent à la divulgation des pourcentages attribués aux autres pays intéressés.

L'entrée de l'Allemagne à l'O.T.A.N. permettra, de l'avis du Gouvernement belge, de diminuer le pourcentage de la contribution de la Belgique aux tranches ultérieures.

Question :

Comment s'effectuent : la mise en adjudication des travaux d'infrastructure, le contrôle de ces travaux en cours d'exécution, le contrôle de ce genre de dépenses ?

Réponse :

La mise en adjudication des travaux d'infrastructure, le contrôle de ces travaux en cours d'exécution, le contrôle de ces dépenses sont effectués suivant les procédures légales.

Il faut signaler en outre :

1^o qu'un système d'appels d'offres internationaux est appliqué. En contrepartie, nos entrepreneurs peuvent participer aux appels d'offres des autres pays de l'O.T.A.N.;

2^o que les autorités de l'O.T.A.N. exercent un contrôle en cours d'exécution;

3° het Internationaal Bureau der Commissarissen voor Rekeningen een controle uitoefent op de uitgaven.

De Minister is overtuigd van de doelmatigheid van de controle der nationale en internationale overheden.

Openbare Werken.

De Minister van Openbare Werken gaf een samenvatting van de uiteenzetting, die hij gehouden had voor de Commissie voor de Openbare Werken (zie advies van deze Commissie in bijlage).

Talrijke punten werden door leden van de Commissie hernomen. Zij hielden verband met de wegen, de havens en de waterwegen, de gebouwen, enz.

1) Wegen.

De Minister gaf als zijn inzicht te kennen, dat bij de aanvang van een werk de bedoeling moet zijn dat werk in een zo kort mogelijke spanne tijds te beeindigen. Wat verwezenlijkt wordt, moet zo spoedig mogelijk renderen.

De autosnelweg Brussel-Oostende zal weldra voltooid zijn.

Het economisch belang van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens zal wel niemand ontgaan. De Minister zal onderhandelingen aanknopen met zijn Duitse collega om de zekerheid te hebben, dat de baan met bekwame spoed zou worden doorgetrokken tot Keulen.

De voorziene wegeniswerken rond Brussel worden geschat op 2 miljard frank.

In 1955 zullen uitgegeven worden: wat overblijft van het vroegere fonds plus 600 miljoen. Voor 1956 worden uitgaven voorzien ten belope van 1.600 miljoen.

In 1956 zullen voor 3 1/2 miljard werken in aanbesteding worden gesteld uit te voeren in 1956 en in de loop van volgend jaar.

Het Parlement zal op de hoogte gehouden worden van alles wat in verband met het Wegenfonds zal geschieden. Het document zal elk jaar bij de begroting gevoegd worden.

Een lid wenst te weten of het krediet voorzien voor de brug te Seraing wel toereikend is. De Minister deelt mede, dat de voorziene 35 miljoen slechts het herstel van de oorlogschade betreft. De rest van de kosten zal gedragen worden door het Wegenfonds.

De Minister heeft een plan doen opmaken voor de aanleg van fietspaden.

De aanleg van de weg Hasselt-Diest is voorzien voor 1956 en alles laat veronderstellen, dat hij zal voltooid zijn in 1957.

De Minister verklaart, dat het departement zal tussenkomen voor 60 % in de aanleg van wegen en riolen noodzakelijk gemaakt door de oprichting van industrieparken.

Een lid merkt op, dat de huidige procedure in verband met het bouwen van goedkope woningen of volkswoningen geen voldoening schenkt. Thans worden huizen gebouwd in volle veld. Wanneer ze gereed zijn, kunnen er geen mensen in wonen omdat er geen wegen zijn en geen riolen en er evenmin gezorgd is voor gas, water en electriciteit. Waarom willen de rijksdiensten alles zelf doen? Zij hebben veel te veel hooi op hun vork genomen. De administratieve sleur doet veel tijd verliezen. Waarom mogen de gemeenten deze werken niet uitvoeren? Zij doen toch alle andere subsidieerbare wegenwerken zelf!

De Minister antwoordt hierop, dat de waarheid in het midden ligt. Het is beter te wachten tot het grof werk aan de woonhuizen af is, anders worden de wegen te veel beschadigd. Zuinigheid dient betracht. De bestaande achterstand wordt stilaan ingelopen. Contact werd genomen

3° que le Bureau International des Commissaires aux Comptes exerce un contrôle des dépenses.

Le Ministre est convaincu de l'efficacité du contrôle des autorités nationales et internationales.

Travaux publics.

Le Ministre des Travaux publics a résumé l'exposé qu'il a fait devant la Commission des Travaux publics (voir, en annexe, l'avis de cette Commission).

De nombreux points ont été repris par des commissaires. Ils concernent la voirie, les ports et les voies d'eau, les bâtiments, etc.

1) Voirie.

M. le Ministre est d'avis qu'une fois entamés les travaux doivent être achevés dans le plus bref délai possible. Toute réalisation doit pouvoir donner un rendement rapide.

L'autostrade Bruxelles-Ostende sera bientôt achevée.

L'intérêt économique de l'autostrade Anvers-Liège-Frontière allemande n'échappera à personne. M. le Ministre entamera des pourparlers avec son collègue allemand pour obtenir l'assurance que la route sera prolongée avec toute la promptitude requise jusqu'à Cologne.

Les travaux de voirie dans la banlieue de Bruxelles coûteront 2 milliards de francs.

En 1955, il aura été dépensé le reliquat du fonds antérieur, plus 600 millions. Pour 1956, les prévisions de dépenses s'élèvent à 1.600 millions.

En 1956, des travaux seront mis en adjudication pour un montant de 3 1/2 milliards; ces travaux seront exécutés en 1956 et dans le courant de l'année suivante.

Le Parlement sera tenu au courant de tout ce qui sera fait dans le cadre du Fonds des routes. Chaque année, le document afférent sera annexé au budget.

Un commissaire désire savoir si le crédit prévu pour le pont de Seraing est suffisant. M. le Ministre répond que les 35 millions prévus ne concernent que la réparation des dommages de guerre. Les frais restants seront supportés par le Fonds des routes.

M. le Ministre a fait établir un plan pour la construction de pistes cyclables.

La construction de la route Hasselt-Diest est prévue pour 1956 et tout permet de supposer que celle-ci sera terminée en 1957.

M. le Ministre déclare que son département interviendra pour 60 % dans la construction de routes et d'égoûts par suite de l'établissement de parcs industriels.

Un commissaire fait remarquer que la procédure actuelle en matière de construction d'habitations à bon marché ou d'habitations sociales ne donne pas satisfaction. On construit actuellement des maisons en plein champ. Lorsqu'elles sont achevées, elles sont inhabitables parce que la voirie et les égoûts font défaut et que la distribution de gaz, d'eau et d'électricité n'est pas assurée non plus. Pourquoi les services de l'Etat veulent-ils tout faire eux-mêmes? Qui trop embrasse, mal étreint. La lenteur de la routine administrative fait perdre un temps énorme. Pourquoi ne pas permettre aux communes d'exécuter ces travaux, puisqu'elles exécutent elles-mêmes tous les autres travaux de voirie susceptibles d'être subventionnés?

M. le Ministre répond que le vrai est entre les deux. Il vaut mieux attendre l'achèvement du gros œuvre des maisons d'habitation, sinon la voirie subit trop de dégâts. Il faut s'efforcer d'être économe. Le retard existant est rattrapé petit à petit. Des contacts ont eu lieu avec le

met de Minister voor de Volksgezondheid ten einde een zo hecht mogelijke samenwerking te bewerkstelligen.

2) Havens en waterwegen.

Bij dit probleem heeft uw Commissie lang stilgestaan. Het belang er van zal wel door niemand ontkend worden. Regionale belangen staan op het spel, maar het probleem in zijn geheel is van uitzonderlijke betekenis op het nationale en zelfs internationale plan.

De Minister van Openbare Werken deelde mede, dat de Regering besloten heeft de werken in verband met het wegnemen van de Stop van Ternaaien aan te vangen. Tevens zal een amendement ingediend worden (zie bijlagen) waardoor de kredieten in verband met de werken aan het kanaal Gent-Terneuzen (nieuwe verplichtingen) zullen verhoogd worden met 100 miljoen.

Gewag werd gemaakt van de overeenkomst Antwerpen-Luik. De resolutie in kwestie vindt men in mijn verslag over de begrotingen voor buitengewone ontvangsten en uitgaven voor de dienstjaren 1954 en 1955.

Een lid acht het noodzakelijk, dat de drie problemen : Moerdijkkanaal, Gent-Terneuzen en Stop van Ternaaien zouden gekoppeld blijven zoals in het verleden. De haven van Antwerpen mag in geen geval benadeeld worden.

Een ander lid noemt de politiek van de Minister logisch en samenhangend.

De Minister antwoordt, dat de Regering het verloop van de onderhandelingen met Nederland met de meeste aandacht volgt.

De Stop van Ternaaien houdt verband met het Julianakanaal en met het Albertkanaal. Het Julianakanaal is overbelast en het Albertkanaal dient volledig in orde gebracht in afwachting dat de Stop zal kunnen weggenomen worden.

Een lid maakt zich tot spreekbuis van diegenen die bezorgd zijn over de toestand waarin bepaalde sluizen van het Albertkanaal zich bevinden, o.a. die van Genk, en vraagt welke maatregelen in verband hiermede werden getroffen.

Het is een feit, dat de sluizen van het Albertkanaal hebben geleden onder de oorlog. De Staat heeft zich in dit verband reeds grote uitgaven getroost, o.a. in zake het herstel van de sluizen te Olen, Kwaadmechelen, Hasselt, Diepenbeek en Genk. Alles wordt gedaan om de sluizen van Genk te redden. Er is een aanbesteding uitgeschreven ten bedrage van 93 miljoen om een nieuwe noordersluis te bouwen te Genk. Het belang van het Albertkanaal wordt zeker niet uit het oog verloren !

De Stop van Ternaaien laten bestaan is oneconomisch, maar het probleem wordt bekeken met inachtneming van de Belgische havenbelangen. Bij de oplossing van dit vraagstuk zal Antwerpen in geen nadeliger positie mogen komen dan Rotterdam. Ten slotte dient het probleem eveneens bekeken in het licht van de Europese integratie.

Het doel van de verbredingswerken aan het kanaal Gent-Terneuzen is nijverheidsgronden te scheppen. Voor de scheepvaart zullen die werken enkel betekenis krijgen als de nieuwe sluis er zal zijn te Terneuzen. Hierover wordt met Nederland onderhandeld, evenals over de Stop van Ternaaien en een betere Schelde-Rijnverbinding : het Moerdijkkanaal.

In dit verband wordt de kwestie van het Delta-plan aangesneden door verscheidene leden. Welke contacten werden genomen met Nederland ? Welke zal de houding zijn van de Regering ? Is het mogelijk Antwerpen te betrekken bij de studie van het probleem ? Is Nederland bereid de plannen te wijzigen indien er Belgische belangen in het gedrang komen ?

Ministre de la Santé publique en vue de réaliser la plus étroite collaboration possible.

2) Ports et voies hydrauliques.

Ce problème a longuement retenu l'attention de votre Commission. Personne n'en contestera l'importance. Des intérêts régionaux sont en jeu, mais le problème dans son ensemble présente une importance exceptionnelle sur le plan national et même international.

M. le Ministre des Travaux Publics signale que le Gouvernement a décidé d'entamer les travaux en vue de la suppression du bouchon de Lanaye. En outre, un amendement sera déposé (voir annexes) tendant à majorer de 100 millions les crédits prévus pour les travaux au canal Gand-Terneuzen (obligations nouvelles).

Il est fait allusion à la convention conclue entre Anvers et Liège. La résolution en question figure dans mon rapport sur les budgets des recettes et des dépenses extraordinaires pour les exercices 1954 et 1955.

Un membre estime que les trois problèmes : Canal du Moerdijk, canal de Gand à Terneuzen et bouchon de Lanaye, doivent rester intimement liés, comme dans le passé. En aucun cas, le port d'Anvers ne peut être lésé.

Un autre membre qualifie de logique et cohérente la politique du Ministre.

M. le Ministre répond que le Gouvernement suit avec la plus grande attention le déroulement des pourparlers avec les Pays-Bas.

Le bouchon de Lanaye intéresse le canal Juliana et le canal Albert. Le canal Juliana est encombré et le canal Albert doit être remis entièrement en état en attendant la suppression du Bouchon.

Un membre se fait l'interprète de ceux qui se préoccupent de l'état de certaines écluses du canal Albert, notamment celle de Genk, et demande quelles mesures ont été prises à cet égard.

Il est notoire que les écluses du canal Albert ont souffert de la guerre. Dans ce domaine, l'Etat s'est déjà imposé des dépenses considérables, notamment pour la remise en état des écluses de Olen, Kwaadmechelen, Hasselt, Diepenbeek et Genk. Tout est mis en œuvre pour sauver les écluses de Genk. Une adjudication d'un montant de 93 millions de francs a eu lieu pour la construction de la nouvelle écluse à Genk. Il va de soi que l'intérêt du canal Albert n'est pas perdu de vue !

Maintenir le bouchon de Lanaye est anti-économique, mais le problème doit être considéré compte tenu des intérêts portuaires belges. La solution de ce problème ne peut placer Anvers dans une position moins avantageuse que Rotterdam. Enfin, il faut également considérer le problème du point de vue de l'intégration européenne.

Les travaux d'élargissement du canal Gand-Terneuzen visent à créer des terrains industriels. Pour la navigation, ces travaux n'acquerront toute leur importance qu'après la construction de la nouvelle écluse à Terneuzen. A ce sujet, des négociations sont en cours avec les Pays-Bas, de même qu'au sujet du bouchon de Lanaye et l'amélioration des communications entre l'Escaut et le Rhin : le canal du Moerdijk.

Dans cet ordre d'idées, plusieurs membres ont soulevé la question du Plan Delta. Quels contacts ont eu lieu avec les Pays-Bas ? Quelle sera l'attitude du Gouvernement ? Anvers peut-il être associé à l'étude du problème ? Les Pays-Bas sont-ils disposés à modifier les projets si des intérêts belges se trouvent compromis ?

De Minister heeft hierop geantwoord, dat België alle reserves heeft gemaakt. Ingenieurs en technici zullen door België worden aangesteld om in het waterkundig laboratorium te Antwerpen de problemen te bestuderen. Over twee jaar zal België over eigen gegevens beschikken, vrucht van eigen berekeningen en eigen proefnemingen.

Wat de aanleg van een rationeel waterwegennet betreft, zal gestreefd worden de kanalen bevaarbaar te maken voor binnenschepen van 1.350 ton (cfr advies van de Commissie voor Openbare Werken). Eerst afwerken wat begonnen werd, is ook hier de geldende stelregel.

Een lid merkt op in verband met het bouwen van stuwdammen in de Maas, dat bij deze werken rekening zal dienen gehouden te worden met de werken nodig tot benutting van de hydraulische kracht. Waarom wordt hierbij niet systematisch de oprichting van elektrische centrales voorzien. Hij drukt de wens uit, dat de « Société Coopérative Liégeoise d'Electricité » hiermede zou worden belast.

In de begroting is een krediet voorzien van 50 miljoen voor het graven van het onontbeerlijke vijfde havendok te Antwerpen. Een lid doet opmerken, dat het in die voorwaarden tien jaar zou duren om dit werk te voltooien. De Minister antwoordt, dat de Regering deze kwestie onder ogen heeft genomen en overweegt een wetsontwerp in te dienen, dat het mogelijk zal maken de werken in een korte spanne tijds af te werken. Voor de haven van Antwerpen wordt verder een plan voor verwezenlijkingen op langere termijn in het vooruitzicht gesteld.

Op de vraag of de waterwegen niet worden bevoorrelidig antwoordt de Minister, dat naast het begrotingscomité een comité voor investeringen bestaat, dat er voor waakt, dat elke sector zijn deel krijgt. In tegenstelling met wat beweerd wordt, constateert de Minister, dat de waterwegen in het verleden eer benadeeld werden.

3) Gebouwen en allerlei.

Een lid vroeg de Minister de mogelijkheid te onderzoeken de werken aan het *universitair ziekenhuis te Gent* nog te activeren. De Minister heeft hierop geantwoord, dat de speciale commissie belast met het opmaken van een programma tot voltooiing van deze instelling haar conclusies heeft neergelegd. Zijn departement zal contact nemen met Onderwijs en Volksgezondheid. Het inzicht bestaat in dat verband een wetsontwerp in te dienen.

* * *

Verscheidene leden hebben gewezen op de slechte toestand waarin de gebouwen van de *universiteiten* zich bevinden. De Minister van Openbare Werken zal het probleem onderzoeken samen met de Minister van Onderwijs. Hij is de mening toegedaan, dat de gebouwen verwaarloosd zijn geworden.

* * *

Talrijke vragen werden gesteld in verband met de scholenbouw. De betrekkingen tussen het departement van Werken en het departement van Onderwijs zijn uitstekend. De Minister gaat zich voortdurend ter plaatse overtuigen of de werken opschieten en komt tussen als hij het nodig acht.

De snelheid, waarmede bepaalde gebouwen opgetrokken worden, hangt dikwijls af van de technische mogelijkheden.

* * *

Het nieuw *administratief centrum* zou gereed zijn vóór 1958. Een lid betreurt, dat het zou moeten dienen als hotel voor de bezoekers van de wereldtentoonstelling te Brussel.

M. le Ministre répond que la Belgique a fait ses réserves. La Belgique désignera des ingénieurs et des techniciens pour étudier les problèmes au laboratoire d'hydrologie d'Anvers. Dans deux ans, la Belgique disposera de données qui seront le résultat de ses propres calculs et de ses propres expériences.

En ce qui concerne l'aménagement d'un réseau rationnel de voies hydrauliques, on s'efforcera de rendre les canaux accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes (voir l'avis de la Commission des Travaux Publics). Dans ce domaine également, le principe sera de terminer d'abord ce qui a été commencé.

En ce qui concerne la construction de barrages sur la Meuse, un membre fait observer qu'il faudrait tenir compte, lors de l'exécution de ces travaux, de l'utilisation de la force hydraulique. Pourquoi ne prévoit-on pas, à cette occasion, la création systématique de centrales électriques ? Il émet le vœu que la « Société Coopérative Liégeoise d'Electricité » en soit chargée.

Le budget prévoit un crédit de 50 millions pour le creusement du cinquième bassin, devenu indispensable, à Anvers. Un membre fait remarquer que, dans ces conditions, il faudra dix ans pour achever le travail. M. le Ministre répond que le Gouvernement a examiné la question et envisage le dépôt d'un projet de loi permettant l'achèvement des travaux dans un délai plus bref. Pour le port d'Anvers il est prévu, en outre, un programme de réalisations à plus longue échéance.

A la question de savoir si les voies hydrauliques ne sont pas favorisées, M. le Ministre répond qu'il existe, en dehors du Comité du budget, un comité des investissements qui veille à ce que chaque secteur reçoive sa part. Contrairement à ce que l'on affirme, M. le Ministre constate que jadis les voies hydrauliques ont été plutôt désavantagées.

3) Bâtiments et divers.

Un commissaire a demandé à M. le Ministre d'examiner la possibilité d'activer encore davantage les travaux à l'*hôpital universitaire de Gand*. M. le Ministre a répondu que la Commission spéciale chargée de l'élaboration d'un programme en vue de l'achèvement de cet établissement a déposé ses conclusions. Son département se mettra en rapport avec les départements de l'Instruction Publique et de la Santé Publique. Il est envisagé de déposer un projet de loi à ce sujet.

* * *

Plusieurs membres de la Commission ont attiré l'attention sur l'état défectueux des bâtiments *universitaires*. M. le Ministre des Travaux Publics examinera le problème avec le Ministre de l'Instruction Publique. Il estime que les bâtiments ont été négligés.

* * *

De nombreuses questions ont été posées à propos de la construction d'écoles. Les rapports entre le département des Travaux Publics et le département de l'Instruction Publique sont excellents. M. le Ministre se rend continuellement sur place pour s'assurer de l'état d'avancement des travaux et intervient s'il le juge utile.

La rapidité avec laquelle sont construits certains bâtiments dépend souvent des possibilités techniques.

* * *

La *Cité administrative* serait prête avant 1958. Un membre regrette qu'elle soit destinée à servir d'hôtel pour les visiteurs de l'Exposition Universelle de Bruxelles.

De Minister van Openbare Werken antwoordt, dat het enkel een mogelijkheid is, die wordt opengelaten. Het is een mogelijke reserve. Wanneer het privaat initiatief zorgt voor voldoende slaapgelegenheid, zal de Staat zich onthouden.

* * *

Over de *huisvesting van de Staatsdiensten* wordt fel geklaagd. De bureau's zouden minstens moeten beantwoorden aan de voorschriften in zake veiligheid, gezondheid en verfraaiing.

* * *

Gevraagd werd, dat de Minister zou tussen komen inzake de verpestende geuren door de *Demer* verspreid, o.a. te Halen.

De Minister van Volksgezondheid heeft maatregelen getroffen ter voorkoming van de verontreiniging van de wateren van de *Demer*. Definitieve resultaten zullen evenwel slechts kunnen bereikt worden over drie jaar.

* * *

Een lid vestigt de aandacht op de slechte toestand, waarin de instellingen voor veroordeelde kinderen zich zouden bevinden. Hij vraagt de toestand te onderzoeken, o.a. te Brugge en te Mol.

* * *

Een lid betreurt, dat zoveel *aanbestedingen* worden gedaan op het einde van het jaar. Een oordeelkundige verdeling over het ganse jaar is te verkiezen.

* * *

Op vraag van een lid geeft de Minister als zijn mening te kennen dat de werken in verband met de *ontzanding van de kust* doelmatig zijn en de uitgaven in dat verband verantwoord.

* * *

De kwestie wordt opgeworpen van de intercommunalen en de private ondernemingen in verband met de aanbesteding van *wegeniswerken*.

Deze kwestie zal haar beslag krijgen. De Minister beoogt gelijke mededingingsvoorwaarden.

* * *

De doorsteek aan het *Oost-station te Antwerpen* zal worden gerealiseerd in het raam van het Wegenfonds.

Amendementen.

De heer Van den Daele verdedigde zijn amendement (doc. 4-XXII — 2). Hij is de mening toegedaan, dat de kredieten uitgetrokken voor de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen ontoereikend zijn.

Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3 en 1 onthouding.

Het amendement van de Regering over dezelfde aanleggelegenheid (zie bijlage) wordt aangenomen met algemeenschap van stemmen.

De amendementen van de Regering (doc. 4-XXII-3 en 4-XXII-4) worden eveneens aangenomen met algemeenschap van stemmen.

M. le Ministre des Travaux Publics déclare qu'il ne s'agit que d'une éventualité. C'est une réserve éventuelle. Si l'initiative privée peut garantir ce logement suffisant, l'Etat s'abstiendra.

* * *

Le logement des services publics fait l'objet de vives critiques. Les bureaux devraient au moins répondre aux prescriptions en matière de sécurité, d'hygiène et d'embellissement.

* * *

Il est demandé à M. le Ministre de prendre des mesures contre les odeurs nauséabondes répandues par le *Démér*, notamment à Halen.

M. le Ministre de la Santé publique a fait le nécessaire en vue de prévenir la pollution des eaux du *Démér*. Des résultats définitifs ne pourront cependant pas être atteints avant trois ans.

* * *

Un membre attire l'attention sur l'état de délabrement des établissements pour jeunes délinquants. Il demande une enquête sur la situation existante, notamment à Bruges et à Mol.

* * *

Un membre regrette le grand nombre d'*adjudications* en fin d'année. Une répartition judicieuse sur toute l'année serait préférable.

* * *

A la question d'un membre, M. le Ministre déclare que les travaux en vue de combattre l'*amaigrissement de l'étranger* sont efficaces et que les dépenses afférentes sont justifiées.

* * *

On a évoqué la question des intercommunales et des entreprises privées en ce qui concerne l'*adjudication des travaux de voirie*.

Cette question sera réglée. M. le Ministre entend instaurer des conditions de concurrence normales.

* * *

Le contournement de la gare de l'*Est à Anvers* sera réalisé dans le cadre du Fonds des Routes.

Amendements.

M. Van den Daele défend son amendement (Doc. 4-XXII — 2). Il estime insuffisants les crédits prévus pour l'élargissement du canal Gand-Terneuzen.

L'amendement est repoussé par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

L'amendement du Gouvernement sur le même objet (voir annexe) est adopté à l'unanimité.

Les amendements du Gouvernement (doc. 4-XXII-3 et 4-XXII-4) sont également adoptés à l'unanimité.

Stemmingen.

De begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956, zoals ze werd geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

Dit verslag werd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

De Verslaggever,

F. DETIEGE.

De Voorzitter,

F. VAN BELLE.

Votes.

Le budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1956, tel qu'il a été amendé, a été adopté par 9 voix contre 3.

Le présent rapport a été approuvé par 12 voix et 1 abstention.

Le Rapporteur,

F. DETIEGE.

Le Président,

F. VAN BELLE.

AMENDEMENTEN

AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Art. 478-2 (van de tabel).

(Bladzijde 37.)

Centrum voor Landbouwkundige opzoekingen te Gemblours.

Dit artikel aanvullen met wat volgt :

« e) Werken en andere uitgaven.

» Vastleggingskrediet... .. fr. 2.265.000

» Betalingskrediet... .. 2.265.000 ».

Art. 488bis (nieuw).

(Bladzijde 39.)

In de tabel een artikel 488bis invoegen, dat luidt als volgt :

« Art. 488bis. — Wereldtentoonstelling van 1958. Tussenkost van de Staat in de inrichtingskosten der vaste installaties voor gemeenschappelijk vervoer in de Brusselse agglomeratie.

» Vastleggingskrediet... .. fr. 48.500.000

» Betalingskrediet... .. 24.250.000 ».

Art. 499 (van de tabel).

(Bladzijde 41.)

Werken tot verbetering van de havens en de zeescheepvaartwegen. Bouwen van kunstwerken, enz.

Het bedrag der nieuwe verplichtingen (kolom 7) van « 76.000.000 frank » op « 156.000.000 frank » brengen.

(Vermeerdering : 80.000.000 frank.)

AMENDEMENTS

ADOPTÉS PAR LA COMMISSION.

Art. 478-2 (du tableau).

(Page 36.)

Centre de Recherches agronomiques de l'Etat, à Gembloux.

Compléter cet article par ce qui suit :

« e) Travaux et autres fournitures.

» Crédit d'engagement fr. 2.265.000

» Crédit de paiement... .. 2.265.000 ».

Art. 488bis (nouveau).

(Page 38.)

Insérer au tableau un article 488bis libellé comme suit :

« Art. 488bis. — Exposition Internationale de 1958. Intervention de l'Etat dans les frais d'aménagement des installations fixes des transports en commun dans l'agglomération bruxelloise.

» Crédit d'engagement fr. 48.500.000

» Crédit de paiement... .. 24.250.000 ».

Art. 499 (du tableau).

(Page 40.)

Travaux d'amélioration des ports et des voies de navigation maritime. Construction d'ouvrages d'art, etc...

Porter le montant des obligations nouvelles (colonne 7) de « 76.000.000 francs » à « 156.000.000 francs ».

(Augmentation : 80.000.000 francs.)

Het betalingskrediet (kolom 11) van « 67.000.000 frank » op « 77.000.000 frank » brengen.

(Vermeerdering : 10.000.000 frank.)

De post 2 van het programma der werken (bladzijde 101) wordt als volgt gewijzigd :

Kanaal Gent-Terneuzen.

2. Verbreden van het kanaal tussen de Eendekoolbrug en Terdonk :

Toegestane nieuwe verplichtingen	130.000.000 fr.
Betalingskrediet	40.000.000 fr.

Art. 501 (van de tabel).

(Bladzijde 41).

Aankoop van onroerende goederen te verwezenlijken door het Bestuur der Waterwegen voor het uitvoeren van werken en voor het industrialiseren der gronden langs de scheepvaartwegen, enz...

Het bedrag der nieuwe verplichtingen (kolom 7) en het betalingskrediet (kolom 11) van « 100.000.000 frank » op « 120.000.000 frank » brengen.

(Vermeerdering : 20.000.000 frank.)

Art. 525.

(Bladzijde 47.)

Aandeel van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw in de uitgaven wegens ontwateringswerken uitgevoerd door de « Association intercommunale pour le démergement des communes de la région de Liège » en door de gemeente Seraing.

Het vastleggingskrediet en het betalingskrediet van :

« 30.000.000 frank ».

op :

« 48.500.000 frank ».

brengen.

(Vermeerdering : 18.500.000 frank.)

Porter le crédit de paiement (colonne 11) de « 67.000.000 francs » à « 77.000.000 francs ».

(Augmentation : 10.000.000 francs.)

Le poste 2 du programme des travaux (page 100) est modifié comme suit :

Canal Gand-Terneuzen.

2. Elargissement du canal entre le pont « Eendekoolbrug » et Terdonck :

Obligations nouvelles autorisées	130.000.000 fr.
Crédit de paiement	40.000.000 fr.

Art. 501 (du tableau).

(Page 40.)

Acquisition de biens immeubles à réaliser par l'Administration des Voies Hydrauliques pour l'exécution de travaux et pour l'industrialisation des abords des voies navigables, etc...

Porter le montant des obligations nouvelles (colonne 7) et le crédit de paiement (colonne 11) de « 100.000.000 francs » à « 120.000.000 francs ».

(Augmentation : 20.000.000 francs.)

Art. 525.

(Page 46.)

Part du Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction dans les dépenses à résulter des travaux de démergement exécutés par l'Association intercommunale pour le démergement des communes de la région de Liège et par la commune de Seraing.

Porter le crédit d'engagement et le crédit de paiement de :

« 30.000.000 de francs ».

à :

« 48.500.000 francs ».

(Augmentations : 18.500.000 francs.)

BIJLAGE I.

Advies van de Commissie voor de Landsverdediging aan de Commissie voor de Financiën omtrent de kredieten betreffende het Ministerie van Landsverdediging welke voorkomen in de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956.

De Commissie voor de Landsverdediging heeft in de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 de artikelen onderzocht, die betrekking hebben op de Landsverdediging. Zij heeft dienaangaande een uiteenzetting gehoord van de heer Minister van Landsverdediging. Sommige Commissieleden hebben opheldering gevraagd nopens de aanwending van die kredieten. Nadat zij het antwoord van de heer Minister had gehoord, heeft de Commissie voor de Landsverdediging de kredieten met 9 tegen 8 stemmen aangenomen.

De Secretaris.

M. DESTENAY.

De Voorzitter.

L. JORIS.

ANNEXE I.

Avis donné par la Commission de la Défense Nationale à la Commission des Finances au sujet des crédits afférents au Ministère de la Défense Nationale figurant au budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1956.

La Commission de la Défense Nationale de la Chambre a examiné les articles du budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1956, afférents à la Défense nationale. Elle a entendu à ce sujet un exposé de M. le Ministre de la Défense nationale. Certains commissaires ont demandé des éclaircissements relatifs à l'utilisation de ces crédits. Après avoir entendu la réponse de M. le Ministre, la Commission de la Défense nationale a approuvé les crédits par 9 voix contre 8.

Le Secrétaire.

M. DESTENAY.

Le Président.

L. JORIS.

BIJLAGE II.

Advies van de Commissie voor de Openbare Werken aan de Commissie voor de Financiën betreffende de kredieten voor het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw die voorkomen in de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Commissie voor de Openbare Werken kwam tweemaal bijeen, op woensdag 26 oktober, nl. in morgen- en namiddagvergadering, om het gedeelte van het wetsontwerp houdende de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956 dat betrekking heeft op het Departement van Openbare Werken te bespreken.

De Minister wijst op het succes van de Wegenlening en verklaart dat hij het Parlement op de hoogte zal houden van de activiteit van het Wegenfonds; hij zal de politiek van het Departement verdedigen en zijn uiteenzetting tot de hoofdpunten beperken.

De uitgaven van de buitengewone begroting voor 1955 bedroegen 6.571.000.000 frank.

De uitgaven van de buitengewone begroting voor 1956 bedragen 5.202.000.000 frank.

Wanneer men er de 2,5 milliard van het Wegenfonds aan toevoegt, bedraagt de begroting voor 1956 7.700.000.000 frank, zegge een totale verhoging met 1.129.000.000 frank.

Wegenfonds.

De Minister verklaart dat tijdens de eerste drie jaren een bijzondere inspanning zal worden gedaan. Al werd het programma over 't algemeen goed onthaald, maken sommigen nochtans voorbehoud, wat normaal is, daar iedereen verlangt dat de weg tot stand komt waarin hij het meest belang stelt.

Voortaan zal men geen wegen meer beginnen zonder ze te voltooien. Het is beter sommige werken volledig af te maken dan een groot aantal wegen aan te vatten en ze onvoltooid te laten.

Het programma van het Zelfstandig Wegenfonds voor 1955 en 1956 werd aan de commissieleden rondgedeeeld.

Het programma voor 1955 omvat :

I. — Autosnelwegen.

Autosnelweg Brussel-Antwerpen.

Millioenen franken

Geschiktmaken van het wegvak van Brussel naar de Dikke Linde omvattende : het aanleggen van middenrijbanen voor snelverkeer, die de bestaande wegen ongelijkvloers kruisen; de omleiding en het in tunnel brengen van de tramsporen alsook het aanleggen van een verkeersplein voor rondgaand verkeer voor de gewone wegen 220,—

Autosnelweg Brussel-Oostende.

Aanleggen van overbruggingen voor het uitschakelen van de gevaarlijkste gelijkvloerse kruisingen 25,—
Wegvak van aansluiting met Brussel, te Groot-Bijgaarden, inbegrepen onderbruggingen, grondwerken, verhardingen en omleiding van de buurtspoorweg 100,—

II. — Wegen.

1) Grote Ring van Brussel.

— Modernisering van de ringlaan tussen de Teichmanbrug en de Meiserplaats — herverdeling van het wegplatform en aanleg van gelijkvloerse kruispunten 40,—
— Herinrichten van het vak Teichmanbrug-Van Praetbrug, omvattende het aanleggen van kruisingen op verschillende niveau, namelijk ter plaatse van de Vilvoordelaan 40,—
— Herinrichten van de Van Praetlaan en de Vuurkruislaan langsheen het Koninklijk Park van Laken 30,—

2) Weg Tervuren-St-Jansberg.

Normalisering tussen Groenendaal en St-Jansberg op 3 verkeersstroken 40,—

ANNEXE II.

Avis donné par la Commission des Travaux Publics à la Commission des Finances au sujet des crédits afférents au Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction, figurant au budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1956.

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission des Travaux Publics s'est réunie deux fois, le mercredi 26 octobre, matin et après-midi, pour examiner la partie du projet de loi contenant le budget des recettes et dépenses extraordinaires, pour l'exercice 1956, relative au Département des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre, après avoir souligné le succès de l'Emprunt des Routes, déclare qu'il tiendra le Parlement au courant de l'activité du Fonds des Routes; il défendra la politique du Département, en limitant son exposé aux points essentiels.

Le budget extraordinaire de 1955 prévoyait 6.571.000.000 de dépenses.

Le budget extraordinaire de 1956 est de 5.202.000.000 de dépenses.

Il y a lieu d'ajouter 2,5 milliards du Fonds des Routes, ce qui fait ressortir le budget de 1956 à 7.700.000.000, d'où une augmentation totale de 1.129.000.000.

Fonds des Routes.

Monsieur le Ministre déclare qu'un effort spécial sera fait pendant les trois premières années. Le programme dans son ensemble a été bien accueilli, mais des réserves sont toutefois faites par certains, ce qui est normal, car chacun a tendance à souhaiter la réalisation de la route qui l'intéresse plus particulièrement.

A l'avenir, on ne commencera plus de routes sans les achever. Il est préférable de réaliser entièrement certains travaux plutôt que d'entamer un grand nombre de routes et de les laisser à l'état d'ébauches.

Le programme du Fonds autonome des routes pour 1955 et pour 1956 a été distribué aux commissaires.

Le programme de 1955 comprend :

I. — Autoroutes.

Autoroute Bruxelles-Anvers.

Millions de francs.

Aménagement du tronçon du Gros-Tilleul à Bruxelles, comportant la construction de chaussées centrales à trafic rapide, ne croisant pas à niveau les voiries existantes, le détournement et la mise en tunnel des voies de tramways et l'établissement d'un carrefour giratoire pour les voiries ordinaires 220,—

Autoroute Bruxelles-Oostende.

Construction de passages supérieurs pour éliminer les croisements à niveau les plus dangereux 25,—
Tronçon de raccordement à Bruxelles, à Grand-Bigard, y compris ponts inférieurs, terrassements, revêtements et détournement du tramway vicinal 100,—

II. — Routes.

1) Boulevard de Grande Ceinture à Bruxelles.

— Modernisation du boulevard, entre le Pont Teichman et la Place Meiser — redistribution des voiries et aménagement des carrefours à niveau 40,—
— Aménagement du tronçon Pont Teichman-Pont Van Praet, comprenant l'exécution de carrefours à niveaux différents, notamment au droit de l'avenue de Vilvorde 40,—
— Aménagement des avenues Van Praet et des Croix du Feu, le long du Parc Royal de Laeken 30,—

2) Route de Tervuren-Mont-St-Jean.

Entre Groenendaal et Mont-Saint-Jean, normalisation à 3 voies de circulation 40,—

3) Verschillende verbeteringen aan de Rijkswegen.

Voortzetting van het programma 1955, van het oud Wegen-fonds ... 65,—

III. — Verschillende.

Verrekeningen — tussenkomsten — aankoop van onroerende goederen... 40,—

Totaal: 600,—

Programma voor 1956:

I. — Autosnelwegen.

Autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken.

a) Aanleggen van het vak Wommelgem-Bouwel (19 km), inbegrepen onderbruggingen, grondwerken, wegdek en meest dringende overbruggingen.

Dit vak verzekert een gemakkelijke verbinding van Herentals met Antwerpen ... 400,—

b) Aanleggen van het vak Bouwel-Geel (14 km), inbegrepen onderbruggingen, grondwerken, grondbedekkingen en de meest dringende overbruggingen.

Dit vak verzekert een gemakkelijke aansluiting van de strook Geel-Mol met Antwerpen ... 250,—

c) Aanleggen van het vak Rocourt-Pontisse (8 km), inbegrepen onderbruggingen, grondwerken, wegbekleding en meest dringende overbruggingen.

Het betreft het eerste vak van de omleiding van Luik per autosnelweg ... 220,—

d) Aanleggen van het vak Pontisse-Cheratte (2 km), inbegrepen onderbruggingen, waarvan twee belangrijke over het Albertkanaal en over de Maas, de grondwerken en de wegbekleding.

Het is de overgang van de Maasvallei ... 250,—

e) Aanleggen van het vak Cheratte-Melen (8 km), inbegrepen onderbruggingen, belangrijke grondwerken, wegbekleding en meest dringende overbruggingen.

Dit vak is met de twee voorgaande de verwezenlijking van de omleiding van Luik per autosnelweg.

Totale raming: 350 miljoen frank. — Eerste schijf ... 200,—

Autosnelweg Ring van Brussel.

— Aanleggen van het vak Anderlecht, gelegen tussen de steenweg op Bergen en de steenweg op Ninove, met aansluiting op de Mettewielan (5,5 km), inbegrepen overbruggingen, grondwerken, wegbekleding en overbruggingen ... 190,—

— Aanleggen van het vak Zellik-Strombeek (6,5 km), gelegen tussen de autosnelwegen Brussel-Oostende, en Brussel-Antwerpen, dat het domein van de eerstkomende wereldtentoonstelling van 1958 bedient, inbegrepen onderbruggingen, grondwerken, wegbekleding, overbruggingen en aanleg van een uitgebreid kruisingscomplex met de autosnelweg Brussel-Antwerpen, omvattende 16 bruggen en omleiding van de buurtspoorweg ... 310,—

Autosnelweg Brussel-Luik.

— Aanleggen van de *ontdubbeling van de Leuvense steenweg* tussen Schaarbeek en Zaventem (16 km), inbegrepen onderbruggingen, waaronder een viadukt te St-Stevens-Woluwe, grondwerken, wegbekleding en overbruggingen.

Totale raming: 200 miljoen frank. — Eerste schijf ... 100,—

Autosnelweg Grote Ring van Antwerpen.

— Aanleggen van het Noordervak van *Wommelgem tot Luchtbal* (8 km), inbegrepen onderbruggingen waaronder een grote brug over het Albertkanaal, grondwerken, wegbekleding en de meest dringende overbruggingen.

Dit gedeelte autosnelweg verzekert met de bestaande gezegde militaire baan een volledige omleiding van Antwerpen en verbindt terzelfdertijd de haven met de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken.

Totale raming: 200 miljoen frank. — Eerste schijf ... 100,—

Totaal: 2.100,—

3) Améliorations diverses aux routes de l'Etat.

Continuation du programme pour 1955, de l'ancien Fonds des Routes ... 65,—

III. — Divers.

Décomptes — parts d'intervention — acquisition d'immeubles... 40,—

Total: 600,—

Programme de 1956:

I. — Autoroutes.

Autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle.

a) Construction du tronçon Wommelgem-Bouwel (19 km) y compris ponts inférieurs, terrassements, revêtements et ponts supérieurs les plus urgents.

Ce tronçon assure un raccordement aisé de Hérentals avec Anvers ... 400,—

b) Construction du tronçon Bouwel-Geel (14 km) y compris ponts inférieurs, terrassements, revêtements et ponts supérieurs les plus urgents.

Ce tronçon assure un raccordement aisé de la région de Geel-Mol avec Anvers ... 250,—

c) Construction du tronçon Rocourt-Pontisse (8 km), y compris ponts inférieurs, terrassements, revêtements et ponts supérieurs les plus urgents.

Il s'agit du premier tronçon de contournement de Liège par autoroute ... 220,—

d) Construction du tronçon Pontisse-Cheratte (2 km), y compris ponts inférieurs dont deux très importants sur le canal Albert et sur la Meuse, les terrassements et les revêtements.

C'est le tronçon de traversée de la vallée de la Meuse ... 250,—

e) Construction du tronçon Cheratte-Melen (8 km), y compris ponts inférieurs, grands terrassements, revêtements et ponts supérieurs les plus urgents.

Ce tronçon réalise avec les deux précédents le contournement de Liège par autoroute.

Estimation totale: 350 millions de francs. — Première tranche ... 200,—

Autoroute Ring de Bruxelles.

— Construction du tronçon d'*Anderlecht* situé entre la chaussée de Mons et la chaussée de Ninove, avec raccordement à l'avenue Mettewie (5,5 km), y compris ponts inférieurs, terrassements, revêtements et ponts supérieurs ... 190,—

— Construction du tronçon *Zellik-Strombeek* (6,5 km), situé entre les autoroutes Bruxelles-Oostende et Bruxelles-Anvers et desservant le domaine de la future Exposition Universelle de 1958, y compris ponts inférieurs, terrassements, revêtements, ponts supérieurs et aménagement d'un vaste complexe de croisement avec l'autoroute Bruxelles-Anvers, comportant 16 ponts et détournement du tramway vicinal ... 390,—

Autoroute Bruxelles-Liège.

— Construction du tronçon de *dédoublage de la chaussée de Louvain* entre Schaarbeek et Zaventem (6 km), y compris ponts inférieurs dont un viaduc à Woluwe-Saint-Étienne, terrassements, revêtements et ponts supérieurs.

Estimation totale: 200 millions de francs. — Première tranche ... 100,—

Autoroute Grand Ring d'Anvers.

— Construction du tronçon Nord, de *Wommelgem au Luchtbal* (8 km), y compris ponts inférieurs dont un grand pont sur le canal Albert, terrassements, revêtements et ponts supérieurs les plus urgents.

Ce tronçon d'autoroute assure, avec la route dite militaire existante, un contournement complet d'Anvers et relie en même temps le port à l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle.

Estimation totale: 200 millions de francs. — Première tranche ... 100,—

Total: 2.100,—

II. — Wegen.

— Herinrichting van de <i>binnencinglaan van Brussel</i> . Nieuwe indeling van het wegplatform	100,—
— Tunnel van de Loutzalaan. — Totale raming : 350 miljoen frank. — Eerste schijf	225,—
— <i>Buitencinglaan van Brussel</i> , tussen de Kazerne van Etterbeek en de Meiserplaats. — nieuwe indeling van het wegplatform en aanleg van gelijkvloerse kruisingen	30,—
— Ontdubbeling van de rijbaan van de weg n° Ibis <i>Brussel-Antwerpen tussen de Driepikkel en Meise</i> , inbegrepen de doortochten op verschillend niveau	55,—
— Ontdubbeling van de weg op <i>Waver</i> tussen het kruispunt « De Jacht » te Etterbeek en Jezus-Eik, inbegrepen een nieuwe weg tussen de kazerne te Etterbeek en de Vorstlaan	65,—
— <i>Weg St-Jansberg-Tervuren</i> . — Nieuwe brug te Groenendaal	30,—
— Modernisering van de <i>Riv op Ninove</i> van af Dilbeek tot Ninove. — Ontheingenen	50,—
— Herinrichting van de <i>steenweg op Ter Hulpen</i> vanaf de Dilleurlaan tot de F. D. Rooseveltlaan	30,—
— Nieuw wegdek <i>Brugmannalaan</i>	10,—
— Herinrichten van de <i>Groendreef</i> te Brussel, omvattende het aanleggen van twee afzonderlijke rijbanen	20,—
— Doortochten van de aanleg van de <i>Ring van Leuven</i> vanaf de Tervuurse poort tot de Caesarsberg, inbegrepen enerzijds de kruising op verschillend niveau met de weg naar Brussel, en anderdeels tussen de Tiense poort en het Stationplein	35,—
— <i>Kortrijk-Menen</i> .	
Aanleggen van een nieuwe verharding tussen de Menenpoort, te Kortrijk en de ingang van de stad Menen. — De buurtspoorweg moet verdwijnen. Er zijn weinig ontheingenen vereist	60,—
— <i>Traverse in Aalst</i> .	
De werken zullen bestaan in een doorbraak waarbij de spoorweg en de Dender door een enkele vaste brug zullen worden overbrugd. Die doorbraak zal drie rijstroken hebben. Die rechtekking begint aan de teen van de oprit der huidige brug over de spoorbrug en eindigt aan de bestaande laan, een weinig vóór het kruispunt de Haring, na de doortocht van het park	20,—
— <i>Weg n° 1, ingang van Antwerpen</i> .	
De werken omvatten het geschiktmaken van een nieuwe penetratiweg naar Antwerpen met plaatselijke geschiktmakingen in de <i>Uitbreidingstraat</i> , alsmede het geschiktmaken van de kruispunten « de Harmonie » en de « Driehoek ». — Met die werken gaan zekere moeilijkheden gepaard in verband met de overname der wegen	5,—
— <i>Traverse in Mechelen</i> .	
De werken bestaan in het vervangen van het huidig traject door een nieuw traject dat met een brug over de spoorweg van Dendermonde loopt, alsmede over het Dijkkanaal waar een vaste brug zal worden gebouwd in de nabijheid van het station te Mechelen. Van aan het station naar de stedbouwkundige aanleg die nog steeds ter studie ligt	
Totale raming : 50 miljoen frank. — Eerste schijf	20,—
— <i>St-Truiden-Heers</i> .	
Modernisering van het laatste, niet aangepast, vak van de verbinding Brussel-Luik, lengte 7 km.	
De werken zullen bestaan in het aanleggen van een 9 m brede verharding met rijwielpaden. In het huidige 7 m breed vak van beton zal een 2 m brede betonnen zijstrook worden aangelegd. Er zou spoed dienen gemaakt met het doen verdwijnen van de buurtspoorweg, wat reeds sedert drie jaar beloofd is	30,—

II. — Routes.

— Aménagement de la <i>petite ceinture de Bruxelles</i> , nouvelle distribution de la voirie	100,—
— Tunnel de l'avenue Louise. — Estimation totale : 350 millions de francs. — Première tranche	225,—
— <i>Grande ceinture de Bruxelles</i> entre les Casernes d'Etterbeek et la Place Meiser. — Nouvelle distribution de la voirie d'aménagement des carrefours à niveau	30,—
— Dédoublément des chaussées de la route n° Ibis <i>Bruxelles-Anvers entre Driepikkel et Meise</i> , y compris les passages à niveaux différents	55,—
— Dédoublément de la chaussée de <i>Waver</i> entre le carrefour de la Chasse à Etterbeek et Notre-Dame-au-Bois, y compris une route nouvelle entre les Casernes à Etterbeek et le boulevard du Souverain	65,—
— <i>Route Mont-Saint-Jean-Tervuren</i> . — Nouveau pont à Groenendaal	30,—
— Modernisation de la <i>Route de Ninove</i> entre Dilbeek et Ninove. — Expropriations	50,—
— Aménagement de la <i>Chaussée de La Hulpe</i> depuis l'avenue Dilleur jusqu'à l'avenue F. D. Roosevelt	30,—
— Nouveau revêtement <i>avenue Brugmann</i>	10,—
— Aménagement de l' <i>Allée Verte à Bruxelles</i> comprenant l'établissement de deux chaussées séparées	20,—
— Continuation du Ring de Louvain entre la porte de Tervuren jusqu'au Mont César, y compris le passage à niveaux différents à la route de Bruxelles, et, d'autre part, entre la porte de Tirlémont et la place de la Gare	35,—
— <i>Courtrai-Menin</i> .	
Construction d'un nouveau revêtement entre la Porte de Menin à Courtrai et l'entrée de la ville de Menin. — Le vicinal doit disparaître. Peu d'expropriations sont nécessaires.	60,—
— <i>Traverse d'Alost</i> .	
Les travaux consisteront dans une percée franchissant le chemin de fer et la rivière Dendre par un pont fixe unique. La percée aura trois voies de circulation. Cette rectification part au pied de la rampe du pont actuel sur le chemin de fer et aboutit au boulevard actuel un peu avant le carrefour du Haring après avoir traversé le Parc	20,—
— <i>Route n° 1, entrée d'Anvers</i> .	
Les travaux comprennent l'aménagement d'une nouvelle artère de pénétration à Anvers avec aménagements locaux dans la <i>Uitbreidingstraat</i> , de même que l'aménagement des carrefours de l'Harmonie et du Driehoek. — Ces travaux soulèvent certaines difficultés au sujet de la reprise des voiries	5,—
— <i>Traverse de Malines</i> .	
Les travaux consistent dans le remplacement de l'itinéraire actuel par un itinéraire nouveau franchissant le chemin de fer de Termonde par un pont, de même que le canal de la Dyle par un pont fixé à proximité de la gare de Malines. A partir de la gare vers le boulevard de Malines, la solution dépend de l'aménagement urbanistique toujours à l'étude.	
Estimation totale : 50 millions de francs. — Première tranche	20,—
— <i>Saint-Trond-Heers</i> .	
Modernisation du dernier tronçon non aménagé de la liaison Bruxelles-Liège — longueur 7 km.	
Les travaux consisteront dans la construction d'un revêtement de 9 m de largeur avec pistes cyclables. Dans le tronçon actuel en béton de 7 m de largeur, on établirait en bordure un élargissement en béton de 2 m de largeur. La disparition du tram vicinal promise depuis trois ans devrait être activée	30,—

— *Gaurain-Doornik.*

Voltooiing en geschiktmaking van de ingang te Doornik. De buurtspoorweg verdwijnt. — Thans wordt met de N.M.B.S. een overeenkomst getroffen voor het opheffen van de overweg te Doornik-Campagne

12,—

— *Brug te Arquennes.*

De noodbrug moet worden vervangen door een kunstwerk met grotere afmetingen dan vóór de oorlog. — Werk dat moet samengaan met een zekere verbetering van de waterweg

15,—

— *Nieuwe doorbraak te Charleroi.*

Het geldt hier het aanleggen van een nieuw baanvak te Charleroi tussen de brug genaamd « pont du Viaduc » en de Sambre. Er is een overeenkomst gesloten met de stad Charleroi die de kredieten voor de onteigeningen voorschiet; die onteigeningen zijn aan de gang.

Totale raming : 120 miljoen frank. — Eerste schijf

50,—

— *Didi-Belgrade-Namen.*

De uitvoering van de eerste fase is voorzien in 1955. De werken moeten natuurlijk in 1956 en 1957 worden voortgezet.

Tweede fase

25,—

— *Namen-Marche. — Tweede fase.*

Het is nodig de geschiktmaking van weg 4 voorbij Namen voort te zetten en zekere zeer lastige traverses, zoals die in Assesse, Natoye, enz. op te heffen.

Een rijbaan van 10,50 m met stationeerzones en rijwiel-paden moet worden aangelegd.

Onder de hoofdwegen is het deze weg die, samen met de weg van Ninove, het langst op modernisering heeft moeten wachten.

Totale raming : 100 miljoen frank. — Eerste schijf

25,—

— *Ans-Luik.*

Zelfde werk aan de ingang van Luik als dat verwezenlijkt tussen Luik en Fléron, met opheffing van de tramsporen. Een overeenkomst bepaalt de tegemoetkoming van de Staat en de combinatie van de werken tot verbetering van de weg en tot wijziging van het tractiesysteem van de Société des Tramways Liégeois.

Het is dus nodig die geschiktmakingen te ordenen en het gevraagd krediet te voorzien.

Totale raming : 30 miljoen frank. — Eerste schijf

15,—

— *Heist-Knokke.*

Herstellen van de verharding van de Koninklijke weg te Duinbergen. Er zijn geen onteigeningen vereist.

20,—

— *Omleiding te Tielt.*

Op de marktdagen niet te gebruiken traverse die overigens steeds moeilijk is en onmogelijk kan worden verbreed (uitgang naar Gent toe !). Een omleiding met drie of vier verkeersstroken is sedert lang voorzien.

12,—

— *Aalter-Maldegem.*

Nauwe bestrating van keien van groot formaat; die weg zal in de toekomst moeten worden vervangen door een expressweg, die thans door de dienst der Autosnelwegen bestudeerd wordt. Intussen moet de bestaande weg worden verbeterd. Het plan van de onteigeningen is bij koninklijk besluit goedgekeurd.

Totale raming : 30 miljoen frank. — Eerste schijf :

20,—

— *Traverse in Sint-Amandsberg. (Weg 14.)*

Traverse van zeer verschillende breedte, over het algemeen te nauw en met daarenboven een zeer gevaarlijke bocht. De belemmering is nog verergerd door de stads- en buurttrams.

Als werken wordt overwogen, de omleiding langs de Victor Braeckmanlaan (buiten gebruik gestelde spoorweg met brede ondergrond), die nabij de viaduct van de spoorweg met de huidige weg door een doorbraak van ± 500 m zal worden verbonden.

8,—

— *Gaurain-Tournai.*

Achèvement de l'aménagement à l'entrée de Tournai. Le vicinal disparaît. — Un arrangement est en voie de conclusion avec la S. N. C. B. pour supprimer le passage à niveau de Tournai-Campagne

12,—

— *Pont d'Arquennes.*

Le pont provisoire doit être reconstruit dans des conditions plus amples qu'avant la guerre. — Travail à combiner avec une certaine amélioration de la voie navigable

15,—

— *Nouvelle percée à Charleroi.*

Il s'agit de l'établissement d'un nouveau tronçon de boulevard à Charleroi, entre le pont du Viaduc et la Sambre. Des arrangements ont été pris avec la ville de Charleroi qui avance les crédits pour expropriations, lesquelles sont en cours.

Estimation totale : 120 millions de francs. — Première tranche

50,—

— *Didi-Belgrade-Namur.*

La première phase est prévue en 1955.

Les travaux doivent évidemment être continués en 1956 et 1957.

Deuxième phase

25,—

— *Namur-Marche. — Deuxième phase.*

Il importe de continuer l'aménagement de la route 4 au delà de Namur et de supprimer certaines traverses très difficiles, telles que Assesse, Natoye, etc...

Il faut établir une chaussée de 10,50 m avec zones de stationnement et pistes cyclables.

C'est, avec la route de Ninove, celle des axiales dont la modernisation est le plus en retard.

Estimation totale : 100 millions de francs. — Première tranche

25,—

— *Ans-Liège.*

Même travail à l'entrée de Liège que celui réalisé entre Liège et Fléron, avec suppression des voies de tramways. Une convention prévoit l'intervention de l'Etat et la combinaison des travaux d'amélioration de voirie et de transformation de traction de la Société des Tramways Liégeois.

Il est donc nécessaire d'ordonner ces aménagements et de prévoir le crédit demandé.

Estimation totale : 30 millions de francs. — Première tranche

15,—

— *Heist-Knokke.*

Réfection du revêtement de la route Royale à Duinbergen. Aucune expropriation n'est nécessaire

20,—

— *Contournement de Tielt.*

Traverse impraticable par jours de marché, fort difficile en tout temps, impossible d'élargir (sortie vers Gand !). Un contournement ayant trois ou quatre voies de circulation est prévu depuis fort longtemps

12,—

— *Aalter-Maldegem.*

Revêtement étroit en pavés gros échantillon, cette route devra un jour être remplacée par une route, express, à l'étude au service des autoroutes. Entretemps, la route existante est à améliorer. Le plan des expropriations est approuvé par arrêté royal.

Estimation totale : 30 millions de francs. — Première tranche

20,—

— *Traverse Mont-Saint-Amand. (Route 14.)*

Traverse de largeur très variable, généralement trop étroite et présentant d'ailleurs une courbe fort dangereuse. L'encombrement est encore accru par la présence des trams de ville et vicinaux.

Les travaux envisagent le détournement par l'avenue Victor Braeckman (ancien chemin de fer désaffecté à large assiette), se raccordant près du viaduc du chemin de fer à la route actuelle par une percée de ± 500 m.

8,—

— Oostakker-Lochristi.

Is een voortzetting van het voorgaande.

Aanleggen van een moderne verharding van 9 m. breedte (cementbeton) met 2 rijwielpaden. (De Buurtram naar Lochristi zal worden vervangen door een autobusdienst). De onteigeningsplannen zijn bij koninklijk besluit goedgekeurd. 20,—

— Omleiding te Diest.

De traverse in Diest (wegen naar Beringen en Tessenderlo) is zeer moeilijk; op de noord-oostervestingen is een omlegging voorzien die de bestaande boulevards zal vervangen. 25,—

— Aarschot-Diest.

Weg met te nauwe verharding die zich in slechte staat bevindt; overgenomen van de provincie Brabant. Modernisering volgens de normen van het primair net II: 7 m rijbaan + 2 rijwielpaden.

Totale raming: 40 miljoen frank. — Eerste schijf 10,—

— Omgeving van de brug « Pont Philippeville », te Charleroi.

Het is nodig, de geschiktmaking van de toegangen tot de nieuwe brug te voltooien en inzonderheid van het vak, begrepen tussen de brug en de overweg waarvan de opheffing op de begroting van 1955 is voorzien. De onteigeningen zijn gedaan. 25,—

— Weg « route du Condroz »-Nandrin.

De weg genaamd « route du Condroz » moet worden doorgetrokken tot aan de vertakking van 4 Bras te Nandrin 13,—

— Namen-Charleroi.

Het is nodig, het traject Namen-Charleroi geschikt te maken in afwachting van het aanleggen van de autosnelweg van Wallonië. Dit vak is een werkelijke leemte in de weg genaamd « route du Sillon Wallon ».

Totale raming: 60 miljoen frank. — Eerste schijf 60,—

— Namen-Dinant.

Het ganse traject moet worden geschiktgemaakt. Het beantwoordt niet langer aan de behoeften van het vooral tijdens het toeristisch seizoen zeer belangrijk verkeer.

Totale raming: 50 miljoen frank. — Eerste schijf 25,—

III. — Bijkomende uitgaven voor ondernemingen in uitvoering. 100,—

IV. — Deel van tussenkomst N.M.B.S. en N.M.B.B.S. enz. 50,—

V. — Verscheidene en onvoorziene uitgaven 50,—

Totaal: 1.325,—

In 1955 zullen dus nog wege werken ten belope van 600 miljoen aanbesteed worden en zullen de overblijvende kredieten van het vorige wegenfonds uitgeput worden.

Een buitengewone voorrang werd toegekend aan de autosnelweg Antwerpen-Luik. In 1958 zal deze snelweg tot Luik voltooid zijn en in 1959 tot aan de Duitse grens.

In dit verband sprak de Minister er zijn verwondering over uit dat in sommige Luikse kringen het gerucht wordt verspreid dat de afwerking van het vak Luik-Duitse grens tot veel later uitgesteld werd: dat is onjuist, zoals de heer Minister herhaaldelijk verklaard heeft: het hogerbedoeld vak zal dadelijk na het andere afgewerkt worden om uiterlijk einde 1959 voor het verkeer te worden opengesteld.

Een eerste vak van de autosnelweg Brussel-Namen zal te gepasten tijde aanbesteed worden om in 1958 tot voorbij Overijse en Waver te reiken.

Toekomstig jaar, in April, zal Brussel-Oostende op één strook voltooid zijn en twee maanden later op twee stroken.

Op 15 jaar zal 65 % van het programma der autosnelwegen afgewerkt zijn. In dit verband werd er aan herinnerd dat de 30 miljard, die voor het Zelfstandig Wegenfonds voorzien zijn, als volgt zullen verdeeld worden:

— 18 miljard, d.i. 60 % zijn bestemd voor het aanleggen van autosnelwegen;

— Oostakker-Lochristi.

Fait suite au précédent.

Etablissement d'un revêtement moderne de 9 m de largeur (béton de ciment) avec deux pistes cyclables. (Le train vicinal vers Lochristi sera remplacé par un service d'autobus). Les plans d'expropriation sont approuvés par arrêté royal 20,—

— Contournement de Diest.

La traverse de Diest (routes vers Beringen et Tessenderlo) est fort malaisée; un contournement en continuation des boulevards existants est prévu sur les remparts Nord-Est 25,—

— Aarschot-Diest.

Route dont le revêtement est trop étroit et en mauvais état; reprise de la province du Brabant. Modernisation suivant les normes du primaire II. 7 m de chaussée + deux pistes cyclables.

Estimation totale: 40 millions de francs. — Première tranche 10,—

— Abords du Pont Philippeville à Charleroi.

Il importe d'achever l'aménagement des abords du nouveau pont et notamment la section comprise entre ce pont et le passage à niveau dont la suppression est prévue au budget de 1955. Les expropriations sont faites 25,—

— Route du Condroz-Nandrin.

La route du Condroz doit être poursuivie jusqu'à l'embranchement des Quatre-Bras de Nandrin 13,—

— Namur-Charleroi.

Il importe d'aménager l'itinéraire Namur-Charleroi en attendant l'exécution de l'autoroute de Wallonie. Cette section constitue un véritable hiatus dans la route du Sillon Wallon.

Estimation totale: 60 millions de francs. — Première tranche 20,—

— Namur-Dinant.

Tout l'itinéraire doit être aménagé. Il ne répond plus aux besoins du trafic très important, notamment en saison touristique.

Estimation totale: 50 millions de francs. — Première tranche 25,—

III. — Dépenses supplémentaires se rattachant à des entreprises en cours 100,—

IV. — Part d'intervention S.N.C.B., S.N.C.V., etc. 50,—

V. — Divers et imprévus 50,—

Total: 1.325,—

En 1955, on mettra donc encore en adjudication pour 600 millions de travaux routiers et épuisera les crédits restants de l'ancien fonds des routes.

Une priorité extraordinaire est accordée à l'autoroute Anvers-Liège. Cette autoroute atteindra Liège en 1958 et la frontière allemande en 1959.

A cet égard, Monsieur le Ministre exprime son étonnement que dans certains milieux liégeois on fasse courir le bruit que l'achèvement du tronçon Liège-frontière allemande soit remis à beaucoup plus tard; il n'en est rien, ainsi que l'a déclaré Monsieur le Ministre à maintes reprises: le tronçon précité sera achevé immédiatement après les autres, de manière à pouvoir être ouvert à la circulation vers la fin de 1959 au plus tard.

Un premier tronçon de l'autoroute Bruxelles-Namur sera mis en adjudication en temps voulu pour dépasser Overijse et Wavre en 1958.

L'année prochaine, en avril, l'achèvement de Bruxelles-Ostende sera fait sur une bande et deux mois plus tard, sur deux bandes.

En 15 ans, 65 % du programme des autoroutes sera réalisé. Il est rappelé, à ce sujet, que les 30 milliards prévus pour alimenter le Fonds autonome des Routes, seront répartis comme suit:

— 18 milliards, soit 60 %, seront affectés à la construction d'autoroutes;

— 7 milliard, d.i. 23 %, zullen dienen voor de modernisatie van de primaire netten I en II en van het secundaire net der Rijkswegen;

— 5 milliard, d.i. 17 %, zullen gebruikt worden voor de aanpassing en de modernisatie van de door de Staat overgenomen provinciale en gemeentelijke wegen van algemeen belang.

Bovendien zullen de gemeenten, zoals vroeger, verder subsidies bekomen voor de verbetering van hun gewone wegen en van de wegen met groot verkeer die niet door de Staat overgenomen worden, dit naar rato van circa een half milliard per jaar.

Waterwegen.

De Minister merkt op dat onder artikel 497, 16 miljoen nieuwe verplichtingen voorzien worden om de ontzanding van het strand tegen te gaan.

Overgaand naar artikel 498 betoogt hij dat sinds enkele jaren een programma in uitvoering is om de waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1350 ton. Bij dit programma is gans het land, zowel de Vlaamse als de Waalse streek, betrokken en de Regering wil het zo spoedig mogelijk afwerken. Dit programma sluit aan bij dit der Europese werken (Conferentie van Parijs).

De Regering zoekt een systeem om deze werken in een minimum van tijd renderend te maken.

De Minister voorziet voor deze diverse werken :

1°) Charleroi-Brussel :	541 miljoen nieuwe verplichtingen:
2°) Ringvaart te Gent :	198 miljoen » »
3°) Kanaal Nimy-Blaton :	24 miljoen » »
4°) Maas :	105 miljoen » »
5°) Samber :	138 miljoen » »

Tot nog toe werden voor de verwezenlijking van de 1350 tonneemaat werken ten belope van 5 milliard uitgevoerd, die niet renderend zijn vóór hun beëindiging.

Een bedrag van 1 milliard wordt in 1956 uitgegeven, maar na 1956 blijven nog voor nagenoeg 7,5 milliard werken uit te voeren, wat onmogelijk in een kort tijdsbestek kan gebeuren. Niettemin moet aan de verwezenlijking worden voortgewerkt, want de rentabiliteit neemt toe naarmate de werken vorderen; bij een wet moet een datum worden vastgesteld voor elke der voltooiingsfasen van het programma in zijn geheel.

Stop van Ternaaien.

Nieuwe verplichtingen voor een bedrag van 225 miljoen zijn in artikel 498 opgenomen.

Het werk zal worden aanbesteed zodra met Nederland een overeenkomst is bereikt: de totale uitgave wordt geraamd op 270 miljoen.

Dienaangaande drukt de Minister nogmaals zijn verwondering uit over het feit, dat bepaalde Luikse kringen te zijnen opzichten kritiek hebben uitgebracht, terwijl toch het probleem van de stop van Ternaaien de door Luik zo lang verwachte en zo dikwijls geëiste oplossing krijgt, en de verwezenlijking van dat belangrijke objectief in haar eindfase is getreden.

Op artikel 498 van de begroting wordt verder 187 miljoen uitgetrokken voor verbetering van andere waterwegen, o.m. voor het recht-trekken van de bochten van Pottes, wat de eerste etappe is om de Bovenschelde bevaarbaar te maken voor schepen van 1350 ton.

De Minister verklaart dat het probleem van de Durme in studie is.

Artikel 499 heeft betrekking op de werken tot verbetering van de havens en de zeescheepvaartwegen, en behelst o.m. :

— voor de haven van Zeebrugge : nieuwe verplichtingen tot een beloop van 8 miljoen.

— in verband met het kanaal Gent-Terneuzen is een belegging van 50 miljoen nodig voor de verbreding met 10 meter, welke verbreding noodzakelijk is voor de wederopbouw van de kaaimuren te Zelzate.

Onder artikel 524 is 50 miljoen uitgetrokken voor de tweede fase van het aanleggen van een vijfde havendok te Antwerpen.

Onder artikel 550 komt 5 miljoen voor met het oog op de uitgaven voortvloeiend uit schade, door oorlogsfeiten aan de kust berokkend.

Artikel 551 handelt over de schade, door oorlogsfeiten berokkend aan de binnenscheepvaartwegen en de afvoerwaterwegen.

Artikel 552 houdt verband met de uitgaven voortvloeiend uit schade, door oorlogsfeiten berokkend aan de havens en de zeescheepvaartwegen, met inbegrip van de in concessie gegeven of autonome havens en scheepvaartwegen. Raming : 28 miljoen.

Artikel 553 betreft de uitgaven voortvloeiend uit schade, door oorlogsfeiten berokkend aan de havens en waterwegen, die afhangen van de onderschikte openbare besturen en gelijkaardige instellingen, met uitzondering van de in concessie gegeven of autonome havens en waterwegen (met het recht aan de betrokken organismen voorschotten te storten). Raming : 13 miljoen.

— 7 milliards, soit 23 %, serviront à la modernisation des réseaux primaires I et II et du réseau secondaire des routes d'Etat.

— 5 milliards, soit 17 %, seront employés à l'aménagement et à la modernisation des routes provinciales et communales d'intérêt général reprises par l'Etat.

En outre, les subsides continueront à être accordés aux communes, comme par le passé, pour l'amélioration de leurs voiries ordinaires et de grande communication non reprises par l'Etat, à raison d'environ un demi milliard par an.

Voies hydrauliques.

Monsieur le Ministre spécifie qu'à l'article 497, il est prévu 16 millions de frais d'engagements nouveaux pour parer au démaigrissement de l'estran.

En passant à l'article 498, il fait remarquer que depuis quelques années un programme de mise au gabarit de 1350 t est en exécution. Ce programme intéresse tout le pays, tant la partie flamande que la partie wallonne, et le Gouvernement entend le réaliser le plus rapidement possible. Ce programme s'intègre dans celui des travaux européens (Conférence de Paris).

Le Gouvernement étudie un système permettant de rendre ces travaux rentables en un minimum de temps.

Le Ministre prévoit pour ces différents travaux :

1°) Charleroi Bruxelles :	541 millions d'obligations nouvelles:
2°) Canal circulaire de Gand :	198 millions » »
3°) Canal Nimy-Blaton :	24 millions » »
4°) Meuse :	105 millions » »
5°) Sambre :	138 millions » »

Jusqu'à ce jour, pour réaliser les 1350 t on a immobilisé 5 milliards de travaux non rentables avant leur achèvement.

Une somme de 1 milliard sera dépensée en 1956, mais après 1956, il subsistera encore pour près de 7,5 milliards de travaux à exécuter, ce qui est impossible de réaliser dans un délai très rapproché, mais il y a lieu d'en poursuivre la réalisation pour assurer une rentabilité croissante avec la réalisation des travaux; une date doit être fixée dans une loi pour chacune des phases d'achèvement du programme dans son entièreté.

Bouchon de Lanaye.

225 millions d'obligations nouvelles sont prévues à l'article 498.

Le travail sera mis en adjudication aussitôt l'accord réalisé avec la Hollande; la dépense totale est estimée à 270 millions.

A ce sujet, Monsieur le Ministre marque à nouveau son étonnement que des milieux liégeois aient formulé des critiques à son égard, alors que la solution du problème du bouchon de Lanaye, tant attendue et tant réclamée par Liège, est obtenue et que la réalisation de cet important objectif entre dans sa phase finale.

A l'article 498 du budget, sont également prévus 187 millions pour l'amélioration d'autres voies navigables, notamment pour la rectification des courbes de Pottes, ce qui est la première phase pour rendre le haut Escaut navigable pour des bateaux de 1350 tonnes.

Monsieur le Ministre signale que le problème de la Durme est à l'étude.

L'article 499 concerne les travaux d'amélioration des ports et des voies de navigation maritime et prévoit notamment :

— pour le port de Zeebrugge : 8 millions de nouvelles obligations;

— pour le canal Gand-Terneuzen un investissement de 50 millions est nécessaire pour l'élargissement de 10 mètres, élargissement nécessaire pour la reconstruction des murs de quai à Zelzate.

L'article 524 prévoit 50 millions pour la 2^e phase de la construction d'une 5^e darse à Anvers.

L'article 550 prévoit 5 millions pour les dépenses résultant des dommages causés par la guerre à la côte.

L'article 551 traite des dommages causés par la guerre aux voies de navigation intérieure et d'écoulement.

L'article 552 traite des dépenses résultant des dommages causés par la guerre aux ports et aux voies de navigation maritime, y compris les ports et les voies navigables concédés ou autonomes. Prévision : 28 millions.

L'article 553 au sujet des dépenses résultant des dommages causés par la guerre aux ports et voies navigables dépendant des administrations publiques subordonnées et d'institutions similaires à l'exception des ports et des voies navigables concédés ou autonomes (avec faculté de versement d'avances aux organismes intéressés). Prévisions : 13 millions.

Gebouwen.**1°) Administratief centrum.**

De aan de Staat toebehorende gebouwen zijn ontoereikend om er de Rijksdiensten in onder te brengen. Het bestuur moet verspreide en ongeërflijke gebouwen huren en die huur kost de Schatkist ongeveer 90 miljoen.

Artikel 504 voorziet dan ook in het bouwen van een administratief centrum te Brussel. In dat centrum zullen al de ministeries ondergebracht worden, behalve enkele, die reeds gevestigd zijn in andere administratieve centra, welke voldoening schenken, o. m. het Résidence Palace, de Statistieken, de Rijkswacht, Justitie en Paleizenstraat.

Het eerste gedeelte van dat administratief centrum zal tegen 1958 klaar zijn en zodoende bijdragen tot de oplossing van het probleem der logeergelegenheid voor de Tentoonstelling in 1958.

De totaaluitgave wordt op 750 miljoen geraamd.

Een eerste tranche van 200 miljoen is op de begroting voor 1956 uitgetrokken.

De makers van de plannen zijn aangewezen en werken reeds aan het voorontwerp.

2°) Muntwerkplaats.

Dit gebouw zal nagenoeg 70 miljoen kosten.

Er is 55 miljoen vastgelegd waarvan 13,5 miljoen voor de aankoop van de grond.

3°) Albertina.

Voor 1956 is een bijkomend bedrag van 20 miljoen uitgetrokken.

De Minister verklaart dat tegen 1958 klaar zullen zijn: het Dynastie-paleis, de gebouwen voor de congressen met de 1600 plaatsen tellende conferentiezaal, alsmede het grootste gedeelte van de bibliotheek.

Na 1956 wordt geen krediet meer voorzien vóór 1960.

Totnogtoe heeft die onderneming reeds 308 miljoen gekost.

4°) Instituut voor Natuurwetenschappen (art. 503).

Het werk is in 1936 aangevat. De uitgave werd op 450 miljoen geraamd.

Tot op heden werd 310 miljoen belegd.

5°) Plantentuin (te Meise).

In 1956 zal 60 miljoen worden vastgelegd.

6°) Universiteitshospitaal te Gent.

In 1956 zal een gedeelte van het gebouw dienst doen als kinderkliniek.

Ieder aangewend krediet zal het mogelijk maken geleidelijk de voltooidde lokalen in gebruik te nemen.

7°) Schoolgebouwen.

De kredieten welke ter beschikking worden gesteld van het Fonds voor de school- en universiteitsgebouwen van de Staat beliepen achterenvolgens.

1954 : 400 miljoen, verhoogd met 285 miljoen van het overblijvend gedeelte van het Vanderpoortenfonds, bestemd voor het middelbaar onderwijs.

1955 : 500 miljoen, verhoogd met 150 miljoen door bijblad.

1956 : 600 miljoen.

De Minister is van zins uit te zien naar de middelen opdat de schoolgebouwen minder zouden kosten, om de school-centra beter uit te rusten met behulp van de kredieten die ter zijner beschikking gesteld worden.

Stedebouw.

Een krediet van 1 miljard 675 miljoen werd voor 1956 toegekend, met inbegrip van 200 miljoen voor het herstel van het openbaar domein en daarmee gelijkgesteld.

Voor de eerste maal werd een krediet van 3 miljoen toegestaan voor de wegen met toeristisch belang (Art. 527, 5°).

Brunfaut-Fonds.

Er werden 300 miljoen uitgetrokken voor de uitrusting der wijken; er werd soms vastgesteld dat gebouwencomplexen reeds waren voltooid en dat de wegwerken (riolering, wegen, geleidingen) te laat uitgevoerd werden.

De Ministerie van Openbare Werken en van Volksgezondheid spannen zich thans in om hun activiteit beter samen te ordenen en aldus huurverlies te vermijden. Bovendien zullen type-bekledingen

Bâtiments.**1°) Cité administrative.**

Les bâtiments appartenant à l'Etat sont insuffisants pour assurer les services de l'Etat. L'administration doit louer des locaux éparpillés et non confortables; cette location coûte approximativement 90 millions au Trésor.

Aussi, l'article 504 prévoit-il la construction à Bruxelles, d'une cité administrative. Cette cité assurera le logement de tous les ministères, exceptés quelques-uns qui sont déjà logés dans d'autres centres administratifs donnant satisfaction, tels le Résidence Palace, les Statistiques, la Gendarmerie, la Justice et la rue des Palais.

La première partie de cette cité administrative sera construite pour 1958 et aidera à résoudre le problème du logement pour l'Exposition de 1958.

La dépense totale est estimée à 750 millions.

Une première tranche de 200 millions est inscrite au Budget de 1956.

Les auteurs des plans sont désignés et travaillent déjà à l'avant-projet.

2°) Atelier monétaire.

Cet atelier coûtera approximativement 70 millions.

55 millions sont engagés dont 13,5 millions pour l'acquisition du terrain.

3°) Albertine.

Pour 1956, une somme complémentaire de 20 millions est prévue.

Monsieur le Ministre déclare que pour 1958 seront terminés: le Palais de la Dynastie, les bâtiments des congrès, avec salle de conférence de 1600 places, et la majeure partie de la bibliothèque.

Après 1956, on ne prévoit plus aucun crédit avant 1960.

Jusqu'ici, cette réalisation a déjà coûté 308 millions.

4°) Institut des Sciences naturelles (art. 503).

Le travail a commencé en 1936. La dépense prévue est de 450 millions.

Jusqu'à ce jour, on a investi 310 millions.

5°) Jardin Botanique (à Meise).

En 1956, on engagera 60 millions.

6°) Hôpital Universitaire de Gand.

En 1956, une partie de la construction sera utilisée comme clinique infantile.

Chaque crédit affecté permettra d'utiliser progressivement les locaux terminés.

7°) Constructions scolaires.

Les crédits mis à la disposition du Fonds des Constructions scolaires et universitaires de l'Etat se sont successivement montés à :

1954 : 400 millions, plus 285 millions du reliquat du Fonds Vanderpoorten, affectés à l'enseignement moyen.

1955 : 500 millions, plus 150 millions par feuillet d'ajustement.

1956 : 600 millions.

M. le Ministre compte rechercher les moyens de rendre les constructions scolaires moins coûteuses, de manière à équiper davantage de centres scolaires au moyen des crédits mis à sa disposition.

Urbanisme.

Un crédit de 1 milliard 675 millions a été accordé pour 1956, y compris 200 millions pour restauration du domaine public et assimilé.

Pour la première fois, on a accordé un crédit de 3 millions pour les routes d'intérêt touristique (Art. 527, 5°).

Fonds Brunfaut.

300 millions sont prévus pour l'équipement des cités; on a parfois constaté que des groupes de constructions étaient réalisés et que les travaux de voiries (égouts, routes, canalisations) étaient effectués trop tard.

Actuellement, les Ministères des Travaux Publics et de la Santé Publique font un effort pour réaliser une meilleure coordination de leur activité et éviter ainsi des pertes de loyer. De plus, on prévoira

worden aangewend, ten einde de uitgaven te beperken en de administratieve stukken sneller te kunnen opmaken.

De achterstand zal op minder dan één jaar tijd worden ingehaald.

Oorlogsschade aan openbare goederen.

509 miljoen worden uitgetrokken voor het herstel van het openbaar en daarmee gelijkgesteld domein, waarvan 90 miljoen bestemd zijn voor het herstel van de schade aan Rijkswegen en -bruggen. De meest vereiste werken zijn klaar; alleen de bruggen moeten nog herbouwd worden.

* * *

Na de uiteenzetting van de Minister, wordt het woord verleend aan verschillende commissieleden, die opmerkingen maken en vragen stellen betreffende het overheidsbeleid in zake openbare werken.

* * *

Administratief centrum.

Een lid verklaart zich niet te kunnen verenigen met het denkbeeld van de bouw en de inrichting van 1.200 à 1.400 logeerkamers, terwijl die vertrekken logisch moeten worden ontworpen om als kantoren te dienen. Die werkwijze schijnt hem onhoudbaar uit technisch en economisch oogpunt.

Hetzelfde lid is van oordeel dat het plan om in de administratieve wijk tevens een garage-parking voor 4.000 wagens aan te leggen, het verkeer in die buurt aanzienlijk dreigt te bemoeilijken.

* * *

VRAAG :

Een commissielid is van mening dat de kredieten voor het kanaal Gent-Terneuzen niet aanzienlijk genoeg zijn. Het kanaal moet volstrekt worden verbreed en een nieuwe sluis moet worden gebouwd. De snelle uitvoering van die werken zou de bloei van nieuwe nijverheidstakken in de hand werken.

ANTWOORD :

De Minister deelt mede dat dit jaar nog onderhandelingen met Nederland werden aangeknoopt; indien zij slagen kunnen de werken volgend jaar worden aangevat. In afwachting werden meer kredieten verleend voor de aanleg van de ringvaart.

Over drie jaar zullen de werken tot verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen op Belgisch grondgebied af zijn.

VRAAG :

Een commissielid prijst het nieuwe uitzicht van de begroting, maar brengt kritiek uit op het feit dat een vergelijking tussen de verschillende vastleggings- en betalingskredieten voor 1955 en 1956 onmogelijk te maken valt. De vergelijkingsstukken zijn verschillend.

ANTWOORD :

Het volstaat kolom 9 van kolom 10 van de tabel met de aanduiding der diensten en de bestemming van de uitgaven af te trekken.

Dat systeem biedt het voordeel dat de ontwikkeling van de vastleggingen en uitgaven voor ieder werk kan worden nagegaan.

Worden de kredieten niet te gepasten tijde gebruikt, dan kunnen zij bij koninklijk besluit naar het volgend dienstjaar worden overgeschreven.

VRAAG :

Een lid wenst de Minister geluk met het succes van de wegenlening, maar wijst er op dat de publiciteit overdreven schijnt te zijn.

De lening heeft een looptijd van 10 jaar; hij vraagt zich af of dit in financieel opzicht wel gezond is.

ANTWOORD :

De publiciteit die voor de lening van het Wegenfonds werd gemaakt is niet duur komen te staan. Normaal bedragen die kosten 2 miljoen. Er werd echter een besparing van 500.000 frank geboekt, dank zij de aanzienlijke inspanning van het personeel van Openbare Werken.

Bij de publiciteit ten gunste van het Wegenfonds werd rekening gehouden met het feit dat vooraanstaande personen in het land een openlijke propaganda gevoerd hebben tegen elke Staatslening; men was van mening dat deze houding schadelijk kon zijn voor de uitvoering van het wegenbouwprogramma dat aan de wensen van gans het land beantwoordde.

des revêtements-types, conduisant à des dépenses moins élevées et permettant une élaboration plus rapide des documents administratifs.

Le retard sera résorbé en moins d'un an.

Domages de guerre aux biens publics.

509 millions sont prévus pour la restauration du domaine public et assimilé, dont 90 millions pour réparer les dommages aux routes et ponts de l'Etat. Les travaux les plus indispensables sont terminés; il ne reste que des ponts à reconstruire.

* * *

M. le Ministre ayant terminé son exposé, la parole est donnée à plusieurs commissaires qui font des observations et posent des questions au sujet de la politique du gouvernement en matière de travaux publics.

* * *

Cité administrative.

Un membre déclare qu'il désapprouve la conception de construire et d'aménager 1.200 à 1.400 logements, alors que ces locaux doivent être conçus logiquement pour des bureaux. Cette façon de procéder lui paraît illogique du point de vue technique et économique.

Le même membre estime que prévoir semblablement un garage parking pour 4.000 voitures à la cité administrative risque d'augmenter considérablement les difficultés de circulation dans ces parages.

* * *

QUESTION :

Un commissaire estime que les crédits pour le canal Gand-Terneuzen ne sont pas assez élevés. Le canal doit être élargi et une nouvelle écluse doit être construite. L'exécution rapide de ces travaux pourrait favoriser l'essor de nouvelles industries.

RÉPONSE :

M. le Ministre fait part de ce que cette année encore, des pourparlers sont engagés avec les Pays-Bas; s'ils aboutissent, ces travaux pourront commencer l'année prochaine. En attendant, on a accordé plus de crédits pour la réalisation du canal circulaire.

Dans trois ans, les travaux d'élargissement du canal Gand-Terneuzen seront terminés en territoire belge.

QUESTION :

Un commissaire apprécie la nouvelle présentation du Budget, mais il critique toutefois l'impossibilité de faire une comparaison entre les différents crédits d'engagement et de paiement pour 1955 et 1956. Les documents de comparaison sont différents.

RÉPONSE :

Il suffit de soustraire la colonne 9 de la colonne 10 du tableau de la désignation des services et de l'objet des dépenses.

Ce système offre l'avantage de pouvoir suivre l'évolution des engagements et des dépenses pour chaque travail.

Si les crédits ne sont pas employés en temps voulu, on pourra les transférer à l'exercice suivant par un arrêté royal.

QUESTION :

Un membre félicite le Ministre pour le succès de l'emprunt des routes, mais il signale que la publicité paraît exagérée.

La durée de l'emprunt est de 10 ans et il demande si cette durée est saine au point de vue financier.

RÉPONSE :

La publicité en faveur de l'emprunt du Fonds des routes n'a pas coûté cher. Normalement, ces frais sont de l'ordre de 2 millions. On a réalisé une économie de 500.000 francs du fait de l'effort considérable fait par le personnel des Travaux Publics.

La publicité en faveur du Fonds autonome des routes a tenu compte du fait que des personnalités influentes du pays ont ouvertement mené une propagande contre tous les emprunts publics; il a été estimé que cette attitude pouvait causer du tort à la réalisation du programme de constructions routières désiré par le pays tout entier.

De Minister merkt op dat de vaststelling van de terugbetalings-termijn niet van hem afhangt; deze termijn wordt, op advies van een commissie, door de Minister van Financiën vastgesteld.

VRAAG :

Welke politiek denkt de Minister te volgen inzake toelagen en voorschotten aan de ondergeschikte openbare besturen ten bate van de uitvoering van werken die onderworpen zijn aan het hoge toezicht. (Art. 527).

ANTWOORD :

De Minister zal de in 1955 gevolgde politiek voortzetten. Alle plannen zullen onderzocht worden en de nuttigste zullen aangenomen worden.

De Minister houdt rekening met de gemeenten die de laatste jaren geen subsidies meer ontvangen hebben.

VRAAG :

Een commissielid merkt op dat de werken moeten aangevat worden in de streken waar structurele werkloosheid heerst, hij is er evenwel mee akkoord dat slechts die werken moeten worden begonnen die ook kunnen beëindigd worden.

Vorig jaar werd een krediet uitgetrokken voor het kanaal van Ingelmunster; de werken werden niet uitgevoerd en de begroting voor 1956 voorziet geen kredieten.

ANTWOORD :

De werken aan het kanaal Ronse-Leie werden op 14 oktober 1955 aanbesteed en zullen weldra aangevat worden; het krediet voor 1955 was ontoereikend.

VRAAG :

Zal er tussen Heist en Duinbergen een nieuwe dijk worden aangelegd? (Art. 497,1).

ANTWOORD :

Het ontwerp ligt ter studie.

VRAAG :

Waarom worden de baanvakken Kortrijk-Doornik en Kortrijk-Gent niet hersteld?

ANTWOORD :

Diverse herstellingswerken zullen nog dit jaar worden aanbesteed met de kredieten van het vorige Wegenfonds.

VRAAG :

Wanneer zal men de bunkers op het strand doen verdwijnen?

ANTWOORD :

Deze werken gaan met tamelijk grote kosten gepaard; op de begroting wordt 5 miljoen uitgetrokken.

VRAAG :

Voor 1956 wordt 300 miljoen uitgetrokken voor het Fonds Brunfaut. Hoe kan men met dit krediet de achterstand goedmaken wanneer de bouwbedrijvigheid toeneemt en de kredieten van 2.400 miljoen op 5.000 miljoen gebracht werden?

M. le Ministre fait remarquer que la fixation du délai de remboursement de l'emprunt ne dépend pas de lui; c'est le Ministre des Finances qui le fixe, sur avis d'une commission.

QUESTION :

Quelle sera la politique du Ministre concernant les subsides et avances aux administrations publiques subordonnées en faveur de l'exécution des travaux soumis au haut contrôle. (Art. 527).

RÉPONSE :

Le Ministre continuera la politique de 1955. Tous les plans sont examinés et les plus utiles sont adoptés.

Le Ministre tient compte des communes qui n'ont pas reçu de subsides au cours des dernières années.

QUESTION :

Un commissaire fait remarquer que les travaux doivent être entamés dans les régions où sévit le chômage structurel, il marque toutefois bien son accord de ne commencer les travaux que là où on peut les achever.

L'année passée, un crédit était prévu pour le canal d'Ingelmunster; les travaux n'ont pas été exécutés et le Budget de 1956 ne prévoit pas de crédits.

RÉPONSE :

Les travaux du canal Roulers-Lys ont été adjugés le 14 octobre 1955 et seront bientôt entamés; le crédit de 1955 était insuffisant.

QUESTION :

Construira-t-on une nouvelle digue entre Duinbergen et Heyst (Art. 497,1)

RÉPONSE :

Le projet est à l'étude.

QUESTION :

Pourquoi les tronçons de la route Courtrai-Tournai et Courtrai-Gand ne sont-ils pas remis en état?

RÉPONSE :

Divers travaux d'amélioration de ces routes seront adjugés cette année encore avec les crédits de l'ancien Fonds des Routes.

QUESTION :

Quand fera-t-on disparaître les bunkers des plages?

RÉPONSE :

Ces travaux entraînent des frais assez élevés; le budget de 1956 prévoit 5 millions.

QUESTION :

En 1956, 300 millions sont prévus pour le Fonds Brunfaut. Comment résorber le retard avec ce crédit alors que l'activité de construction augmente et que les crédits sont portés de 2.400 millions à 5.000 millions?

ANTWOORD :

De nodige schikkingen zijn getroffen om de studie van de uitrusting der wijken te bespoedigen, en om te komen tot een standaardisatie van de uitrusting, ten einde de kostprijs er van te drukken en de uitvoeringstermijnen in te krimpen.

VRAAG :

Waarom worden de premies van de wet-De Taeye in de buitengewone begroting opgenomen?

ANTWOORD :

Dat is logisch, want het nationaal patrimonium wordt er door verrijkt: het geldt immers een belegging.

VRAAG :

Waarom waren de voorwaarden met betrekking tot de lening van het Wegenfonds zo gunstig?

Is Openbare Werken er wel zeker van dat het bedrag van 2.500 miljoen aan wegen zal worden besteed? Die som wordt automatisch in de Schatkist gestort. Over welke waarborgen beschikt de Minister?

ANTWOORD :

De Fondsen worden opgenomen in de wekelijkse balans van de Nationale Bank.

De Minister merkt op dat alle Fondsen aan de Schatkist ten goede komen; hij geeft eens te meer de verzekering dat de opbrengst van de leningen integraal aan de wegen zal worden besteed; einde 1956 zullen werken zijn aanbesteed voor een veel hoger bedrag dan de 2,5 miljard waarover de Schatkist beschikte.

VRAAG :

Waarom dient kolom 7?

ANTWOORD :

De aanbestedingen mogen het in kolom 7 aangegeven bedrag niet overschrijden. In kolom 11 wordt aangeduid wat in 1956 werkelijk zal worden betaald.

VRAAG :

Na de Minister te hebben gefeliciteerd over het welslagen van het Wegenfonds, betuigt een commissielid zijn instemming met de propaganda door middel van publiciteitsborden. Hij verheugt zich over de continuïteit van de werken, maar betreurt dat in de door het Fonds uitgegeven brochure niets voorzien wordt ten gunste van Henegouwen.

Hij verzoekt de Minister niet te steunen op het criterium van de omvang van het verkeer. Dit criterium is nadelig voor de door de crisis getroffen streken; deze crisis is grotendeels het gevolg van de slechte wegen. Hij dringt aan in verband met de werken en de tracéverbeteringen uit te voeren te Baudour, Casteau, Jemappes.

ANTWOORD :

De Minister wijst er op dat Henegouwen in het programma van het Wegenfonds niet vergeten werd; op bladzijde XII van de brochure worden o.m. verbeteringswerken voorzien voor de traverse van Boussu, Jemappes en Baudour; wat de traverse van Casteau betreft, hangt de verbetering evenals de verbreding af van het wegnemen van het buurtspoor dat naast en soms over de baan ligt; deze wegneming is voor 1956 voorzien en de aangevraagde werken zullen vervolgens aanbesteed worden.

RÉPONSE :

Les dispositions nécessaires ont été prises pour que les études d'équipement des cités soient accélérées et qu'une standardisation des équipements soit réalisée, en vue de réduire leur coût et de diminuer les délais d'exécution.

QUESTION :

Pourquoi porte-t-on les primes de la Loi de Taeye à l'extraordinaire?

RÉPONSE :

C'est logique car on enrichit le patrimoine national; c'est un investissement.

QUESTION :

Pourquoi les conditions de l'emprunt du Fonds des Routes étaient-elles si favorables?

Les Travaux Publics sont-ils certains de faire servir les 2.500 millions aux routes. Cette somme est versée automatiquement dans la Caisse de l'Etat. Quelles garanties a le Ministre?

RÉPONSE :

Les Fonds seront repris au bilan hebdomadaire de la Banque Nationale.

M. le Ministre fait remarquer que tous les Fonds profitent au Trésor; il donne une fois de plus l'assurance que l'intégralité des produits des emprunts servira aux routes; à la fin de 1956, on aura adjudgé pour un montant de beaucoup supérieur aux 2,5 milliards qui se trouvaient en Caisse.

QUESTION :

Quelle est l'utilité de la colonne 7?

RÉPONSE :

Les adjudications ne peuvent dépasser le montant de la colonne 7. La colonne 11 indique ce qui sera payé effectivement en 1956.

QUESTION :

Un commissaire, après avoir félicité le Ministre du succès de l'emprunt du Fonds des Routes, approuve la propagande faite par les tableaux publicitaires et se réjouit de la continuité dans les travaux. Il regrette toutefois que rien n'ait été prévu pour le Hainaut dans la brochure éditée par le Fonds.

Il demande au Ministre de ne pas s'en tenir au critère de l'ampleur de la circulation. Ce critère est défavorable aux régions où sévit la crise; cette crise est due en grande partie aux routes peu praticables. Il insiste pour les travaux et les rectifications de tracés à faire à Baudour, Casteau, Jemappes.

RÉPONSE :

Le Ministre signale que le Hainaut n'a pas été oublié dans le programme du Fonds des Routes; à la page XII de la brochure sont notamment prévus les travaux d'amélioration de la traversée de Boussu, de Jemappes et de Baudour; quant à celle de Casteau, l'amélioration avec élargissement dépend de l'enlèvement de la voie vicinale qui borde et par instants coupe la chaussée; cet enlèvement est prévu pour 1956 et dès lors, les travaux sollicités seront adjudgés.

Met betrekking tot Henegouwen deelt de Minister nog mee dat inzonderheid aan de gewettigde eisen van die belangrijke nijverheidsprovincie zal worden tegemoet gekomen door een wetsontwerp, dat eerlang wordt ingediend en dat de snelle en ononderbroken voltooiing beoogt van de werken, waarbij de voornaamste waterwegen voor schepen van 1350 ton bevaarbaar worden gemaakt.

Ten slotte verklaart de Minister zich bereid, niet alleen rekening te houden met het criterium «verkeer», maar ook met de ligging.

VRAAG :

Een commissielid stelt vast dat 20 miljoen zijn uitgetrokken voor de traverse te Aalst. Hij merkt op dat, aangezien de autosnelweg praktisch voltooid is, het wellicht interessanter ware dat krediet aan weg n° 60 te besteden.

Hij deelt mee dat de Buurtspoorwegen de sporen langs weg n° 10 afbreken. Hij vraagt de Minister of op de vrijkomende ruimte geen rijwielpad kan worden aangelegd.

ANTWOORD :

De Minister zal het gedane voorstel onderzoeken.

Hij deelt mee dat de aanleg van een rijwielpad in artikel 491 van de Buitengewone Begroting 1955 inzicht was gesteld. Het is echter nodig dat vooraf de sporen van de Buurtspoorweg worden opgebroken.

VRAAG :

Haven van Gent. — Een Commissielid dankt de Minister voor de ruime kredieten die voor de Gentse Ringvaart ter beschikking zijn gesteld. Hij is van oordeel dat de bedrijvigheid aan de haven sterk is gedaald ingevolge de slechte staat van het kanaal, en vraagt dat de werken in de mate van het mogelijke worden bespoedigd.

Er wordt slechts een krediet van 50 miljoen voorzien; het vak zal met dit krediet niet binnen 3 jaar kunnen beëindigd worden.

Hij is van oordeel dat nu reeds de nodige gronden zouden moeten onteigend worden om de aanvullingsgrond te kunnen storten.

Hij betoogt dat indien de onteigeningen met het krediet worden betaald, niet veel belangrijke werken zullen kunnen uitgevoerd worden.

Hij betreurt dat de aanleg van de baan langs de vaart niet door het Wegenfonds voorzien wordt.

Voor wanneer voorziet men de weg Antwerpen-Rijsel?

Hij stelt de oprichting voor van een Zelfstandig Fonds voor de waterwegen.

ANTWOORD :

Men had de uitvoering van het zuidelijk en het westelijk vak van de ringvaart voorzien; op verzoek van de stad werd met het Noordelijk gedeelte begonnen.

Het krediet voor het kanaal Gent-Terneuzen heeft uitsluitend betrekking op de verbreding van het kanaal. Art. 505 omvat kredieten voor de onteigeningen.

De baan langs het kanaal werd niet voorzien omdat ze thans geen economisch rendement kan hebben; deze toestand zal veranderen wanneer Zelzate bereikt is.

De autosnelweg Antwerpen-Rijsel komt voor op het programma 1955-1969. De werken zullen na 1958 een aanvang nemen.

De Minister verklaart dat er geen sprake is van de oprichting van een Zelfstandig Fonds voor de Waterwegen maar dat het in zijn bedoeling ligt te zorgen voor de continuïteit der werken.

VRAAG :

Een lid vroeg aan de Minister of het juist was dat men een beroep zal doen op personeel van de provincie voor het uitvoeren van de wegenwerken voor de Tentoonstelling te Brussel.

Hij wenst te weten of de opbrengst der Wegenfondsenlening een rol speelt bij het vaststellen van het maximum der voorschotten van de Nationale Bank.

Er wordt gewag gemaakt van de moeilijkheden in verband met het uitvoeren van de onderbruggingen te Schaerbeek.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat er geen sprake is van personeel uit de provincie naar Brussel over te plaatsen.

Op de vraag betreffende de Nationale Bank antwoordt hij bevestigend.

En ce qui concerne le Hainaut, M. le Ministre signale également que cette importante province industrielle sera particulièrement satisfaite dans ses légitimes revendications par le prochain dépôt d'un projet de loi permettant d'assurer l'achèvement rapide et continu de la mise à 1350 tonnes des principales voies d'eau.

Enfin, le Ministre marque son accord pour tenir compte, non seulement du critère de circulation, mais aussi de celui de situation.

QUESTION :

Un commissaire constate que 20 millions sont prévus pour la traversée d'Alost. Il fait remarquer que l'autostrade étant pratiquement terminée, il serait peut-être plus intéressant d'affecter ce crédit à la route 60.

Il signale que les Chemins de Fer Vicinaux démontent la voie le long du chemin 10. Il demande à M. le Ministre si on ne pourrait profiter de cet emplacement pour établir une piste cyclable.

RÉPONSE :

M. le Ministre examinera la proposition que est faite.

Il signale que la construction de la piste cyclable est prévue à l'Art. 491 du Budget extraordinaire de 1955. L'enlèvement préalable de la voie vicinale est toutefois nécessaire.

QUESTION :

Port de Gand. — Un commissaire remercie le Ministre pour les crédits importants accordés pour le canal circulaire de Gand. Il estime que l'activité au port a fortement baissé par suite du mauvais état du canal et demande qu'on active le plus possible les travaux.

Un crédit de 50 millions seulement est prévu; le tronçon ne pourra être terminé en 3 ans avec ce crédit.

Il estime qu'il faudrait exproprier dès maintenant les terrains pour pouvoir y déposer les remblais.

Il déclare que si les expropriations sont payées par le crédit, on ne pourra guère réaliser de travaux importants.

Il regrette que l'exécution de la route le long du canal n'est pas prévue par le Fonds des Routes.

Quand prévoit-on la route Anvers-Lille?

Il suggère de créer un Fonds Autonome pour les voies hydrauliques.

RÉPONSE :

On avait prévu l'exécution des sections Sud et Ouest du canal circulaire; c'est à la demande de la Ville que l'on a commencé par la partie Nord.

Le crédit pour le canal Gand-Terneuzen, n'a trait qu'à l'élargissement du canal. L'art. 505 prévoit le crédit pour les expropriations.

La route longeant le canal n'est pas prévue parce qu'elle ne peut avoir de rendement économique en ce moment; cette situation se modifiera lorsque l'on atteindra Zelzate.

L'autoroute Anvers-Lille est prévue au programme 1955-1969. On commencera ces travaux après 1958.

Le Ministre déclare qu'il n'est pas question de créer un Fonds Autonome des Voies Hydrauliques, mais ce qu'il veut, c'est assurer la continuité des travaux.

QUESTION :

Un membre demande au Ministre s'il est exact que l'on fera appel au personnel de province pour l'exécution des travaux de voirie en vue de l'Exposition de Bruxelles.

Il désire savoir si le produit de l'emprunt du Fonds des Routes intervient pour fixer le plafond des avances de la Banque Nationale de l'Etat.

Les difficultés d'exécuter des passages inférieurs à Schaerbeek sont évoquées.

RÉPONSE :

Le Ministre répond qu'il n'est pas question de déplacer du personnel de province vers Bruxelles.

D'autre part, il répond affirmativement à la question relative à la Banque Nationale.

De Minister zegt dat men te Brussel slechts de meest dringende werken voor de Tentoonstelling uitvoert, want voor de andere werken ontbreekt de tijd. Van de onderbruggingen van de grote ring wordt voorlopig afgezien; zij zullen na 1958 worden uitgevoerd.

VRAAG :

Kanaal Charleroi-Brussel. — Een lid vraagt waaraan de vertraging is te wijten in de inbedrijfstelling van de sluis 1-F, welke inbedrijfstelling was voorzien tegen december 1954. Die sluis is niet klaar; is die vertraging niet te wijten aan het overhevelen van het krediet voor de sluis 1-F naar de werken te Oostende?

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de oorzaak der vertraging ligt in het niet voltooiën van de werken voor het in orde brengen van de vroegere vertakking te Dampremy, inzonderheid wegens wijzigingen in de plannen ten gevolge van de onvoorziene verschuiving van een slakkenhoop.

De sluis zelf kan met een voorlopige bediening in dienst worden gesteld in afwachting van haar definitieve uitrusting.

VRAAG :

Een commissielid vraagt of er, in verband met het kanaal Brussel-Charleroi, een beslissing werd genomen wat betreft het middel om het niveauverval te Ronquières te verhelpen.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat het verval van 64,08 m zal kunnen verholpen worden door middel van een lift; de studie over dit systeem werd aangevat.

De stop van Ternaaien — Het kanaal Gent-Terneuzen en het Delta-plan.

VRAGEN :

Een commissielid merkt op dat volgens hem uit de voorstelling van de begroting blijkt dat een keuze werd gedaan en dat de voorkeur gegeven werd aan de stop van Ternaaien. Hij betreurt dat het verslag Van Cauwelaert-Steenberghe, in maart 1954 ingediend, nog niet tot onderhandelingen aanleiding heeft gegeven.

Hij vraagt of de Gentenaren onherroepelijk gehecht zijn aan de formule van toegang tot de zee langs Terneuzen. Een nationale oplossing zou kunnen overwogen worden, zegt het commissielid; gelet op de vorderingen van de techniek, moet deze oplossing grondig ingestudeerd worden.

Het commissielid vraagt dat de kredieten zouden aangepast worden, zodat de werken te Ternaaien en deze te Gent een evenwicht zouden vertonen. De werken aan het kanaal zouden niet verder moeten reiken dan tot Zelzate.

Het commissielid vraagt aan de Minister over het Delta-plan te spreken, ten einde daarvan de gevolgen voor België uiteen te zetten.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de eenvoudigste en natuurlijkste oplossing vanzelfsprekend ligt in de modernisering van het bestaande kanaal Gent-Terneuzen; die oplossing is het voorwerp van zeer grondige studien tot uitvoering.

Men mag echter niet nalaten iedere andere oplossing te onderzoeken, inzonderheid die van een rechtstreekse verbinding met de zee te Zeebrugge.

De Minister verklaart dat de regering het Delta-plan van zeer nabij volgt en al de gevolgen er van voor België bestudeert, zowel in verband met de scheepvaart op de Oosterschelde en haar toegangswegen als ten aanzien van de Rijnvaart, die van belang is voor de havens van Antwerpen en Gent.

M. le Ministre répond qu'à Bruxelles, pour l'Exposition, on n'exécute que les travaux les plus urgents, car pour les autres travaux, le temps manque. Les passages inférieurs de la grande ceinture sont momentanément abandonnés; on les exécutera après 1958.

QUESTION :

Canal de Charleroi-Bruxelles. — Un commissaire demande les causes du retard de la mise en service de l'écluse 1-F, mise en service prévue pour décembre 1954; cette écluse n'est pas achevée et ce retard n'est-il pas dû au détournement du crédit de l'écluse 1-F au profit des travaux d'Ostende?

RÉPONSE :

M. le Ministre répond que le retard est dû au non-achèvement de l'entreprise d'aménagement de l'ancienne branche de Dampremy, notamment à cause des modifications apportées aux plans par suite du mouvement imprévu d'un terril.

L'écluse même peut être mise en service avec manœuvre provisoire en attendant l'équipement définitif.

QUESTION :

Un membre demande si, pour le canal de Bruxelles-Charleroi, une décision a été prise en ce qui concerne le moyen de racheter la chute de niveau à Ronquières.

RÉPONSE :

M. le Ministre répond que la chute de 64,08 m pourra être rachetée au moyen d'un ascenseur; l'étude de ce système est commencée.

Bouchon de Lanaye — Canal Gand-Terneuzen et Plan Delta.

QUESTIONS :

Un commissaire fait remarquer qu'il lui semble résulter de la présentation du budget, qu'un choix a été fait et que la priorité a été donnée au bouchon de Lanaye. Il regrette que le rapport Van Cauwelaert-Steenberghe, déposé en mars 1954, n'a pas encore donné lieu à des négociations.

Il demande si les Gantois sont irrémédiablement accrochés à la formule de l'accès à la mer par Terneuzen. Une solution nationale pourrait être envisagée, dit le commissaire; vu les progrès de la technique, cette solution doit être sérieusement étudiée.

Le membre demande qu'on adapte les crédits de façon à équilibrer les travaux de Lanaye et ceux de Gand. Les travaux au canal ne devraient pas aller plus loin que Zelzate.

Le commissaire demande à M. le Ministre de parler du Plan Delta pour en exposer les conséquences pour la Belgique.

RÉPONSE :

M. le Ministre répond qu'il va de soi que la solution la plus simple et la plus naturelle est celle qui consiste à moderniser le canal de Gand-Terneuzen existant; cette solution fait l'objet d'études approfondies.

Toutefois, on ne peut négliger d'étudier toute autre solution et en particulier celle d'une liaison directe vers la mer à Zeebrugge.

M. le Ministre déclare que le Gouvernement suit de très près le plan Delta et qu'il étudie toutes les conséquences pour la Belgique, tant en ce qui concerne la navigation maritime sur l'Escaut oriental et ses accès que la navigation rhénane intéressant les ports d'Anvers et de Gand.

VRAAG :

Een lid van de Commissie vraagt dat de autosnelweg Brussel-Oostende zou verbonden worden met de Oostkust; er zijn inderdaad in die streek talrijke werklozen.

De verbinding Brugge-Noorden van Frankrijk is zeer slecht.

Hij vraagt dat het kanaal Gent-Brugge-Oostende zou bevaarbaar gemaakt worden voor schepen van 1350 ton en dat de voorlopige bruggen zouden vervangen worden.

ANTWOORD :

Volgend jaar worden de werken tot modernisering van de weg Aalter-Maldegem aangevaat.

Wat het kalibreren van het kanaal Gent-Brugge-Oostende betreft, moeten de werken die thans aan de gang zijn eerst worden voltooid.

VRAAG :

Een commissielid betoogt dat de wegen slecht onderhouden worden; voor kleine herstellingen blijven de wegen maanden lang opgebroken en versperd, o.m. op de wet Aarschot-Westerlo.

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de vertraging die de werken op de weg Aarschot-Westerlo oplopen te wijten is aan de buurtspoorwegen.

VRAAG :

Een lid merkt op dat onder artikel 502 kredieten zijn uitgetrokken voor de huur van de rijkswachtkazernes. De Staat zou de kazernes die aan de gemeenten toebehoren moeten overnemen.

ANTWOORD :

Daar de Staat geen nieuwe werken wil aanvangen, zal hij de kazernes blijven huren.

VRAAG :

Een lid betuigt zijn volledige steun aan de Regering maar maakt voorbehoud wat de ontwerpen betreft die door het departement werden opgemaakt voor de stad Brussel en haar agglomeratie met het oog op de tentoonstelling van 1958. Hij begrijpt de houding van de gemeente Schaarbeek niet, dat zich verzet tegen het bouwen van een ondergrondse —doorgang die toegang —geeft tot de Leopold III laan. Hij vraagt dat de splitsing van de weg n° 1 bis tussen Meise en Wolvertem zou worden voortgezet en tegen 1958 zou voltooid zijn.

Hij overhandigt een nota over het verkeersvraagstuk te Brussel (blz. 24).

ANTWOORD :

De Minister antwoordt dat de splitsing van de weg 1bis Brussel-Antwerpen op het programma staat en zal worden voortgezet.

De Verslaggever,

De Voorzitter,

R. BECQUEVORT.

F. BRUNFAUT.

QUESTION :

Un commissaire demande que l'autostrade Bruxelles-Ostende soit relié à la côte Est; dans cette région, il y a beaucoup de chômeurs.

La liaison Bruges-Nord de la France est très mauvaise.

Il demande de calibrer le canal Gand-Bruges-Ostende à 1350 tonnes et de remplacer les ponts provisoires.

RÉPONSE :

L'année prochaine, les travaux de modernisation de la route Aalter-Maldegem seront entamés.

Quant au calibrage à 1350 tonnes de Gand-Bruges-Ostende, il faut avant tout terminer les travaux en cours.

QUESTION :

Un commissaire signale que l'entretien des routes est mal fait; que pour des petites réparations, les routes sont démontées et barrées pendant des mois, notamment sur la route Aarschot-Westerlo.

RÉPONSE :

M. le Ministre répond que le retard des travaux de la route Aarschot-Westerlo provient des vicinaux.

QUESTION :

Un membre fait remarquer que l'article 502 prévoit des crédits pour la location des casernes de gendarmerie. L'Etat devrait reprendre les casernes appartenant aux communes.

RÉPONSE :

L'Etat ne désirant pas entreprendre de nouveaux travaux, il continuera à louer les casernes.

QUESTION :

Un membre, tout en apportant son appui total au gouvernement émet diverses réserves au sujet des projets élaborés par le département concernant la ville de Bruxelles et son agglomération en vue de l'Exposition de 1958. Il ne comprend pas l'attitude de la commune de Schaerbeek qui s'oppose à la création d'un passage souterrain donnant accès au boulevard Léopold III. Il demande de poursuivre le dédoublement entre Meise et Wolvertem de la route 1 bis et de la terminer pour 1958.

Il remet une note concernant le problème de la circulation à Bruxelles (p. 24).

RÉPONSE :

M. le Ministre répond que le dédoublement de la route 1 bis Bruxelles-Anvers est prévu et sera poursuivi.

Le Rapporteur,

Le Président,

R. BECQUEVORT.

F. BRUNFAUT.

Nota door een lid afgegeven met betrekking tot het verkeersvraagstuk te Brussel.

Aanleg van de kleine ring.

1. — *Project van het Bestuur der Wegen.*

Doel: Het snelverkeer voor auto's op de kleine Ringlaan vergemakkelijken.

Aangewende middelen:

a) afschaffing van de kruisingen op gelijk niveau met het dwarsverkeer;

b) scheiding van de verschillende soorten verkeer:

- lokaal autoverkeer en zwaar vervoer;
- doorgaand autoverkeer;
- trans en buurtspoorwegen.

— De voorgenomen werken zijn ongetwijfeld doelmatig voor het doorgaand autoverkeer van het Queteletplein tot voorbij de Jacqumainlaan en vice-versa.

— Het project voorkomt verkeerskruisingen op de kruispunten aan de Bischoffsheimlaan, de Koninklijke straat en de A. Maxlaan.

Daar het echter onmogelijk is om tussen het Queteletplein en de Jacqumainlaan het vak voor snelverkeer op te rijden, moeten al de wagens die uit een zijstraat komen (Koninklijke Straat, Verbindingslaan, A. Maxlaan en andere mindere belangrijke straten zoals de Schaerbeekse Straat, de Broekstraat, enz.) op de vakken voor lokaal verkeer blijven tot aan het uiteinde van de ene of andere oprit.

Zo ook moet dat gedeelte van het snelverkeer, dat over de kleine Ringlaan rijdt, hetzij naar het Oosten of naar het Westen, en dat naar één van die zijstraten wil afdraaien, gebruik maken van de vakken voor lokaal verkeer.

Een aanzienlijk aantal wagens zullen dus bovengronds blijven rijden, en de verschillende kruispunten à niveau doorsnijden.

Buiten het bovengronds autoverkeer dat, zoals hierboven gezegd, omvangrijk zal blijven op de vakken voor lokaal verkeer, zullen ook de tramlijnen Oost-West verder de verschillende kruispunten op gelijk niveau doorsnijden. En dat verkeer is zeer druk: één tram om de 30 seconden.

Tegen dit project kunnen dus blijkbaar volgende bezwaren worden aangevoerd:

1) Het aanleggen van de tunnel voor voertuigen zal het autoverkeer op de dwarswegen (Noord-Zuid) niet vergemakkelijken;

2) Het tramverkeer op de kleine ringlaan wordt er niet door verbeterd;

3) De auto's die de oprit berijden komen uit vóór de E. Jacqumainlaan. Nu zal deze vroeg of laat verlengd worden naar het Noorden, zodat een nieuwe verkeerskruising op hetzelfde niveau zal ontstaan op een bijzonder gevaarlijke plaats.

4) Wegens de topografie van het terrein moet een lange tunnel worden gebouwd, alleen om het kruispunt van de A. Maxlaan te vermijden.

5) Er ontstaat een abnormale en blijkbaar onaanvaardbare toestand ter hoogte van de oprit uit de tunnel tussen de A. Maxlaan en de E. Jacqumainlaan. Inderdaad:

a) Die oprit kan zo worden gebouwd, dat men in de toekomst de Noord-Zuidtunnel voor trams kan aanleggen, op voorwaarde echter dat die oprit naar het zuiden toe wordt verplaatst (zie doorsnede). Daartoe moeten de 2 tramsporen ten noorden van de oprit, naast de 2 buurtspoorlijnen, worden gelegd.

Anderzijds zou het onderaards station voor trams en buurtspoorwegen onder het Rogierplein moeten liggen.

b) De afmetingen van de op het aangenomen plan vermelde vluchtheuvels en voetpaden zijn echter onverenigbaar met de perrons voor trams en buurtspoorwegen die volgens de M.I.V.B. en de N.M.B. moeten bestaan bij het Rogierplein, nl. ter hoogte van de oprit uit de tunnel.

Indien men rekening houdt met de minimumbreedten die voor die perrons vereist is en zelfs in de onderstelling dat de voetpaden, die thans 3,50 m breed zijn, op 1,75 m worden gebracht, zoals vermeld op het plan van het Bestuur der Wegen, dan zou de laan in totaal 48,40 m breed moeten zijn, terwijl zij slechts 45,05 m breed is.

Note remise par un membre au sujet du problème de la circulation à Bruxelles.

Aménagement des boulevards de petite ceinture.

1. — *Projet de l'Administration des Routes.*

But: Faciliter l'écoulement du trafic automobile rapide sur le boulevard de petite ceinture.

Moyens mis en œuvre:

a) suppression des recoupements à niveau avec les circulations transversales;

b) séparation des trafics:

- automobile local et charroi lourd;
- automobile de transit;
- tramways et vicinaux.

— Les ouvrages projetés remplissent incontestablement leur but pour le trafic automobile de transit qui va de la Place Quetelet jusqu'au delà du boulevard Jacqumain et vice-versa.

— Il évite les recoupements de trafic aux carrefours du boulevard Bischoffsheim, de la rue Royale et du boulevard A. Max.

Toutefois, par suite de l'impossibilité d'aborder la bande à circulation rapide entre la Place Quetelet et le boulevard Jacqumain, toutes les voitures débouchant d'une artère radiale (rue Royale, boulevard de la Jonction, boulevard A. Max et des autres rues moins importantes telles la rue de Schaerbeek, la rue du Marais, etc...) devront utiliser les voies de circulation locales jusqu'à l'extrémité de l'une ou l'autre des rampes d'accès terminales.

De même, la partie du trafic rapide venant par le boulevard de petite ceinture, soit de l'est, soit de l'ouest et désirant bifurquer vers une de ces artères radiales devra utiliser les bandes à circulation locale.

Un nombre important de voitures automobiles continueront donc à circuler en surface et recouperont à niveau les divers carrefours.

En dehors de la circulation automobile de surface qui, comme indiqué ci-avant, continuera à être importante sur les voies à circulation locale, les lignes de tramway est-ouest continueront à recouper à niveau les divers carrefours. Or, la fréquence de ce trafic est importante — de l'ordre de 1 convoi toutes les 30 secondes.

Il semble donc que l'on puisse reprocher à ce projet les inconvénients ci-après:

1) La réalisation du tunnel pour véhicules n'améliore pas l'écoulement du trafic automobile sur les artères transversales (nord-sud).

2) La circulation des tramways n'est pas améliorée sur le boulevard de petite ceinture.

3) Les automobiles remontant la rampe, débouchent devant le boulevard E. Jacqumain. Or celui-ci sera tôt ou tard prolongé vers le nord; d'où création d'un nouveau recoupement de circulation à niveau, à un endroit particulièrement dangereux.

4) A cause de la topographie du terrain il est nécessaire de construire un tunnel de grande longueur pour éviter le seul carrefour du boulevard A. Max.

5) Une situation anormale et, semble-t-il, inadmissible est créée au droit de la rampe de sortie du tunnel située entre le boulevard A. Max et le boulevard E. Jacqumain. En effet:

a) Il est possible d'implanter cette rampe de façon à pouvoir réaliser dans l'avenir le tunnel pour tramways nord-sud, à condition de décaler cette rampe vers le sud (voir coupe transversale) ce qui implique que les 2 voies de tramways soient placées au nord de la rampe, à côté des 2 lignes vicinales.

D'autre part, la gare souterraine des tramways et vicinaux devrait se situer Place Rogier.

b) Mais les dimensions des refuges et trottoirs indiquées au plan adopté sont incompatibles avec la présence des débarcadères des tramways et vicinaux qui d'après la S.T.I.B. et la S.N.C.B. doivent exister à proximité de la Place Rogier, c'est-à-dire au droit de la rampe de sortie du tunnel.

Si l'on tient compte des largeurs minimum nécessaires pour ces débarcadères et en admettant même que les trottoirs qui actuellement ont 3,50 m soient ramenés à 1,75 m, comme figuré au plan de l'Administration des Routes, la largeur totale du boulevard devrait atteindre 48,40 m alors qu'elle n'est que de 45,05 m.

Om die toestand te verhelpen kan men :

-- of wel het eindpunt van de buurtspoorwegen naar het westen verleggen.

Die oplossing wordt door de N. M. B. niet aanvaard omdat :

-- het eindpunt aldus verder van het Rogierplein af komt te liggen;
-- de achteruitmanoeuvres van de trams zouden het kruispunt van de Antwerpse steenweg gedurig afsnijden.

-- hetzij een vak van de toekomstige tunnel voor tram- en buurtspoorwegen zo aanleggen, dat voorlopig een ondergronds terminusstation voor buurtspoorwegen kan worden tot stand gebracht op de plaats die het nu bovengronds inneemt.

Ongepluigd ontbreekt nu de tijd om een dergelijk werk vóór maart 1958, tegelijkertijd als de bouw van de tunnel voor voertuigen uit te voeren.

II. — *De ontwerpen die door het N. B. N. Z. V. werden ingezonden*, beperkten zich tot de zone gelegen tussen het Rogierplein en de Antwerpse steenweg en omvatten, ten zuiden, de kleine ringlaan en, ten noorden, de onmiddellijke omgeving van het nieuw station.

Terwijl het ontwerp van het Bestuur der Wegen slechts in één richting (richting Oost-West) en voor een gedeelte van het snel autoverkeer, het verkeer verbetert, trachten de door het Nationaal Bureau bestudeerde oplossingen het verkeer in beide richtingen (Noord-Zuid en Oost-West) en zowel voor het auto- als voor het tramverkeer te vergemakkelijken. Zij gelden niet alleen voor het kruispunt van de Ad. Maxlaan, doch ook voor het kruispunt dat in de toekomst zal bestaan aan de E. Jacqumainlaan.

De gegevens ervan zijn de volgende :

1. — Het is van belang de toegang der auto's vanuit het stadscentrum naar het Noordstation te vergemakkelijken en de betrekkingen tussen dit stadscentrum en de Noordelijke en Oostelijke gedeelten van de agglomeratie te verbeteren.

Om dit te bereiken, dient men de kruising van het Noord-Zuidverkeer met dat van de kleine ringlaan te vermijden.

2. — Men moet een snel verloop van het verkeer verzekeren op de kleine ringlaan, niet alleen van de auto's doch ook van de stads- en buurttrams.

Dit kan worden bereikt indien men op beide bedoelde kruispunten een verkeer op twee niveaus verwezenlijkt, bijvoorbeeld gans het verkeer Oost-West bovengronds.

De te kiezen oplossing moet rekening houden met :

1. — de toekomstige verlenging van de Em. Jacqumainlaan;
2. — het voorgenomen onder de grond brengen van de Noord-Zuid tramlijnen.

Door het verlengen van de Em. Jacqumainlaan wordt de mogelijkheid geschapen voor de auto's het eenrichtingsverkeer, in de richting Noord-Zuid over de A. Maxlaan en in de richting Noord-Zuid over de E. Jacqumainlaan, te overwegen.

3. — Het onder de grond brengen van de Noord-Zuid tramlijnen rechtvaardigt het onder de grond brengen van het autoverkeer in dezelfde Noord-Zuid richting.

Vandaar het bouwen van twee tunnels voor voertuigen met een geringe lengte en een kleine breedte (7 m) tegenover elk van beide betrokken kruispunten.

Men ziet dat op die wijze al de kruispunten op gelijk niveau verdwijnen.

Een ander voordeel voor de exploitatie van de tramwegen; onder de kleine ringlaan kan een ondergronds station worden gebouwd voor de Noord-Zuid tramlijnen en de buurttramlijnen, welke laatste dan onder de grond kunnen draaien, zodat geen achteruitrijmanoeuvres meer nodig zijn.

Tussen de ondergrondse Noord-Zuid tramlijnen en de boven de tunnel lopende Oost-West lijnen kunnen zeer gemakkelijke aansluitingen tot stand worden gebracht door middel van verticale verbindingen langs escalatoren en trappen, die uitkomen op de bovengrondse perrons.

Bovendien zullen ondergrondse gangen het voetgangersverkeer aan de kruising van de ringlaan vergemakkelijken.

Een station, dat onder het Rogierplein zou liggen, geeft deze faciliteiten niet.

Uitvoeringsmogelijkheden.

Met de uitvoering van al die werken (onteigening - studies en tenuitvoerlegging) zou drie jaar gemoeid zijn. Er valt dus niet op te rekenen voor 1958.

Wel kan tegen 1958 het ondergrondse station worden gebouwd, dat zou kunnen gebruikt worden door de buurttrams, die het als terminus

Pour remédier à cette situation, on pourrait :

— soit envisager de reculer vers l'ouest le terminus des vicinaux.

Cette solution n'est pas admise par la S.N.C.V. car :

— elle éloigne le terminus de la Place Rogier;
— les manœuvres de rebroussement des rames entraîneraient de nombreux recoupements du carrefour de la chaussée d'Anvers.

— soit construire un tronçon du futur tunnel pour tramways et vicinaux, de façon à permettre l'établissement, à titre provisoire, d'une gare terminus souterraine pour vicinaux à l'endroit qu'elle occupe actuellement en surface.

Malheureusement, le temps fait défaut pour construire cet ouvrage avant mars 1958, conjointement avec le tunnel pour véhicules.

II. — *Les projets étudiés par l'O. N. J.* se limitaient à la zone comprise entre la Place Rogier et la chaussée d'Anvers et englobaient, au sud, le boulevard de petite ceinture et, au nord, les abords immédiats de la nouvelle gare.

Alors que le projet de l'Administration des Routes n'améliore la circulation que dans un seul sens (est-ouest) et pour une fraction du trafic automobile rapide, les solutions étudiées par l'O. N. J. cherchent à faciliter les circulations dans les deux sens (nord-sud et est-ouest) et aussi bien pour le trafic automobile que pour les tramways. Elles sont valables, non seulement pour le carrefour du boulevard A. Max, mais également pour celui qui existera dans l'avenir au boulevard E. Jacqumain.

Les données en sont les suivantes :

1. — Il y a intérêt à faciliter l'accès des automobiles à la gare du nord à partir du centre de la ville et à améliorer les relations entre ce centre et les parties nord et est de l'agglomération.

Pour atteindre ces buts, il faut éviter le recoupement de la circulation nord-sud avec celle du boulevard de petite ceinture.

2. — Il faut assurer un écoulement rapide du trafic sur le boulevard de petite ceinture, non seulement des autos, mais également des tramways et vicinaux.

Ces buts peuvent être atteints si on réalise aux deux carrefours en question une circulation à deux niveaux, par exemple toute la circulation nord-sud en souterrain et toute la circulation est-ouest en surface.

La solution à adopter doit tenir compte :

1. — du prolongement futur du boulevard E. Jacqumain;
2. — de la mise en souterrain future des lignes de tramways nord-sud.

Le prolongement du boulevard E. Jacqumain permet d'envisager une circulation des autos à sens unique sud-nord au boulevard A. Max et nord-sud au boulevard E. Jacqumain.

3. — la mise en tunnel des tramways des lignes nord-sud justifie la mise en souterrain du trafic automobile pour la même direction nord-sud.

D'où la création de deux tunnels pour véhicules de petite longueur et de faible largeur (7 m) au droit de chacun des deux carrefours intéressés.

On constate que, de cette façon, tous les recoupements à niveau sont supprimés.

Autre avantage pour l'exploitation des tramways : il est possible d'établir une gare souterraine sous le boulevard de petite ceinture pour les lignes de tramways nord-sud et les lignes des vicinaux, celles-ci bouclant en souterrain, ce qui évite les manœuvres de rebroussement.

Des correspondances très faciles peuvent être établies entre les lignes souterraines de tramways nord-sud et les lignes est-ouest passant au-dessus du tunnel grâce à des liaisons verticales par escalators et escaliers débouchant dans les débarcadères en voirie.

De plus, la circulation des piétons est facilitée à la traversée du boulevard extérieur grâce à des couloirs souterrains.

La gare souterraine située sous la Place Rogier ne donne pas ces facilités.

Possibilités de réalisation.

La durée de réalisation de l'ensemble de ces ouvrages (expropriation, études et exécution) serait de l'ordre de trois années. On ne peut donc y compter pour 1958.

Il serait possible de construire, pour 1958, la gare souterraine qui serait utilisable par les lignes vicinales qui pourraient y établir leur

kunnen kiezen. Die lijnen zouden onder de grond gaan over een inrit, gelegen tussen de E. Jacqumainlaan en de Antwerpse steenweg, op een plaats waar de weg breder is (50 m in plaats van 45 m).

De uitvoering zou dadelijk na de Tentoonstelling kunnen hervat worden; ondertussen zouden de plans van de werken grondig kunnen bestudeerd worden en de onteigeningen uitgevoerd.

Besluit.

Het ontwerp van het bestuur der Wegen strekt er toe tegen 1958 het vrangstuk van de vergemakkelijking van het snel autoverkeer (feitelijk van een gedeelte van dit verkeer) op de ringlaan op te lossen.

Het laat de mogelijkheid open later de Noord-Zuidtramlijnen en de buurtspoorwegen ondergronds aan te leggen.

— Het behoudt de kruising op gelijk niveau van het Noord-Zuid autoverkeer en van het Oost-West tramverkeer.

— Het behoudt de kruising op gelijk niveau van alle verkeer op het toekomstige kruispunt van de E. Jacqumainlaan.

Het ontwerp van de N.Z.V. brengt een gedeeltelijke oplossing voor de Tentoonstelling (ondergrondse aanleg der buurtspoorwegen).

Het brengt een volledige oplossing voor de twee kruispunten A. Max en E. Jacqumain binnen twee à drie jaar na de Tentoonstelling.

Het kost niet meer dan dit van het Bestuur der Wegen wanneer rekening wordt gehouden met het feit dat men in beide gevallen de tramtunnel en de verlenging van de E. Jacqumainlaan zou verwezenlijken.

terminus. Ces lignes entreraient en souterrain par une rampe d'accès située entre le boulevard E. Jacqumain et la chaussée d'Anvers, à un endroit où la voirie est plus large (50 m au lieu de 45 m).

L'exécution pourrait être reprise immédiatement après l'Exposition; entretemps les plans des ouvrages seraient complètement étudiés et les expropriations réalisées.

Conclusion.

Le projet de l'Administration des Routes tend à résoudre, pour 1958, le problème de l'accélération du trafic automobile rapide (en réalité d'une partie de ce trafic) sur le boulevard extérieur.

Il laisse la possibilité de mettre ultérieurement en souterrain les lignes nord-sud des tramways et les lignes vicinales.

— Il maintient le recoupement à niveau du trafic auto nord-sud avec le trafic tramway est-ouest;

— Il maintient le recoupement à niveau de toutes les circulations au futur carrefour du boulevard E. Jacqumain.

Le projet de l'O.N.J. apporte une solution partielle pour l'Exposition (mise en souterrain des vicinaux).

Il permet la réalisation d'une solution complète pour les deux carrefours A. Max et E. Jacqumain dans les deux ou trois années qui suivront l'Exposition.

Il n'est pas plus coûteux que celui de l'Administration des Routes, compte tenu de ce que, dans chaque cas, on réaliserait le tunnel pour tramways et le prolongement du boulevard E. Jacqumain.