

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1962-1963.

7 FEBRUARI 1963.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1963.

VERSLAG

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

INHOUDSOPGAVE.

	Blz.
Inleiding	2
I. <i>Uiteenzetting van de Minister</i>	3
A Wegen	3
B Waterwegen	10
C Gebouwen	16
D Stedebouw en ruimtelijke ordening	16
II. <i>Algemene bespreking</i>	17
A Havenpolitiek	17
B Stedebouw en ruimtelijke ordening	24
C Personeelspolitiek	30
D Verhoudingen tussen de verschillende kredieten	31
III. <i>Artikelsgewijze bespreking</i>	33
IV. <i>Stemmingen</i>	41
<i>Tekst der artikelen geamendeerd door Uw Commissie</i>	42
Bijlage I. <i>Schriftelijke vragen en antwoorden</i>	44
A Wegen	44
B Waterwegen	64
Bijlage II. <i>Statistieken nopens artikel 611/1 (toelagen Openbare Werken)</i>	80
Bijlage III. <i>Statistieken vastleggingen waterwegen per provincie</i>	81
Bijlage IV. <i>Statistieken vastleggingen autowegen per provincie</i>	82
Bijlage V. <i>Statistieken vastleggingen rijkswegen (buiten de autowegen) per provincie</i>	83

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

De heren Van den Storme, voorzitter; Block, Claeys, Decoux, M. Delmotte, Delor, Féron, Gilson, Hambye, Hercot, Neefs, Neybergh, Poncin, Rassart, Scheire, Simoens, Slegten, Stubbe, Vanaudenhove, Van Doninck, Wijn en Van Buggenhout, verslaggever.

R. A 6387.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5.XVI (Zitting 1962-1963) : Ontwerp van wet.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1962-1963.

7 FEVRIER 1963.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1963.

RAPPORT

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

TABLE DES MATIERES.

	Pages
Introduction	2
I. <i>Exposé du Ministre</i>	3
A Routes	3
B Voies hydrauliques	10
C Bâtiments	16
D Urbanisme et aménagement du territoire	16
II. <i>Discussion générale</i>	17
A Politique portuaire	17
B Urbanisme et aménagement du territoire	24
C Politique du personnel	30
D Proportionnalité entre les divers crédits	31
III. <i>Discussion des articles</i>	33
IV. <i>Votes</i>	41
<i>Texte des articles amendés par votre Commission</i>	42
Annexe I. <i>Questions et réponses écrites</i>	44
A Routes	44
B Voies hydrauliques	64
Annexe II. <i>Statistiques au sujet de l'article 611/1 (Subsides — Travaux publics)</i>	80
Annexe III. <i>Statistiques des engagements pour les voies hydrauliques, par province</i>	81
Annexe IV. <i>Statistiques des engagements pour les autoroutes, par province</i>	82
Annexe V. <i>Statistiques des engagements pour les routes de l'Etat (autres que les autoroutes), par province.</i>	83

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

MM. Van den Storme, président; Block, Claeys, Decoux, M. Delmotte, Delor, Féron, Gilson, Hambye, Hercot, Neefs, Neybergh, Poncin, Rassart, Scheire, Simoens, Slegten, Stubbe, Vanaudenhove, Van Doninck, Wijn et Van Buggenhout, rapporteur.

R. A 6387.

Voir :

Documents du Sénat :

5.XVI (Session de 1962-1963) : Projet de loi.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft bovengenoemd ontwerp onderzocht tijdens acht vergaderingen. Alvorens de uiteenzetting van de Minister weer te geven volgt hierna een korte samenvatting der kredieten die voorzien zijn in het wetsontwerp.

*
**

Voor de aan het dienstjaar 1963 verbonden en in de titel I van de tabellen opgesomde *gewone uitgaven* betreffende het Ministerie van Openbare Werken, worden kredieten geopend die de som van 2 miljard 712.086.000 frank belopen (tegenover 2 miljard 569.363.000 frank in 1962).

Vastleggingskredieten worden geopend ten bedrage van 6.526.000.000 frank (6.327.300.000 frank in het begrotingsontwerp 1962 en 9.007.484.000 frank in de gewijzigde cijfers voor 1962, dus ongeveer 2,7 miljard verhoging tijdens het jaar 1962 : dit verschil is te wijten aan de bijkredieten en aan de overdrachten naar 1962). Uw Commissie heeft dit verschil besproken en was van oordeel dat voor het dienstjaar 1963 en de volgende dienstjaren het wenselijk zou zijn dat de bijkredieten besproken worden niet alleen door Uw Commissie van Financiën, maar ook door Uw Commissie voor de Openbare Werken, en dat het Koninklijk besluit van overdrachten ook het voorwerp zou uitmaken van een bespreking in Uw Commissie.

Betalingskredieten voortspruitend uit verplichtingen aangegaan in uitvoering van de verleende machtigingen worden geopend ten belope van 7.621.000.000 F onderverdeeld overeenkomstig de geamendeerde titel II van de tabellen.

Daarenboven wordt voorgesteld, de Minister van Openbare Werken er toe te machtigen namens de Staat de verbintenissen aan te gaan tot het betalen op de vervaldag, aan de gewestelijke en lokale openbare besturen, van de intrest en de aflossing binnen een termijn van ten hoogste dertig jaar, van leningen door het *Gemeentekrediet van België* toegestaan ter vervanging :

— van de toelagen aan de ondergeschikte openbare besturen voor de uitvoering van werken die onder het hoog toezicht staan van :

1° het Ministerie van Openbare Werken;

2° het Ministerie van Justitie;

3° het Ministerie van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt;

1° het Ministerie van Verkeerswezen;

— van het ten laste nemen door de Staat van de werken tot herstelling van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut, ter uitvoering van de wet van 6 juli 1948;

— van de toelagen aan de ondergeschikte openbare besturen voor het aanleggen van parkeerruimten.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré 8 réunions à l'examen du projet de budget qui est soumis à vos délibérations. Avant de reproduire l'exposé du Ministre, nous donnons ci-après une brève analyse des crédits inscrits au projet de budget.

*
**

Pour les *dépenses ordinaires* de l'exercice 1963, afférentes au Ministère des Travaux Publics et énumérées au Titre I du tableau, des crédits sont ouverts pour une somme de 2.712.086.000 francs, contre 2.569.363.000 francs en 1962.

Des *crédits d'engagement* sont ouverts pour un montant de 6.526.000.000 F (contre 6.327.300.000 F au projet de budget de 1962 et 9.007.484.000 francs dans les chiffres ajustés pour la même année, soit donc une augmentation d'environ 2,7 milliards de francs au cours de l'exercice 1962); cette différence est due aux crédits supplémentaires et aux reports à l'exercice 1962. Votre Commission s'est préoccupée de cette différence et elle a estimé qu'il serait souhaitable que pour 1963 et les exercices suivants, les crédits supplémentaires soient examinés non seulement par la Commission des Finances, mais aussi par la Commission des Travaux publics, et que l'arrêté royal reportant des crédits fasse également l'objet d'une discussion au sein de votre Commission.

Des *crédits de paiement* résultant des obligations contractées en exécution des autorisations accordées sont ouverts jusqu'à concurrence de 7.621.000.000 de F répartis conformément au titre II amendé du tableau.

Le projet prévoit en outre que le Ministre des Travaux publics sera autorisé à prendre, au nom de l'Etat, l'engagement de payer, à l'échéance, aux pouvoirs publics régionaux et locaux l'intérêt et l'amortissement dans un délai maximum de trente ans, des prêts accordés par le *Crédit Communal de Belgique* en lieu et place :

— des subventions aux administrations publiques subordonnées en faveur de l'exécution des travaux soumis au haut contrôle :

1° du Ministère des Travaux publics;

2° du Ministère de la Justice;

3° du Ministère de l'Intérieur et de la Fonction publique;

4° du Ministère des Communications;

— de la prise en charge, par l'Etat, des travaux de réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général, en exécution de la loi du 6 juillet 1948;

— des subsides aux administrations publiques subordonnées pour la création de parkings.

Die verbintenissen mogen slaan op een leningentotaal van ten hoogste *1.200.000.000 frank*.

Er wordt tevens voorgesteld, de begroting voor het dienstjaar 1963 van het Wegenfonds goed te keuren. Deze begroting beloopt *4.245.690.000 frank* voor de ontvangsten en *4.358.060.000 frank* voor de uitgaven. Zij bevat bij de uitgaven *vastleggingskredieten voor 4.480.000.000 frank*.

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

De aan Uw Commissie voorgelegde begroting is de vrucht van het werk van mijn voorganger.

De begroting moet worden gezien in het kader van het programma voor economische expansie, ontworpen door de Regering, en de aangevraagde kredieten komen overeen met de bedragen die in het investeringsprogramma 1962-1965 zijn vermeld.

Alvorens te spreken over de belangrijke problemen waarmede het departement van Openbare Werken zich thans bezighoudt, wil ik er aan herinneren dat de volgende principes ten grondslag hebben gelegen aan het opmaken van de begroting :

— Ononderbroken voortzetting van de werken tot welke uitvoering werd besloten;

— Zo spoedig mogelijke voltooiing van de in uitvoering zijnde ontwerpen, ten einde de kunstwerken onmiddellijk in gebruik te kunnen nemen.

A. Wegen.

Grote werken in uitvoering.

De grote ontwerpen waarvan de uitvoering stelselmatig en ononderbroken moet worden voortgezet, zijn de volgende :

a) *Autowegen.*

1. Autoweg Antwerpen-Luik-Duitsland;
2. Autoweg Luik-Bergen-Doornik-Frankrijk;
3. Autoweg E 3 — Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Turnhout-Eindhoven;

4. Autoweg Brussel-Parijs (programma voor economische omschakeling van de Borinage en het Centrum);

5. Autoweg Brussel-Oostende (bruggen en definitieve wegverhardingen);

6. Autoweg Brussel-Waver;

7. Verbouwen tot autoweg van de hoofdweg n° 1bis Brussel-Boom-Antwerpen.

b) *Gewone wegen.*

1. Weg n° 1 — Brussel-Namen-Aarlen;
2. Industrieweg Gent-Zelzate;
3. Rondweg om Oudenaarde;
4. Weg n° 1 — Brussel-Mechelen-Antwerpen;
5. Woluwelaan te Brussel;
6. Antwerpen-Maldegem.

Ces engagements pourront porter sur un volume de prêts ne dépassant pas *1.200 millions de francs*.

Enfin, le projet tend à approuver le budget du Fonds des Routes pour l'exercice 1963, qui s'élève à *4.245.690.000 francs* pour les recettes et à *4.358.060.000 francs* pour les dépenses. Il comporte en dépenses des *crédits d'engagement* pour un montant de *4.480 millions de francs*.

I. EXPOSE DU MINISTRE.

Le budget soumis aux délibérations de votre Commission est l'œuvre de mon prédécesseur.

Il s'insère dans le programme d'expansion économique décidé par le Gouvernement et les crédits sollicités correspondent aux montants prévus dans le programme des investissements 1962-1965.

Avant de passer en revue les problèmes importants dont s'occupe actuellement le département des Travaux publics, je tiens à rappeler que le budget a été établi en appliquant les principes suivants :

— Réaliser d'une manière continue les travaux décidés;

— Achever dans le plus bref délai possible les projets en cours d'exécution afin de pouvoir assurer la mise en exploitation immédiate.

A. Routes.

Grandes réalisations en cours.

Les grands projets dont la réalisation doit être poursuivie systématiquement et d'une manière continue sont les suivants :

a) *Autoroutes.*

1. Autoroute Anvers-Liège-Allemagne.
2. Autoroute Liège-Mons-Tournai-France.
3. Autoroute E3 — Lille-Courtrai-Anvers-Turnhout-Eindhoven.

4. Autoroute Bruxelles-Paris (programme de reconversion du Borinage et du Centre).

5. Autoroute Bruxelles-Ostende (ponts et revêtements définitifs).

6. Autoroute Bruxelles-Wavre.

7. Transformation en autoroute de l'axe n° 1bis Bruxelles-Boom-Anvers.

b) *Routes ordinaires.*

1. Route n° 4 — Bruxelles-Namur-Arlon.
2. Route industrielle Gand-Zelzate.
3. Contournement d'Audenarde.
4. Route n° 1 — Bruxelles-Malines-Anvers.
5. Boulevard de la Woluwe à Bruxelles.
6. Anvers-Maldegem.

*Grote werken die zo spoedig mogelijk moeten aan-
gevat worden.*

Anderzijds noopt de ontwikkeling van het wegverkeer tot de aanleg van nieuwe wegen en de modernisering van sommige hoofdwegen die reeds nu duidelijk ontoereikend blijken.

Er werd overeengekomen dat volgende ontwerpen in het programma van het Wegenfonds zullen worden opgenomen, naarmate van de beschikbaarheid der kredieten, en zo mogelijk met ingang van 1963 :

1. Weg n° 5 — Brussel-Charleroi-Philippeville;
2. Weg n° 7 — Brussel-Bergen;
3. Koninklijke kustweg;
4. Weg van de Beneden-Samber;
5. Weg n° 35 — Luik-Marche.

Autoweg Antwerpen-Luik-Duitsland.

Op 29 oktober jl. heeft mijn voorganger een nieuw vak van 17 km, Paal/Beringen-Hasselt, voor het verkeer opengesteld.

Met dit vak zijn van de autoweg Antwerpen-Luik-Aken, die in totaal 152 km zal bedragen, 70 km reeds voor het verkeer opengesteld, met verbindingswegen naar belangrijke gewestelijke centra, zoals Herentals, Geel, Tessenderlo, Diest, Leopoldsburg, Beringen en Hasselt.

Maar deze autoweg zal pas zijn volle betekenis krijgen wanneer na algehele voltooiing het reeds in gebruik zijnde gedeelte met het Luikse nijverheidsbekken en de Duitse grens zal verbonden zijn.

De werken, aangevat in 1956, werden voortgezet in een zodanig tempo dat, indien dat tempo behouden bleef, de voltooiing van de autoweg niet vóór 1967 mocht worden verwacht. Mijn voorganger heeft het tempo van de werken bespoedigd. Schikkingen werden getroffen opdat de autoweg Antwerpen-Duitse grens op 1 oktober 1964 volledig voltooid en voor het verkeer opengesteld zou kunnen worden.

Reeds in de komende lente zal de verlenging van de huidige autoweg tot aan de weg naar Tongeren voltooid zijn, terwijl in juni het eindpunt van de autoweg te Wommelgem met de stad Antwerpen zal zijn verbonden. Op 1 oktober 1963 zal het vak Eynatten-Duitse grens op zijn beurt worden opengesteld, om aldus de verbinding van het Belgische wegennet met het Duitse gedeelte van de autoweg tot stand te brengen; op dit ogenblik wordt reeds gewerkt aan talrijke vakken, namelijk tussen Rapertingen en Bilzen, tussen Fexhe-Slins en Herstal, en ook aan de overschrijding van het Albertkanaal en de Maas. Tussen Luik en de Duitse grens zijn al de vakken in uitvoering behalve één, waarmede eerstdaags zal kunnen worden begonnen vermits de aanbestedingszitting voor het laatste vak Verviers-Eupen op 25 oktober 1962 heeft plaats gehad en het laagste aanbod dat bij deze aanbesteding werd ingediend, reeds goedgekeurd is.

Grandes réalisations à entreprendre dès que possible.

D'autre part, l'évolution de la circulation routière a fait apparaître la nécessité d'entreprendre la création de routes nouvelles et la modernisation de certains axes routiers qui se révèlent, dès à présent, nettements insuffisants.

Il a été convenu que les projets suivants seraient inscrits au programme du Fonds des Routes, à mesure de la disponibilité des crédits et à partir de 1963 si possible :

1. Route n° 5 — Bruxelles-Charleroi-Philippeville.
2. Route n° 7 — Bruxelles-Mons.
3. Route royale du littoral.
4. Route de la Basse-Sambre.
5. Route n° 35 — Liège-Marche.

Autoroute Anvers-Liège-Allemagne.

Le 29 octobre dernier, mon prédécesseur a inauguré un nouveau tronçon de 17 km : Paal/Beringen-Hasselt.

Avec ce tronçon, l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle, qui doit au total être longue de 152 km, compte 70 km livrés à la circulation avec des routes d'accès desservant d'importants centres régionaux, tels que Herentals, Geel, Tessenderlo, Dienst Bourg-Léopold, Beringen et Hasselt.

Mais cette autoroute n'aura son plein sens que lorsque, terminée, elle reliera la partie déjà en service au bassin industriel liégeois et à la frontière allemande.

Commencés en 1956, les travaux ont été poursuivis de telle manière, que si leur rythme avait été maintenu, on n'aurait pu entrevoir l'achèvement de l'autoroute avant 1967. Mon prédécesseur a tenu à accélérer l'avancement de l'ouvrage. Les dispositions ont été prises pour que l'autoroute d'Anvers à la frontière allemande soit complètement achevée et livrée à la circulation le 1^{er} octobre 1964.

Dès le printemps prochain, le prolongement de l'autoroute actuelle jusqu'à l'accès à la route de Tongres sera terminé, tandis qu'en juin, l'extrémité de l'autoroute à Wommelgem sera raccordée à la ville d'Anvers. Au 1^{er} octobre 1963, le tronçon Eynatten-frontière allemande sera à son tour mis en service, assurant ainsi la jonction du réseau routier belge à la partie allemande de l'autoroute. Mais dès maintenant, on travaille sur de nombreux tronçons, entre Rapertingen et Bilzen, entre Fexhe-Slins et Herstal et aussi sur les chantiers du franchissement du Canal Albert et de la Meuse. Entre Liège et la frontière allemande, tous les tronçons sont en cours d'exécution, sauf un seul où les travaux commenceront bientôt, puisque l'adjudication de la dernière section Verviers-Eupen a été ouverte le 25 octobre 1962. L'offre la plus basse recueillie lors de cette adjudication est déjà approuvée.

Onder de nog uit te voeren werken zal voor het vak Bilzen-Millen de aanbesteding op 29 november 1962 worden gehouden, terwijl maatregelen zullen worden getroffen ten einde het vak Millen-Boirs en de viaduct te Boirs nog in 1962 te gunnen. Aldus zal het programma zoals wij het uitgestippeld hebben, namelijk de openstelling voor het verkeer in 1964, worden nageleefd.

Op dat ogenblik zal het land over een eersterangs verkeersweg beschikken tussen onze grote zeehaven en het Luikse centrum van de ijzer- en staalnijverheid, terwijl beide tevens met de Duitse nijverheidsstreken zullen verbonden zijn.

Autoweg van Wallonie.

Studie van de ontwerpen.

Ten einde de aanbesteding van de ongeveer 190 km lange autoweg van Wallonië alsmede van de vakken Arquennes-Fontaine l'Évêque en Arquennes-Le Rœulx van de autowegen Brussel-Charleroi en Brussel-Parijs te bespoedigen, werden vijf gespecialiseerde studie-bureau's belast met het opmaken van de volledige ontwerpen binnen een tamelijk korte tijdspanne.

Van haar kant had de Administratie reeds sommige ontwerpen uitgewerkt, onder meer voor volgende vakken :

— Loncin - Hollogne - Horion-Hozémont - Saint-Georges;

— Ville-sur-Haine - Le Rœulx.

Rekening houdend met de getroffen maatregelen en ook dank zij de recente wet waardoor het mogelijk is de nodige terreinen en gebouwen sneller te onteigenen, zal de uitvoering van de autoweg van Wallonië kunnen worden aanbesteed volgens het hierna beschreven tijdschema.

Uitvoeringsprogramma.

a) Aanbestedingen of vastlegging van kredieten in 1962 :

Loncin-Rocourt : verdubbeling van de bestaande rijbaan en verbouwing tot eigenlijke autoweg; het werk is op 21 september 1962 aangevat.

Complexe te Loncin-Hollogne : vormt een driehoekige ster bestaande uit het voornoemde vak Loncin-Rocourt, het beginstuk van de autoweg Luik-Brussel en het beginstuk in westelijke richting van de autoweg van Wallonië. De aanbesteding heeft plaatsgehad op 25 oktober 1962. Binnenkort zal een beslissing worden genomen.

Toegangsweg tot Seraing : verbinding van Jemeppe-sur-Meuse met de autoweg van Wallonië, complexe te Hollogne-aux-Pierres. Dit werk werd bij een andere aanneming gevoegd en zal begin december 1962 worden aangevat.

Ville-sur-Haine - Le Rœulx : dit vak van de autoweg van Wallonië ligt gemeen met de autoweg Brussel-Parijs. De aanbesteding heeft plaatsgehad op 25 oktober

Parmi les travaux qui restent à faire, la section Bilzen-Millen fera l'objet d'une adjudication le 29 novembre 1962, tandis que des mesures seront prises afin que la réalisation de la section Millen-Boirs et du viaduc de Boirs soit attribuée encore en 1962. De la sorte, le programme que nous nous sommes assigné — ouverture à la circulation en 1964 — sera respecté.

A ce moment, le pays sera doté d'une voie de communication de choix entre la métropole portuaire et le centre sidérurgique liégeois, qu'elle reliera tous deux aux régions industrielles allemandes.

Autoroute de Wallonie.

L'étude des projets.

Afin d'accélérer la mise en adjudication des quelque 190 km que compte l'autoroute de Wallonie et les sections Arquennes - Fontaine l'Évêque et Arquennes-Le Rœulx des autoroutes Bruxelles-Charleroi et Bruxelles-Paris, cinq bureaux d'études spécialisés ont été chargés de dresser des projets complets dans un laps de temps assez réduit.

De son côté, l'Administration avait déjà mis au point certains projets, parmi lesquels les sections suivantes :

— Loncin - Hollogne - Horion-Hozémont - Saint-Georges;

— Ville-sur-Haine - Le Rœulx.

Compte tenu des mesures prises et aussi grâce à la récente loi permettant d'acquérir dans des délais réduits les terrains et immeubles nécessaires, la réalisation de l'autoroute de Wallonie pourra être mise en adjudication suivant le calendrier décrit ci-après.

Le programme d'exécution.

a) Adjudications ou engagements des crédits en 1962 :

— *Loncin-Rocourt* : dédoublement de la chaussée existante et transformation en autoroute proprement dite : le travail a commencé le 21 septembre 1962.

— *Complexe de Loncin-Hollogne* : constitue une étoile triangulaire formée de la section section précitée de Loncin-Rocourt, de l'amorce de l'autoroute Liège-Bruxelles et de l'amorce vers l'ouest de l'autoroute de Wallonie. L'adjudication a eu lieu le 25 octobre 1962. Une décision interviendra sous peu.

— *Accès de Seraing* : liaison de Jemeppe-sur-Meuse à l'autoroute de Wallonie, complexe de Hollogne-aux-Pierres. Ce travail a été rattaché à une autre entreprise et sera entamé au début de décembre.

— *Ville-sur-Haine - Le Rœulx* : ce tronçon est commun à l'autoroute de Wallonie et à l'autoroute Bruxelles-Paris. L'adjudication a eu lieu le 25 octobre 1962 et

ber 1962 en de werken zullen in december 1962 kunnen worden aangevat.

b) Aanbestedingen in 1963 :

Hollogne-aux-Pierres - Horion-Hozémont, met inbegrip van de nieuwe toegangsweg tot Flémalle : dit werk omvat het bouwen van een belangrijk verkeersknooppunt (aansluitingscomplex) te Hollogne-aux-Pierres, alsmede de rechte trekking van de weg Jemeppe-Bierset naar Hannuit.

Maisières (aan de kruising met de weg n° 7 Brussel-Bergen) - *Courcelles*, via Ville-sur-Haine, Le Rœulx, Manage, Chapelle-lez-Herlaimont, Gouy-lez-Piéton, alsmede de viaduct te Viesville over het kanaal van Charleroi en de dwarsverbinding van Bois d'Haine met La Louvière. Van dit vak moet het vak Ville-sur-Haine - Le Rœulx, dat in 1962 werd aanbesteed, afgetrokken worden.

c) Aanbestedingen in 1964 :

- Horion-Hozémont - Saint-Georges;
- Lamain - Doornik;
- Viesville - Fleurus - Spy;
- Maisières - Sirault.

d) Aanbestedingen in 1965 :

- Spy - Saint-Georges;
- Doornik - Sirault.

Op het einde van 1965 zal het laatste vak van de autoweg van Wallonië dus aanbesteed zijn. Bij de vaststelling van het programma heeft men zich laten leiden door de noodzaak van de economische heropbloei van het Centrum, en door de verkeersbehoeften.

De financiering van de autoweg.

Terwijl voor de E 3 een speciale financiering is ontworpen, die een speciale concessiewet vereiste, zal door het Wegenfonds 1955-1969 in de financiering van de autoweg van Wallonië worden voorzien.

Volgende kredieten werden vastgelegd :

- 1962 : 850 miljoen
- 1963 : 1.500 miljoen
- 1964 : 1.800 miljoen
- 1965 : 2.100 miljoen

6.250 miljoen,

wat een gemiddelde uitgave van ongeveer 37 miljoen per kilometer autoweg vertegenwoordigt.

Financiering en aanleg van de autoweg E 3 en de daarmee samengauende bouw van een tweede schelde-oeververbinding te Antwerpen.

De laatste regeringen hebben zich ertoe verbonden de autoweg van Wallonië bij voorrang aan te leggen onmiddellijk nadat de laatste aanbestedingen voor de

les travaux pourront être entamés dans le courant de décembre 1962.

b) Adjudications en 1963 :

— *Hollogne-aux-Pierres-Horion-Hozémont*, y compris l'accès de Flémalle par une nouvelle route : ce travail comportera la construction d'un important échangeur (complexe d'accès) à Hollogne-aux-Pierres, ainsi qu'une rectification de la route Jemeppe-Bierset vers Hannut.

— *Maisières* (à l'intersection de la route n° 7 Bruxelles-Mons) — *Courcelles*, via Ville-sur-Haine, Le Rœulx, Manage, Chapelle-lez-Herlaimont, Gouy-lez-Piéton, ainsi que le viaduc de *Viesville* au-dessus du canal de Charleroi et la bretelle de liaison de Bois d'Haine à La Louvière. De cette section il faut soustraire le tronçon Ville-sur-Haine-Le Rœulx, adjudgé en 1962.

c) Adjudications de 1964 :

- Horion-Hozémont-Saint-Georges;
- Lamain-Tournai;
- Viesville-Fleurus-Spy;
- Maisières-Sirault.

d) Adjudications de 1965 :

- Spy-Saint-Georges;
- Tournai-Sirault.

A la fin de 1965 sera donc adjudgé le dernier tronçon de l'autoroute de Wallonie. Le choix du programme a été motivé par les nécessités de relance économique du Centre et par les besoins de la circulation.

Le financement de l'autoroute.

Alors que pour l'E 3, on a prévu un financement spécial, qui a nécessité le recours à une loi de concession, pour l'autoroute de Wallonie, c'est le Fonds des Routes 1955-1969 qui assurera le service financier.

Les crédits d'engagement suivants ont été prévus :

- 1962 : 850 millions;
- 1963 : 1.500 millions;
- 1964 : 1.800 millions;
- 1965 : 2.100 millions;

6.250 millions,

ce qui représente une dépense moyenne d'environ 37 millions par kilomètre d'autoroute.

Financement et construction de l'autoroute E 3 et, complémentirement, d'une liaison entre les rives de l'Escaut à Anvers.

Les derniers gouvernements se sont engagés à commencer la construction de l'autoroute de Wallonie par priorité, immédiatement après que les dernières adju-

Koning Boudewijnautoweg (Antwerpen-Luik-Aken) zullen plaats gehad hebben.

Wegens het steeds stijgend verkeer op het traject Turnhout-Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel is het evenwel dringend noodzakelijk zonder verwijl de bouw van een autoweg in overweging te nemen als verdubbeling van dat traject, waarvan de huidige gewone weg ontoereikende karakteristieken heeft.

Om die autoweg zo spoedig mogelijk te kunnen aanleggen, zonder de uitvoering van het programma van openbare werken in zijn geheel te vertragen, was de Minister van Openbare Werken van mening dat het wenselijk was, het ontwerp, de financiering, de aanleg en de exploitatie van die autoweg aan een nieuwe op te richten instelling op te dragen.

De redenen waarom men de oprichting van een dergelijke instelling in overweging heeft moeten nemen, zijn :

1° de begrotingsmogelijkheden van het Rijk zijn ontoereikend om de bouw van de E 3 in korte tijd in overweging te nemen, zonder de uitvoering van de andere werken van het departement van Openbare Werken in het gedrang te brengen;

2° de technische middelen waarover de Administratie beschikt, zijn ontoereikend om met het ontwerp van de autoweg E 3 spoedig te kunnen klaarkomen.

Om die redenen hebben de laatste twee Ministers van Openbare Werken een studiegroep in het leven geroepen, die tot taak had de verschillende formules te onderzoeken en de stukken klaar te maken voor de formule waarop de keuze zou vallen.

De drie in overweging genomen formules waren :

- particuliere maatschappij;
- gemengde maatschappij;
- zuiver intercommunale maatschappij.

De keuze is ten slotte op de laatste gevallen, en de recente wet op de concessies en onteigeningen opent de mogelijkheid tot het oprichten van dergelijke maatschappij.

Het Gemeentekrediet van België heeft zich ertoe verbonden het stichtingskapitaal van de concessiehoudende maatschappij, in het kort « Intercommunale voor de E 3 » genaamd, te financieren.

De werkgroep heeft haar werkzaamheden beëindigd en heeft de statuten van de Intercommunale evenals de concessievoorwaarden uitgewerkt.

De daarbij aangehouden principes zijn de volgende : de totale aanlegkosten, die van de Scheldeoeververbinding inbegrepen, zijn op 6,5 miljard geraamd. Het maatschappelijk kapitaal van de Intercommunale zal op het ogenblik van de oprichting 1.600 miljoen frank bedragen. Het minimumkapitaal zou echter aanvankelijk slechts 640 miljoen frank belopen.

Op die 640 miljoen frank zou worden ingeschreven door de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Antwerpen, door de steden Kortrijk, Gent, Sint-Niklaas, Antwerpen en Turnhout, en door het Wegen-

dications de l'autoroute Roi Baudouin (Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle) auront eu lieu.

Cependant, l'importance toujours croissante du trafic empruntant l'itinéraire Turnhout-Anvers-Gand-Courtrai-Lille est telle qu'il est absolument urgent d'envisager sans plus tarder la construction d'une autoroute sur cet itinéraire, doté actuellement d'une route ordinaire présentant des caractéristiques insuffisantes.

En vue de réaliser cette autoroute dans le plus bref délai, sans retarder l'exécution du programme de travaux publics dans son ensemble, le Ministre des Travaux publics a estimé qu'il serait opportun de confier à un nouvel organisme l'étude, le financement, la construction et l'exploitation de cet ouvrage.

Les raisons pour lesquelles il a dû être envisagé de créer pareil organisme sont les suivantes :

1° les possibilités budgétaires de l'Etat ne lui permettent pas d'envisager la construction de l'E 3 à bref délai, sans compromettre la réalisation des autres travaux à exécuter par le département des Travaux publics;

2° les moyens techniques dont dispose l'Administration sont insuffisants pour étudier à brève échéance l'autoroute E 3.

Les deux derniers Ministres des Travaux publics ont, pour ces raisons, créé un groupe d'étude qui a reçu pour tâche d'étudier les diverses formules et de préparer les documents relatifs à la formule qui serait choisie.

Les trois formules envisagées étaient les suivantes :

- société privée;
- société mixte;
- société intercommunale pure.

C'est cette dernière formule de société qui a été choisie et la récente loi sur les concessions et les expropriations permet la création de pareil organisme.

Le Crédit Communal de Belgique s'est engagé à financer le capital constitutif de la société concessionnaire, appelée en abrégé « Intercommunale E 3 ».

Le groupe de travail a terminé son activité et a mis au point les statuts de l'Intercommunale, ainsi que le cahier des charges.

Les principes de l'opération sont les suivants : le coût total de la construction, y compris le franchissement de l'Escaut, est estimé à 6,5 milliards de francs. Le fonds social ou capital de l'Intercommunale est fixé, lors de la constitution, à 1.600 millions de francs. Toutefois, à l'origine, le capital minimum ne serait que de 640 millions de francs.

Ces 640 millions de francs seraient souscrits par les deux Flandres et la province d'Anvers, par les villes de Courtrai, Gand, St-Nicolas, Anvers et Turnhout, et par le Fonds des Routes. Chacun de ces membres de l'Inter-

fonds. Elk van de leden der Intercommunale zou intekenen voor bedragen, bepaald op grond van diverse criteria die worden besproken.

Het Gemeentekrediet zou aan de leden, met uitzondering van het Wegenfonds, de nodige kredieten voor de samenstelling van het kapitaal verstrekken. Voor de rest van de voor de uitvoering der werken vereiste kredieten zouden openbare leningen worden aangegaan naarmate daaraan behoefte bestaat.

De vereiste kapitalen en de leningskosten (aflossing en intrest) zouden aan de Intercommunale worden terugbetaald in de vorm van een tol die niet door de automobilisten, maar door de Staat zou worden betaald op grondslag van een cijfer, dat aanvankelijk F 0,77 per voertuig en per kilometer zal bedragen, waarbij het aantal voertuigen op bepaalde plaatsen door middel van verkeerstellapparaten zal worden opgenomen. Voornoemd cijfer kan later worden herzien afhankelijk van de intrest van het geld, van de gewijzigde verkeersverwachtingen en de werkelijke aanlegkosten.

De duur van de concessie bedraagt in principe 30 jaar, maar zou kunnen worden verkort indien de kapitalen vroeger dan verwacht met de tolgelden zouden worden afgelost, of in het omgekeerde geval kunnen worden verlengd.

De concessiehouder dient zich aan de hand van door de Administratie verstrekte sommiere bescheiden (algemeen tracé en aansluitingspunten) te belasten met de volledige uitwerking van de bescheiden, desnoods met de hulp van ingenieursbureau's. Het Ministerie van Openbare Werken zal evenwel te allen tijde het recht van oppertoezicht behouden, vermits al de ontwerpen hem ter goedkeuring moeten worden voorgelegd.

De onteigeningen zullen door de concessiehoudende maatschappij worden verricht.

Daar al de stukken op dit ogenblik klaar zijn, moet er alleen nog worden overgegaan tot de eigenlijke oprichting van de maatschappij.

Nieuwe Scheldeoververbinding te Antwerpen.

Bij koninklijk besluit van 25 februari 1958 werd een bijzondere commissie ingesteld, met als taak de studie van de problemen in verband met de aanleg van een nieuwe Scheldeoververbinding in het Antwerpse.

Een technische commissie onderzocht achtereenvolgens de situatie van het nieuw kunstwerk, dat een schakel in de autoweg E 3 vormt, de aan te houden verkeerscapaciteit, de gevolgen voor de rivier- en zeevaart, evenals de stedenbouwkundige aspecten. Zij heeft ook ramingen en vergelijkingen tussen de kosten van een brug en van een tunnel gemaakt.

De besluiten van de technische commissie, strekkende tot het uitschrijven van een aanbesteding met prijsvraag, werden op 31 augustus 1961 door de provinciale commissie goedgekeurd, en door de Gouverneur van de provincie Antwerpen op 21 en 26 september 1961 aan de Minister van Openbare Werken voorgelegd.

De Minister van Openbare Werken gaf op 22 december 1961 opdracht tot het opmaken van het bestek voor een aanbesteding met prijsvraag. Met diverse admi-

communale souscrirait des montants déterminés en fonction de divers critères qui ont été discutés.

Le Crédit Communal fournirait aux membres, sauf au Fonds des Routes, les crédits nécessaires à la constitution du capital. Le reste des crédits nécessaires à l'exécution des travaux ferait l'objet d'emprunts publics, émis au fur et à mesure des besoins.

Le remboursement à l'Intercommunale des capitaux nécessaires et de leurs services (amortissements et intérêts) se ferait par des péages payés non par les automobilistes, mais par l'Etat, sur la base d'un taux calculé initialement à F 0,77 par véhicule et par kilomètre, le nombre de véhicules étant déterminé de place en place par des compteurs de trafic. Ce taux peut être revu par suite en fonction de l'intérêt de l'argent, des variations des prévisions de trafic et du coût réel de la construction.

La durée de la concession est fixée en principe à 30 ans, mais elle pourrait être réduite, si les péages amortissaient l'opération plus rapidement que prévu, ou prolongée, dans le cas inverse.

Le concessionnaire devra, sur base des documents sommaires en possession de l'Administration (tracé général et points d'accès), se charger, en recourant au besoin à des bureaux d'ingénieurs, de l'étude complète des documents. Cependant, le département des Travaux publics conservera à tout moment le haut contrôle, puisqu'il devra approuver tous les projets.

Les expropriations seront faites par la société concessionnaire.

Actuellement, tous les documents étant prêts, il reste à passer à la constitution proprement dite de la société.

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

Par arrêté royal du 25 février 1958, il a été institué une Commission spéciale ayant pour mission l'étude des problèmes se rapportant à la construction d'une nouvelle liaison entre les rives de l'Escaut dans la région anversoise.

Une commission technique a étudié successivement l'implantation du nouvel ouvrage, qui fait partie de l'autoroute E 3, la capacité de trafic nécessaire, son incidence sur la navigation fluviale et maritime et ses aspects urbanistiques. Elle s'est livrée également à des estimations et à des comparaisons du coût d'un pont et d'un tunnel.

Les conclusions de la commission technique tendant à procéder à une adjudication-concours, furent adoptées le 31 août 1961 par la commission plénière et présentées au Ministre des Travaux publics le 21 et le 26 septembre 1961 par le Gouverneur de la province d'Anvers.

Le Ministre des Travaux publics donna le 22 décembre 1961 l'ordre de dresser le cahier des charges pour une adjudication-concours. Des contacts nombreux et

nistraties en instellingen moesten talrijke en herhaalde besprekingen worden gevoerd, en de beslissing om in het kunstwerk ook een doorgang voor treinverkeer op te nemen, heeft het opmaken van de stukken met verscheidene maanden vertraagd.

Op 31 oktober 1962 werd door een aanschrijving van de Minister van Verkeerswezen praktisch een punt achter de besprekingen gezet; het bestek met de bijbehorende tekeningen zijn thans klaar, zodat de aanbesteding op 17 november 1962 kon worden aangekondigd.

Wat dit werk betreft, is in het bestek bepaald dat de aannemer door de Minister van Openbare Werken zal worden aangewezen en dat de concessiehouder zich ertoe verbindt, de door de Staat of het Wegenfonds ten gevolge van de aanbesteding aangegane verbintenissen over te nemen.

Autoweg Brussel-Namen.

Vak Brussel-Waver.

Het stuk Hoeilaart-Maleizen van voornoemde autoweg is op 8 juni 1962 voor het verkeer vrijgegeven.

Het vak Brussel-Waver (lengte 16 Km) zal in zijn geheel worden opengesteld op 31 juli 1963.

Verbouwing van de hoofdweg 1bis Brussel-Boom-Antwerpen tot autoweg.

Met de normalisatie van de autoweg Brussel-Antwerpen werd in 1962 begonnen door de bouw van twee bruggen in het vak Meise-Wolvertem, dat in 1963 zal worden verdubbeld. In de daaropvolgende jaren zal het aantal rijstroken van de weg 1bis op 2×3 worden gebracht.

Autoweg Brussel-Oostende.

Aan de reeds genoemde grote werken betreffende de autowegen moet nog worden toegevoegd de voltooiing van de bruggen over de autoweg Brussel-Oostende.

Gewone wegen.

De kredieten mogen niet alle worden gebruikt voor de aanleg van autowegen met hun aansluitingscomplexen en hun verbinding met het bestaande net, zulks ten koste van de gewone wegen, die ook moeten worden verbeterd, genormaliseerd en onderhouden.

Er zouden jaarlijks kredieten voor het bedrag van circa 1,5 miljard frank moeten kunnen worden besteed aan de verbetering en de normalisatie van de gewone wegen.

Voor die wegen liggen nog altijd de volgende principes ten grondslag aan het werkprogramma :

-- systematische en volledige normalisatie van sommige trajecten die van groot belang zijn voor de erdoor bediende centra of streken. Dat is ondermeer het geval, wat de agglomeratie van Brussel betreft, met de Tervurenlaan en de Woluwelaan, en, wat de provincie aangaat, met de weg n° 1, waarvan vakken in uitvoe-

fréquents ont dû être pris avec diverses administrations et instances et la décision d'inclure dans l'ouvrage un passage pour le chemin de fer a retardé la confection des documents de plusieurs mois.

Le 31 octobre 1962, une dépêche du Ministre des Communications a pratiquement mis le point final aux négociations; le cahier des charges et les plans sont actuellement terminés, de sorte que l'adjudication a été annoncée le 17 novembre 1962.

En ce qui concerne le travail, il est prévu dans le cahier des charges que la désignation de l'adjudicataire appartient au Ministère des Travaux publics et que le concessionnaire s'engage à reprendre les obligations contractées par l'Etat ou le Fonds des Routes du fait de l'adjudication.

Autoroute Bruxelles-Namur.

Section Bruxelles-Wavre.

La section Hoeilaart-Malaise de cette autoroute a été mise en circulation le 8 juin 1962.

La section Bruxelles-Wavre (soit 16 km) sera ouverte à la circulation sur toute sa longueur le 31 juillet 1963.

Transformation en autoroute de l'axe n° 1bis Bruxelles-Boom-Anvers.

La normalisation de l'autoroute Bruxelles-Anvers a été entreprise dès 1962 par la construction de deux ponts au-dessus de la section Meise-Wolvertem, dont le dédoublement sera réalisé en 1963. L'élargissement de la route 1bis à trois voies de chaussées existantes sera entrepris au cours des années suivantes.

Autoroute Bruxelles-Ostende.

A ces principales réalisations concernant les autoroutes, il faut ajouter encore l'achèvement des ponts supérieurs de la liaison Bruxelles-Ostende.

Réseau ordinaire.

La construction des autoroutes, de leurs complexes d'accès, de leur raccordement au réseau existant, ne peut absorber la totalité des crédits au détriment du réseau ordinaire, qui doit être aménagé, normalisé et entretenu.

Les crédits nécessaires à l'aménagement et à la normalisation devraient être de l'ordre de 1,5 milliards de francs annuellement.

Pour les routes ordinaires, les principes de base du programme sont à nouveau :

— la normalisation systématique et complète de certains itinéraires de grande importance pour les centres ou les régions qu'ils desservent. C'est notamment le cas, pour l'agglomération bruxelloise, de l'Avenue de Tervuren, du Boulevard de la Woluwe et, pour la province, de la route n° 1, qui comporte des sections

ring zijn over nagenoeg de gehele lengte tussen Brussel en Aarlen en waarvan de moderniseringswerken einde 1963 volledig zullen zijn aanbesteed.

Verder zal er worden voortgewerkt aan de weg Antwerpen-Maldegem, inzonderheid de aansluiting ervan op de nieuwe tunnel te Zelzate, waarmede dit jaar zal worden begonnen, aan de industrieweg Gent-Zelzate, aan de weg van de Condroz, waarvan het aantal rijstroken op drie zal worden gebracht tot het kruispunt van de wegen naar Dinant en Marche-en-Famenné.

Zullen worden aangevat en voortgezet : de nieuwe weg Luik-Beaufays, die bedoeld is als ontlastingsweg voor de huidige uitvalsweg uit de Luikse agglomeratie in de richting van de Ourthe en de Amblève; de modernisering van het vak Charleroi-Philippeville van de weg n° 5; de modernisering van de weg Brussel-Tervuren-Leuven, benevens een hele reeks kleinere werken die over het gehele land zijn verspreid.

Als werken op de programma's van 1962 en 1963 moeten nog worden vermeld het aanvatten van de aanleg van een aantal rondwegen, zoals te Brugge, Veurne, Aalst, Oudenaarde, Stavelot en Eupen. Er zij opgemerkt dat in sommige gevallen de principiële beslissing reeds meer dan 20 jaar geleden werd genomen, een sprekend getuigenis van de vertraging die sommige noodzakelijke werken hebben opgelopen.

Deze korte en niet beperkende opsomming bewijst dat er nog enorm veel moet worden gedaan om het bestaande net in overeenstemming te brengen met de verkeersbehoeften, rekening houdend met de aanleg van het autowegennet.

B. Waterwegen.

Ik herinner eraan dat bij de wet van 9 maart 1957 op de 1.350 ton, een orde van urgentie is vastgesteld voor de modernisering van de waterwegen die tot doel heeft een einde te maken aan de heterogeniteit van ons waterwegennet, om het aldus op harmonieuze wijze te kunnen inschakelen in het gezamenlijk net van Nederland, West-Duitsland en Frankrijk.

Het hier bedoelde basisnet omvat in hoofdzaak, censeels drie grote radiale vaarwegen van de havens naar de industrie centra, namelijk :

— Antwerpen-Brussel-Charleroi via de Zeeschelde, de Rupel, het kanaal van Willebroek en het kanaal Brussel-Charleroi;

— Antwerpen-Luik over het Albertkanaal;

— Antwerpen-Gent-Borinage via de Schelde en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes;

en anderdeels twee grote transversale vaarwegen, de noordelijke die de havens van de kust, Gent, Antwerpen en Luik onderling verbindt, en de zuidelijke, die Duinkerken met Luik verbindt over Rijsel-Bergen-Charleroi-Namen en op Belgisch grondgebied bestaat uit het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, het Centrumkanaal, de Sambre en de Maas.

Op dit ogenblik is de uitvoering van dat programma op de meeste plaatsen aan de gang, en de werken worden systematisch voortgezet dank zij de wet op de 1.350 ton.

en cours d'exécution sur la quasi-totalité du parcours Bruxelles-Arion et dont les travaux de modernisation seront complètement adjugés fin 1963.

Seront encore poursuivis les travaux de la route Anvers-Maldegem, et notamment son raccordement au nouveau tunnel de Zelzate, qui sera entrepris dès cette année, les travaux de la route industrielle Gand-Zelzate, les travaux de la route du Condroz à trois voies de circulation jusqu'au carrefour des routes de Dinant et de Marche.

Seront entamées et poursuivies : la nouvelle route Liège-Beaufays, qui doit dégorger la sortie actuelle de l'agglomération liégeoise vers l'Ourthe et l'Amblève; la modernisation de la route n° 5 dans le tronçon de Charleroi-Philippeville; la modernisation de la route Bruxelles-Tervueren-Louvain, et toute une série de petits travaux éparpillés dans le pays.

Il faut ajouter encore, dans les programmes de 1962 et 1963, le commencement d'exécution d'un certain nombre de contournements, tels que ceux de Bruges, de Furnes, d'Alost, d'Audenarde, de Stavelot, d'Eupen. On notera que, dans certains cas, les décisions de principe ont été prises il y a plus de 20 ans — ce qui témoigne éloquentement des retards apportés dans les réalisations nécessaires.

Cette énumération — sommaire et non limitative — montre l'immense travail qui reste à accomplir pour mettre le réseau existant à la hauteur des besoins de la circulation, compte tenu de la construction du réseau d'autoroutes.

B. Voies hydrauliques.

Je rappelle que la loi du 9 mars 1957 dite « des 1350 tonnes » a établi un ordre d'urgence pour ce qui concerne la modernisation des voies navigables à réaliser pour remédier à l'hétérogénéité de notre réseau fluvial et permettre ainsi son intégration harmonieuse dans l'ensemble des voies navigables des Pays-Bas, de l'Allemagne occidentale et de la France.

Le réseau de base visé comporte essentiellement, d'une part, trois grands axes reliant les ports aux bassins industriels :

— Anvers-Bruxelles-Charleroi, par l'Escaut Maritime, le Rupel, le canal maritime et le canal Bruxelles-Charleroi;

— Anvers-Liège par le Canal Albert;

— Anvers-Gand-Borinage, par l'Escaut et le canal Nimy-Blaton-Péronnes

et, d'autre part, deux grandes transversales, celle du nord, réunissant les ports de la côte, de Gand et d'Anvers au port de Liège et celle du sud, reliant Dunkerque à Liège, en passant par Lille-Mons-Charleroi-Namur en comprenant le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le canal du Centre, la Sambre et la Meuse.

A l'heure actuelle, la réalisation de ce programme est largement entamée et se poursuit méthodiquement, grâce à la loi des 1350 tonnes.

Ringvaart om Gent.

De werken omvatten in hoofdzaak het bouwen van 23 bruggen voor gewoon verkeer, 6 spoorbruggen en twee grote sluizencomplexen, benevens het graven van 21 Km. nieuw kanaal.

Een groot deel van die kunstwerken is reeds gebouwd of in uitvoering.

Voor 1962 staan werken op het programma voor een bedrag van 375 miljoen frank.

Op de begroting voor 1963 zijn kredieten uitgetrokken voor een bedrag van 350 miljoen frank.

Om technische redenen is het niet mogelijk het tempo van de aanbestedingen, zoals het in de wet op de 1350 ton is vastgesteld, te blijven volgen.

Het programma zoals het thans is vastgesteld, en waarbij de kredieten gespreid worden tot in 1965, wetigt niettemin de verwachting dat het kanaal medio 1966 voor de scheepvaart zal kunnen worden opengesteld, wat praktisch overeenstemt met het schema van voornoemde wet luidens welke de laatste aanbestedingen in 1961 moeten plaats hebben.

Kanaal Charleroi-Brussel.

Al de moderniseringswerken van het eigenlijke kanaal, evenals de bouw van vier grote sluizen en van een hellend vlak, zijn aan de gang of zelfs reeds voltooid.

Op de begroting voor 1963 zijn uitgetrokken : 48 miljoen voor de elektromechanische inrichting van de sluis 5F te Itter, buiten de ingraving te Fléchère, het laatste onmisbare werk voor de vaart met schepen van 1350 ton, dat voor dat kanaal nog moet worden aanbesteed.

Voorts staan diverse voltooiingswerken op het programma, voor een bedrag van 52 miljoen frank.

Er zij aan herinnerd dat de vaart met schepen van 1350 ton op het kanaal, afhankelijk van de voltooiing der werken voor het overwinnen van het groot verval te Ronquières, naar verwachting einde 1965 mogelijk zal zijn. Hetzelfde geldt voor het zijkanaal Seneffe-La Louvière.

Op de *Sambre* omvatten de werken hoofdzakelijk het bouwen van 8 stuwcomplexen en de normalisatie van de rivier over een lengte van 56 Km.

In 1962 zullen 375 miljoen frank worden vastgelegd.

In 1963 zullen met een bedrag van 360 miljoen fr. de volgende werken kunnen worden aanbesteed : normalisatie tussen Roselies en « Bonne Espérance », voltooiing van de normalisatie tussen Franière en Malonne, normalisatie tussen Ham-sur-Sambre en Mornimont, bouw van de brug voor gewoon verkeer te Bauce en wederopbouw van sommige spoorbruggen.

De *Maas*, toegankelijk voor schepen van 1 350 ton, zal stroomopwaarts (dus naar Frankrijk toe) en stroomafwaarts systematisch worden verbeterd door de bouw van het complex te Lieze, waarvoor op de begroting voor 1963 een eerste krediet van 200 miljoen frank is uitgetrokken.

De normalisatie van de *Boven-Schelde* zal in 1963 worden voortgezet met bochtafsnijdingen te Oude-naarde.

Canal circulaire de Gand.

Les travaux comprennent principalement la construction de 23 ponts-routes, de 6 ponts de chemin de fer et de deux grands complexes d'écluses ainsi que le creusement de 21 km de canal en site neuf.

En grande partie, ces ouvrages d'art sont déjà construits ou en cours de construction.

Des travaux pour un montant de 375.000.000 de fr. sont prévus pour 1962.

Des crédits pour 350 millions sont prévus au budget de l'exercice 1963.

Pour des raisons techniques, il est impossible de maintenir le rythme des adjudications tel qu'il est fixé par la loi des 1350 T.

Le programme actuel, qui étale les crédits jusqu'en 1965, permet néanmoins de prévoir que la navigation sera possible mi-1966, ce qui revient pratiquement aux prévisions de la loi précitée selon laquelle les dernières adjudications devaient avoir lieu en 1964.

Canal Charleroi-Bruxelles.

Tous les travaux de modernisation du canal proprement dit, ainsi que la construction de quatre grandes écluses et d'un plan incliné sont en cours ou même achevés.

Sur le budget de 1963 sont prévus : 48 millions pour l'équipement électromécanique de l'écluse 5 F à Ittre, dernier travail — exception faite pour la tranchée de la Fléchère indispensable à la navigation des 1350 T — restant à mettre en adjudication pour ce canal.

Des parachèvements divers pour un montant de 52.000.000 de francs sont également prévus.

A rappeler que la navigation de bateaux de 1350 T sur ce canal, conditionnée par les travaux du rachat de la chute de Ronquières, est prévue pour la fin de 1965. Il en sera de même pour l'embranchement principal Seneffe-La Louvière.

Sur la *Sambre*, l'ensemble des travaux comporte principalement la construction de 8 écluses barragées et la normalisation de 56 Km de rivière.

375 millions de francs seront engagés en 1962.

360 millions permettront en 1963 la mise en adjudication de la normalisation entre Roselies et « Bonne Espérance », de l'achèvement de la normalisation entre Franière et Malonne, de la normalisation entre Ham-sur-Sambre et Mornimont, de la construction du pont-route de Bauce et de la reconstruction de certains ponts-rails.

La *Meuse*, permettant l'accès des unités de 1.350 T, sera aménagée systématiquement vers l'amont (donc vers la France) et vers l'aval par la construction du complexe de Lixhe (pour lequel un premier crédit de 200.000.000 de francs a été inscrit au budget de 1963).

La normalisation du *Haut-Escaut* sera continuée en 1963 par la rectification dans la traversée d'Aude-naarde.

Kanaal Nimy-Schelde en Nimy-Obourg.

Deze waterweg bestaat uit het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes en het vak Nimy-Obourg van het Centrumkanaal.

In 1963 zal een krediet van 63 miljoen frank besteed worden aan de afwerking van het kanaal Nimy-Péronnes aan de Schelde. De werken zullen naar verwachting voltooid zijn in de loop van 1963.

Er is een krediet van 35 miljoen frank uitgetrokken voor de elektromechanische inrichting van de sluis te Obourg-Wartons in het Centrumkanaal.

De voltooiing van het vak Nimy-Obourg van laatstgenoemd kanaal wordt voorzien voor begin 1967.

*
**

Voorts zijn er belangrijke kredieten uitgetrokken voor de verbetering van andere waterwegen die niet begrepen zijn in het programma betreffende de 1.350 t.

Zeeschelde tussen Gent en Antwerpen, met haar bijrivieren.

Een bedrag van 200 miljoen is uitgetrokken voor de verbetering van hun loop, voor de verzwaring van dijken en belopen, met inbegrip van de dijken die eigendom zijn van de polderbesturen.

Beneden-Nete.

Na de geschiktmaking van de Beneden-Nete — waarvoor de aanbesteding van de 1^{re} fase (20.000.000 fr.) op 1 december 1962 zal worden aangekondigd — zal de bevaarbaarmaking van het Netekanaal voor schepen van 1.350 ton geheel voltooid zijn.

Kanaal Bossuit-Kortrijk.

20 miljoen frank voor de wederopbouw van dijken tussen de tunnel te Moen en de sluis n° 6 te Zwevegem.

Kanaal Roeselare-Leie.

10 miljoen frank voor de onteigeningen die nodig zijn voor de werken tot uitbreiding van de haven te Roeselare.

IJzer.

50 miljoen frank voor een eerste fase van profileeringswerken.

Dender.

50 miljoen frank als eerste krediet voor de bouw van een stuwcomplex te Dendermonde.

Kanaal Bergen-Condé.

150 miljoen frank voor dempingswerken tussen Bergen en Saint-Ghislain en voor diverse geschiktmakingen.

Canal Nimy-Escaut et Nimy-Obourg.

Cette voie d'eau comprend le canal Nimy-Blaton-Péronnes et la section Nimy-Obourg du canal du Centre.

En 1963, un crédit de 63 millions sera consacré à des travaux de parachèvement du canal Nimy-Péronnes sur l'Escaut. L'achèvement des travaux peut être prévu dans le courant de 1963.

Un crédit de 35 millions est inscrit pour l'équipement électromécanique de l'écluse d'Obourg-Wartons sur le canal du Centre.

L'achèvement de la section Nimy-Obourg de ce canal est prévu pour le début de 1967.

*
**

Des crédits importants sont également prévus pour l'amélioration d'autres cours d'eau non compris dans le programme de 1 350 tonnes.

Escaut Maritime entre Gand et Anvers et ses affluents.

200 millions pour l'amélioration de leur cours, pour le renforcement de digues et de talus, y compris des digues appartenant à des administrations poldériennes.

Nèthe inférieure.

L'aménagement de la Nèthe inférieure — pour lequel l'adjudication de la 1^{re} phase (20.000.000) sera annoncée le 4 décembre 1962 — mettra le point final à l'adaptation du canal de la Nèthe aux bateaux de 1.350 tonnes.

Canal Bossuit-Courtrai.

20 millions pour la reconstruction de digues entre le tunnel de Moen et l'écluse n° 6 à Zwevegem.

Canal Roulers-Lys.

10 millions pour des expropriations en vue de l'exécution des travaux d'extension du port de Roulers.

Yser.

50 millions pour une première phase de travaux de calibrage.

Dendre.

50 millions comme premier crédit pour la construction d'une écluse barragée à Termonde.

Canal Mons-Condé.

150 millions pour des travaux de comblement entre Mons et St-Ghislain et d'aménagements divers.

Kanaal Kwaadmechelen-Dessel.

30 miljoen frank voor de herbouw van twee grond-duikers te Olmen en voor werken tot verruiming van dat kanaal.

Zuidwillemsvaart.

30 miljoen frank voor de herbouw van een grond-duiker te Bree evenals voor verbeteringswerken.

Ten behoeve van de afwatering zijn de volgende kredieten uitgetrokken :

voor de Durme : 40 miljoen;

voor de Demer : 20 miljoen.

*Kust — Zeehavens en hun toegangswegen.**Kust.*

De strijd tegen de ontzanding van de kust tussen Zeebrugge en de Nederlandse grens zal worden voortgezet. Daartoe wordt een krediet van 33 miljoen uitgetrokken.

Havens.

In verband met de evolutie van de zeevaart is het noodzakelijk :

— de toegangswegen tot de havens aan de steeds ruimere afmetingen van de zeeschepen aan te passen;

— de bestaande aanlegplaatsen aan te passen en uit te breiden en de outillage ervan te verbeteren;

— industrieterreinen beschikbaar te stellen ten einde de industriële activiteit in het havengebied te stimuleren.

De exploitatie van de Belgische havens berust bij de betrokken gemeentebesturen ofwel bij concessiehoudende maatschappijen waarvan de Staat meestal een van de voornaamste aandeelhouders is.

Het is echter veelal de Staat zelf, en inzonderheid het Ministerie van Openbare Werken, die zich belast met de uitvoering van de grote havenwerken en voorziet in het onderhoud en de verbetering van de toegangswegen tot de zeehavens.

De haven van Antwerpen is ontegensprekelijk onze eerste nationale haven, aangezien 87 % van het totale goederenverkeer aldaar wordt behandeld.

In 1956 werd voor de haven van Antwerpen een programma van dringende investeringen voor een bedrag van 1.100.000.000 frank, gespreid over een periode van tien jaar, vastgesteld (wet van 5 juli 1956).

Sommige werken, zoals het graven van het 5^e havendok met industriedok, de uitbreiding van de laadbruggekaai van het Hansadok, zijn reeds voltooid.

Andere werken zijn in uitvoering, bijvoorbeeld de nieuwe zeesluis te Zandvliet, het 6^e havendok, enz.

De verwezenlijking van het tienjarenprogramma verloopt volgens plan. Naast de werken opgenomen in het plan van de wet van 1956 zijn nog andere uitbrei-

Canal Kwaadmechelen-Dessel.

30 millions pour la reconstruction de deux siphons à Olmen et pour des travaux de mise à grande section de ce canal.

Zuidwillemsvaart.

30 millions pour la reconstruction d'un siphon à Bree et pour des travaux d'amélioration.

En vue d'assurer l'écoulement des eaux, les crédits suivants sont prévus :

pour la Durme : 40 millions;

pour le Demer : 20 millions.

*Côte - Ports Maritimes et leurs voies d'accès.**Côte.*

La lutte contre le désensablement de la côte entre Zeebrugge et la frontière néerlandaise sera poursuivie. A cette fin, un crédit de 33 millions est inscrit.

Ports.

L'évolution du trafic maritime requiert :

— l'adaptation des voies d'accès aux ports aux dimensions sans cesse accrues des navires;

— l'aménagement et l'extension des postes d'accostage existants et l'amélioration de leur équipement;

— l'aménagement de terrains industriels en vue de stimuler les activités industrielles dans la zone portuaire.

L'exploitation des ports belges est de la compétence des administrations communales intéressées ou de sociétés concessionnaires dont l'Etat est généralement un des principaux actionnaires.

Cependant, c'est le plus souvent l'Etat, et particulièrement le département des Travaux publics, qui se charge de l'exécution des grands travaux portuaires et qui assure l'entretien et l'amélioration des voies d'accès aux ports de mer.

Le port d'Anvers est indiscutablement notre premier port national, car il traite 87 % du trafic maritime total.

Un programme d'investissements urgents pour un montant de 4.400.000.000 de francs à effectuer sur une période de dix ans a été établi pour le port d'Anvers (loi du 5 juillet 1956).

Certains travaux sont déjà achevés, tels que la construction de la 5^e darse avec bassin industriel, ainsi que l'extension du quai des ponts transbordeurs du « Hansadok ».

D'autres travaux sont en cours d'exécution et je pense ici à la nouvelle écluse maritime de Zandvliet, à la 6^e darse, etc.

La réalisation de ce plan décennal se fait conformément au planning. De nouveaux travaux d'extension, non prévus au plan fixé par la loi de 1956, sont

dingswerken voorzien, zoals het graven van het 7^e havendok.

Op de begroting voor 1963 zal een krediet van 650 miljoen frank gebruikt worden voor :

- de voortzetting van de werken van het kanaaldok B 1;
- de werken van het kanaaldok B 2;
- de uitrusting van het 5^e havendok;
- het graven van het 7^e havendok (terugbetaling aan de stad Antwerpen).

Het volstaat echter niet de outillage van de haven zelf te moderniseren. Het is van even groot belang, te waken voor de bevaarbaarheid van de vaarweg vanuit de zee naar de havenkaaien.

In 1963 zullen 200 miljoen frank kunnen worden vastgelegd voor profileringswerken in de Schelde beneden Antwerpen.

De haven van Gent.

Het bedrijf in de haven van Gent is altijd afhankelijk geweest van, en werd zelfs geremd door zijn toegangsweg tot de Schelde, met andere woorden, door de geringe afmetingen van de westsluis te Terneuzen.

De moeilijkheden waarmee die haven af te rekenen had, waren niet enkel van technische en financiële aard, maar vertoonden tevens een internationaal politiek aspect.

Op dit ogenblik zijn belangrijke werken in uitvoering.

Ze zullen in 1963 worden voortgezet door :

- werken tot vergroting van het Schepen Sifferdok : 100 miljoen;
- werken tot verruiming van het kanaal Gent-Terneuzen, met inbegrip van de nieuwe brug te Zelzate.

Inzake de sluis te Terneuzen kan ik U mededelen, dat op 3 september 1962 een overeenkomst is gesloten omtrent de oprichting van een groep van zes aannemers, drie Belgische en drie Nederlandse, voor de bouw van een binnenvaartsluis en een zeesluis te Terneuzen.

De besprekingen met Nederland omtrent het probleem van de verlaging van de sluisdrempel en buitenhaven met 1,50 m. kennen een gunstig verloop, zodat mag worden gehoopt dat de werken weldra kunnen worden aangevat.

Haven van Brugge en Zeebrugge — Boudewijnkanaal.

In 1963 zullen kredieten voor een bedrag van circa 300 miljoen frank worden besteed voor die haven, die geroepen is de rol te vervullen van eersterangssnelhaven met een eigen bestemming, volkomen verschillend van de traditionele handelsfunctie van de haven van Antwerpen.

De haven moet aan de behoeften van het tegenwoordig zeevaartverkeer worden aangepast.

également prévus, tels que le creusement de la 7^e darse.

Au budget de 1963, un crédit de 650 millions sera utilisé pour :

- la continuation des travaux du bassin canal B1;
- les travaux du bassin canal B 2;
- l'équipement de la 5^e darse;
- le creusement de la 7^e darse (remboursement à la ville d'Anvers).

Il ne suffit cependant pas d'aménager les installations du port d'Anvers. Il est essentiel de veiller à assurer la navigabilité des voies d'accès conduisant de la mer aux quais du port.

200 millions pourront être engagés en 1963 pour des travaux de calibrage de l'Escaut en aval d'Anvers.

Le port de Gand.

Les activités du port de Gand ont toujours été conditionnées, et aussi freinées, par son accès à l'Escaut, en d'autres termes, par les dimensions réduites de l'écluse ouest de Terneuzen.

Les difficultés pour ce port n'étaient pas uniquement d'ordre technique et financier, elles présentaient aussi un caractère de politique internationale.

Des travaux importants sont actuellement en cours.

Ils seront continués en 1963 par :

- des travaux d'extension du bassin Echevin Siffer : 100 millions;
- des travaux d'élargissement du canal Gand-Terneuzen, y compris le nouveau pont à Zelzate.

En ce qui concerne l'écluse de Terneuzen, il m'est possible de vous annoncer qu'une convention a été signée le 3 septembre 1962 au sujet de la constitution d'un groupe de six entrepreneurs, trois Belges et trois Hollandais, chargés de la construction d'une écluse pour la navigation intérieure et d'une écluse maritime à Terneuzen.

Les contacts avec les Hollandais au sujet du problème de l'abaissement de 1,50 m du busc et du port extérieur évoluent favorablement et laissent espérer un début prochain des travaux.

Port de Bruges et de Zeebrugge — Canal Baudouin.

Des crédits de l'ordre de 300.000.000 de francs sont prévus en 1963 pour ce port, appelé à jouer un rôle de port de vitesse de premier rang ayant sa fonction propre, toute différente de la fonction commerciale traditionnelle de la métropole.

Ce port doit être adapté aux nécessités du trafic maritime contemporain.

Er wordt thans gewerkt aan de eerste fase van de werken tot indijking van het oosterschiereiland, welke indijking moet bijdragen tot de oplossing van het probleem der verzanding van de haven.

Op 29 november 1962 zal de aanbesteding worden gehouden van de tweede fase van de indijking, waarvan de kosten geraamd zijn op 124 miljoen frank.

In 1963 zullen 300 miljoen worden besteed aan uitbreidingswerken :

- kaaimuren in de voorhaven;
- ophogen van de industrieterreinen in de voorhaven en langs een deel van het Boudewijnkanaal;
- steenbestorlingen tegen de buitenmuur van het havenhoofd.

Die werken zullen ongetwijfeld leiden tot de vestiging van nieuwe industrieën in de streek van Brugge.

Voor de overige kusthavens zijn de volgende kredieten uitgetrokken :

- haven van Oostende : 80 miljoen — Verbrediging van de toegangseul en bouwen van een nieuw havenhoofd;
- haven van Nieuwpoort : 18 miljoen — Kaaimuur;
- haven van Blankenberge : 2 miljoen — Vloeters voor de yachthaven.

Inzake de haven van Luik zal een krediet van 20 miljoen frank besteed worden voor het bouwen van kaaimuren in de haven van Monsin en voor het inrichten van de petroleumhaven te Wandre.

Stuwdammen en watertransportleidingen.

Nagenoeg het gehele land wordt zowel van drinkwater als van industriewater voorzien door grondwaterwinning. Het is evenwel gebleken dat de thans geëxploiteerde grondwatervoorraden over weinige jaren niet meer aan alle behoeften zullen kunnen voldoen. Bovendien is de watervoorziening van sommige streken ontoereikend.

De enige overblijvende mogelijkheid bestaat er dan ook in, tijdens de regenperiodes oppervlaktewaterreserves aan te leggen, d.w.z. stuwdammen te bouwen.

Voor 1963 zijn uitgetrokken :

- 200 miljoen voor het aanleggen van het laatste deel (Embourg-Seraing) van de watertransportleiding Béthane-Seraing;
- 40 miljoen voor de aanpassing en modernisering van de Gileppedam.

Ontwatering.

Voor de voortzetting van de ontwateringswerken in de Henevallei en in de gemeenten van het Luikse zullen kredieten worden besteed voor een bedrag van respectievelijk 60 en 50 miljoen frank.

Il est procédé actuellement à l'exécution de la première phase des travaux d'endiguement de la presqu'île est. Cet endiguement doit contribuer à résoudre le problème de l'envasement du port.

L'adjudication de la 2^e phase de l'endiguement aura lieu le 29 novembre 1962. Le coût de ce travail est estimé à 124.000.000 de francs.

En 1963, 300 millions seront réservés à des travaux d'extension :

- murs de quai dans l'avant-port;
- exhaussement des terrains industriels dans l'avant-port et le long d'une partie du canal Baudouin;
- enrochements sous eau le long du mur extérieur du môle.

Ces travaux ne manqueront pas d'attirer de nouvelles industries dans la région de Bruges.

Pour les ports côtiers, les crédits suivants ont été prévus :

- port d'Ostende : 80 millions — élargissement du chenal d'accès et construction d'une nouvelle estacade
- port de Nieuport : 18 millions — mur de quai;
- port de Blankenberge : 2 millions — flotteurs pour le port des yachts.

Pour le port de Liège, un crédit de 20 millions est destiné à l'aménagement de quais au port de Monsin et à l'aménagement du port pétrolier de Wandre.

Barrages-réservoirs et adductions.

Le pays est presque entièrement alimenté, tant en eau potable qu'en eau industrielle, par les captages opérés dans les nappes souterraines. Or, il apparaît que les sources d'alimentation en eau actuellement exploitées ne pourront plus d'ici quelques années assurer les quantités d'eau nécessaires. En outre, dans certaines régions, l'eau n'est pas distribuée à suffisance.

La seule possibilité qui subsiste réside dès lors dans l'accumulation des réserves d'eau en surface en période humide, c'est-à-dire dans la construction de barrages-réservoirs.

En 1963 :

200 millions sont prévus pour la construction de la dernière section (Embourg-Seraing) de l'adduction Béthane-Seraing;

10 millions le sont pour l'aménagement et la modernisation du barrage de la Gileppe.

Démérgement.

Le démergement de la vallée de la Haine et des communes de la région liégeoise sera continué à l'aide de crédits respectifs de 60 et de 50 millions.

C. Gebouwen.

De op de buitengewone begroting voor 1963 aangevraagde kredieten zijn hoofdzakelijk bestemd voor de voortzetting of de afwerking van gebouwen waarvan de constructie tijdens de vorige jaren was aangevat.

Dat is inzonderheid het geval voor de *Administratieve Wijk* te Brussel, waarvoor voorzieningen werden getroffen om de blokken C en G in het begin van het jaar 1964 en het blok F op het einde van dat jaar in gebruik te kunnen nemen.

Ik kan U mededelen dat de Regering haar principeel akkoord heeft betuigd betreffende :

— het aankopen en geschiktmaken van het Egmontpaleis om er de kabinetten van de Minister van Buitenlandse Zaken en van de Minister van Buitenlandse Handel, alsmede de ontvangsalons van de Regering in te richten;

— het oprichten, op de plaats waar zich de voormalige Grenadierskazerne bevond, van een gebouw om er de administratieve diensten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken in onder te brengen;

— het aankopen van 26 huizen in de Wolstraat en 3 huizen in de Grote Hertstraat om op die plaats het Museum voor Moderne Kunst te bouwen. Dat Museum zal dus nabij de tuin van het Egmontpaleis gelegen zijn, waarvan het voor het publiek toegankelijk gedeelte voor openlucht tentoonstellingen van beeldhouwwerken zal kunnen worden gebruikt.

Het Egmontpaleis en de voormelde huizen behoren toe aan de stad Brussel, die wenst te onderhandelen op basis van een ruiling met het Postgebouw aan het Muntplein.

Ik ben voorstander van die ruil, evenwel op voorwaarde dat er uitdrukkelijk wordt overeengekomen dat in die gebouwen, die door of voor rekening van de stad Brussel op de plaats van het voormeld hoofdgebouw der Posterijen zouden worden opgericht, het hoofdpostkantoor de beschikking krijgt over de lokalen waaraan het behoefte heeft.

Buiten de voortzetting van de bouwkundige werken voor de verschillende departementen, is het vermeldenswaard dat de werken van de Europese Wijk (die door de Koloniale Kas voor Pensioenen worden gefinancierd) in 1962 zijn begonnen. Het departement heeft de leiding van de studies en de werken.

Een bijzonder grote inspanning wordt ook gedaan voor de uitvoering van het door mijn collega van Nationale Opvoeding en Cultuur opgestelde scholenbouwprogramma.

D. Stedebouw en ruimtelijke ordening.

In 1962 is de speciale financiering door het Gemeentekrediet van België uitsluitend toepasselijk op de toelagen voor wegenbouwwerken, het aanleggen van rioleeringen en het oprichten van provinciale en gemeentelijke gebouwen, alsmede op de tegemoetkomingen van de Staat in de kosten tot herstel van de oorlogsschade.

Voor 1962 is het leningenplafond op 1.100.000.000 F bepaald.

C. Bâtiments.

Les crédits sollicités au budget extraordinaire pour 1963 sont principalement destinés à la continuation ou à l'achèvement de bâtiments, dont la construction a été entamée au cours des années antérieures.

Tel est notamment le cas de la *Cité administrative* de Bruxelles, pour laquelle les dispositions ont été prises en vue de permettre l'occupation des blocs C et G au début de l'année 1964 et du bloc F à la fin de la même année.

Je puis vous faire savoir que le Gouvernement a marqué son accord de principe en vue :

— d'acquérir et d'aménager le Palais d'Egmont pour y installer les cabinets du Ministre des Affaires Etrangères et du Ministre du Commerce Extérieur, ainsi que les salons de réception du Gouvernement;

— de construire un bâtiment destiné aux services administratifs du Ministère des Affaires Etrangères à l'emplacement de l'ancienne Caserne des Grenadiers;

— d'acquérir 26 maisons de la rue aux Laines et 3 maisons de la rue du Grand Cerf et de construire sur leur emplacement le Musée d'Art Moderne. Ce Musée serait donc situé près du jardin du Palais d'Egmont, dont la partie publique pourra servir aux expositions de sculpture en plein air.

Le Palais d'Egmont et les maisons précitées appartiennent à la ville de Bruxelles, qui désire négocier sur la base d'un échange avec l'immeuble dénommé «Hôtel des Postes», situé à la Place de la Monnaie.

Je suis partisan de cet échange, à condition toutefois qu'il soit expressément entendu, que, dans les bâtiments qui seraient érigés par ou pour compte de la ville de Bruxelles sur l'emplacement dudit Hôtel des Postes, les locaux nécessaires soient réservés aux besoins de la poste centrale.

En dehors de la continuation des travaux de construction de bâtiments pour les divers départements, il est encore intéressant de signaler que les travaux de la Cité européenne (dont le financement est assuré par la Caisse Coloniale des Pensions) ont été entamés en 1962. Le département assure la direction des études et des travaux.

Un effort énorme est également consacré à la réalisation du programme de bâtiments scolaires, établi par mon collègue de l'Education Nationale et de la Culture.

D. Urbanisme et aménagement du territoire.

En 1962, le financement spécial par le Crédit Communal de Belgique est réservé aux subsides pour la construction de routes, égouts et bâtiments communaux et provinciaux et aux interventions de l'Etat dans les frais de réparation des dommages de guerre.

Le plafond des prêts est fixé pour 1962 à 1.100.000.000 de francs.

Voor 1963 wordt dat plafond op 1.200.000.000 F gebracht.

De financiering wordt echter uitgebreid tot :
de toelagen voor de uitvoering van de werken die onder het toezicht staan :

— van het Ministerie van Justitie : kerken, justitiepaleizen, enz.;

— van het Ministerie van Binnenlandse Zaken : brandweerkazernes;

— van het Ministerie van Verkeerswezen : toeristische wandelpaden;

en de toelagen voor het aanleggen van parkeerruimten.

*
**

Tot besluit van deze uiteenzetting dient er te worden gewezen op de uittrekking, op de begroting van het departement van Openbare Werken, van een speciaal krediet voor de uitgaven wegens aankoop en aanleg van industrieterreinen.

Dat krediet moet de uitvoering van het onderstaand programma mogelijk maken, waarmede het Ministerieel Comité voor Economische Expansie en Streekontwikkeling zijn instemming heeft betuigd :

1. Aankoop van nijverheidsgronden te Hautrage;
2. Aankoop van nijverheidsgronden te Grobbendonk;
3. Vestiging van een cellulosefabriek in de provincie Luxemburg — diverse uitgaven;
1. Industriegebied te Zwijndrecht;
5. Bouwen van de verbindingsweg tussen de industrieterreinen te Genk en de weg Bilzen-Zutendaal;
6. Gewest het Centrum — Industriegebied Manage-Seneffe;
7. Industriegebied Zuiderkempen;
8. Industriegebied langs de ringvaart te Gent;
9. Gebied van de Beneden-Maas — Ophogingswerken;
10. Industriegebied te Frameries en Dour-Elouges;
11. Industriegebied te Veurne.

II. ALGEMENE BESPREKING.

In dit gedeelte van het verslag worden de punten van algemene aard behandeld die het voorwerp hebben uitgemaakt van een langdurige gedachtenwisseling. Voor de statistische en andere gegevens nopens de wegen en waterwegen zij verwezen naar de bijlagen.

A. Havenpolitiek.

Sedert jaren heeft Uw Commissie de havenpolitiek besproken. Vooral sedert de Suez-crisis werd in Uw Commissie door een lid een stelling verdedigd volgens dewelke België over een zeehaven moet beschikken die in de gunstigste omstandigheden de grootste zeesche-

En 1963, ce plafond est porté à 1.200.000.000 de fr.

Le financement est cependant étendu :

aux subsides en faveur de l'exécution des travaux soumis au contrôle :

— du Ministère de la Justice : églises, palais de justice, etc.;

— du Ministère de l'Intérieur : les casernes de pompiers;

— du Ministère des Communications : les sentiers touristiques;

et aux subsides pour la création de parkings.

*
**

Pour terminer cet exposé, il faut signaler l'inscription au budget du département des Travaux publics d'un crédit spécial pour les dépenses résultant de l'acquisition et de l'aménagement de terrains industriels.

Ce crédit doit permettre la réalisation du programme suivant, sur lequel le Comité Ministériel d'Expansion Economique et de la Politique Régionale a marqué son accord :

1. Acquisition de terrains industriels à Hautrage;
2. Acquisition de terrains industriels à Grobbendonk;
3. Implantation au Luxembourg d'une usine de cellulose — dépenses diverses;
4. Zoning industriel de Zwijndrecht;
5. Construction du chemin de liaison entre les terrains industriels de Genk et la route Bilzen-Zutendaal;
6. Région du Centre — Zoning industriel de Manage-Seneffe;
7. Zoning industriel « Zuiderkempen »;
8. Zoning industriel le long du canal circulaire de Gand;
9. Zone de la Basse-Meuse - travaux de remblayage;
10. Zoning de Frameries et de Dour-Elouges;
11. Zoning de Furnes.

II. DISCUSSION GENERALE.

Nous exposerons ci-après les questions d'ordre général qui ont fait l'objet d'un long échange de vues. Les données statistiques et autres concernant les routes et les voies hydrauliques ont été reproduites dans les annexes au présent rapport.

A Politique portuaire.

Depuis des années, votre Commission s'est préoccupée de la politique portuaire de notre pays. Un membre rappelle la thèse qu'il a toujours défendue devant votre Commission, surtout depuis la crise de Suez, et selon laquelle la Belgique devrait disposer

pen kan ontvangen. Daar enkele maanden geleden door een hoofdamtlenaar van het Departement over de vestiging van een haven voor de grootste schepen een technisch verslag werd opgesteld, is het ogenblik gekomen om deze vraag uitvoerig te behandelen.

a) *Samenvatting van de stelling van een lid van Uw Commissie.*

Deze stelling kan als volgt samengevat worden :

1. de vraag naar vervoer en meer speciaal naar massavervoer is sterk gestegen in de zeevaartsector;

2. deze stijging van het massavervoer heeft een wijziging van de Westeuropese havenstructuur veroorzaakt;

3. in deze Westeuropese havenstructuurwijziging is België achteruit gebleven alhoewel onze huidige havens niet geschikt zijn om in de gunstigste voorwaarden het massavervoer te verwerken.

Deze drie punten zullen hieronder bondig gecommentarieerd worden :

1. *De vraag naar vervoer en meer speciaal naar massavervoer is sterk gestegen in de zeevaartsector.*

Dit blijkt reeds uit volgende tabel van de vraag naar vervoer (in miljoenen ton) :

Jaar	Droge ladingen	Petroleum	Totaal
1951	385	255	640
1952	375	285	660
1953	385	295	680
1954	410	320	730
1955	480	350	830
1956	520	390	910
1957	540	420	960
1958	490	440	930
1959	520	470	990
1960	570	520	1.090

Uit deze tabel blijkt daarenboven dat de *petroleum* een grote rol speelt in het zeevaartvervoer. Indien men geen rekening houdt met het intraregionaal vervoer van petroleum, dan werd toch nog in 1960 een tonnage van 119 miljoen ton petroleum op lange afstand vervoerd :

d'un port de mer capable de recevoir les plus grands navires dans les conditions les plus favorables. Comme un fonctionnaire supérieur du Département a rédigé, il y a quelques mois, un rapport technique sur la création d'un port accessible aux plus grands navires, le moment est venu de soumettre cette question à un examen approfondi.

a) *Analyse de la thèse d'un membre de votre Commission.*

Cette thèse peut se résumer comme suit :

1. la demande de transport, et plus spécialement de transport de pondéreux, s'est fortement accrue dans le secteur de la navigation maritime;

2. cet accroissement du transport de pondéreux a provoqué une modification structurelle des ports de l'Europe occidentale;

3. tandis que les ports de l'Europe occidentale modifiaient leurs structures, la Belgique n'a pas suivi le mouvement, bien que nos ports, dans leur état actuel, ne soient pas en mesure d'accueillir les transports de pondéreux dans les conditions les plus favorables.

Ces trois points seront brièvement commentés ci-après :

1. *La demande de transport, et plus spécialement de transport de pondéreux, s'est fortement accrue dans le secteur de la navigation maritime.*

C'est ce qui résulte du tableau ci-dessous, qui concerne la demande de transport (en millions de tonnes) :

Année	Cargaisons sèches	Pétrole	Total
1951	385	255	640
1952	375	285	660
1953	385	295	680
1954	410	320	730
1955	480	350	830
1956	520	390	910
1957	540	420	960
1958	490	440	930
1959	520	470	990
1960	570	520	1.090

Ce tableau montre en outre que le *pétrole* joue un rôle important dans les transports par mer. Même abstraction faite des transports intra-régionaux, le tonnage de pétrole transporté à longue distance a atteint, en 1960, 449 millions de tonnes.

BESTEMMING — DESTINATION OORSPRONG — PROVENANCE	U.S.A. — Etats- Unis	Rest west. halfmond — Autres pays de l'hémi- sphère occidentale	West- Europa — Europe occidentale	Afrika — Afrique	Australië — Australie	Andere landen oost. halfmond — Autres pays de l'hémi- sphère oriental	USSR enz. — URSS etc.	Totaal van de uitvoer — Total des expor- tations
U.S.A. — <i>Etats-Unis</i>	—	3	2	—	—	4,5	—	9,5
Caraïben — <i>Caraïbes</i>	66	42	29	4	—	—	—	141
Rest westelijk halfmond — <i>Autres pays de l'hémisphère occidentale</i>	6	—	1	—	—	—	—	7
West-Europa — <i>Europe occi- dentale</i>	—	—	—	6	—	1	0,5	7,5
Afrika — <i>Afrique</i>	—	—	11	—	—	—	—	11
Verre-Oosten — <i>Extrême- Orient</i>	4	—	2	—	5	10	—	21
Midden-Oosten — <i>Moyen- Orient</i>	17	10	133	11	8	50	—	229
U.S.S.R., enz. — <i>U.R.S.S., etc.</i>	—	2	17	3	—	1	—	23
Totaal van de invoer — <i>Total des importations</i>	93	57	195	24	13	66,5	0,5	449

Uit deze tabel blijkt onmiddellijk de grote afhankelijkheid van West-Europa ten opzichte van het Midden-Oosten : 35 % der petroleumschepen verzekerden in 1960 de verbinding tussen het Midden-Oosten, enerzijds, en West-Europa en Noord-West-Afrika, anderzijds. Indien men verder bedenkt dat de gemiddelde tonnemaat der tankers, op 31 december 1961, 23.268 ton was voor de bestaande vloot en 47.931 ton voor de tankers in bestelling, dan kan men daaruit onmiddellijk besluiten dat een aanpassing der Westeuropese havenstructuur moet beantwoorden aan deze evolutie in de tonnemaat der tankers.

2. *De stijging van het massavervoer heeft een wijziging in de Westeuropese havenstructuur veroorzaakt.*

In de Westduitse Bondsrepubliek werd op 15 november 1956 de Nord-West Oelleitung GmbH opgericht omdat in de laatste jaren de behoefte aan petroleum in de Bondsrepubliek en vooral in het Ruhrgebied sterk was gestegen, omdat het grootste gedeelte van de petroleum uit overzeese gebieden moet ingevoerd worden en omdat het noodzakelijk was een pijpleiding te bouwen om een deel van deze grote hoeveelheden petroleum te transporteren. Daar de zeevaarttransportkosten voor petroleum afnemen met de grootte der tankers (op basis 100 voor een tanker van 16.600 dwt zijn de relatieve kosten 90 voor een tanker van 19.000 dwt, 63 voor een tanker van 30.000 dwt, 51 voor een tanker van 45.000 dwt, 43 voor een tanker van 70.000 dwt, 40 voor een tanker van 85.000 dwt en 38 voor een tanker van 100.000 dwt), moest de pijpleiding naar een kust geleid worden die door de grootste tankschepen kan benaderd worden. De localisatieproblemen werden zorgvuldig onderzocht en de keuze viel op *Wilhelmshaven*. De werken van *Wilhelmshaven* werden toegewezen op 1 november 1957. In 1959 vervoerde de pijpleiding reeds 5,8 miljoen ton

A la lecture de ce tableau, on s'aperçoit immédiatement combien l'Europe occidentale est tributaire du Moyen-Orient : en 1960, 35 % des pétroliers ont assuré la liaison entre le Moyen-Orient, d'une part, et l'Europe occidentale ainsi que le nord-ouest de l'Afrique, d'autre part. De plus, si l'on songe qu'au 31 décembre 1961, le tonnage moyen des bateaux-citernes était de 23.268 tonnes pour la flotte existante et de 47.931 tonnes pour les pétroliers en commande, on en conclut que cette évolution du tonnage des pétroliers réclame une adaptation structurelle des ports de l'Europe occidentale.

2. *L'accroissement du transport de pondéreux a provoqué une modification structurelle des ports de l'Europe occidentale.*

En République fédérale d'Allemagne, la « Nord-West Oelleitung GmbH » a été créée le 15 novembre 1956. Cette création répond aux considérations suivantes : au cours des dernières années, les besoins en pétrole s'étaient fortement accrus dans ce pays, et surtout dans la région de la Ruhr; la majeure partie de ce pétrole doit être importée d'outre-mer et il était nécessaire de construire un oléoduc pour transporter une partie de ces énormes quantités de pétrole. Comme les frais de transport par mer diminuent en raison inverse du tonnage des pétroliers (sur la base 100 pour un pétrolier de 16.600 t de portée en lourd, les frais relatifs sont de 90 pour un pétrolier de 19.000 t, 63 pour un pétrolier de 30.000 t, 51 pour un pétrolier de 45.000 t, 43 pour un pétrolier de 70.000 t, 40 pour un pétrolier de 85.000 t et 38 pour un pétrolier de 100.000 t), il s'agissait de faire partir l'oléoduc d'une côte accessible aux plus grands pétroliers. Les problèmes de localisation firent l'objet d'une étude minutieuse et le choix s'est porté sur *Wilhelmshaven*. L'adjudication des travaux à effectuer dans ce port s'est faite le 1^{er} novembre 1957. En 1959, l'oléoduc trans-

ruwe petroleum, in 1960 9,5 miljoen ton en in 1961 12,2 miljoen ton.

— Naast Wilhelmshaven dient ook de havenontwikkeling te Rotterdam vermeld te worden. De Egyptische kwestie maakte daar ook het vraagstuk van de supertankers actueel, waardoor de behoefte aan zeer grote havenbekkens aan de orde kwam. Tegelijk ontstonden de plannen voor een pijplijn ten behoeve van het olie-transport naar Duitsland. Aangezien de rivier geen grotere diepte mocht krijgen, moest de verdere expansie wel aan de zijde van de zee worden gevonden. Op 11 juni 1958 stak de toenmalige Minister-President de eerste spa in de grond voor Europoort, in 1960 werden de nieuwe bekkens met de Nieuwe Waterweg in verbinding gebracht; het tonnage vervoerd door de olieleiding Rotterdam-Keulen steeg van 2,4 miljoen ton in 1960 tot 5,9 miljoen ton in 1961. Ondertussen wordt Rotterdam verder uitgebreid om in de gunstigste omstandigheden de grootste schepen te ontvangen.

Wilhelmshaven en Rotterdam zijn een paar typische voorbeelden van ontwikkeling der Westeuropese havenstructuur onder invloed van veranderende economische data. Naast Wilhelmshaven en Rotterdam zouden nochtans tal van andere Westeuropese havens kunnen vermeld worden, o.a. Amsterdam, Duinkerken, Genua en Hamburg. In deze en andere havens of in hun voorhavens werden of worden werken uitgevoerd om deze havens of hun voorhavens toegankelijk te maken voor de grootste schepen (tankers, ertschepen, enz.).

3. In deze Westeuropese havenstructuurwijziging is België achtergebleven alhoewel onze huidige havens niet geschikt zijn om in de gunstigste voorwaarden het massavervoer te verwerken.

Er weze herinnerd aan de volgende verhouding van het draagvermogen, het laadvermogen en de afmetingen van grote zeeschepen :

Draagvermogen in t. — Jauge brute en t.	Laadvermogen in t. — Jauge nette en t.	Lengte in m. — Longueur en m.	Breedte in m. — Largeur en m.	Diepgang in m. — Tirant d'eau	Lading — Cargaison
31.000	26.000	201,16	25,68	10,20	olie — pétrole
15.000	11.000	236,—	29,—	11,45	olie — pétrole
65.000	60.000	253,—	33,06	12,57	olie — pétrole
84.700	78.500	260,—	38,10	14,02	olie — pétrole
100.000	90.100	285,—	40,84	14,50	olie — pétrole

Om in goede voorwaarden te kunnen varen is er vier voet onder de kiel nodig, wat neerkomt op ongeveer 1,25 meter. In die voorwaarden moet de diepgang met 1,25 m verhoogd worden, in bovenstaande tabel, wat ons dan achtereenvolgens geeft 11,45 m voor 31.000 ton, 12,70 m voor 45.000 ton, 13,82 m voor 65.000 ton, 15,27 m voor 84.700 ton en 15,75 m voor 100.000 ton.

portait déjà 5,8 millions de tonnes de pétrole brut, en 1960, 9,5 millions de tonnes et, en 1961, 12,2 millions de tonnes.

A côté de Wilhelmshaven, il y a lieu de citer le développement du port de Rotterdam. Là aussi, l'affaire d'Egypte a mis à l'avant-plan le problème des supertankers, ce qui a fait apparaître le besoin de disposer de docks très étendus. C'est à la même époque que furent élaborés les projets d'un oléoduc pour assurer le transport du pétrole vers l'Allemagne. Etant donné l'impossibilité d'approfondir le lit du fleuve, l'expansion ultérieure devait s'effectuer du côté de la mer. Le 11 juin 1958, le Premier Ministre de l'époque donna le premier coup de pelle sur l'emplacement du futur « Europoort » et, en 1960, les nouveaux bassins furent mis en communication avec le Nieuwe Waterweg; le tonnage transporté par l'oléoduc Rotterdam-Cologne passa de 2,4 millions de tonnes en 1960 à 5,9 millions de tonnes en 1961. Dans le même temps, les travaux se poursuivent afin de permettre aux plus grands navires d'accoster à Rotterdam dans les conditions les plus favorables.

Wilhelmshaven et Rotterdam constituent deux exemples typiques de l'évolution que la structure portuaire de l'Europe occidentale a subie sous l'influence des changements survenus dans la conjoncture économique. Mais on pourrait citer également beaucoup d'autres ports d'Europe occidentale, notamment Amsterdam, Dunkerque, Gênes et Hambourg. Dans ces ports et dans d'autres encore — ou dans leurs avant-ports —, des travaux ont été exécutés ou sont en voie de l'être pour les rendre accessibles aux plus grands navires (pétroliers, minéraliers, etc.).

3. Tandis que les ports de l'Europe occidentale modifiaient leurs structures, la Belgique n'a pas suivi le mouvement, bien que nos ports, dans leur état actuel, ne soient pas en mesure d'accueillir les transports de pondéreux dans les conditions les plus favorables.

Rappelons les chiffres relatifs à la jauge brute, à la jauge nette et aux dimensions des grands navires de mer :

Pour pouvoir naviguer dans de bonnes conditions, il faut qu'il y ait 4 pieds d'eau sous la quille, ce qui correspond à peu près à 1,25 m. Dès lors, le tirant d'eau repris au tableau ci-dessus doit être augmenté de 1,25 m., ce qui donne respectivement 11, 45 m pour 31.000 t, 12,70 m pour 45.000 t, 13,82 m pour 65.000 t, 15,27 m pour 84.700 t et 15,75 m pour 100.000 t.

Het tijverschil van de lage tij tot de hoogste schommelt rond de 1,50 m in de Schelde. Dit wil zeggen dat de diepgang om bij hoogwater te kunnen varen, overall onder de lage tij in de Schelde tenminste moet bedragen : 6,95 m voor een schip van 31.000 ton, 8,20 m voor 45.000 ton, 9,32 m voor 65.000 ton, 10,77 m voor 81.700 ton en 11,25 m voor een schip van 100.000 ton.

Het lid besluit met vast te stellen dat de Schelde niet bevaarbaar is voor schepen van boven de 50.000 ton. Wanneer men bedenkt dat thans rond de 200 miljoen per jaar moet worden uitgegeven voor het openhouden van de Schelde, dan vraagt het lid zich af wat dit bedrag gaat worden wanneer de vaargeulen van iets over de 8 m op de drempels zullen moeten opgevoerd worden tot meer dan 11 m, ook in volle zee.

b) Antwoord van de Minister.

Het ontwerp tot het aanleggen van een grote zeehaven te Nieuwpoort werd door mijn Bestuur onderzocht.

Technische aspecten.

Het is technisch mogelijk ter hoogte van Nieuwpoort een zeehaven te bouwen.

De diepten in zee vóór de Belgische kust, van 10 m en 13 m onder L.L.W., benaderen immers het dichtst onze stranden ter hoogte van Nieuwpoort. Doch tevens moet worden vastgesteld dat de toestand op onze kust ook voor Nieuwpoort aanzienlijk ongunstiger is voor het aanleggen van een grote zeehaven voor schepen tot 100.000 tDW of meer, dan bijvoorbeeld te Duinkerken 28 km westwaarts van Nieuwpoort of te Rozenburg-Rotterdam. Daaruit valt te besluiten dat de afgelegen ligging van Nieuwpoort ten opzichte van het midden en van de industriële zwaartepunten van België een der grote oorzaken, zonië de grootste reden is van de voorkeur, die in de verlopen eeuw steeds aan de andere havens is geschonken, en van de op het einde der vorige eeuw genomen beslissing, de nieuwe zeehaven op de Belgische kust te Zeebrugge te bouwen, alhoewel de hydrografische toestand vóór Zeebrugge aanzienlijk ongunstiger is dan vóór Nieuwpoort.

Maar voor een haven die in hoofdzaak een petroleumhaven zal zijn, verliest dat bezwaar veel van zijn betekenis.

Met de moderne technische middelen zou het mogelijk zijn te Nieuwpoort een haven te bouwen, en technisch is het vraagstuk te Nieuwpoort niet moeilijker dan bij voorbeeld te IJmuiden of te Rozenburg, al moeten de havenhoofden op onze kust verder in zee worden doorgetrokken. De moderne techniek beschikt ruimschoots over alle vereiste middelen tot het bouwen van dergelijke havens.

Financiële aspecten.

Hoeveel zou de bouw van een dergelijke haven kosten ?

Ziehier het resultaat van de ramingen (dat natuurlijk theoretisch is, vermits de bijzondere studies niet in drie weken zijn gemaakt) :

Les amplitudes extrêmes varient de quelque 1,50 m dans l'Escaut. Cela signifie que, pour pouvoir naviguer à marée haute, le tirant d'eau à marée basse doit être partout dans l'Escaut d'au moins 6,95 m pour un navire de 31.000 t, 8,20 m pour un navire de 45.000 t, 9,32 m pour un navire de 65.000 t, 10,77 m pour un navire de 81.700 t et 11,25 m pour un navire de 100.000 t.

Le commissaire conclut son intervention en constatant que l'Escaut n'est pas navigable pour les navires dépassant 50.000 t. Lorsqu'on songe qu'à l'heure actuelle, quelque 200 millions doivent être dépensés annuellement pour maintenir l'Escaut ouvert, il se demande à combien s'élèvera cette dépense lorsque la profondeur d'un peu plus de 8 m sur les seuils devra être portée à plus de 11 m, même en pleine mer.

b) Réponse du Ministre.

Le projet d'aménagement d'un grand port maritime à Nieuport a été examiné par mon Administration.

Aspects techniques.

Il est techniquement possible de construire un port de mer au droit de Nieuport.

C'est en effet devant Nieuport que les profondeurs en mer de 10 à 13 m par B.B.M. se rencontrent le plus près de nos plages. Cependant, il faut bien constater que la situation devant notre côte et même à Nieuport est beaucoup moins favorable pour la construction d'un grand port maritime permettant l'accès des navires de 100 000 tDW et plus que, par exemple, à Dunkerque, située à 28 km à l'ouest de Nieuport, ou à Rozenburg-Rotterdam. Il faut en conclure que la situation de Nieuport, relativement éloignée du centre de la Belgique et des centres industriels belges, est sans doute une des raisons importantes, sinon la plus importante, pour laquelle la préférence a, au cours du dernier siècle, été donnée aux autres ports et de la décision, prise à la fin du siècle écoulé, de construire un nouveau port de mer à la côte belge, plus précisément à Zeebrugge, bien que la situation hydrographique devant Zeebrugge soit notablement moins favorable que devant Nieuport.

Mais pour un port à vocation essentiellement pétrolière, cette objection perd beaucoup de sa valeur.

Grâce aux moyens techniques modernes, la construction d'un port à Nieuport serait possible et, du point de vue technique, le problème ne serait pas plus difficile à résoudre que, par exemple, à IJmuiden ou à Rozenburg, bien que, sur notre côte, les jetées devraient avancer plus loin dans la mer. La technique moderne dispose amplement des moyens nécessaires pour la construction d'un tel port.

Aspects financiers.

A combien s'élèverait le coût des travaux de construction d'un tel port ?

Voici le résultat des estimations (évidemment théoriques, puisque les études particulières n'ont pas été faites en trois semaines) :

1. Eigenlijke buitenhaven : 8.200 miljoen;

2. Aanpassing van de waterwegen naar de nieuwe haven, buiten de reeds voorziene verbeteringen : 3.500 miljoen.

In totaal en bij eerste benadering moeten dus alleen reeds de kosten van de waterbouwkundige werken op zowat 12 miljard frank worden geraamd.

Men zal dan ook moeten inzien dat, al kan het technisch probleem gemakkelijk worden opgelost, het economisch, budgettair en politiek aspect van het vraagstuk van bijzonder groot belang zijn.

Ik meen te moeten opmerken dat in de raming van 12 miljard de bouw van een *binnenhaven* niet voorzien is (wel die van de sluis), en dat de nodige ruimte voor de dokken met inbegrip van de opslagruimten, industrieterreinen, enz. nog moet gevonden worden (in een rijke polderstreek), wat een doorgedreven stedenbouwkundige studie vergt, die nog niet is uitgevoerd. Er moeten ook nog andere studies worden gemaakt, namelijk die van de aanpassing van het spoorweg-, wegen- en waterwegennet. Tevens moet de bouw van nieuwe woonwijken worden voorzien.

Bovendien onderstelt het ontwerp de volledige verduijning van Nieuwpoort als badstad evenals van het kustlandschap waarin de haven zal worden gebouwd : de dijk wordt inderdaad van de zee afgescheiden en in een industriegebied ingeschakeld.

Anderzijds zijn de vooropgezette kredieten zeer ruwe ramingen, zonder enige ontwerpstudie, zodat mag worden verwacht dat ze bij de uitwerking van het ontwerp wellicht zullen overschreden worden.

Kortom, in de huidige omstandigheden blijft het een open vraag, of de aanleg van een nieuwe moderne haven te Nieuwpoort economisch verantwoord is.

In de huidige stand van de studies zou men zich dan ook kunnen beperken tot een meer bescheiden oplossing, namelijk de bouw in de hoge zee van een aanlegplaats voor tankschepen, die door middel van pijpleidingen met de kust zou zijn verbonden.

De bouw hiervan zou m.i. slechts kunnen overwogen worden indien een grote petroleummaatschappij zich daarvoor zou interesseren.

Ziedaar in het kort de besluiten van het technisch onderzoek dat door mijn Bestuur werd verricht.

Administratieve aspecten.

In havenzaken hebben nog andere departementen, inzonderheid die van Economische Zaken en van Verkeerswezen, hun woordje mee te spreken, en ikzelf ben niet bevoegd om te beslissen over het principe zelf van de aanleg van een nieuwe haven, aangezien het Ministerie van Openbare Werken enkel met de uitvoering van de infrastructuur is belast.

De zorg voor een gecoördineerd nationaal havenbeleid rust op het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenscheepvaart bij het Ministerie van Verkeerswezen, terwijl het Ministerie van Economische Zaken en het Programmatiebureau hun advies moeten geven. In dat verband is eerstgenoemd departement inzonderheid belast met :

1. Port extérieur proprement dit : 8.200 millions;

2. Aménagement des voies navigables vers le nouveau port : outre les travaux d'amélioration déjà prévus : 3.500 millions.

Au total et sur la base d'une première approximation, le coût des seuls travaux hydrauliques s'élèverait donc à quelque 12 milliards de francs.

On conçoit dès lors que, si le problème technique peut être aisément résolu, les aspects économique, budgétaire et politique du problème revêtent une importance toute particulière.

Je tiens à faire remarquer que l'estimation de 12 milliards ne comporte pas la construction d'un *port intérieur* (mais bien celle de l'écluse) et qu'il s'agit encore de trouver l'espace nécessaire pour les bassins, y compris les entrepôts, les terrains industriels, etc. (dans une riche région poldérienne), ce qui exige une étude urbanistique approfondie, à laquelle il n'a pas encore été procédé. D'autres études doivent également être faites, notamment celle de l'aménagement des réseaux des chemins de fer, des routes et des voies navigables. Il y a lieu de prévoir aussi la création de nouveaux quartiers d'habitation.

Au surplus, le projet suppose la disparition totale de la station balnéaire de Nieuport et du paysage littoral où il se situe : la digue serait en effet séparée de la mer et incorporée à une zone industrielle.

D'autre part, les crédits avancés ne sont que des estimations très approximatives ne reposant sur aucune étude de projet, de sorte qu'il se pourrait qu'ils soient dépassés lors de l'élaboration du projet.

Bref, dans les circonstances actuelles, la question de savoir si la création d'un tout nouveau port moderne à Nieuport est économiquement justifiée, reste posée.

Aussi pourrait-on se rabattre, au stade actuel des études, sur une solution plus modeste, celle de l'établissement, pour pétroliers, d'un poste d'accostage en haute mer raccordé par pipe-lines à la côte.

Mais il me paraît que pour l'envisager, il faudrait être sûr qu'une société pétrolière puissante s'y intéresse.

Telles sont en bref les conclusions de l'examen technique et financier auquel mon Administration a procédé.

Aspects administratifs.

En matière portuaire, d'autres départements et notamment ceux des Affaires Economiques et des Communications ont également une certaine compétence et le principe même de la création d'un nouveau port ne peut être soumis à ma décision, le Ministère des Travaux publics n'étant chargé que de la réalisation de l'infrastructure.

C'est l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, qui dépend du Ministère des Communications, qui est chargée de promouvoir une politique portuaire nationale coordonnée, avec l'avis du Ministère des Affaires Economiques et du Bureau de Programmation. Dans cet ordre d'idées, le Département est chargé notamment :

a) het samenstellen van een documentatie over de economische en sociale aspecten van de exploitatie der havens, met inbegrip van hun aanvoer- en afvoermogelijkheden;

b) de economische studie van de havenproblemen;

c) het geven van een advies over de functies van de havens, inzonderheid op het gebied van de uitrusting en de organisatie, evenals over de algemene economische problemen in verband met die functies;

d) het geven van een advies over de voorstellen betreffende de havens, die bij de openbare diensten worden ingediend, met uitzondering van de infrastructuurproblemen;

e) de zorg voor de nodige samenwerking met de betrokken organen, inzonderheid met het Bureau voor Economische Programmatie en met de uitvoerings- en bedrijfsorganen van de havens.

Derhalve stel ik aan de Commissie voor, aan het eerste departement dat zijn advies moet geven, namelijk aan mijn collega de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, mededeling te doen van de besluiten van het technisch onderzoek waarvan ik U zopas kennis heb gegeven.

En dat is m.i. geen loutere formaliteit, maar ik ben verplicht die stap te doen om rekening te houden met de attributen eigen aan de verschillende departementen.

**

Nadat een lid zijn verwondering had uitgedrukt over het feit dat de Minister van Openbare Werken de zaak verwijst naar de Minister van Verkeerswezen alhoewel de kredieten voor de infrastructuur der havens voorkomen op de begroting van het Departement van Openbare Werken, heeft Uw Commissie bij eenparigheid der aanwezige leden de wens uitgesproken dat het probleem van de oprichting van een nieuwe haven te Nieuwpoort zou overgemaakt worden aan het ministerieel comité voor economische coördinatie.

Na deze beslissing van Uw Commissie werden nog volgende opmerkingen naar voren gebracht :

1° een lid wijst op het feit dat vóór Nieuwpoort drie passen toegang geven tot de hoge zee (één pas in noordelijke richting en twee passen in zuidelijke richting) ;

2° hetzelfde lid wijst op de verkorting van afstand voor het goederenvervoer die zou voortvloeien uit de oprichting van een nieuwe haven te Nieuwpoort : de afstand Charleroi-Vlissingen bedraagt ongeveer 210 km., terwijl de afstand Charleroi-Nieuwpoort slechts 170 km. bedraagt; daar anderzijds de afstand Nieuwpoort-Vlissingen 70 km. bedraagt, is de totale afstand Charleroi-Vlissingen-Nieuwpoort 280 km., wat dus tegenover de 170 km. van de directe toekomstige verbinding Charleroi-Nieuwpoort een afstandsverschil van 110 km. betekent;

a) de constitueren van een documentatie betreffende les aspects économiques et sociaux de l'exploitation des ports, y compris leurs possibilités d'acheminement et d'écoulement;

b) de l'étude économique des problèmes portuaires;

c) d'émettre un avis au sujet des fonctions des ports, notamment en matière d'équipement et d'organisation et sur les problèmes d'économie générale afférents à ces fonctions;

d) d'émettre un avis au sujet des propositions relatives aux ports, introduites auprès des services publics — problèmes d'infrastructure exclus;

e) de veiller à la coopération nécessaire avec les organes intéressés, notamment avec le Bureau de Programmation économique et les organes d'exécution et d'exploitation des ports.

Je propose dès lors à la Commission, si elle veut bien me suivre, de transmettre au premier département appelé à donner son avis, c'est-à-dire à mon collègue M. Bertrand, Ministre des Communications, les conclusions de l'étude technique que je viens de vous exposer.

Et ceci n'est pas, dans mon esprit, une simple formalité : cette démarche est celle qui m'est imposée par le respect des compétences particulières des divers départements.

**

Après qu'un membre se fut étonné de la déclaration du Ministre des Travaux publics suivant laquelle l'affaire relève du Ministre des Communications, alors que les crédits relatifs à l'infrastructure des ports figurent au budget du Département des Travaux publics, votre Commission a exprimé à l'unanimité des membres présents le vœu de voir soumettre le problème de la création d'un nouveau port à Nieuport au Comité ministériel de Coordination économique.

Les observations suivantes ont encore été présentées par des commissaires :

1° un membre signale qu'au large de Nieuport, trois passes donnent accès à la haute mer (l'une vers le nord et les deux autres en direction du sud) ;

2° le même membre met l'accent sur la réduction du chemin à parcourir par les transports de marchandises, qui résulterait de la création d'un nouveau port à Nieuport : en effet, la distance entre Charleroi et Flessingue est d'environ 210 km, tandis que celle de Charleroi à Nieuport n'est que de 170 km. D'autre part, comme il y a 70 km de Nieuport à Flessingue, le parcours total Charleroi-Flessingue-Nieuport est de 280 km, ce qui représente donc une différence de 110 km par rapport aux 170 km de la future liaison directe Charleroi-Nieuport;

3° volgens hetzelfde lid zou de directe toekomstige verbinding Charleroi-Nieuwpoort tot stand komen langs een klein gedeelte van het kanaal Charleroi-Brussel, het Centrumkanaal, het kanaal Nimy-Péronnes, de Bovenschelde, het kanaal Bossuit-Kortrijk, de Leie, het toekomstige kanaal Komen-Ieper en de IJzer;

4° de oprichting van een haven te Nieuwpoort mag niet enkel afhangen van het interesse dat de petroleummaatschappijen voor het ontwerp zouden tonen; naast het petroleumtransport is ook ander massavervoer van belang, b.v. het ijzerertsvervoer (uit een recente Engelse studie blijkt dat 78 % van de kosten der in Europa afgeleverde overzeese ertsen bestaan uit transportkosten, en dat hoog percentage moet zoveel mogelijk gedrukt worden);

5° de haven van Antwerpen zal nog 12 miljard kosten en dit belet, volgens spreker, niet dat de schepen van meer dan 50.000 ton in geen goede omstandigheden zullen binnenvaren;

6° voor de oprichting der nieuwe haven te Nieuwpoort zijn volgens betrokken lid geen grote dure onteigeningen nodig: het militaire kamp van Lombardsijde kan desnoods voor de haveninrichtingen gebruikt worden;

7° het probleem der nieuwe haven te Nieuwpoort moet gezien worden in het kader der havenpolitiek, maar ook in het kader van de strijd tegen de overstromingen: de gronden die voortkomen uit de verbreding der kanalen, zouden kunnen dienen om een aan de kust evenwijdige dijk te bouwen;

8° ook de watervoorziening zou kunnen verbeterd worden in het kader van een globaal plan dat zou rekening houden met de havenbelangen, het overstromingsgevaar, de watervoorziening en de toeristische aspecten.

B. Stedebouw en ruimtelijke ordening.

Tijdens de Commissievergadering van woensdag 5 december 1962, werden in verband met de stedebouw en ruimtelijke ordening volgende opmerkingen gemaakt:

1. Voor de ruimtelijke ordening zijn op de begroting de volgende kredieten uitgetrokken:

— een krediet van 5 miljoen voor deelneming van de Staat in verenigingen van gemeenten die de ruimtelijke ontwikkeling en ordening tot doel hebben (art. 28, lid 7, der gewone uitgaven);

— een krediet van 6 miljoen voor werkingskosten van de commissies van advies voorgeschreven door de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedebouw (art. 28, lid 9, der gewone uitgaven);

— een vastleggingskrediet van 50 miljoen en een betalingskrediet van 40 miljoen voor « studiekosten

3° toujours d'après le même membre, la future liaison directe Charleroi-Nieuport passerait par un petit tronçon du canal Charleroi-Bruxelles, le canal du Centre, le canal Nimy-Péronnes, le Haut-Escaut, le canal Bossuit-Courtrai, la Lys, le futur canal Comines-Ypres et l'Yser;

4° la création d'un port à Nieuport ne doit pas dépendre uniquement de ce que les sociétés pétrolières s'intéresseraient au projet; outre le transport pétrolier, il y a d'autres transports de marchandises en masse, notamment les minerais de fer (une étude récente faite en Angleterre montre que les frais de transport interviennent pour 78 % dans le prix de revient des minerais d'outre-mer fournis en Europe et il importe de réduire cette proportion dans toute la mesure du possible);

5° le port d'Anvers coûtera encore 12 milliards, ce qui n'empêche que, d'après l'intervenant, les navires de plus de 50.000 tonnes ne pourront pas y entrer dans de bonnes conditions;

6° toujours d'après l'intervenant, la création d'un nouveau port à Nieuport ne nécessitera guère d'expropriations onéreuses: au besoin, le camp militaire de Lombardzide pourrait servir comme emplacement pour les installations portuaires;

7° la question de la création d'un nouveau port à Nieuport s'inscrit non seulement dans le cadre de la politique portuaire, mais aussi dans celui de la lutte contre les inondations: les terres provenant de l'élargissement des canaux pourraient servir à la construction d'une digue parallèle à la côte;

8° par ailleurs, l'approvisionnement en eau pourrait être amélioré dans le cadre d'un plan global tenant compte à la fois des intérêts portuaires, du danger d'inondation, de l'approvisionnement en eau et des aspects touristiques.

B. Urbanisme et aménagement du territoire.

Au cours de la réunion tenue par la Commission le mercredi 5 décembre 1962, l'urbanisme et l'aménagement du territoire ont fait l'objet des remarques ci-après:

1. les crédits suivants ont été inscrits au budget, pour l'aménagement du territoire:

— un crédit de 5 millions pour la prise de participation de l'Etat dans les associations de communes ayant pour objet le développement et l'aménagement du territoire (article 28-7 des dépenses ordinaires);

— un crédit de 6 millions de francs pour les frais de fonctionnement des commissions consultatives prévues par la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (article 28-9 des dépenses ordinaires);

— un crédit d'engagement de 50 millions et un crédit de paiement de 40 millions pour « frais d'études rela-

betreffende de ordening van het land, van de streken, van de gewesten en van de gemeenten, alsmede kosten voor het opmaken van de overeenkomstige ontwikkelings- en aanlegplannen » (art. 63.612 der buitengewone uitgaven).

Hoever staat het met de uitvoering van de wet van 29 maart 1962 ? Hoever staat het met de instelling van de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, van de Regionale Commissies van advies en van de plaatselijke commissies van advies ? Hoever staat het met de uitvoering van artikel 63 dat handelt over de « inlichtingen te verstrekken door de openbare besturen » ?

In verband met de uitvoering van artikel 3 en 7 van genoemde wet van 29 maart 1962, werd meer bepaald gevraagd of in toepassing van artikel 3 aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en aan de Bestendige deputaties reeds werd gevraagd kandidaten voor te dragen voor de Nationale Commissie.

2. Voor de ruimtelijke ordening is een tweede commissaris ontgoocheld. Volgens hem hecht Uw Commissie groot belang aan de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, en aan de uitvoering ervan, en is de andere Kamer zo vriendelijk geweest amendementen in te trekken om de toepassing te bespoedigen. Daar de wet van 29 maart 1962 bepaalt dat de Nationale Commissie tot taak heeft algemene richtlijnen voor de voorbereiding en de opmaking van de plannen van aanleg voor te stellen en aan de Minister verslag te doen over de ontwikkeling der ideeën en beginselen op het gebied van de ruimtelijke ordening, en daar dezelfde wet verder bepaalt dat de Koning, na raadpleging van de Nationale Commissie, de streken aanwijst waarvoor plannen van aanleg worden opgemaakt, is het volgens hetzelfde lid dan ook te betreuren dat de Nationale Commissie nog niet werd samengesteld. Steeds volgens dezelfde spreker moeten de streken groot genoeg zijn om een efficiënte werking der streekplanning toe te laten. Rekening houdend met deze laatste vereiste en met het Europese kader, zouden er volgens spreker 5 of 6 streken moeten zijn. Het is vanzelfsprekend dat de streken niet ophouden op de grens (denk aan Loreinen en Zuid-Luxemburg, aan Aken-Maastricht-Luik, enz.). Anderzijds moet men rekening houden met het feit dat het Belgische Parlement de coördinatie met de nabuurlanden niet eigenmachtig kan bepalen. Op economisch gebied bestaat de taalgrens niet (denk aan Tongeren en Luik). Aan de andere kant staat het vast dat men bij het afbakenen der streken rekening moet houden met sociologische toestanden (één der sociologische feiten is de taal). Het is nodig dat op gebied van de afbakening der streken het Departement van Openbare Werken een initiatief neemt. De regionale Commissies van Advies zullen positieve elementen zijn die de Regering zullen helpen. De Minister van Openbare Werken moet dat volgens spreker op de Minister-raad zeggen.

Socialistische congressen en congressen van de « Mouvement Ouvrier Chrétien » komen tot convergerende conclusies. Het zou derhalve gevaarlijk zijn op dit gebied niets te doen. In deze materie moet er volgens spreker een einde komen aan de aarzelingen. De Minis-

tifs à l'aménagement du territoire national, régional, de secteur et communal et frais d'élaboration des plans de développement et d'aménagement qui en résultent » (article 63.612 des dépenses extraordinaires).

Où en est l'application de la loi du 29 mars 1962 ? Et la création de la Commission nationale de l'Aménagement du Territoire, des Commissions consultatives régionales et des Commissions consultatives locales ? Où en est l'application de l'article 63, relatif aux « renseignements à fournir par les pouvoirs publics » ?

En ce qui concerne l'application des articles 3 et 7 de la loi du 29 mars 1962, il a été demandé plus particulièrement si, conformément à l'article 3, le Conseil central de l'Economie et les Députations permanentes ont déjà été priés de présenter des candidats aux mandats à la Commission nationale.

2. Un autre membre se dit déçu à propos de l'aménagement du territoire. D'après lui, la Commission attache une grande importance à la loi du 29 mars 1962, organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, et à son exécution. Par ailleurs, la Chambre a bien voulu retirer des amendements pour en accélérer l'application. Comme la loi du 29 mars 1962 porte que la Commission nationale est chargée de proposer des directives générales pour la préparation et l'établissement des plans d'aménagement et de faire rapport au Ministre sur l'évolution des idées et des principes en matière d'aménagement du territoire, et prévoit que le Roi désigne, après consultation de la Commission nationale, les régions qui doivent faire l'objet de plans d'aménagement, le même commissaire regrette que la Commission nationale n'ait pas encore été constituée.

Il estime que l'étendue des régions doit être suffisante pour permettre le fonctionnement efficace du planning régional. L'intervenant, compte tenu de cette exigence et dans le cadre de l'organisation de l'Europe, est d'avis qu'il devrait y avoir de cinq à six régions. Il va de soi que celles-ci ne s'arrêteront pas à la frontière (telle la région de la Lorraine et du sud du Luxembourg, la région d'Aix-la-Chapelle-Maastricht-Liège, etc.).

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que le Parlement belge n'a pas le pouvoir de décider unilatéralement de la coordination à opérer avec les pays voisins. La frontière linguistique n'existe pas dans le domaine économique (la région de Tongres et de Liège en est un exemple). D'autre part, il est certain que pour la délimitation des régions, on ne peut négliger la situation sociologique (dont un des éléments est la langue). Il appartient au département des Travaux publics de prendre l'initiative pour la détermination des régions. Les Commissions consultatives régionales aideront le Gouvernement d'une manière positive. D'après l'intervenant, le Ministre des Travaux publics devrait défendre ce point de vue au Conseil des Ministres.

Les congrès socialistes et les congrès du Mouvement ouvrier chrétien sont arrivés à des conclusions convergentes. Dès lors, l'inaction serait dangereuse. L'intervenant déclare encore qu'il est temps de mettre fin aux hésitations. Le Ministre des Travaux publics doit faire

ter van Openbare Werken moet ten opzichte van het Departement van Economische Zaken positie kiezen.

Verder betreurt spreker het dat in de tekst van de uiteenzetting van de Minister weinig voorkomt in verband met *stedebouw*. Op dit gebied heeft steeds volgens dezelfde commissaris de administratie goed werk geleverd van 1948 tot 1961, maar men vraagt zich nu af of de administratie niet terugschrikt voor de toepassing der wet van 29 maart 1962. Heeft de administratie de nodige mensen ter beschikking? Het lid vraagt aan de Minister deze mensen ter beschikking te stellen, want het is volgens hem nodig een politiek op lange termijn te bepalen. Uit het krediet van 6 miljoen voor werkingskosten van de commissies van advies (art. 28, lid 9, der gewone uitgaven) blijkt dat men niets wenst te doen. Voor zitpenningen is 6 miljoen te veel en om bevoegde secretariaten te betalen is het bedrag te gering. Voor de studies werd op 10 jaar ongeveer 150 miljoen uitgegeven. Om de studies te voleinden is er ten minste 150 miljoen nodig.

Het lid betreurt verder dat er in het raam der wet van maart 1962 een koninklijk besluit verschenen is dat niets waard is. Het plan voor de Beneden-Maas is aanvaardbaar (daar zijn de studies begonnen in 1947). Hetzelfde kan niet gezegd worden in verband met het plan voor de Semoisvallei. Wordt dat laatste plan slechts gepubliceerd om bepaalde constructies te kunnen verbieden? In dat geval is de administratie schuldig. Tot besluit vraagt de commissaris de regionale studies aan te vullen voor de gebieden waarvoor zij aangevat werden.

Wie zal zich bezighouden met de Voerstreek? Het lid stelt voor dat Maastricht de zaak tot zich zou trekken want voor die Voerstreek gebeuren er eigenaardige zaken; in verband met de weg Amsterdam-Maastricht-Bazel, zou, naar het schijnt, de Limburgse Directie zich moeten bezighouden met een heel klein vak. Zal de Minister een speciale commissaris aanstellen?

In het raam der ruimtelijke ordening moet er een politiek van onroerende eigendommen gevoerd worden want para-fiscale maatregelen zullen steeds ontoereikend zijn. In dit verband bestaan er precedents: de gemeentelijke regies voor onroerende eigendommen en de politiek van Leopold II te Antwerpen. Een evenwicht moet gevonden worden tussen de privé-belangen en de collectieve belangen. Men mag niet vergeten dat thans een bepaald industrieel park viermaal duurder gaat kosten dan het zou gekost hebben, indien een degelijke politiek werd gevolgd. Het is derhalve nodig een degelijke politiek van onroerende eigendommen te voeren; zonder degelijke politiek kan, steeds volgens dezelfde commissaris, de ruimtelijke ordening niet worden verwezenlijkt.

3. Na deze twee tussenkomsten, werd door een derde commissaris voorgesteld, het probleem van de stedebouw en de ruimtelijke ordening in een afzonderlijke vergadering te behandelen.

**

Afzonderlijke vergaderingen gingen door op woensdag 15 januari voor- en namiddag. Uw Commissie hoorde eerst een uiteenzetting nopens de huidige stand

connaitre son point de vue au Département des Affaires économiques.

Par ailleurs, le même commissaire déplore que, dans un exposé, le Ministre ne se soit pas étendu plus longuement sur la question de l'*urbanisme*. Il fait observer que, de 1918 à 1961, l'administration a fait du bon travail, mais on peut se demander maintenant si elle ne redoute pas d'appliquer la loi du 29 mars 1962. Dispose-t-elle du personnel nécessaire? Il demande au Ministre de le lui fournir, car il est indispensable, dit-il, de prévoir une politique à long terme. Le crédit prévu pour les frais de fonctionnement des commissions consultatives (article 28-9 des dépenses ordinaires) prouve que l'on n'a pas l'intention de faire grand-chose. En effet, 6 millions, c'est trop pour les jetons de présence et trop peu pour assurer le fonctionnement de secrétariats qualifiés. En 10 années, il a été dépensé environ 150 millions en frais d'études. Pour les compléter, il faudra au moins un montant supplémentaire de 150 millions.

Le membre regrette aussi que, dans le cadre de la loi de mars 1962, on ait pris un arrêté royal dépourvu d'intérêt. Le plan établi pour la Basse-Meuse est acceptable (les études relatives à ce plan ont débuté en 1947). On ne peut en dire autant du projet d'aménagement de la vallée de la Semois. Le seul but de ce projet serait-il d'interdire certaines constructions? Dans ce cas, l'administration commettrait une faute. En conclusion, l'intervenant demande que les études régionales déjà entreprises soient menées à leur terme.

Qui sera chargé de s'occuper de la région de la Voer? Le membre propose que ce soit Maastricht. En effet, des choses étranges se passent dans la Voer. C'est ainsi que la Direction régionale du Limbourg ne serait responsable que d'une petite section de la route Amsterdam-Maastricht-Bâle. Le Ministre va-t-il désigner un commissaire spécial?

Dans le cadre de l'aménagement du territoire, il faut recourir à une politique immobilière, car les mesures para-fiscales seront toujours insuffisantes. Il y a d'ailleurs des précédents: les régies communales immobilières et la politique suivie par Léopold II à Anvers. Il faut concilier les intérêts privés et ceux de la collectivité. On ne peut pas perdre de vue qu'à l'heure actuelle, la création d'un parc industriel coûte quatre fois plus cher que si l'on avait défini dès l'abord un programme immobilier adéquat. L'élaboration d'un tel programme est la condition indispensable pour mener à bien l'aménagement du territoire.

3. Après ces deux interventions, un troisième membre propose de reporter à une réunion ultérieure la discussion du problème de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

**

Cette réunion a eu lieu le mercredi 15 janvier, le matin et l'après-midi. Votre Commission a entendu tout d'abord un exposé sur l'état actuel de l'application de

van de toepassing van de wet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw.

In het raam van deze wet van 29 maart 1962 (*Belgisch Staatsblad* van 12 april 1962) verschenen volgende teksten in het Staatsblad vanaf 21 april 1962 tot 15 septembre 1962 :

1. Het ministerieel besluit van 13 april 1962 houdende delegatie van de bevoegdheid van de Minister inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw (*Belgisch Staatsblad* van 21 april 1962) ;

2. Het ministerieel besluit van 18 april 1962 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan een dossier betreffende een bouwaanvraag moet voldoen om volledig te zijn (*Belgisch Staatsblad* van 21 april 1962) ;

3. Het ministerieel besluit van 18 april 1962 tot vaststelling van de voorwaarden waaraan een dossier betreffende een verkavelingsaanvraag moet voldoen om volledig te zijn (*Belgisch Staatsblad* van 21 april 1962) ;

4. Het koninklijk besluit van 19 april 1962 betreffende de behandeling van de bouwaanvragen (*Belgisch Staatsblad* van 21 april 1962) ;

5. Het koninklijk besluit van 19 april 1962 betreffende de behandeling van de verkavelingsaanvragen (*Belgisch Staatsblad* van 21 april 1962) ;

6. Het koninklijk besluit van 20 april 1962 tot bepaling van de vorm der beslissingen met betrekking tot de bouwvergunningen (*Belgisch Staatsblad* van 21 april 1962) ;

7. Het koninklijk besluit van 20 april 1962 tot bepaling van de vorm der beslissingen met betrekking tot de verkavelingsvergunningen (*Belgisch Staatsblad* van 21 april 1962) ;

8. Het ministerieel rondschrijven aan de schepencolleges betreffende de gemeentelijke plannen van aanleg, de bouwvergunningen en de verkavelingsvergunningen in verband met de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw (*Belgisch Staatsblad* van 21 april 1962) ;

9. Het ministerieel besluit van 12 juni 1962 waarbij sommige ambtenaren en beambten van het Ministerie van Openbare Werken bevoegd worden verklaard tot het bekeuren van de overtredingen der bepalingen van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw (*Belgisch Staatsblad* van 5 juli 1962) ;

10. Het ministerieel besluit van 31 juli 1962 tot wijziging van dat van 18 april 1962 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan een dossier betreffende een bouwaanvraag moet voldoen om volledig te zijn (*Belgisch Staatsblad* van 4 augustus 1962, erratum : *Belgisch Staatsblad* van 18 augustus 1962) ;

la loi organique du 29 mars 1962 relative à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme.

Dans le cadre de cette loi (parue au *Moniteur* du 12 avril 1962), les textes suivants ont été publiés entre le 21 avril 1962 et le 15 septembre 1962 :

1. Arrêté ministériel du 13 avril 1962 portant délégation des pouvoirs du Ministre en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) ;

2. Arrêté ministériel du 18 avril 1962 déterminant les conditions requises pour qu'un dossier de demande de permis de bâtir soit complet (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) ;

3. Arrêté ministériel du 18 avril 1962 déterminant les conditions requises pour qu'un dossier de demande de permis de lotir soit complet (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) ;

4. Arrêté royal du 19 avril 1962 sur l'instruction des demandes de permis de bâtir (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) ;

5. Arrêté royal du 19 avril 1962 sur l'instruction des demandes de permis de lotir (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) ;

6. Arrêté royal du 20 avril 1962 réglant la forme des décisions en matière de permis de bâtir (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) ;

7. Arrêté royal du 20 avril 1962 réglant la forme des décisions en matière de permis de lotir (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) ;

8. Circulaire ministérielle aux collèges échevinaux sur les plans d'aménagement communaux, les permis de bâtir et les permis de lotir en fonction de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (*Moniteur belge* du 21 avril 1962) ;

9. Arrêté ministériel du 19 juin 1962 attribuant compétence à certains fonctionnaires et agents du département des Travaux publics pour constater les infractions aux dispositions de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (*Moniteur belge* du 5 juillet 1962) ;

10. Arrêté ministériel du 31 juillet 1962 modifiant l'arrêté du 18 avril 1962 déterminant les conditions requises pour qu'un dossier de demande de permis de bâtir soit complet (*Moniteur belge* du 4 août 1962, erratum : *Moniteur belge* du 18 août 1962) ;

11. Het koninklijk besluit van 13 augustus 1962 tot bepaling van de vorm der beslissingen die met betrekking tot de bouw- en verkavelingsvergunningen worden genomen ter uitvoering van artikel 54 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw (*Belgisch Staatsblad* van 14 september 1962);

12. Het koninklijk besluit van 16 augustus 1962 tot bepaling van de vorm der beslissingen die met betrekking tot de bouw- en verkavelingsvergunningen worden genomen ter uitvoering van het artikel 48 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw (*Belgisch Staatsblad* van 15 september 1962).

Ten einde de toepassing van deze besluiten te vergemakkelijken, dacht de administratie eraan, op de stedenbouw en de ruimtelijke ordening toe te passen de wet van 27 juni 1962 houdende deconcentratie van de vernietigingsbevoegdheid van de Koning (*Belgisch Staatsblad* van 14 juli 1962). Het Departement van Binnenlandse Zaken heeft nochtans geoordeeld dat de stedenbouw en de ruimtelijke ordening niet onder de toepassing van bovengenoemde wet van 27 juni 1962 mogen vallen.

Men zal verder opmerken dat nog geen koninklijk besluit verschenen is ter toepassing van artikel 63 van de wet van 29 maart 1962. De reden daarvan is dat men poogt ter toepassing van dit artikel slechts één globaal koninklijk besluit voor te bereiden en dat dit artikel zeer moeilijke problemen doet rijzen daar de verantwoordelijkheid der besturen erbij betrokken is. Het voorontwerp zal weldra aan de Raad van State voorgelegd worden.

Krachtens artikel 11 van de wet van 29 maart 1962 kan de Koning elke gemeente met minder dan duizend inwoners, op verzoek van de gemeenteraad, geheel of gedeeltelijk ontheffen van de verplichting een algemeen plan en bijzondere plannen van aanleg aan te nemen. Totnutoe hebben, op 1.181 gemeenten met minder dan duizend inwoners, ongeveer 200 een ontheffing gevraagd. Zo nodig, zal een tweede rondschriven naar de overblijvende gemeenten gestuurd worden opdat deze gemeenten een beslissing zouden nemen.

Krachtens artikel 21 van de wet van 29 maart 1962 wijst de gemeenteraad met goedkeuring van de Minister of zijn gemachtigde de natuurlijke dan wel privaatrechtelijke personen aan, die hij met het opmaken van de ontwerp-plannen van aanleg belast. Vroeger werden deze personen aangeduid door het College van burgemeester en schepenen. De vraag rijst, of het contract tussen deze personen en de gemeenten vervalt. De Raad van State wordt hierover geraadpleegd.

Wat de *Commissies van advies* betreft, bepaalt artikel 19 van de wet van 29 maart 1962 dat de Koning voor elk van de agglomeraties Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi, met omschrijving van hun gebied, voor elke vereniging van gemeenten opgericht krachtens artikel 14, vierde lid, en voor elke gemeente met 10.000 inwoners en meer, die niet in de gezegde agglomeraties of verenigingen is begrepen, een Commissie van advies instelt. Weldra zal de Commissie

11. Arrêté royal du 13 août 1962 réglant la forme des décisions prises en matière de permis de bâtir et de lotir en exécution de l'article 54 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (*Moniteur belge* du 14 septembre 1962);

12. Arrêté royal du 16 août 1962 réglant la forme des décisions prises en matière de permis de bâtir et de lotir en exécution de l'article 48 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme (*Moniteur belge* du 15 septembre 1962).

Afin de faciliter la mise en œuvre de ces arrêtés, l'administration avait envisagé d'appliquer à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire la loi du 27 juin 1962 portant déconcentration du pouvoir d'annulation du Roi (*Moniteur belge* du 14 juillet 1962). Cependant, le Département de l'Intérieur et de la Fonction publique a estimé que l'urbanisme et l'aménagement du territoire ne pouvaient être régis par les dispositions de ladite loi du 27 juin 1962.

On remarquera encore qu'aucun arrêté royal n'a été pris en application de l'article 63 de la loi du 29 mars 1962. La raison en est que l'on s'attache à élaborer un seul arrêté royal en exécution de cet article, qui pose d'ailleurs des problèmes très délicats, puisqu'il engage la responsabilité des administrations. L'avant-projet en sera bientôt soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

En vertu de l'article 11 de la loi du 29 mars 1962, le Roi peut, à la demande du conseil communal, dispenser toute commune comptant moins de mille habitants de tout ou partie de l'obligation d'adopter un plan général et des plans particuliers d'aménagement. A l'heure actuelle, sur 1.181 communes comptant moins de 1.000 habitants, environ 200 ont demandé à bénéficier de cette exemption. Une deuxième circulaire sera éventuellement adressée aux autres communes pour leur demander de prendre une décision.

En vertu de l'article 21 de la loi du 29 mars 1962, le conseil communal désigne, moyennant approbation du Ministre ou de son délégué, les personnes physiques ou morales, privées ou publiques, qu'il charge de l'élaboration des projets de plans d'aménagement. Auparavant, ces personnes étaient désignées par le collège des bourgmestre et échevins. On se demande si les contrats conclus entre ces personnes et les communes deviennent caducs. La question a été soumise à l'avis du Conseil d'Etat.

Pour ce qui regarde les *commissions consultatives*, l'article 19 de la loi du 29 mars 1962 prévoit que le Roi institue une Commission consultative pour chacune des agglomérations de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi, telles qu'il en détermine le territoire, pour chacune des associations intercommunales créées en vertu de l'article 14, quatrième alinéa, et pour chacune des communes de 10.000 habitants et plus, non comprises dans lesdites agglomérations ou

van advies voor de Brusselse agglomeratie ingesteld worden. Deze Brusselse agglomeratie zal beperkt blijven tot de 19 gemeenten die traditioneel deel uitmaken der Brusselse agglomeratie.

De administratie hoopt weldra aan de Minister voorstellen te doen in verband met de oprichting van *gewesten*. Tijdens dit jaar zal aan de Minister, meer bepaald, een indeling in gewesten worden voorgesteld die gebaseerd is op regionale studies.

Wat de *gewestplannen* betreft, deze werden voorbereid door studies die door het Departement ondernomen werden sedert 1947 door beroep te doen op private specialisten. Het Departement vraagt nog twee jaar om deze studies te vervolledigen.

Wat de *indeling in streken* betreft, werd vroeger wel eens overwogen ongeveer 30 streken op te richten, maar wegens het feit dat de andere landen van het Europa der Zes, hun grondgebied in weinig streken hebben ingedeeld (19 streken in Frankrijk bv.), moesten bij ons de meningen herzien worden. Vijf tot zes streken schijnen een redelijk aantal te zijn, te meer daar het onmogelijk zou zijn, voor dertig Regionale Commissies van advies gepaste leden te vinden. Daar artikel 6 van de wet van 29 maart 1962 bepaalt dat de Koning, na raadpleging van de Nationale Commissie, hetzij van ambtswege, hetzij op voorstel van openbare of private regionale lichamen, de streken aanwijst waarvoor plannen van aanleg moeten worden opgemaakt, zal ten slotte de Regering standpunt moeten nemen in verband met de indeling in streken.

Wat de *Nationale Commissie* betreft, is het Departement niet onactief gebleven. De Bestendige Deputaties en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hebben voordrachten gedaan.

De kwestie van de politiek der onroerende eigendommen en de problemen in verband met het eigendomsrecht zouden kunnen onderzocht worden door de Nationale Commissie.

Ten slotte, werd door de administratie de aandacht gevestigd op het feit dat het personeel van het Bestuur voor de Stedebouw onvoldoende in aantal is om al hun taken uit te voeren.

*
**

Na deze uiteenzetting werden nog volgende opmerkingen gemaakt :

1° Ten spoedigste zou een gewestplan voor de kust dienen opgemaakt te worden. De duinen moeten beschermd worden en de huizen moeten gebouwd worden en de straten moeten aangelegd worden in het kader van een urbanistisch plan dat die naam waardig is;

2° Verder werd in uw Commissie gevraagd dat leden van Uw Commissie van Openbare Werken zouden deel uitmaken der Commissies die zullen opgericht worden in het raam der wet van 29 maart 1962. De Minister heeft hierop geantwoord dat de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening en de Regionale Commissies van advies onder hun leden parlementairen zullen tellen;

intercommunales. Il sera bientôt procédé à la constitution de la Commission consultative pour l'agglomération bruxelloise. Cette agglomération sera limitée aux 19 communes qui en font traditionnellement partie.

L'administration compte faire bientôt des propositions au Ministre en ce qui concerne la création de secteurs. Dans le courant de l'année, une division en secteurs fondée sur les études régionales sera proposée au Ministre.

Les *plans de secteur* ont été préparés par des études entreprises depuis 1947 par le département, qui a fait appel à des spécialistes privés. Le Département demande qu'on leur accorde encore deux ans pour achever ces études.

Quant à la *subdivision en régions*, on avait envisagé à un moment donné d'en créer une trentaine pour la Belgique. Toutefois, comme les autres pays de l'Europe des Six ont divisé leur territoire en un nombre restreint de régions (19 en France, par exemple), ce projet a dû être revu. Il paraît raisonnable d'en prévoir cinq à six, d'autant plus qu'il serait impossible de trouver suffisamment de candidats qualifiés pour trente commissions consultatives régionales. Etant donné que l'article 6 de la loi du 29 mars 1962 porte que le Roi désigne, après consultation de la Commission nationale, soit d'office, soit sur la proposition d'organismes régionaux publics ou privés, les régions qui doivent faire l'objet de plans d'aménagement, le Gouvernement devra finalement prendre position au sujet de la division régionale.

Quant au problème de la *Commission nationale*, le département n'est pas resté inactif. Les Députations permanentes et le Conseil central de l'Economie ont présenté des candidats.

La question de la politique à suivre en matière immobilière et celles relatives au droit de propriété pourraient être examinées par la Commission nationale.

Enfin, le Département a souligné le fait que le personnel de l'Administration de l'Urbanisme est trop peu nombreux pour accomplir les diverses tâches qui lui incombent.

*
**

Après cet exposé, les observations suivantes ont encore été présentées :

1° il y aurait lieu d'élaborer au plus tôt un plan de secteur pour la côte. Il faut protéger les dunes, construire les maisons et tracer les rues dans le cadre d'un plan d'urbanisation digne de ce nom;

2° des membres de la Commission des Travaux publics devraient faire partie des commissions à créer dans le cadre de la loi du 29 mars 1962. Le Ministre répond que la Commission nationale de l'Aménagement du Territoire et les Commissions consultatives régionales compteront des parlementaires parmi leurs membres;

3° Leden van uw Commissie beamen dat het personeel van het Bestuur voor de Stedebouw onvoldoende in aantal is om al hun taken uit te voeren, wat nochtans niet betekent dat dit bestuur over een zeer groot aantal supplementaire personeelsleden zou moeten beschikken. Een staf van een tiental personen met een uitstekende vorming zou wellicht voldoende zijn;

4° Een Commissaris heeft kritiek uitgeoefend op de wijze waarop in de hogere administratie gehandeld wordt tegenover gemeenten en steden welke aan gezond urbanisme doen. Het is volgens deze Commissaris spijtig dat, wanneer gemeenten hun patrimonium eerbiedigen, mensen met voldoende invloed, tegen de gemeenten in, toch toelatingen bekomen;

5° Dezelfde Commissaris vestigde ook de aandacht op de schrikwekkende stijging der prijzen der terreinen in ontwikkelingsgebieden. Sommige vrederechters nemen wellicht te gemakkelijk de hoge schattingen van private experts aan;

6° Dezelfde Commissaris vraagt ook dat bij de oprichting der Commissies van Advies voor de agglomeraties rekening zou gehouden worden met het relatief belang der verschillende gemeenten. Indien voor elke gemeente één vertegenwoordiger aangewezen wordt, zullen de kleine gemeenten de wet stellen;

7° Leden van uw Commissie waren van oordeel dat de Nationale Commissie zo spoedig mogelijk moet worden opgericht : de streken moeten immers door de Koning worden aangewezen na raadpleging van de Nationale Commissie;

8° Een lid van uw Commissie betreurt dat de Brusselse agglomeratie beperkt blijft tot de 19 traditionele gemeenten;

9° Daar een lid vreesde dat de gemeenten die geen urbanisatieplannen maken, lagere subsidies zouden bekomen dan de andere gemeenten, verwees de Minister naar de artikels 14 en 19 van de wet van 29 maart 1962. Er werd in Uw Commissie gevraagd dat het probleem der subsidies zou uitgelegd worden in een rondschrijven aan de gemeentebesturen.

C. Personeelskwesties.

1. Een lid dringt aan voor de herwaardering van de ingenieursfunctie in overheidsdienst.

Terwijl de privé-bedrijven de betekenis van de techniek in de huidige samenleving ten volle vatten, schijnt de Staat volgens dit lid het belang van degelijke ingenieurskaders onvoldoende te waarderen. De beste jonge ingenieurs verlaten het departement na enkele jaren stage.

Het is niet alleen omwille van de materiële voordelen, maar het lid heeft de indruk dat onze ingenieurs met minder enthousiasme hun functie uitoefenen bij gebrek aan toekomst op het Departement van Open-

3° certains commissaires reconnaissent que l'Administration de l'Urbanisme ne dispose pas d'un personnel suffisant pour accomplir sa mission, mais ils ne croient pas qu'il faille augmenter les effectifs dans des proportions considérables. Il suffirait, pour compléter les cadres, d'une dizaine de personnes très compétentes;

4° un commissaire critique la manière dont l'administration centrale agit à l'égard de communes qui suivent des méthodes d'urbanisation très rationnelles. Il regrette de devoir constater que des personnes influentes obtiennent des autorisations, contre l'avis des communes qui tiennent à respecter leur patrimoine;

5° le même commissaire souligne que, dans les zones de développement, les prix des terrains augmentent à un rythme inquiétant. Il faut croire que certains juges de paix admettent trop facilement les estimations faites par des experts particuliers;

6° le même Commissaire demande que, lors de la constitution des Commissions consultatives pour les agglomérations, il soit tenu compte de l'importance relative des diverses communes. Si chaque commune était représentée par un membre, les petites communes y feraient la loi;

7° certains commissaires estiment que la Commission nationale doit être constituée à bref délai, car les régions doivent être désignées par le Roi après consultation de la Commission nationale;

8° un commissaire déplore que l'agglomération bruxelloise soit limitée aux 19 communes traditionnelles;

9° un commissaire ayant exprimé la crainte que les subventions allouées aux communes qui n'établissent pas de plans d'urbanisation, ne soient inférieures à celles des autres communes, le Ministre rappelle les articles 14 et 19 de la loi du 29 mars 1962. Des commissaires ont demandé qu'une circulaire soit adressée aux administrations communales, pour leur expliquer le problème des subventions.

C. Questions de personnel.

1. Un membre insiste sur la nécessité de revaloriser la fonction d'ingénieur dans les services publics.

Alors que les entreprises privées ont pleinement conscience de l'importance de la technique dans le monde d'aujourd'hui, l'Etat ne semble pas se rendre compte de l'intérêt qu'il aurait à disposer d'un effectif d'ingénieurs compétents. Après quelques années de stage, les meilleurs d'entre les jeunes ingénieurs quittent le Département.

Ce n'est certes pas une simple question d'avantages matériels, mais l'intervenant a l'impression que, si nos ingénieurs ne font guère preuve d'enthousiasme dans l'exercice de leurs fonctions, la raison en est

bare Werken en ook omdat te veel geïmproviseerd werk hun taak moeilijk en soms onmogelijk maakt.

Plannen en bestekken die een jaar studie vergen, moeten op enkele maanden klaar zijn. Deontologisch zouden de ingenieurs dergelijke opdrachten moeten weigeren, maar ze aanvaarden omdat het niet anders kan. Voor dergelijke opdrachten moeten de ingenieurs van Openbare Werken verantwoordelijkheid opnemen en onvoldoend bestudeerde plannen, bijwerken en ontijdige onteigeningen kosten veel meer dan een groter kader van ingenieurs zou kosten.

Nu geeft men in zeer ruime mate opdrachten aan privé-studiebureaus. De Staat weigert aan zijn eigen trouwe en bevoegde dienaars wat hij ruim uitdeelt aan privé-ingenieurs, terwijl de rijksingenieurs dan nog zullen moeten optreden als raadgevers en controleurs van de plannen waarvoor zij wellicht ook nog een solidaire verantwoordelijkheid zullen moeten opnemen.

Indien men het hoogstaand kader van het Korps van Bruggen en Wegen wil behouden voor de toekomst, is het volgens spreker onontbeerlijk dat men voor een *speciaal statuut* zorgt voor de ingenieurs, ten minste voor de hogere kaders.

Wanneer men de huidige bezoldiging van de ingenieurs en van de magistratuur vergelijkt met de bezoldigingen vóór een halve eeuw, is de coëfficiënt voor de eerste circa 30 en voor de tweede meer dan 40.

Het gaat trouwens om de eenvoudige wet van vraag en aanbod ! Indien de Minister van Openbare Werken geen oplossing vindt, komt de waarde van het Korps van Bruggen en Wegen in gevaar door het feit dat de beste elementen het departement verlaten.

2. Alhoewel de comités tot aankoop van onroerende goederen tot de bevoegdheid van de Minister van Financiën behoren, heeft Uw Commissie toch aangedrongen opdat het personeel van die comités zou versterkt worden. Men moet inderdaad constateren dat de Staat door overhaasting en gebrek aan personeel dikwijls voor de onteigeningen prijzen betaalt die hoger zijn dan de gangbare.

D. Verhoudingen tussen de verschillende kredieten.

In Uw Commissie werd de vraag gesteld welk het volume der middelen is waarover het Departement in 1963 zal beschikken, want voor 1963 ontbrak er een gegeven, namelijk het volume der overdrachten van 1962 naar 1963.

Nadat de Minister had geantwoord dat die overdrachten 953 miljoen zouden bedragen zonder rekening te houden met de overdracht voor scholen, constateerde Uw Commissie dat het Departement in 1963 voor zijn investeringen over ongeveer 13 miljard zal beschikken (meer dan 6 miljard vastleggingskredieten op de buitengewone begroting, meer dan 4 miljard

qu'ils n'ont pas d'avenir au Département des Travaux publics, et aussi que, trop souvent, le caractère improvisé du travail rend leur tâche plus difficile et parfois même impossible à exécuter.

Des plans ou des devis qui nécessiteraient une année d'études doivent être achevés en quelques mois. Déontologiquement parlant, les ingénieurs devraient refuser de telles missions, mais ils les acceptent parce qu'il est impossible de faire autrement. Les ingénieurs des Travaux publics doivent assumer la responsabilité de ces travaux et mettre au point des projets insuffisamment étudiés; d'autre part, le coût des expropriations intempestives est de beaucoup supérieur aux dépenses qu'entraînerait un cadre d'ingénieurs mieux fourni.

Actuellement, on a largement recours à des bureaux d'études privés. L'Etat refuse à ses propres serviteurs, aussi dévoués que compétents, ce qu'il accorde généreusement aux ingénieurs privés, alors que les ingénieurs de l'Etat devront, de surcroît, intervenir en tant que conseillers et contrôleurs pour des plans dont ils auront peut-être même à assumer solidairement la responsabilité.

D'après l'intervenant, si l'on entend conserver le cadre d'élite qu'est le Corps des Ponts et Chaussées, il est indispensable d'élaborer un *statut spécial* des ingénieurs, tout au moins pour les cadres supérieurs.

Si l'on compare les rémunérations actuelles des ingénieurs et des magistrats à celles d'il y a un demi-siècle, on constatera que, pour les premiers, le coefficient s'établit à 30 environ, tandis que, pour les seconds, il dépasse 40.

D'ailleurs, il s'agit là simplement du jeu de la loi de l'offre et de la demande ! Si le Ministre des Travaux publics ne parvient pas à trouver une solution, la valeur du Corps des Ponts et Chaussées se trouvera compromise du fait que les meilleurs éléments quitteront le Département.

2. Bien que les Comités d'acquisition d'immeubles pour le compte de l'Etat relèvent du Ministre des Finances, votre Commission n'en a pas moins insisté pour que leurs effectifs soient renforcés. En effet, on est obligé de constater qu'en raison de sa précipitation et faute de disposer d'un personnel suffisant, l'Etat paie souvent pour les expropriations des montants supérieurs aux prix normaux.

D. Proportionnalité entre les divers crédits.

Un commissaire a demandé quel était le volume des crédits dont le Département disposera en 1963, car, pour cet exercice, il manquait un élément : le volume des reports de 1962 à 1963.

Après que le Ministre eut répondu que ces reports s'élèveraient à 953 millions, compte non tenu du report relatif aux écoles, votre Commission a constaté que le Département disposera de quelque 13 milliards pour ses investissements en 1963 (plus de 6 milliards de crédits d'engagement à l'extraordinaire, plus de 4 milliards de crédits d'enga-

vastleggingskredieten op de begroting van het Wegenfonds, ten hoogste 1,2 miljard bij het Gemeentekrediet en ongeveer 1 miljard overdrachten).

**

Volgens een lid beantwoorden de cijfers der begroting geenszins aan de werkelijkheid. Opdat deze cijfers de werkelijkheid meer zouden benaderen, zou het nodig zijn een programma op te stellen dat de administratie bindt. Dit is nodig in het belang der goede werking der administratie en ook om de parlementaire controle mogelijk te maken. Als voorbeeld ter staving van zijn bewering verwijst het lid naar artikel 462 der buitengewone uitgaven. Op artikel 62-162 waren voor de vastleggingskredieten in het begrotingsontwerp 2.155.000.000 frank nieuwe machtigingen 1962 voorzien. Daarbij zijn ongeveer 461 miljoen gekomen zodat in het begrotingsontwerp 1963 machtigingen 1962 voorkomen voor 2.616.420.000 frank. Wordt dit bedrag in 1962 vastgelegd? Hoegenaamd niet, aangezien de administratie voorstelt 1.058 miljoen over te dragen naar 1963 of 1964. Daarenboven worden belangrijke bedragen slechts vastgelegd op 13 december 1962 (terloops weze vermeld dat spreker vreesde dat door de concentratie der aanbestedingen op 13 december het mechanisme der aanbestedingen ontwricht wordt en dat deze concentratie alle « arrangementen » mogelijk maakt wat tot gevolg heeft dat de Staat duurder betaalt).

**

Een ander lid oefende kritiek uit op de verdeling der kredieten. Volgens deze commissaris zouden voor de kredieten « gemeentekrediet » twee maxima moeten bepaald worden in plaats van één (spreker stelt voor een bedrag van minstens 800 miljoen voor te behouden voor de wegen en een bedrag van ten hoogste 400 miljoen voor alle andere bedoelde posten).

In uw Commissie werd ook kritiek uitgebracht op de verdeling der vastleggingskredieten van artikel 533-01 der begroting Wegenfonds. Zal men de kredieten voor de autosnelwegen kunnen vastleggen? Zou het niet realistisch zijn, een gedeelte der kredieten voorzien voor de autosnelwegen, over te dragen naar het wegenprogramma? Daarenboven zouden de kredieten voor het wegenprogramma in alle geval dienen verhoogd te worden met minstens 300 miljoen, zelfs indien er geen overdracht plaats vindt van het autosnelwegprogramma, daar de staatswegen op vele plaatsen niet meer voldoen voor het huidige verkeer en dossiers voor vele werken op uitvoering wachten.

Ook werd in Uw Commissie kritiek uitgebracht op de verdeling der kredieten per provincie zowel voor de wegen als voor de waterwegen.

Wat de verdeling voor de wegen betreft, zou het logisch zijn voor iedere provincie, ten minste voor de gemeentewegen en provinciale wegen, een percentage te voorzien ten opzichte van het totaal voor de negen provincies. Bij de bepaling van deze percentages zou men rekening houden met de bevolking, de opper-

gement au budget du Fonds des Routes, 1,2 milliards au maximum pour le Crédit communal et environ 1 milliard de reports).

**

D'après un commissaire, les chiffres du budget ne correspondent aucunement à la réalité. Pour qu'ils s'en approchent davantage, il faudrait établir un programme qui lierait l'Administration. Ceci est indispensable dans l'intérêt d'une bonne marche de l'Administration et aussi pour rendre possible l'exercice du contrôle parlementaire. Pour appuyer ses dires, l'intervenant cite l'article 462 des dépenses extraordinaires. L'article 62.462 du projet de budget prévoyait, en crédits d'engagement, 2.155.000.000 de francs de nouvelles autorisations pour 1962. Quelque 461 millions sont venus s'y ajouter, de sorte que les autorisations de 1962 interviennent dans le projet de budget de 1963 pour un montant de 2.616.420.000 francs. Cette somme a-t-elle été engagée en 1962? Pas du tout, puisque l'Administration propose de reporter 1.058 millions à l'exercice 1963 ou à l'exercice 1964. De plus, des sommes importantes n'ont été engagées que le 13 décembre 1962 (notons que l'intervenant craignait que la concentration des adjudications au 13 décembre ne soit de nature à énerver le mécanisme des adjudications et à favoriser tous les « arrangements », ce qui se traduirait par une augmentation des sommes à payer par l'Etat).

**

Un autre membre a critiqué la répartition des crédits. A son sens, il aurait fallu fixer deux maxima au lieu d'un seul pour les crédits « Crédit communal » (l'intervenant propose de réserver un montant minimum de 800 millions pour les routes et un montant maximum de 400 millions pour tous les autres postes visés).

Des critiques ont également été émises au sujet de la répartition des crédits d'engagement figurant à l'article 533-01 du budget du Fonds des Routes. Sera-t-il possible d'engager les crédits destinés aux autoroutes? Ne ferait-on pas preuve de réalisme en transférant au programme des routes une partie des crédits affectées aux autoroutes? Au surplus, les crédits prévus pour le programme des routes devraient, en tout état de cause, être majorés d'au moins 300 millions, même au cas où il n'y aurait aucun transfert du programme des autoroutes à celui des routes; en effet, de nombreux tronçons de routes de l'Etat ne répondent plus aux exigences du trafic actuel et il y a un grand nombre de dossiers en souffrance.

D'autre part, des commissaires ont critiqué la répartition des crédits par province, aussi bien pour ce qui est des routes que des voies hydrauliques.

En ce qui concerne la répartition des crédits afférents aux routes, il serait logique d'affecter à chaque province, du moins pour les routes communales et provinciales, un pourcentage du total prévu pour les neuf provinces. Dans la fixation de ces taux, il serait tenu compte de la population, de la superficie, de la valeur

vlakke, de waarde van de industriële eigendommen (kadastrawaarde), enz. opdat de percentages zouden overeenkomen met de percentages van het werkelijk volume van verkeer in iedere provincie.

Werken aan de staatswegen zouden uitgevoerd worden in gelijk welke provincie als die werken economisch te verantwoorden zijn. In die geest kan de opsomming der grote werken die zo spoedig mogelijk aangevat worden, niet zonder meer aanvaard worden. Verder moet ook betreurd worden dat in het ontwerp van wet houdende goedkeuring van het eerste programma voor economische expansie (Gedr. St. Senaat, n° 51) geen enkele economische verantwoording voorkomt voor de voorgestelde werken.

Wat de verdeling der kredieten voor de waterwegen betreft, dient volgens hetzelfde lid, betreurd te worden dat de werken aan de waterwegen economisch niet verantwoord worden. Ook voor de waterwegen zou men op criteria moeten steunen ! Ware het voor de streek van Charleroi niet beter geweest, in een minimum tijd één uitweg naar zee te verwezenlijken dan tegelijkertijd langs drie kanten te werken ? Is het te verantwoorden dat kredieten geschrapt werden voor de Bovenschelde die met schepen van 300 ton een trafic verwerkt die gelijk is aan de helft van de trafic van het Albertkanaal ? Is het economisch verantwoord, de werken op de Maas tussen Luik en Givet te bevoorcellen en later te constateren dat de Fransen hun gedeelte van de Maas niet afwerken ? Ging het op, de kredieten voor de Ringvaart uit te stellen ? Tot besluit verklaart de Commissaris dat hij een politiek van openbare werken wenst die gebaseerd is op de economische gegevens, en dat een reoriëntatie der investeringen hoogstnodig is.

Wat de verhoudingen tussen de verschillende kredieten betreft, verklaart de Minister dat hij een rechtvaardige verdeling zal nastreven tussen de twee landsgedeelten enerzijds en tussen de verschillende streken van ieder landsgedeelte anderzijds. Het bepalen van automatische criteria is nochtans volgens de Minister moeilijk, maar hij zal berekeningen laten maken.

In Uw Commissie werd door een tussenkomend lid verklaard dat criteria wenselijk zijn opdat men niet steeds enkel over de geografische verdeling zou moeten spreken.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING.

Artikel 10 van het wetsontwerp.

De Regering heeft het volgende amendement ingediend :

« Het plafond van de verbintenissen, aan te gaan bij toepassing van artikel 10 van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1963, wordt met 300.000.000 frank verminderd en diensgevolge teruggebracht tot 1.200.000.000 frank.

» *Verantwoording.* — De weguntrusting in de woonwijken, gebouwd door toedoen van de Nationale

des biens industriels (valeur cadastrale), etc., afin que les pourcentages correspondent à ceux du volume réel du trafic dans chaque province.

Les travaux à effectuer aux routes de l'Etat seraient exécutés, dans n'importe quelle province, à condition qu'ils soient économiquement justifiés. Dans cette optique, on ne saurait approuver sans plus l'énumération des grands travaux qui doivent être entrepris dans le plus bref délai. Il faut déplorer d'autre part, que le projet de loi portant approbation du premier programme d'expansion économique (Doc. Sénat, n° 51) ne donne aucune justification économique des travaux proposés.

Quant à la répartition des crédits destinés aux voies hydrauliques, l'intervenant regrette que les travaux à exécuter ne fassent pas non plus l'objet d'une justification économique. Ici encore, il faudrait des critères ! N'eût-il pas mieux valu, pour la région de Charleroi, d'avoir en un minimum de temps un exutoire vers la mer en lieu et place des travaux entrepris de troiscôtés à la fois ? Est-il admissible de supprimer des crédits pour le Haut-Escaut, alors que celui-ci, avec des bateaux de 300 tonnes, absorbe un trafic égal à la moitié de celui du canal Albert ? Se justifie-t-il économiquement d'avantager les travaux sur la Meuse entre Liège et Givet, pour constater plus tard que nos voisins du Sud n'achèvent pas les travaux entrepris sur leur tronçon de la Meuse situé en territoire français ? Était-il raisonnable d'ajourner l'octroi des crédits destinés au canal circulaire de Gand ? En conclusion, l'intervenant souhaite voir élaborer une politique des travaux publics fondée sur les données économiques et il considère qu'une révision de l'orientation des investissements s'impose d'urgence.

Pour ce qui est de la proportionnalité entre les divers crédits, le Ministre s'efforcera d'assurer une répartition équitable de ceux-ci entre la partie flamande et la partie wallonne du pays, d'une part, et entre les diverses régions dont se compose chacune de celle-ci, d'autre part. Il estime toutefois qu'il serait malaisé de fixer des critères automatiques, mais il fera effectuer certains calculs à ce sujet.

Un commissaire déclare qu'il serait souhaitable d'établir des critères autres que la seule répartition géographique que l'on ne cesse de réclamer.

III. DISCUSSION DES ARTICLES.

Article 10 du projet de loi.

Le Gouvernement a présenté l'amendement suivant :

« Le plafond des engagements à prendre en application de l'article 10 du projet de loi contenant le budget du département des Travaux publics pour l'exercice 1963 est réduit de 300.000.000 de francs et ramené de ce fait à 1.200.000.000 de francs.

» *Justification.* — Jusqu'à 1962, le financement de l'équipement des voiries dans les ensembles d'habita-

Maatschappij voor de Huisvesting en van de Nationale Maatschappij voor de Kleine Landeigendom, werd tot in 1962 door het Departement van Openbare Werken gefinancierd ten laste van de kredieten uitgetrokken op de artikelen 561 of overeenkomstige artikelen van de buitengewone begroting, bij toepassing van de wet van 15 mei 1949.

» De werken werden uitgevoerd onder het gezag en het toezicht van de diensten van het Ministerie van Openbare Werken, dat in feite als opdrachtgever optrad.

» In artikel 10 van de ontwerp-begroting voor 1963 is bepaald dat de hierboven bedoelde wegenbouwwerken zullen worden uitgevoerd door de gemeenten, die als opdrachtgever in de plaats van de Staat treden, terwijl de kosten van de werken door het Gemeentekrediet zullen worden gefinancierd.

» Al is dit een uitstekende formule voor de grote gemeenten die over een technische dienst beschikken, voor de kleine gemeenten daarentegen is ze vol gevaren.

» Die wijziging zal dus zware gevolgen hebben wat het woningbouwbeleid betreft.

» Daar de studie van de nieuwe formule nog niet voltooid is, en ten einde moeilijkheden te voorkomen, heeft dit amendement tot doel, op de buitengewone begroting het traditioneel krediet van 300 miljoen F uit te trekken voor de financiering van de desbetreffende werken, en het plafond van de verbintenissen ten bedrage van 1,5 miljard frank, vastgesteld in artikel 10 wat de financiering door het Gemeentekrediet betreft, bij wijze van compensatie te verminderen ».

Het amendement werd, op één onthouding na, eenparig aangenomen.

Artikel 26-1°.

1. Welke is de verdeling per provincie voor het onderhoud der Rijkswegen in 1962 ?

Antwoord.

Antwerpen	30 miljoen
Brabant	93 miljoen
West-Vlaanderen	46 miljoen
Oost-Vlaanderen	70 miljoen
Henegouwen	38 miljoen
Luik	73 miljoen
Limburg	24 miljoen
Luxemburg	51 miljoen
Namen	58 miljoen
Verlichtingsinstallaties	20 miljoen
	503 miljoen

**

2. In uw Commissie werd de vraag gesteld of de speciale onderhoudskosten die het gevolg zijn van de slechte weersomstandigheden, zullen aangerekend worden op de voor 1963 voorziene 540 miljoen. Op deze vraag werd ontkennend geantwoord; het bedrag van 540 miljoen houdt dus geen rekening met bijkomende werken voor vorstschade.

tions construits à l'intervention de la Société nationale du Logement et de la Société nationale de la petite propriété terrienne se faisait en application de la loi du 15 mai 1949, par le département des Travaux publics, à charge des crédits inscrits aux articles 561 ou correspondants du budget extraordinaire.

» L'exécution de ces travaux se faisait sous l'autorité et le contrôle des services du département des Travaux publics, qui était véritablement le maître de l'ouvrage.

» Le projet de budget pour 1963 prévoit, à l'article 10, que les travaux de voirie mentionnés ci-dessus seront exécutés par les communes, qui deviennent maître de l'ouvrage en remplacement de l'Etat, le coût des travaux étant financé par le Crédit communal.

» Bien que cette nouvelle formule soit excellente pour les communes importantes qui disposent d'un service technique, elle est cependant pleine de périls pour les petites communes.

» Ce changement est donc lourd de conséquences au point de vue de la politique du logement.

» Afin d'éviter des difficultés, l'étude de la nouvelle formule n'étant pas encore complètement terminée, le présent amendement tend à insérer au budget extraordinaire le crédit traditionnel de 300 millions de francs, en vue du financement des travaux dont il s'agit, et de diminuer en compensation le plafond des engagements de 1,5 milliard de francs, prévu à l'article 10 pour ce qui concerne le financement du Crédit Communal ».

L'amendement a été adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 26-1°.

1. Quelle est, en 1962, la répartition par province des crédits destinés à l'entretien des routes de l'Etat ?

Réponse.

Anvers	30 millions
Brabant	93 millions
Flandre occidentale	46 millions
Flandre orientale	70 millions
Hainaut	38 millions
Liège	73 millions
Limbourg	24 millions
Luxembourg	51 millions
Namur	58 millions
Eclairage	20 millions
	503 millions

**

2. Un commissaire a posé la question de savoir si les dépenses spéciales d'entretien, résultant des mauvaises conditions climatiques, seront imputées sur 540 millions prévus pour 1963. La réponse a été négative; le montant de 540 millions ne tient donc pas compte des travaux supplémentaires à effectuer aux routes endommagées par le gel.

Art. 63.502.

Centrum te Paifve.

De gemeente Paifve heeft zich uiteindelijk akkoord verklaard met het voorontwerp en de architect werd uitgenodigd de aanbestedingsbescheiden op te maken voor een eerste schijf van de werken.

Het kan voorzien worden dat het onmogelijk zal zijn de aanbesteding van die eerste schijf in de loop van het tweede semester te laten doorgaan, dit op voorwaarde van de beschikbare kredieten ingeschreven onder artikel 502, litt. a.

Het dient genoteerd te worden, dat het gegeven akkoord door de gemeente Paifve op het voorontwerp de voortzetting toelaat van de studies, niettegenstaande de meningsverschillen die tussen de gemeentemandatarissen bestaan voor wat betreft de verplaatsing van een erfdienstbaarheid.

Een oplossing die door zekere mandatarissen werd voorgesteld en die erin bestond de onteigeningen uit te breiden, werd niet weerhouden tot op heden omdat zij een bijkomende uitgave van ongeveer 1.300.000 frank zou veroorzaken.

Dit probleem maakt het voorwerp uit van een aandachtig onderzoek.

Artikel 63.561.

De Regering heeft volgend amendement ingediend :

« Uitvoering van artikel 8 van de wet van 15 april 1949 tot instelling van het Nationaal Fonds voor de Huisvesting en van de wet van 27 juni 1956. Kosten in verband met het opmaken van de ontwerpen, de uitvoering van en het toezicht over de werken.

a) Een vastleggingskrediet van 300.000.000 frank uittrekken (kolom 7).

b) Het betalingskrediet van 275.000.000 frank brengen op 425.000.000 frank (kolom 11) — Vermeerdering met 150.000.000 frank.

Verantwoording. — De aangevraagde kredieten zullen nodig zijn voor het dekken, in 1963, van de verbintenissen die zowel inzake vastleggingen als inzake betalingen zullen voortvloeien uit de beslissing om de werken die zullen worden aanbesteed ter uitvoering van de wet Brunfaut, niet te betalen volgens de speciale financiering bepaald in artikel 10 van het wetsontwerp. »

Zoals het amendement op artikel 10 van het ontwerp, werd dit amendement, op één onthouding na, eenparig aangenomen.

Artikel 63.566.

1. In artikel 63.566 wordt voor 1963 350 miljoen voorzien voor economische omschakeling. Gelieve de ramingen te geven per gebied of per provincie.

Antwoord.

Het is moeilijk op dit ogenblik op deze vraag een juist antwoord te geven.

Art. 63.502.

Centre de Paifve.

La commune de Paifve ayant enfin marqué son accord sur l'avant-projet, l'architecte a été invité à dresser les documents d'adjudication pour une première tranche des travaux.

On peut prévoir qu'il sera possible de lancer l'adjudication pour cette première tranche au cours du deuxième semestre, sous réserve du disponible des crédits prévus à l'article 502, litt. a.

Il convient de noter que l'accord donné par la commune de Paifve sur l'avant-projet permet la poursuite des études en dépit des divergences de vue qui existent parmi les mandataires communaux au sujet du déplacement d'une servitude.

Une solution qui avait été proposée par certains mandataires et qui consistait à étendre les expropriations, n'a pu être retenue jusqu'à présent parce qu'elle entraînerait une dépense supplémentaire de l'ordre de 1.300.000 francs.

Ce problème fait l'objet d'un examen attentif.

Article 63.561.

Le Gouvernement a déposé l'amendement suivant :

« Exécution de l'article 8 de la loi du 15 avril 1949 instituant un Fonds National du Logement et de la loi du 27 juin 1956. Frais d'élaboration des projets, réalisation et surveillance des travaux.

a) Inscrire un crédit d'engagement de 300.000.000 de francs (colonne 7).

b) Porter le crédit de paiement de 275.000.000 de francs à 425.000.000 de francs (colonne 11) — Majoration de 150.000.000 de francs.

Justification. — Les crédits sollicités seront nécessaires pour couvrir en 1963 les obligations qui résulteront, tant en engagement qu'en paiement, de la décision tendant à ne pas mettre à charge du financement spécial, prévu à l'article 10 du projet de loi, les travaux à mettre en adjudication en exécution de la loi « Brunfaut ».

Cet amendement a été adopté à l'unanimité moins 1 abstention, comme celui déposé à l'article 10 du projet.

Article 63.566.

1. L'article 63.566 prévoit pour 1963 350 millions en vue de la reconversion économique. Veuillez donner les estimations par région ou par province.

Réponse.

Il est difficile de donner, en ce moment, une réponse précise à la question posée.

De hiernavolgende beslissingen van het M.C.E.S.C., die zowel slaan op de begroting van 1962 als op deze van 1963, zullen een beeld geven van de uitgaven die tot nog toe op dit artikel zullen aangerekend worden :

Aankoop van industrieterreinen te Hautrage	60 miljoen
Aankoop van industrieterreinen te Grobbendonk	10 miljoen
Vestiging van een cellulosefabriek in Luxemburg — Diverse uitgaven	30 miljoen
Industriegebied te Zwijndrecht	100 miljoen
Aanleggen van de verbindingsweg tussen de industrieterreinen te Genk en de weg Bilzen-Zutendaal	15 miljoen
Gewest het Centrum — Industriegebied Manage-Seneffe	63 miljoen
Industriegebied Zuiderkempem	190 miljoen
Industriegebied langs de ringvaart te Gent	106 miljoen
Gebied van de Beneden-Maas — Ophogingen	100 miljoen
Veurne	36 miljoen
	710 miljoen

Het is op dit ogenblik moeilijk een raming te geven van het bedrag der vastleggingen, die in 1962 genomen kunnen worden ten laste van dit artikel en het is verstaan, dat de in 1962 aangevraagde kredieten met het oog op de uitvoering van dit programma, maar die niet aangewend worden in de loop van het dienstjaar, overgedragen zullen worden naar het dienstjaar 1963 door middel van het koninklijk besluit betreffende de overdrachten.

2. In de begroting 1962 was ook 350 miljoen voorzien. Gelieve de bedragen per gebied te laten kennen tot op heden reeds vastgelegd.

Antwoord.

Het krediet van 350.000.000 frank voorzien op de begroting 1962, werd op 21 september 1962 toegekend. Op datum van 15 november 1962 werden volgende uitgaven definitief vastgelegd :

Zwijndrecht : Verbetering bestaande weg F	3.625.022
Seneffe-Manage : Verscheidene onteigeningen	2.974.731

Tevens mogen de twee voorlopige vastleggingen eveneens vermeld worden :

Tessenderloo : a) Verbreding Albertkanaal en opspuiting grond met het oog op de vestiging van nieuwe nijverheden	F 22.621.300
--	--------------

b) Aanleg nijverheidsspoor Tessenderlo-Kwaadmechelen	14.500.000
--	------------

Les décisions suivantes, prises par le C.M.C.E.S., qui influenceront aussi bien le budget de 1962 que celui de 1963, donneront une image des dépenses qui seront imputées à charge de cet article :

Acquisition de terrains industriels à Hautrage	60 millions
Acquisition de terrains industriels à Grobbendonk	10 millions
Implantation au Luxembourg d'une usine de cellulose — Dépenses diverses	30 millions
Zoning industriel de Zwijndrecht	100 millions
Construction du chemin de liaison entre les terrains industriels de Genk et la route Bilzen-Zutendaal	15 millions
Région du Centre — Zoning industriel de Manage-Seneffe	63 millions
Zoning industriel « Zuiderkempem »	190 millions
Zoning industriel le long du canal circulaire de Gand	106 millions
Zone de la Basse-Meuse — Travaux de remblayage	100 millions
Furnes	36 millions
	710 millions

Il s'avère actuellement difficile d'estimer le montant des engagements qui pourront être réalisés en 1962 à charge de cet article et il reste entendu que les crédits sollicités en 1962 en vue de l'exécution du programme prévu mais non réalisé au cours de cet exercice, seront reportés à l'exercice 1963 par la voie de l'arrêté royal de report.

2. Le budget de 1962 prévoyait également un crédit de 350 millions. Veuillez faire connaître les montants par région engagés jusqu'à présent.

Réponse.

Le crédit de 350.000.000 de francs, prévu au budget de 1962, a été accordé à la date du 21 septembre 1962. A la date du 15 novembre 1962 les dépenses suivantes ont été engagées définitivement :

Zwijndrecht : Amélioration route existante	3.625.022
Seneffe-Manage : Diverses expropriations	2.974.731

Deux engagements provisoires peuvent également être signalés :

Tessenderlo : a) Elargissement du Canal Albert et remblayage de terrains en vue de l'installation de nouvelles industries F	22.621.300
---	------------

b) Construction d'une voie industrielle Tessenderlo-Kwaadmechelen	14.500.000
---	------------

3. Het programma van het artikel 63.566 voorziet 10 punten, o.m. industriegebied langs de Ringvaart te Gent.

a) Wordt uitsluitend het Noordervak bedoeld ?

b) Welk is het bedrag voor het krediet Ringvaart ?

Antwoord :

a) Ja, het geldt hier uitsluitend de industriezone gelegen langs het Noordervak van de Ringvaart op grondgebied der gemeenten Mariakerke, Wondelgem en Evergem;

b) Het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie heeft beslist de volgende kredieten ter beschikking te stellen van het departement van Openbare Werken voor voornoemde industriezone :

1. Omleiding Kale + onteigening	F	11.750.000
2. Aanleg nijverheidsweg		34.000.000
3. Onteigening Zuidelijke zone		48.250.000
4. Aanaarding		12.000.000
Totaal : F		106.000.000

Artikel 63.611-1.

Zie bijlage II.

Artikel 63.611-3.

I. Voor artikel 63.611-3 (Ministerie van Justitie) zijn slechts 85 miljoen frank toelagen (vaste beloften) voorzien voor 1963 alhoewel, gezien het aantal dossiers en de ellendige toestand van vele kerken (waaronder talloze monumenten), een veel groter bedrag verwacht werd.

Gelieve het globaal bedrag te vermelden van de gevraagde toelagen voor de dossiers op heden in uw departement, waarvoor nog geen principiële belofte werd verleend.

Antwoord :

Het totaal bedrag der gevraagde subsidies voor de bij het departement ingediende dossiers beloopt ongeveer 170 miljoen.

Er dient opgemerkt dat de toe te kennen toelagen voor de justitiepaleizen en de vrederechten eveneens kunnen aangerekend worden, vanaf het jaar 1963, op het globaal krediet van 1.200 miljoen van het Gemeentekrediet.

Het krediet van artikel 611-3 omvat daarenboven een bedrag van 15 miljoen om de afwerking van de Basiliek van Koekelberg toe te laten.

Tenslotte herinnert de Minister aan het Commissielid dat in 1962 het krediet van 70 miljoen verhoogd werd tot een bedrag van 99 miljoen, om de vereffening toe te laten van de meest dringende dossiers met

3. Le programme de l'article 63.566 comprend 10 points, et notamment la zone industrielle longeant le Canal circulaire à Gand.

a) Envisage-t-on exclusivement la section nord ?

b) Quel est le crédit prévu pour le Canal circulaire ?

Réponse :

a) Oui, il s'agit uniquement de la zone industrielle située le long de la section Nord du Canal circulaire, sur le territoire des communes de Mariakerke, Wondelgem et Evergem;

b) Le Comité ministériel de Coordination économique et sociale a décidé de mettre les crédits suivants à la disposition du département des Travaux publics pour le zoning industriel précité :

1. Contournement Kale + expropriation	F	11.750.000
2. Construction route industrielle		34.000.000
3. Expropriation zone Sud		48.250.000
4. Remblais		12.000.000
Total : F		106.000.000

Article 63.611-1.

Voir annexe II.

Article 63.611-3.

I. L'article 63.611-3 (Ministère de la Justice), ne prévoit que 85 millions de subsides (promesses fermes) pour 1963, alors qu'on escomptait un montant beaucoup plus élevé, vu le nombre de dossiers et l'état lamentable de nombreuses églises (dont beaucoup de monuments).

Veuillez signaler le montant global des subsides demandés pour les dossiers introduits actuellement à votre département, pour lesquels une promesse de principe n'a pas encore été accordée.

Réponse :

Le montant total des subsides demandés pour des dossiers introduits au département est de l'ordre de 170 millions.

Il faut signaler que les subsides accordés pour les palais de justice et justices de paix peuvent également être imputées, à partir de l'année 1963, sur le crédit global de 1.200 millions du Crédit Communal.

Par ailleurs, le crédit de l'article 611-3 comporte une somme de 15 millions pour permettre l'achèvement de la Basilique de Koekelberg.

Enfin, le Ministre rappelle au membre de la Commission qu'en 1962 le crédit de 70 millions a été porté à 99 millions pour permettre la liquidation des dossiers les plus urgents relatifs à la restauration de

betrekking tot de restauratie van de geklasseerde gebouwen zoals de St-Rombautskathedraal van Mechelen, de St-Michielskathedraal van Brussel en de St-Jacques-kerk te Luik.

2. Door commissieleden weed volgend amendement ingediend :

« Artikel 63-611, 3°. — *Ministerie van Justitie.*

De vastleggingskredieten voor 1963 en de betalingskredieten verhogen met 25 miljoen frank.

Het 3° van het artikel dus te wijzigen als volgt :

« Vastleggingskredieten :			
Nieuwe machtigingen 1963	.	F	110.000.000
Vastleggingskredieten :			
Nieuw plafon	.	.	611.919.000
Betalingskredieten :			
Nieuwe machtigingen 1963	.	.	125.000.000
Betalingskredieten :			
Nieuw plafon	.	.	470.399.000

Verantwoording. — Sinds jaren zijn de kredieten voor herstellingswerken aan kerken en monumentale kerken onvoldoende. Langer wachten de kredieten te verhogen zou de kostprijs voor herstellingswerken aan de beschadigde gebouwen meer dan verdubbelen. Ons voorstel is een strikt minimum. »

Nadat de Minister verklaard had dat voor eredienstgebouwen die toebehoren aan de gemeenten, beroep zo gedaan worden op het Gemeentekrediet (artikel 10 van het ontwerp), wordt het amendement ingetrokken.

Artikel 63-621.

De vastleggingen 1963 : 120 miljoen — plafon 449 miljoen en betalingen 1963 : 30 miljoen — plafon 293 miljoen vergt uitleg.

Op eerste gezicht zijn de betalingskredieten onvoldoende.

Antwoord.

De toestand van de kredieten van artikel 621 doet zich voor als volgt :

vastgelegd op 31 december 1961	.	F	208.602.000
betaald op 31 december 1961	.	.	183.053.000

Blijft te betalen op 31 december 1961 . 25.549.000

monuments classés, comme la cathédrale St-Rombaut à Malines, la cathédrale St-Michel à Bruxelles et l'église St-Jacques à Liège.

2. Des membres ont déposé l'amendement suivant :

Article 63.611, 3°. — *Ministère de la Justice.*

Augmenter de 25 millions de francs les crédits d'engagement et les crédits de paiement pour 1963.

En conséquence, modifier le 3° de l'article comme suit :

« Crédits d'engagement :			
Autorisations nouvelles 1963	.	F	110.000.000
Crédits d'engagement :			
Plafond nouveau	.	.	611.919.000
Crédits de paiement :			
Autorisations nouvelles 1963	.	.	125.000.000
Crédits de paiement :			
Nouveau plafond	.	.	470.399.000

Justification. — Depuis des années, les crédits affectés aux travaux de réparation des églises et des édifices culturels monumentaux sont insuffisants. Si l'on tardait davantage à les augmenter, le coût des travaux de réparation des édifices endommagés serait plus que doublé. Les montants que nous proposons constituent un strict minimum. »

Après que le Ministre eut rappelé que, pour les édifices culturels appartenant aux communes, il sera fait appel au Crédit communal (article 10 du projet), l'amendement est retiré.

Article 63-621.

Le fait que les engagements 1963 atteignent 120 millions, avec un plafond de 449 millions, et les paiements 1963 30 millions, avec un plafond de 293 millions, nécessite une explication.

A première vue, les crédits de paiement paraissent insuffisants.

Réponse.

La situation des crédits de l'article se présente comme suit :

engagé au 31 décembre 1961	.	F	208.602.000
payé au 31 décembre 1961	.	.	183.053.000

Solde restant à payer au 31 décembre 1961 . 25.549.000

voorziene vastleggingen in 1962 en 1963 : 235.000.000 waarvoor de betalingen zullen bedragen 36.000.000

Totaal der betalingen einde 1963 61.549.000

Beschikbare betalingskredieten in 1962 en 1963 : 10.419.000 (1962) + 30.000.000 (1963) = 70.419.000

Dit krediet is dus toereikend om het hoofd te bieden aan de betalingen voortvloeiende uit de aangegane en aan te gane verplichtingen.

Artikel 533-01 van het Wegenfonds.

1. In artikel 533-01 van het Wegenfonds zijn vermeld :

a) $300 + 286 + 200 = 786$ miljoen frank voor volgende doeleinden :

- onteigeningen,
- verrekening,
- onvoorziene,
- signalisatie,
- afsluitingen,
- beplantingen,
- tussenkosten,
- enz.

Ik zou willen vernemen :

1. of deze bedragen betrekking hebben op de begroting 1963 en de onderverdeling der kredieten per doeleinde en per begroting;

2. welk deel hiervan voor autowegen en voor gewone wegen bestemd is.

b) Wat de posten autowegen betreft :

1. 1.500 miljoen : welk deel voor onteigeningen, voor studiekosten (derden) en voor werken ?

2. 750 miljoen : opsomming der werken en gegevens zoals in b) 1;

3. 100 miljoen : welk is het deel voor vroegere aanbestedingen en deze voorzien voor deze begroting ?

c) Uit de zeer sommaire gegevens kan men ook niet afleiden welke de vastleggings- en betalingskredieten zijn.

Kan dit voortaan niet vollediger worden voorgesteld ?

Antwoord.

a) 1. De bedragen van $300 + 286 + 200$ miljoen zijn bestemd om de vastlegging toe te laten in de loop van het jaar 1963 van de uitgaven voor de gewone wegen met betrekking tot :

engagements probables en 1962 et 1963 ;
235.000.000 pour lesquels les paiements s'élèveront à 36.000.000

Total des paiements à fin 1963 61.549.000

Crédits de paiement disponibles en 1962 et 1963 : 40.419.000 (1962) + 30.000.000 (1963) = 70.419.000

Ce crédit est donc suffisant pour faire face aux paiements résultant des obligations contractées et à contracter.

Article 533-01 du Fonds des routes.

1. L'article 533-01 du Fonds des routes prévoit :

a) $300 + 286 + 200 = 786$ millions de francs pour les buts suivants :

- expropriations,
- décomptes,
- imprévus,
- signalisation,
- clôtures,
- plantations,
- interventions,
- etc.

Je voudrais savoir :

1. si ces montants ont trait au budget de 1963 et quelle est la répartition de ces crédits par objet et par exercice;

2. quelle est la partie destinée aux autoroutes et aux routes ordinaires.

b) En ce qui concerne les autoroutes :

1. 1.500 millions : quote-part des expropriations, des frais d'études (tiers) et des travaux ?

2. 750 millions : énumération des travaux et données comme sub b) 1;

3. 100 millions : quelle est la partie destinée aux adjudications antérieures et celle prévue pour le présent budget ?

c) Les données très sommaires ne permettent pas d'établir quels sont les crédits d'engagement et de paiement.

Ne serait-il pas possible à l'avenir de donner des renseignements plus complets ?

Réponse.

a) 1. Les sommes de $300 + 286 + 200$ millions doivent permettre l'engagement au cours de l'année 1963 des dépenses destinées aux routes ordinaires et se rapportant aux :

onteigeningen (zijnde ± 20 % van het totaal krediet)	F 300.000.000
verrekeningen te hechten aan alle aan de gang zijnde aannemingen (zijnde 10 % van het totaal krediet)	145.000.000
onvoorzien (t.w. de beproevingskosten, de toepassing van de formule van prijssherziening, enz.) (zijnde ± 10 % van het totaal krediet)	141.000.000
verlichting, veiligheidsmaatregelen, beplantingen, tussenkomsten in de kostprijs der werken uit te voeren door de N.M.B.S., de Buurtspoorwegen en andere concessiehouders (zijnde ± 10 % van het totaal krediet)	150.000.000
weg- en lichtsignalisaties	50.000.000
	F 786.000.000

2. Deze kredieten hebben uitsluitend betrekking op de gewone wegen.

b) 1. Luik-Bergen-Doornik-Franse grens.

Onteigeningen	F 290.000.000
Studiekosten	48.000.000
Werken	1.162.000.000
	F 1.500.000.000

2. Programma economische omschakeling van de Borinage en het Centrum.

Onteigeningen	F 150.000.000
Studiekosten	50.000.000
Werken	550.000.000
	F 750.000.000

3. Het krediet van 100 miljoen moet de vastlegging toelaten in de loop van het jaar 1963 van de uitgaven betreffende de signalisatie, de verlichting, de aanplantingen, de veiligheidsmaatregelen, de tussenkomsten in de kostprijs der werken uit te voeren door de N.M.B.S., de Buurtspoorwegen en de andere concessiehouders, evenals de verrekeningen te hechten aan alle aan de gang zijnde aannemingen.

c) Het bedrag voor 1963 van de door het Wegenfonds gevraagde vastleggingskredieten beloopt 1.180.000.000 F en dit der vereffeningskredieten 3.000.000.000 F, zoals blijkt uit de cijfers aangeduid onder artikel 533-01 van de titel III der tabellen gehecht aan de begrotingswet (blz. 26 van het gedrukt stuk 5-XVI).

2. Door Commissieleden werd volgend amendement ingediend :

« Artikel 533-01 van het Wegenfonds.

» Voor de autosnelwegen het krediet van 2 miljard 730.000.000 frank te brengen op 2.430.000.000 frank.

expropriations (± 20 % du crédit total)	F 300.000.000
décomptes se rattachant à toutes les entreprises en cours (soit 10 % du crédit total)	145.000.000
imprévus (c'est-à-dire les frais d'essais, l'application de la formule de révision des prix, etc.) (± 10 % du crédit total)	141.000.000
éclairage, barrières de sécurité, plantations, interventions dans le prix des travaux à exécuter par la S.N.C.B., la S.N.C.V. et autres concessionnaires (± 10 % du crédit total)	150.000.000
signalisations routières et lumineuses	50.000.000
	F 786.000.000

2. Ces crédits concernent uniquement les routes ordinaires.

b) 1. Liège-Mons-Tournai-frontière française.

Expropriations	F 290.000.000
Frais d'études	48.000.000
Travaux	1.162.000.000
	F 1.500.000.000

2. Programme reconversion du Borinage et du Centre.

Expropriations	F 150.000.000
Frais d'études	50.000.000
Travaux	550.000.000
	F 750.000.000

3. Le crédit de 100 millions doit permettre l'engagement au cours de l'année 1963 des dépenses relatives à la signalisation, l'éclairage, les plantations, les barrières de sécurité, les interventions dans le prix des travaux à exécuter par la S.N.C.B., la S.N.C.V. et les autres concessionnaires, ainsi que les décomptes se rattachant à toutes les entreprises en cours.

c) Le montant des crédits d'engagement, sollicité par le Fonds des Routes pour 1963, s'élève à 4.180 millions de francs et celui des crédits de liquidation à 3 milliards de francs ainsi qu'il résulte des chiffres figurant à l'article 533-01 du titre III des tableaux annexés à la loi budgétaire (page 26 du document 5-XVI).

2. Des commissaires ont déposé l'amendement suivant :

« Article 533-01 du Fonds des Routes.

» Pour les autoroutes, porter le crédit de 2 milliards 730.000.000 de francs à 2.430.000.000 de francs.

» en voor de wegen het krediet van 1 miljard 450.000.000 frank te brengen op 1.750.000.000 frank.

» *Verantwoording.* — 1.500 miljoen frank kredieten per jaar voor verbeteringswerken aan het rijkswegen-net zijn een minimum. In de huidige begroting zijn maar 664 miljoen frank verbeteringswerken voorzien.

» Voor de vier provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen, Antwerpen en Limburg zijn in totaal maar 137 miljoen frank voorzien, wat amper voldoende is voor een enkele grote provincie. Wij stellen voor dat de Minister zelf de verdeling zou doen van deze 300 miljoen frank, zodanig dat de meest dringende werken in al onze provincies zouden kunnen aangevat of voortgezet worden in 1963.

» Wij verminderen de kredieten voor de autosnelwegen omdat het globaal krediet van 4.180 miljoen niet mag verhoogd worden. Trouwens het blijkt zeker dat de voorziene 2.730 miljoen niet zullen vastgelegd worden voor de autosnelwegen ».

Anderzijds heeft de Regering een amendement ingediend dat als volgt luidde :

« Het bedrag der vastleggingskredieten van het Wegenfonds 1955-1969, voorzien onder artikel 13 van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1963, wordt met 300.000.000 frank verhoogd en hierdoor op 1.180.000.000 frank gebracht.

» *Verantwoording.* — De som van 1.450.000.000 F voorzien onder artikel 533-01 — Eigenlijke bijzondere uitgaven — (bladzijde 88 en 89), voor de werken tot aanleg en verbetering der gewone wegen zal aanzienlijk ontoereikend zijn om de in de loop van het dienstjaar 1963 te verrichten uitgaven te dragen.

» Verschillende Rijkswegen zullen inderdaad zodanig beschadigd zijn ingevolge de ruwe winter 1962-1963, dat een gewoon onderhoud (ten bezware van de onderhoudskredieten — gewone begroting) niet zal volstaan en dat verbeteringswerken zullen nodig zijn.

» Het gevraagd bijkomend krediet van 300.000.000 F is bestemd om het hoofd te bieden aan de uitgaven, die uit de uitvoering van die werken zullen voortvloeien.

» Een verhoging van het betalingskrediet moet niet noodzakelijkerwijze overwogen worden; de lange duur van het gure weder waaronder wij geleden hebben, veroorzaakt vertraging bij de uitvoering der aan de gang zijnde werken en dus bij de kasuitkeringen die eruit voortvloeien. »

Daar de Regering op een andere wijze tegemoetkomt aan het amendement dat door verscheidene leden was ingediend, wordt dit laatste ingetrokken en wordt het regeringsamendement met algemene stemmen aangenomen.

IV. STEMMINGEN.

Het geamendeerd ontwerp werd, op twee onthoudingen na, eenparig goedgekeurd.

Dit verslag is eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
J. VAN BUGGENHOUT.

De Voorzitter,
O. VAN DEN STORME.

» et pour les routes, porter le crédit de 1 milliard 450.000.000 de francs à 1.750.000.000 de francs.

» *Justification.* — Pour les travaux d'amélioration du réseau routier de l'Etat, des crédits de 1.500 millions de francs par an constituent un minimum. Or, le budget actuel ne prévoit que 664 millions de francs pour les travaux d'amélioration.

» Le total des crédits prévus pour les quatre provinces de Flandre orientale, de Flandre occidentale, d'Anvers et de Limbourg n'atteint que 137 millions, montant à peine suffisant pour une seule province importante. Nous proposons que le Ministre procède lui-même à la répartition de ces 300 millions de francs, de telle façon que les travaux les plus urgents puissent être entamés ou poursuivis en 1963 dans toutes nos provinces.

» Si nous proposons de réduire les crédits afférents aux autoroutes, c'est parce que le crédit global de 4.180 millions ne peut pas être majoré. D'ailleurs, il paraît certain que les 2.730 millions prévus ne seront pas engagés pour les autoroutes ».

D'autre part, le Gouvernement a déposé un amendement rédigé comme suit :

« Le montant des crédits d'engagement du Fonds des Routes 1955-1969, prévu à l'article 13 du projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1963, est majoré de 300.000.000 de francs et porté de ce fait à 1.180.000.000 de francs.

» *Justification.* — La somme de 1.450.000.000 de francs prévue à l'article 533-01 — Dépenses particulières proprement dites — (pages 88 et 89), pour les travaux d'aménagement et d'amélioration des routes ordinaires sera largement insuffisante pour supporter les dépenses à effectuer au cours de l'exercice 1963.

» Plusieurs routes de l'Etat seront en effet tellement endommagées par la suite de l'hiver rigoureux 1962-1963, qu'un entretien ordinaire (à charge des crédits d'entretien — budget ordinaire) ne suffira pas et que des travaux d'amélioration seront nécessaires.

» Le crédit supplémentaire de 300.000.000 de francs sollicité est destiné à faire face aux dépenses qui résulteront de l'exécution de ces travaux.

» Une augmentation du crédit de paiement ne doit pas être nécessairement envisagée, la longue période d'intempéries dont nous avons souffert risquant d'entraîner des retards dans l'exécution des travaux en cours, et partant, dans les décaissements qui en résultent ».

Le Gouvernement ayant ainsi fait droit à l'amendement qui avait été déposé par plusieurs commissaires, celui-ci est retiré et l'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des voix.

IV. VOTES.

Le projet amendé a été adopté à l'unanimité des voix, moins 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. VAN BUGGENHOUT.

Le Président,
O. VAN DEN STORME.

Artikelen geamendeerd door Uw Commissie.

Artikel 6 van het ontwerp.

Vastleggingskredieten worden geopend ten bedrage van 6.526.000.000 frank, onderverdeeld overeenkomstig titel II van de tabel van onderhavige wet.

Mogen met ingang van 1 januari 1964 gebruikt worden, de door onderhavige wet toegestane vastleggingskredieten welke op 31 december 1963 nog niet werden aangewend.

Artikel 7 van het ontwerp.

Betalingskredieten voortspruitend uit verplichtingen aangegaan in uitvoering van de door onderhavige wet en vroegere wetten verleende machtigingen worden geopend ten belope van 7.621.000.000 frank, onderverdeeld overeenkomstig titel II van de tabel van onderhavige wet.

Mogen met ingang van 1 januari 1964 gebruikt worden, de door onderhavige wet toegestane betalingskredieten welke op 31 december 1963 nog niet waren aangewend.

Artikel 10 van het ontwerp.

De Minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd namens de Staat de verbintenis aan te gaan tot het betalen op de vervaldag, aan de gewestelijke en lokale openbare besturen, van de intrest en de aflossing binnen een termijn van ten hoogste dertig jaar, van leningen door het Gemeentekrediet van België toegestaan ter vervanging :

— van de toelagen aan de ondergeschikte openbare besturen voor de uitvoering van werken die onder het hoog toezicht staan van :

1. het Ministerie van Openbare Werken,
2. het Ministerie van Justitie,
3. het Ministerie van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt,
4. het Ministerie van Verkeerswezen;

— van het ten laste nemen door de Staat van de werken tot herstelling van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut, ter uitvoering van de wet van 6 juli 1918;

— van de toelagen aan de ondergeschikte openbare besturen voor het aanleggen van parkeerruimten.

Die verbintenissen mogen slaan op een leningentaal van ten hoogste 1.200.000.000 frank.

Elke uit dien hoofde aan te gane verbintenis is onderworpen aan het visum van de rekenplichtige der vastgelegde uitgaven en aan het Rekenhof.

Articles amendés par votre Commission.

Article 6 du projet.

Des crédits d'engagement sont ouverts pour un montant de 6.526.000.000 de francs, répartis conformément au titre II du tableau de la présente loi.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1964, des crédits d'engagement accordés par la présente loi et dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1963.

Article 7 du projet.

Des crédits de paiement résultant des obligations contractées en exécution des autorisations accordées par la présente loi et par les lois antérieures sont ouverts jusqu'à concurrence de 7.621.000.000 de fr., répartis conformément au titre II du tableau de la présente loi.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1964, des crédits de paiement accordés par la présente loi et dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1963.

Article 10 du projet.

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à prendre, au nom de l'Etat, l'engagement de payer, à l'échéance, aux pouvoirs publics régionaux et locaux l'intérêt et l'amortissement, dans un délai maximum de trente ans, des prêts accordés par le Crédit Communal de Belgique en lieu et place :

— des subventions aux administrations publiques subordonnées en faveur de l'exécution des travaux soumis au haut contrôle;

1. du Ministère des Travaux publics,
2. du Ministère de la Justice,
3. du Ministère de l'Intérieur et de la Fonction publique,
4. du Ministère des Communications;

— de la prise en charge par l'Etat des travaux de réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général en exécution de la loi du 6 juillet 1948;

— des subsides aux administrations publiques subordonnées pour la création de parkings.

Ces engagements pourront porter sur un volume de prêts ne dépassant pas 1.200.000.000 de francs.

Tout engagement à prendre de ce chef est soumis au visa du comptable des dépenses engagées et à la Cour des Comptes.

Die uitgaven moeten tijdens het jaar 1963 worden vastgelegd.

Uiterlijk de 10^e van elke maand, zenden de rekenplichtigen van de vastgelegde uitgaven aan het Rekenhof, in driedubbel exemplaar, gestaafd door een eensluidend afschrift van de contracten, overeenkomsten en alle andere vastleggingsbescheiden, de rekening van de vastleggingen geboekt tot de laatste dag van de maand waarvoor de rekening wordt opgemaakt; de verrichtingen eigen aan de beschouwde maand zullen afzonderlijk op het document voorkomen.

Het Rekenhof zendt aan de Minister van Financiën, binnen de tien dagen, twee exemplaren van de rekening terug, bekleed met zijn visum, eventueel na verwerping uit deze rekening van de vastleggingsverrichtingen die in strijd met de wet mochten aangegaan zijn.

Artikel 13 van het ontwerp.

Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het dienstjaar 1963 van het « Wegenfonds 1955-1969 ».

Deze begroting beloopt 4.245.690.000 frank voor de ontvangsten en 4.358.060.000 frank voor de uitgaven.

Zij bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor 4.180.000.000 frank.

Van 1 januari 1964 af, zullen mogen aangewend worden de bij deze wet op artikel 533-01 verleende vastleggings- en betalingskredieten waarvan op 31 december 1963 geen gebruik zou gemaakt zijn.

Artikel 63.561 van de tabel.

Uitvoering van artikel 8 van de wet van 15 april 1949 tot instelling van een Nationaal Fonds voor de huisvesting en der wet van 27 juni 1956. Kosten in verband met het opmaken van de ontwerpen, uitvoering van en toezicht over de werken (*in duizendtallen frank*) :

Vastleggingskredieten.

Nieuwe machtigingen 1963 : 300.000.
Nieuw plafon : 2.634.161.

Betalingskredieten.

Nieuwe machtigingen 1963 : 425.000.
Nieuw plafon : 2.213.036.

Artikel 533.01 van het Wegenfonds.

Eigenlijke bijzondere uitgaven (*in duizendtallen frank*) :

In 1963 :

Vastleggingskredieten : 4.480.000.
Vereffeningskredieten : 3.000.000.

Ces dépenses doivent être engagées dans le courant de l'année 1963.

Le 10 de chaque mois, au plus tard, les comptables des dépenses engagées transmettent à la Cour des Comptes, en triple exemplaire, appuyé d'une copie certifiée conforme des contrats, marchés et tous autres documents d'engagement, le compte des engagements enregistrés jusqu'au dernier jour du mois pour lequel le compte est rendu, en faisant apparaître distinctement les opérations propres au mois considéré.

La Cour des Comptes renvoie au Ministre des Finances, dans le délai de dix jours, deux exemplaires du compte munis de son visa, éventuellement après avoir rejeté de ce compte les engagements qui auraient été contractés en violation de toute disposition légale quelle qu'elle soit.

Article 13 du projet.

Est approuvé le budget du « Fonds des Routes 1955-1969 » pour l'exercice 1963, annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 milliards 245.690.000 francs et pour les dépenses à 4 milliards 358.060.000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 4.180.000.000 de francs.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1964, des crédits d'engagement et de paiement accordés par la présente loi à l'article 533-01 et dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1963.

Article 63.561 du tableau.

Exécution de l'article 8 de la loi du 15 avril 1949 instituant un Fonds national du logement et de la loi du 27 juin 1956. Frais d'élaboration des projets, réalisation et surveillance des travaux (*en milliers de francs*) :

Crédits d'engagement.

Autorisations nouvelles 1963 : 300.000.
Plafond nouveau : 2.634.161.

Crédits de paiement.

Autorisations nouvelles 1963 : 425.000.
Plafond nouveau : 2.213.036.

Article 533.01 du Fonds des Routes.

Dépenses particulières proprement dites (*en milliers de francs*) :

En 1963 :

Crédits d'engagement : 4.480.000.
Crédits de liquidation : 3.000.000.

BIJLAGE I.

Vragen en antwoorden.

A. WEGEN.

1. Welke is de globale som der vaste beloften voor autosnelwegen in 1962 op begroting 1962 (19-11-62) verleend ? (Onteigeningen en werken, enz.) ?

Antwoord :

Onteigeningen	F 456.000.000
Werken, enz.	1.200.000.000
Totaal :	F 1.656.000.000

**

2. Welke is, per provincie, de som der vaste beloften verleend in 1962 voor alle werken aan de Rijkswegen (de autowegen en de onteigeningen, enz. ervoor niet inbegrepen) ?

Antwoord :

	In miljoen
Antwerpen	32
Brabant	342
West-Vlaanderen	87
Oost-Vlaanderen	127
Henegouwen	94
Luik	100
Limburg	17
Luxemburg	90
Namen	82
Totaal :	971

**

3. Welke is de raming der honoraria aan studieburelen in 1962 en later uit te betalen voor de opdrachten welke zij ontvingen in 1962 ?

Antwoord :

De raming beloopt 271.501.411 frank.

Het dient onderlijnd te worden, dat de opdracht, waarmede elk bureau belast is, het noodzakelijk maakt beroep te doen op diensten voor topografie en voor fotogrammetrie, op geotechnische laboratoria, op ingenieurs-deskundigen (drainering, bouwen van kunstwerken) en op een belangrijk tekenpersoneel.

De studiebureaus hebben zich verbonden de documenten op te maken betreffende het voorontwerp en het ontwerp van vakken van de autosnelweg.

ANNEXE I.

Questions et réponses.

A. ROUTES.

1. Quel est le montant global des promesses fermes pour des autoroutes en 1962 accordée sur le budget 1962 (expropriations et travaux, etc.) ?

Réponse :

Expropriations	F 456.000.000
Travaux, etc.	1.200.000.000
Total :	F 1.656.000.000

**

2. Quel est, par province, le montant des promesses fermes accordées en 1962 pour tous les travaux aux routes de l'Etat (non compris les autoroutes et les expropriations, etc. relatives à ces autoroutes) ?

Réponse :

	En millions
Anvers	32
Brabant	342
Flandre occidentale	87
Flandre orientale	127
Hainaut	94
Liège	100
Limbourg	17
Luxembourg	90
Namur	82
Total :	971

**

3. A combien s'élève l'estimation des honoraires à payer aux bureaux d'études en 1962 et les années suivantes pour des missions qu'ils ont reçues en 1962 ?

Réponse :

L'estimation s'élève à 271.501.411 francs.

Il est à souligner que la mission dont est chargée chaque bureau comporte le recours à des services de topographie et de photogrammétrie, à des laboratoires de géotechnique, à des ingénieurs spécialisés dans diverses branches (drainage, construction des ouvrages d'art) et à un important personnel de dessin.

Les bureaux d'études se sont engagés à dresser les documents d'avant-projet et de projet relatifs à des sections d'autoroute.

Het voorontwerp omvat :

- een algemene planning van de studies;
- plattegronden van de autosnelweg en zijn aanhorigheden;
- de lengteprofielen van de autosnelweg;
- de dwarsprofielen;
- een geologische doorsnede volgens de aslijn van de autosnelweg, gesteund ondermeer op boringen.
- een geotechnisch verslag;
- de resultaten van de beproevingen inzake diepsonderingen en boringen;
- een dossier met de situatieplannen betreffende de te verplaatsen kanaliseringen;
- een opmeting der leveringen en der werken;
- een beschrijvende en rechtvaardigende nota inzake de aanvaarde oplossingen.

**

4. Welk is het globaal bedrag der honoraria voor studie enz. aan studieburelen uitbetaald in 1961 ?

Antwoord :

Bedrag uitbetaald in 1961 : 2.991.516 frank.

**

5. Welk is het globaal bedrag der honoraria voor studie enz. aan studieburelen uitbetaald in 1962 ?

Antwoord :

Bedrag uitbetaald in 1962 : 51.102.675 frank.

**

6. Welke posten (bedragen) van de begroting 1962 van het Wegenfonds :

1. worden geschrapt,
2. zijn vastgelegd in 1962,
3. worden vastgelegd eerste helft 1963,

1. zijn vastgelegd in 1962, maar niet voorzien op het programma (zijn hiervoor speciale kredieten ?).

Antwoord :

1. Nihil.

L'avant-projet comporte :

- un planning général des études;
- les vues en plan de l'autoroute et de ses dépendances;
- les profils en long de l'autoroute;
- les profils en travers;
- une coupe géologique suivant l'axe de l'autoroute, basée notamment sur des forages;
- un rapport géotechnique;
- les résultats des essais de pénétration en profondeur et des forages;
- un dossier avec plans de situation concernant les canalisations à déplacer;
- un métré des fournitures et travaux;
- une note descriptive et justificative concernant les solutions adoptées.

**

4. Quel est le montant global des honoraires pour étude etc. payé en 1961 aux bureaux d'études ?

Réponse :

Somme versée en 1961 : 2.991.516 francs.

**

5. Quel est le montant global des honoraires pour étude etc. payé aux bureaux d'études en 1962 ?

Réponse :

Somme payée en 1962 : 51.102.675 francs.

**

6. Quels sont les postes (montants) du budget 1962 du Fonds des Routes :

1. biffés,
2. engagés en 1962,
3. dont l'engagement sera pris au cours du premier semestre 1963,

1. engagés en 1962, mais non prévus au programme (y a-t-il des crédits spéciaux pour ces travaux ?).

Réponse :

1. Néant.

2 3 4
(in miljoenen — en millions)

I. AUTOSNELWEGEN. — AUTOROUTES.

Antwerpen-Luik-Aken. — <i>Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle</i>	1.381	634	—
Luik-Doornik. — <i>Liège-Tournai</i>	477	351	—
Brussel-Parijs. — <i>Bruxelles-Paris</i>	—	—	271
Brussel-Waver. — <i>Bruxelles-Wavre</i>	10	100	—
Brussel-Antwerpen. — <i>Bruxelles-Anvers</i>	56	—	—

	2	3	4
	(in miljoenen — en millions)		
II. WEGEN. — ROUTES.			
PROVINCIE ANTWERPEN. — PROVINCE D'ANVERS.			
Weg n ^r 1 — Vak Mortsel-Edegem. — <i>Route n^o 1 — Tronçon Mortsel-Edegem</i>	—	10	—
Weg n ^r 13 — Rechttrekking te Koningshooikt. — <i>Route n^o 13 — Rectification à Koningshooikt</i>	—	20	—
Weg n ^r 14 — Vak Oostmalle-Turnhout. — <i>Route n^o 14 — Tronçon Oostmalle-Turnhout</i>	—	10	—
Weg n ^r 14 — Antwerpen, Carnotstraat. — <i>Route n^o 14 — Anvers, rue Carnot</i>	—	7	—
Weg n ^r 14 — Vak Deurne-Wijnegem. — <i>Route n^o 14 — Tronçon Deurne-Wijnegem</i>	21	—	—
Weg n ^r 580 — Antwerpen, Noorderlaan. — <i>Route n^o 580 — Anvers, Noorderlaan</i>	13	—	—
Weg n ^r 1 — Mechelen : nieuwe brug over de Leuvense vaart. — <i>Route n^o 1 — Malines : nouveau pont sur le canal de Louvain</i>	13	—	—
PROVINCIE BRABANT. — PROVINCE DE BRABANT.			
Weg n ^r 3 — Brussel-Tervuren-Leuven. — <i>Route n^o 3 — Bruxelles-Tervuren-Louvain</i>	—	10	—
Wegen n ^{rs} 6 en 40 — Doortocht Nijvel. — <i>Routes n^{os} 6 et 40 — Traverse de Nivelles</i>	38	—	—
Weg n ^r 37 — Waver-Nijvel. — <i>Route n^o 37 — Wavre-Nivelles</i>	—	26	—
Weg n ^r 3 — Brussel : Tervurenlaan tussen Montgomerysquare en Woluwelaan. — <i>Route n^o 3 — Bruxelles : avenue de Tervuren entre square Montgomery et boulevard de la Woluwe</i>	32	—	—
Brussel : tunnel Baillistraat. — <i>Bruxelles : tunnel rue du Bailli</i>	107	—	—
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN. — PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.			
Weg n ^r 10 — Brugge, Oostendsesteenweg. — <i>Route n^o 10 — Bruges, chaussée d'Ostende</i>	—	14	—
Weg n ^r 66 — Omleiding Tielt. — <i>Route n^o 66 — Contournement de Tielt</i>	—	19	—
Weg n ^r 71 — Kortrijk-Bellegem. — <i>Route n^o 71 — Courtrai-Bellegem</i>	—	16	—
Weg n ^r 72 — Vak Wulpen-Veurne. — <i>Route n^o 72 — Tronçon Wulpen-Furnes</i>	—	8	—
Kortrijk : Parklaan. — <i>Courtrai : Parklaan</i>	—	5	—
Weg n ^r 14 — Doortocht Moeskroen. — <i>Route n^o 14 — Traverse de Mouscron</i>	20	—	—
Weg n ^r 67 — Brugge : Haven en Krommestraat. — <i>Route n^o 67 — Bruges : Haven en Krommestraat</i>	3	—	—
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN. — PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.			
Weg n ^r 14 — Fietspaden Deinze-Zulte. — <i>Route n^o 14 — Pistes cyclables Deinze-Zulte</i>	—	10	—
Gent : Ringlaan. — <i>Gand : Avenue circulaire</i>	—	20	—
Industriële weg Gent-Zelzate. — <i>Route industrielle Gand-Zelzate</i>	—	20	—
Nieuwe weg Vrasene-Kemzeke. — <i>Nouvelle route Vrasene-Kemzeke</i>	90	—	—
Omleiding van Oudenaarde. — <i>Contournement d'Audenaerde</i>	24	—	—
Weg n ^r 14 — Gent : Kortrijksesteenweg. — <i>Route n^o 14 — Gand : chaussée de Courtrai</i>	8	—	—
Weg n ^r 10 — Toegangen brug over het kanaal Gent-Oostende te Mariakerke. — <i>Route n^o 10 — Accès au pont sur le canal Gand-Oostende à Mariakerke</i>	—	—	10
Weg n ^r 10 — Doortocht Adegem. — <i>Route n^o 10 — Traverse Adegem</i>	—	—	2
Weg n ^{rs} 10 en 68 te Maldegem : Inrichten van de Stationstraat. — <i>Routes n^{os} 10 et 68 à Maldegem : Aménagement de la rue de la Station</i>	—	—	6
Bestravingswerken langs de verschillende rijkswegen. — <i>Travaux de revêtement le long des différentes routes de l'Etat</i>	—	—	11
PROVINCIE HENEGOUWEN. — PROVINCE DU HAINAUT.			
Weg n ^r 8 — Vak Aat-Ligne. — <i>Route n^o 8 — Tronçon Ath-Ligne</i>	—	14	—
Charleroi : Nieuwe verbinding naar Beaumont. — <i>Charleroi : Nouvelle liaison vers Beaumont</i>	—	20	—

	2	3	4
	(in miljoenen — en millions)		
Weg n ^o 5 — Vak Frasnès-lez-Gosselies-Charleroi. — <i>Route n^o 5 — Tronçon Frasnès-lez-Gosselies-Charleroi</i>	—	20	—
Weg n ^o 398 — Doortocht van Tongeren. — <i>Route n^o 398 — Traverse de Tongres</i>	7	—	—
Weg n ^o 6 — Doortocht van Seneffe. — <i>Route n^o 6 — Traverse de Seneffe</i>	7	—	—
Charleroi : Ringlaan. — <i>Charleroi : Boulevard de ceinture</i>	10	—	—
PROVINCIE LUIK. — PROVINCE DE LIÈGE.			
Luik : André Dumontstraat. — <i>Liège : rue André Dumont</i>	7	—	—
Omleiding van Eupen. — <i>Contournement d'Eupen</i>	11	—	—
Weg n ^o 17 — Vak Hoei-Andenne. — <i>Route n^o 17 — Section Huy-Andenne</i>	17	—	—
Weg n ^o 17 — Toegang brug van Seraing te Jemeppe s/Meuse. — <i>Rou.e n^o 17 — Accès pont de Seraing à Jemeppe s/Meuse</i>	31	—	—
Weg n ^o 23 — Omleiding van Stavelot. — <i>Route n^o 23 — Contournement de Stavelot</i>	13	—	—
Weg n ^o 430 — Vak Jemeppe s/Meuse-Hollogne-aux-Pierres. — <i>Route n^o 430 — Section Jemeppe s/Meuse-Hollogne-aux-Pierres</i>	10	—	—
Weg n ^o 31 — Doortocht Chaudfontaine. — <i>Route n^o 31 — Traverse de Chaudfontaine</i>	—	—	8
PROVINCIE LIMBURG. — PROVINCE DU LIMBOURG.			
Hasselt-Ringlaan. — <i>Hasselt : Avenue circulaire</i>	—	15	—
Bree : 2 ^e Ringlaan. — <i>Bree : 2^e avenue circulaire</i>	—	7	—
Weg n ^o 40 — Vak Tongeren-Berg. — <i>Route n^o 40 — Tronçon Tongres-Berg</i>	—	10	—
Weg n ^o 2 — Vak Kermt-Kuringen. — <i>Route n^o 2 — Section Kermt-Kuringen</i>	—	20	—
PROVINCIE LUXEMBURG. — PROVINCE DU LUXEMBOURG.			
Weg n ^o 4 — Omleiding van Marche. — <i>Route n^o 4 — Contournement de Marche</i>	18	22	—
Weg n ^o 560 — Steunmuren te Villy. — <i>Route n^o 560 — Murs à Villy</i>	11	—	—
Weg n ^o 4 — Omleiding Aarlen. — <i>Route n^o 4 — Contournement Arlon</i>	18	—	—
Weg n ^o 4 — Vak Tenneville-Ortheuville. — <i>Route n^o 4 — Tronçon Tenneville-Ortheuville</i>	—	20	—
Weg n ^o 26 — Afschaffen overweg «La Flèche» te Bertrix. — <i>Route n^o 26 — Suppression du passage à niveau «La Flèche» à Bertrix</i>	3	10	—
Weg n ^o 4 — Vak Champlon-Vieilles Forges. — <i>Route n^o 4 — Tronçon Champlon-Vieilles Forges</i>	—	—	11
PROVINCIE NAMEN. — PROVINCE DE NAMUR.			
Weg n ^o 4 — Viaduct van Sart Bernard. — <i>Route n^o 4 — Viaduc de Sart Bernard</i>	—	29	—
Weg n ^o 4 — Vak Sart Bernard-Assesse. — <i>Route n^o 4 — Tronçon Sart Bernard-Assesse</i>	—	30	—
Weg n ^o 411 — Vak Longchamps-Eghezée. — <i>Route n^o 411 — Tronçon Longchamps-Eghezée</i>	—	5	—
Weg n ^o 35 — Doortocht Jemelle. — <i>Route n^o 35 — Traverse de Jemelle</i>	—	—	3
Weg n ^o 4 — Doortocht van Belgrade. — <i>Route n^o 4 — Traverse de Belgrade</i>	18	—	—
Weg n ^o 4 — Omleiding van Pessoux en Sinsin. — <i>Route n^o 4 — Contournement de Pessoux et Sinsin</i>	41	—	—

De belangrijkste lijst der werken waarvan de aanbesteding naar het eerste semester 1963 verschoven werd, bewijst eens te meer dat het departement niet over het vereiste technisch personeel beschikt om aan een versneld ritme de studies van die werken te verrichten en dat een beroep op privé-bureau's zich opdringt.

Voor wat betreft de werken opgenomen in kolom 4, dient vermeld dat het Wegenfonds in 1962 beschikt over een bijkrediet van 800 miljoen hetwelk namelijk toegelaten heeft deze werken vast te leggen.

La liste importante des travaux, dont l'adjudication est remise au premier semestre 1963, prouve une fois de plus que le département ne dispose plus du personnel technique nécessaire pour procéder à un rythme accéléré aux études de ces travaux et qu'un recours à des bureaux privés s'impose.

En ce qui concerne les travaux repris dans la colonne 4, il faut mentionner que le Fonds des Routes dispose en 1962 d'un crédit supplémentaire de 800 millions, qui a permis entre autres d'engager les travaux précités.

7. Welk is het globaal bedrag der bijwerken en der werken in 1962 vast beloofd zonder aanbesteding ? Zijn hiervoor speciale kredieten ?

Antwoord :

Bijwerken (verrekeningen : 299 miljoen).

Werken vast beloofd zonder aanbesteding : 1.620 miljoen.

Deze vast beloofde werken hebben niet onmiddellijk aanleiding gegeven tot definitieve vastleggingen welke zullen genomen worden naarmate van de goedkeuring der overeenstemmende verrekeningen.

Deze vastleggingen hebben allen betrekking op werken voorzien in het investeringsprogramma 1962-1965.

Zij vertegenwoordigen de tegenwaarde van de inspanning tot het bespoedigen van de afwerking van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken (oktober 1964 voor het geheel en oktober 1963 voor het vak tot aan de grens) en van de autosnelweg Brussel-Waver (31 juli 1963).

8. Welke zijn de vaste beloften 1962 voor aanbestedingen boven de 50 miljoen frank (toestand op 21-11-1962) ?

Antwoord :

Autosnelwegen.

Antwerpen-Luik-Aken :

Vak Rapertingen-Bilzen : 225 miljoen.

Vak Boirs-Fexhe : 208 miljoen.

Brussel-Parijs :

Vak Rœulx-Ville-sur-Haine : 247 miljoen.

Wegen :

Brussel : Tunnel Baillistraat : 108 miljoen.

9. Onder de rubriek « Autosnelwegen » staat vermeld :

Programma wederuitrusting van de Borinage en het Centrum : 750 miljoen.

Mag ik de Minister verzoeken de details te verstrekken van de in dit bedrag omvatte werken ?

Kan de Minister mij tevens aanduiden welke de voorzieningen zijn voor andere ontwikkelingsgebieden.

Eerstdaags zal aan de bevoegde departementen het programma worden overgemaakt dat nu wordt besproken voor het ontwikkelingsgebied Zuiderkempen. Is de Minister niet van oordeel dat in de begroting van 1963 een bedrag zou moeten ingeschreven worden voor de eerste uitvoeringen van vermeld programma, zoniet zal er een nieuw jaar verstrijken vooraleer dat men tot de nodige voorzieningen zal kunnen overgaan.

7. Quel est le montant global des travaux supplémentaires et des travaux promis fermement, sans adjudication, en 1962 ? Y a-t-il des crédits spéciaux à cet effet ?

Réponse :

Travaux supplémentaires (décomptes) : 299 millions.

Travail promis fermement sans adjudication : 1.620 millions.

Ces travaux promis fermement n'ont pas donné lieu immédiatement à des engagements définitifs, qui seront pris au fur et à mesure de l'approbation des décomptes correspondants.

Ces engagements ont trait tous à des travaux prévus dans le programme d'investissements 1962-1965.

Ils constituent la contrepartie de l'effort d'accélération d'achèvement de l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle (octobre 1964 pour l'ensemble et octobre 1963 pour le tronçon frontière) et de l'autoroute Bruxelles-Wavre (31 juillet 1963).

8. Quel est le montant des promesses fermes pour 1962 pour les adjudications dépassant 50 millions de F (situation à la date du 21 novembre 1962) ?

Réponse :

Autoroutes.

Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle.

Tronçon Rapertingen-Bilzen : 225 millions.

Tronçon Boirs-Fexhe : 208 millions.

Bruxelles-Paris.

Tronçon Rœulx-Ville-sur-Haine : 247 millions.

Routes.

Bruxelles : Tunnel rue du Bailli : 108 millions.

9. La rubrique « Autoroutes » porte notamment :

Programme reconversion du Borinage et du Centre : 750 millions.

Puis-je demander au Ministre de fournir les détails des travaux à réaliser pour ce montant ?

Le Ministre peut-il en même temps m'indiquer les prévisions pour les autres zonings industriels ?

Un programme concernant le zoning « Zuiderkempen », qui est actuellement discuté, sera transmis prochainement aux départements compétents. Le Ministre n'est-il pas d'avis qu'un montant doit être prévu au budget de 1963 pour les premiers travaux de ce programme, sinon une nouvelle année passera avant qu'il sera possible de prendre les mesures qui s'imposent.

Antwoord.

De voorziene werken zijn :

— *Autosnelweg Brussel-Parijs :*

Aftakking Familleureux-La Louvière : 250 miljoen.

— *Autosnelweg Brussel-Charleroi :* 500 miljoen
hetzij vak Arquennes-Fontaine l'Evêque,
hetzij Brussel-Arquennes.

Het is nog niet mogelijk het vak aan te duiden dat het meest beantwoordt aan de economische behoeften, waarmede rekening gehouden dient te worden.

Voor de andere ontwikkelingsgebieden heeft het Ministerieel Comité voor Economische Expansie en Streekontwikkeling zich in principe uitgesproken voor het aangaan van de verplichtingen vermeld in het antwoord op de eerste vraag bij artikel 63.566.

♦♦

10. Een lid betreurt de vertraging die men vaststelt bij de oprichting van de Intercommunale Vereniging die belast zal worden met de uitvoering van de *autosnelweg E 3*. Verschillende leden dringen aan opdat zo spoedig mogelijk overgegaan zou worden tot de verwezenlijking van dit werk.

De Minister wordt onder meer verzocht de ontworpen timing mede te delen.

Antwoord.

De stad Antwerpen heeft op 27 november 1962 het principe van haar deelname aan de Intercommunale Vereniging goedgekeurd, zodat het nu mogelijk is voor de Minister van Binnenlandse Zaken over te gaan tot de oprichting van deze Vereniging.

Zodra de Vereniging gesticht zal zijn, zal zij belast worden per koninklijk besluit met de bouw van de *autosnelweg E 3*.

De Vereniging zal zich verplicht zien verschillende privé-bureau's de definitieve studie van de ontwerpen toe te vertrouwen.

Gezien de studies verschillende maanden in beslag zullen nemen, mag men zich niet verwachten aan de eerste aanbestedingen vóór het einde van 1963. In het lastenboek dat aan de Vereniging, concessiehouder der werken, zal worden voorgelegd, wordt voorzien dat de werken zullen aanvangen met de vakken Gent-Antwerpen en de Kleine Ring. Vervolgens zal een aanvang genomen worden met de vakken Antwerpen-Nederland en Gent-Frankrijk.

Ik houd eraan eveneens te herinneren aan het feit, dat de tweede Scheldeoververbinding te Antwerpen, die deel uitmaakt van de *E 3*, het voorwerp zal uitmaken van een aanbestedingswedstrijd, die op 16 mei 1963 bepaald werd. De aanbestedingsdocumenten werden gepubliceerd.

♦♦

Réponse.

Les travaux prévus sont :

— *Autoroute Bruxelles-Paris :*

Bretelle Familleureux-La Louvière : 250 millions.

— *Autoroute Bruxelles-Charleroi :* 500 millions
soit tronçon Arquennes-Fontaine l'Evêque,
soit Bruxelles-Arquennes.

Il n'est pas encore possible de préciser lequel des deux correspondra le mieux aux impératifs économiques dont il faut tenir compte.

Pour les autres zonings industriels, le Comité ministériel d'Expansion économique et de la Politique régionale a pris une décision de principe pour l'engagement des obligations qui figurent dans la réponse à la première question relative à l'article 63.566.

♦♦

10. Un membre déplore les retards apportés à la constitution de l'Intercommunale qui sera chargée de l'exécution de l'*autoroute E 3*. Plusieurs membres insistent pour que soit entamée le plus vite possible la réalisation de ce travail.

Le Ministre est notamment prié de communiquer le calendrier projeté.

Réponse :

La ville d'Anvers ayant approuvé le 27 novembre 1962 le principe de sa participation à la Société Intercommunale, il est possible maintenant pour le Ministre de l'Intérieur de passer à la constitution proprement dite de l'Intercommunale.

Dès que l'Intercommunale sera fondée, elle sera chargée par arrêté royal de la construction de l'*autoroute E 3*.

L'Intercommunale sera tout naturellement amenée à charger divers bureaux d'ingénieurs privés de l'étude définitive des projets.

Etant donné que ces études prendront encore plusieurs mois, il ne faut pas s'attendre à ce que les premières adjudications aient lieu avant la fin de 1963. Dans le cahier des charges qui sera soumis à l'Intercommunale, concessionnaire des travaux, il est prévu de commencer ceux-ci par les sections Gand-Anvers et le petit Ring. Ensuite ce sont les sections Anvers-Pays Bas et Gand-France qui devront être mises en route.

Je tiens d'autre part à rappeler que le deuxième ouvrage destiné à relier les rives de l'Escaut à Anvers et qui fait partie de l'*autoroute E 3*, fera l'objet d'une adjudication-concours qui a été fixée au 16 mai 1963. Les documents d'adjudication sont publiés.

♦♦

11. Welke voorontwerpen Rijkswegen (voorstellen van provinciale Rijkswegen) werden ingediend in Centraal Bestuur met vraag voor uitvoering (per provincie)-benaming en ramingen ?

Antwoord.

De provinciale directies der Wegen hebben geen jaarlijkse voorstellen van uit te voeren werken meer ingediend, sinds het opmaken, ter intentie van het Programmatiebureau, van de globale inventaris der behoeften voor de jaren 1963 tot 1965.

De kredietaanvragen worden als volgt per provincie verdeeld :

Antwerpen	: 417 miljoen
Brabant	: 1.278 miljoen
West-Vlaanderen	: 747 miljoen
Oost-Vlaanderen	: 598 miljoen
Henegouwen	: 719 miljoen
Luik	: 570 miljoen
Limburg	: 432 miljoen
Luxemburg	: 655 miljoen
Namen	: 584 miljoen
	6.000 miljoen

Het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie heeft deze kredietaanvragen herleid tot een bedrag van 4.580 miljoen, verdeeld als volgt :

1963	: 1.450 miljoen
1964	: 1.580 miljoen
1965	: 1.550 miljoen
Totaal	: 4.580 miljoen

*
**

12. Welke bundels *wegeniswerken voor de provincie West-Vlaanderen* werden afgewerkt en wachten op uitvoering ?

Antwoord :

1° Werken reeds aanbesteed en inschrijving goedgekeurd : Weg n° 14. — Doortocht van Moeskroen.

2° Werken welke kortelingen aanbesteed worden :

- Weg n° 10 en 71 — Moderniseren van de Scheepsdalebrug te Brugge.
- Weg n° 72 — Vak Veurne-Wulpen.
- Weg n° 72 — Vak Kortrijk-Bellegem.

3° Werken welke in de loop van 1963 aanbesteed worden :

- Weg n° 10 Brugge : Oostendesteenweg.
- Weg n° 66 — Omleiding Tielt.

11. Quels sont les avant-projets de routes de l'Etat proposés pour exécution à l'Administration centrale par les Directions provinciales des Routes (par province)-dénomination et estimations ?

Réponse :

Depuis que l'inventaire global des besoins a été dressé pour les années 1963 à 1965 à l'intention du Bureau de Programmation, les Directions provinciales des Routes n'ont plus introduit de propositions annuelles de travaux à exécuter.

Par province, les demandes de crédits se répartissent comme suit :

Anvers	: 417 millions
Brabant	: 1.278 millions
Flandre Occidentale	: 747 millions
Flandre Orientale	: 598 millions
Hainaut	: 719 millions
Liège	: 570 millions
Limbourg	: 432 millions
Luxembourg	: 655 millions
Namur	: 584 millions
	6.000 millions

Le Comité ministériel de Coordination économique et sociale a ramené ces demandes de crédits à 4.580 millions, répartis comme suit :

1963	: 1.450 millions
1964	: 1.580 millions
1965	: 1.550 millions
Total	: 4.580 millions

*
**

12. Quels sont les dossiers *travaux routiers de la province de la Flandre occidentale* qui ont été terminés et qui attendent l'exécution ?

Réponse :

1° Travaux déjà adjugés dont la soumission est approuvée : Route n° 14. — Traversée de Mouscron.

2° Travaux qui seront adjugés prochainement :

- Route n° 10 et 71 — Modernisation du « Scheepsdalebrug » à Bruges.
- Route n° 72 — Tronçon Furnes-Wulpen.
- Route n° 72 — Tronçon Courtrai-Bellegem.

3° Travaux qui seront mis en adjudication au cours de l'année 1963 :

- Route n° 10 — Bruges : Chaussée d'Ostende.
- Route n° 66 — Contournement de Tielt.

- Kortrijk : Parklaan.
- Brugge — Vaste brug op de Oostende Vaart.
- Koninklijke baan : Verbreden te Nieuwpoort.

**

13. Een lid constateert dat de terreinen nodig voor de uitvoering van sommige grote werken niet beschikbaar zijn op het ogenblik van de uitschrijving der aanbesteding.

Alsvoorbeeld citeert hij o.a. de grote werken aan het gemeenschappelijk vak van de autoweg van Wallonië en de autoweg Brussel-Parijs.

Antwoord :

Het is juist dat men in sommige gevallen voor grote, dringende werken nog niet over al de nodige terreinen beschikt. Ik wens nochtans erop te wijzen dat de wet van 26 juli 1962, betreffende de onteigeningen ten algemenen nutte, nog te recent is opdat de voordelen die zij inzake vlugheid biedt, voldoende door de verschillende diensten die zich met de onteigeningen bezighouden, zouden gekend zijn.

Vanwege de aankoopcomité's werd een grote inspanning geleverd om hun personeelssterkte op te voeren, maar het steeds toenemend aantal te onteigenen percelen verzwaart voortdurend de taak van deze comité's.

**

14. Een lid wenst de plannen van het Departement te kennen omtrent de verlichting en het plaatsen van lichtsignalen op de wegen.

Antwoord :

Het Bestuur der Wegen is voornemens verschillende belangrijke verkeerswegen over min of meer korte tijd over hun gehele lengte van een verlichting te voorzien. Die verkeerswegen zijn : Brussel-Gent, Gent-Brugge, Antwerpen-Gent, Brussel-Doornik, Halle-Bergen, Brussel-Charleroi, Brussel-Namen, Namen-Marche, Brussel-Luik, Gent-Kortrijk, Charleroi-Bergen, Kortrijk-Doornik, Mechelen-Leuven, Antwerpen-Turnhout, Antwerpen-grens (Breda), Leuven-Diest, Luik-Verviers.

Het Bestuur der Wegen is voornemens een verlichting te plaatsen op zowat 193 gevaarlijke kruispunten, waarvan 89 deel uitmaken van de bovenvermelde verkeerswegen en die derhalve zullen verlicht worden in het raam van de algemene verlichting van die wegen. Die gevaarlijke kruispunten zijn vermeld op lijsten die aan de leden van uw Commissie werden overhandigd.

Inzake het plaatsen van lichtsignalen zijn op dit ogenblik een honderdtal installaties (bestaande uit het plaatsen van driekleurenlichten, van knipperlichten, van lichtende kantstenen of uit het verlichten van verkeersborden of van het gehele kruispunt) in studie of in uitvoering. Die installaties staan vermeld op een lijst die aan de leden van uw Commissie werd overhandigd.

**

- Courtrai : Parklaan.
- Bruges : Pont fixe sur le canal d'Ostende.
- Route royale : élargissement à Nieuport.

**

13. Un membre constate que les terrains nécessaires à l'exécution de certains grands travaux ne sont pas disponibles au moment de la mise en adjudication de ces travaux.

A titre d'exemple il cite notamment les grands travaux à effectuer au tronçon commun à l'autoroute de Wallonie et à l'autoroute Bruxelles-Paris.

Réponse :

Il est exact que, dans certains cas, de grands travaux urgents ne disposent pas encore de tous les terrains nécessaires. Je tiens toutefois à faire remarquer que la loi du 26 juillet 1962, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique, est encore trop récente pour que les avantages de rapidité qu'elle procure soient suffisamment connus des divers services s'occupant d'expropriations.

Un gros effort a été fait du côté des comités d'acquisitions pour augmenter leur personnel, mais le nombre croissant des parcelles à exproprier rend toujours la tâche de ces comités fort lourde.

**

14. Un membre demande à connaître les intentions du Département au sujet de l'éclairage et de la signalisation des routes.

Réponse :

L'Administration des Routes envisage l'éclairage à plus ou moins brève échéance, sur toute leur longueur, de divers itinéraires importants, à savoir : Bruxelles-Gand, Gand-Bruges, Anvers-Gand, Bruxelles-Tournai, Hal-Mons, Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Namur, Namur-Marche, Bruxelles-Liège, Gand-Courtrai, Charleroi-Mons, Courtrai-Tournai, Malines-Louvain, Anvers-Turnhout, Anvers-frontière (Breda), Louvain-Diest, Liège-Verviers.

L'Administration des Routes envisage l'éclairage de quelque 193 carrefours dangereux, dont 89 sont situés sur les itinéraires repris ci-dessus et qui seront dès lors automatiquement éclairés dans le cadre de l'éclairage général de ces itinéraires. Ces carrefours dangereux sont repris dans les listes remises aux membres de votre Commission.

En matière de signalisation lumineuse, une centaine d'installations (comportant l'établissement d'une signalisation lumineuse tricolore, de feux clignotants, de bordures lumineuses ou l'éclairage de panneaux de signalisation ou de l'ensemble d'un carrefour) sont actuellement à l'étude ou en cours d'exécution. Ces installations sont énumérées dans une liste remise aux membres de votre Commission.

**

15. Volgens een commissaris zijn de wegwijzers langs de Duitse wegen beter dan in België.

Antwoord :

De voorschriften van de algemene omzendbrief nopens de verkeerstekens, betreffende de bewegingscining, moeten als uitstekend worden beschouwd; ze verschaffen de mogelijkheid tot een bijna perfecte bewegingscining en strekken tot voorbeeld in het buitenland. Maar terwijl de voorschriften inzake de opstelling van de wegwijzers bevredigend zijn, is het gans anders gesteld met het onderhoud ervan. Dat onderhoud laat inderdaad veel te wensen over, omdat de voor het onderhoud der wegen en autosnelwegen bestemde kredieten ontoereikend zijn.

**

16. Moet men op de wegwijzers de naam van de steden niet hetzij in 't Nederlands, hetzij in 't Frans vermelden naargelang dat die steden in Vlaanderen of in Wallonië gelegen zijn, en niet naargelang van de plaats van opstelling der wegwijzers?

Antwoord :

Het zou inderdaad volkomen logisch zijn op de wegwijzers de naam der gemeenten te vermelden in de taal van de streek waarin die gemeenten gelegen zijn. De thans van kracht zijnde wettelijke voorschriften staan die oplossing evenwel niet toe, want ze bepalen dat de namen van de gemeenten moeten vermeld worden in de taal van de plaats waar de wegwijzers zijn opgesteld.

**

17. Een lid legt statistieken voor betreffende het verkeer op de wegen 1 en 1bis — Antwerpen-Brussel.

Welke zijn de ontworpen moderniseringsprogramma's?

Antwoord :

De modernisering van de weg 1bis en de verbouwing ervan tot autosnelweg zal als volgt geschieden :

Van de Dikke Linde tot Meise bestaat er reeds een autosnelwegvak. In 1963 zullen de werken tot het aanleggen van een nieuw autosnelwegvak tussen Meise en Wolvertem worden aangevat. Twee kunstwerken zijn op dat traject reeds in aanbouw.

In 1963 zullen ook drie kunstwerken worden aangelegd tussen Boom en Antwerpen, op de gevaarlijkste plaatsen, d.w.z. aan het kruispunt van de weg 1bis met zeer drukke gemeentewegen.

Tijdens het jaar 1961 en de daaropvolgende jaren zal de modernisering worden voortgezet met het aanleggen van laterale rijbanen en het moderniseren van bestaande rijbanen, die op 2 x 3 rijstroken zullen worden gebracht. Te dien einde is op het vierjarenprogramma 1962-1965 voor de modernisering van de weg

15. Un commissaire estime que les panneaux de direction le long des routes allemandes sont meilleurs qu'en Belgique.

Réponse :

Les dispositions de la circulaire générale sur la signalisation routière, relatives à la signalisation de direction, doivent être considérées comme excellentes; elles établissent une signalisation de direction quasi parfaite et servent de modèle à l'étranger. Néanmoins, si les conditions d'établissement de la signalisation de direction sont satisfaisantes, il en est tout autrement en ce qui concerne l'entretien de cette signalisation. Cet entretien laisse en effet beaucoup à désirer faute de crédits suffisants affectés à l'entretien des routes et autoroutes.

**

16. Ne faut-il pas indiquer sur les panneaux de direction le nom des villes, soit en flamand, soit en français, selon que ces villes sont situées en Flandre ou en Wallonie, et non en fonction de l'emplacement des panneaux?

Réponse :

Il serait en effet tout à fait logique d'indiquer sur les panneaux de direction le nom des localités dans la langue de la région dans laquelle ces localités sont situées. Les dispositions légales actuellement en vigueur ne permettent cependant pas cette solution, car elles imposent l'indication des noms des localités dans la langue du lieu de l'emplacement des panneaux.

**

17. Un membre communique des statistiques relatives au trafic sur les routes 1 et 1bis — Anvers-Bruxelles.

Quels sont les programmes de modernisation envisagés?

Réponse :

La modernisation de la route 1bis et sa transformation en autoroute se fera comme suit :

Du Gros-Tilleul à Meise existe déjà un tronçon d'autoroute. En 1963, seront commencés les travaux de construction d'un nouveau tronçon d'autoroute entre Meise et Wolvertem. Deux ouvrages d'art sont déjà en construction sur ce trajet.

En 1963 seront également adjugés trois ouvrages d'art entre Boom et Anvers aux endroits les plus dangereux, c'est-à-dire au croisement de la route 1bis avec des voiries communales fort fréquentées.

Au cours de 1964 et des années ultérieures, la modernisation sera poursuivie par la création de chaussées latérales et la modernisation de chaussées existantes qui seront portées à 2 x 3 bandes de roulement. A cet effet, le programme de 4 ans 1962-1965, prévoit pour les travaux de modernisation de la route un crédit glo-

een totaal krediet van 430 miljoen ingeschreven, 1965 inbegrepen. Dat krediet zal ontoereikend zijn voor de volledige verbouwing van de weg 1bis tot autosnelweg, en nieuwe kredieten zullen na 1965 moeten worden uitgetrokken.

De verbetering van de weg n° 1 zal worden voltooid door middel van de voor de gewone wegen beschikbare kredieten.

*
**

18. Een lid deelt mede dat verscheidene terreinen die op het tracé van de toekomstige Ring van Antwerpen gelegen zijn, toebehoren aan werklieden en kleine bedienden die geen bouwvergunning kunnen krijgen. Hij verzoekt de Minister hem te zeggen welke maatregelen hij voornemens is te nemen om die kleine eigenaars niet te benadelen.

Antwoord :

Het is juist dat wanneer eigenaars een terrein bezitten op de plaats waar een autosnelweg moet komen, de bouwvergunning wordt geweigerd. Het betreft hier een normale maatregel die bestemd is om latere kostbare onteigeningen te vermijden.

In sommige gevallen evenwel wordt de vervroegde onteigening toegestaan telkens als de eigenaars kunnen bewijzen dat hun financiële en sociale toestand door de getroffen maatregel wordt geschaad. De door het geacht lid aangehaalde gevallen met betrekking tot eigenaars van terreinen op de toekomstige Ring van Antwerpen werden kortelings aan mijn bestuur kenbaar gemaakt, en de beslissingen zullen overeenkomstig de voormelde principes worden genomen.

*
**

19. Een lid wenst te vernemen wanneer het wegvak Wommelgem-Antwerpen van de autosnelweg Antwerpen-Aken zal worden uitgevoerd.

Antwoord :

Het autosnelwegvak Wommelgem-Borgerhout is in aanleg en de openstelling ervan voor het verkeer mag voor de maand april of mei 1963 worden verwacht. Aan dit werk werd dat van de uitvoering van een meer rechtstreekse verbindingsweg met de haven gekoppeld, ten einde te voorkomen dat het voor de haven bestemde verkeer dwars door de Stad Antwerpen zou moeten rijden.

*
**

20. Tunnel onder de Noordzee tussen Frankrijk en Engeland.

Wordt er in de door het departement opgemaakte autosnelwegenprogramma's met die mogelijkheid rekening gehouden ?

Antwoord :

In de door het Bestuur opgemaakte programma's inzake autosnelwegen wordt er rekening gehouden met

bal de 430 millions, y compris 1965. Ce crédit sera insuffisant pour la transformation complète de la route 1bis en autoroute et de nouveaux crédits devront être prévus au delà de 1965.

L'amélioration de la route 1 sera achevée au moyen des crédits disponibles pour les routes ordinaires.

*
**

18. Un membre signale que plusieurs terrains situés sur le tracé du futur Ring d'Anvers appartiennent à des ouvriers et petits employés, qui n'obtiennent pas une autorisation de bâtir. Il demande au Ministre de lui faire savoir quelles mesures il compte prendre pour ne pas léser ces petits propriétaires.

Réponse :

Il est exact que lorsque des propriétaires possèdent un terrain à l'endroit où doit venir une autoroute, l'autorisation de bâtir est refusée. Il s'agit là d'une mesure normale destinée à éviter par la suite de coûteuses expropriations.

Dans certains cas cependant, l'expropriation anticipée est accordée chaque fois que les propriétaires peuvent attester que leur situation financière et sociale est lésée par la mesure prise. Les cas cités par l'honorable membre, au sujet de propriétaires de terrains sur le futur Ring d'Anvers, ont été exposés, il y a peu de temps, à mon administration et les décisions seront prises en conformité avec les principes qui viennent d'être énoncés.

*
**

19. Un membre désire savoir quand sera réalisé le tronçon Wommelgem-Anvers de l'autoroute Anvers-Aix-La-Chapelle.

Réponse :

Le tronçon d'autoroute Wommelgem-Borgerhout est en cours d'exécution et son ouverture à la circulation peut être attendue pour le mois d'avril ou de mai 1963. A ce travail a été rattaché celui de la création d'une liaison plus directe avec le port, de manière à éviter au trafic destiné à celui-ci de pénétrer dans la ville d'Anvers.

*
**

20. Tunnel sous la mer du Nord entre la France et l'Angleterre.

Les programmes d'autoroutes établis par le département tiennent-ils compte de cette possibilité ?

Réponse :

Les programmes d'autoroutes établis par l'Administration tiennent compte de l'éventualité de la construc-

de eventuele bouw van een tunnel of van een brug tussen Frankrijk en Engeland.

Op het plan van de Belgische autosnelwegen komt een vertakking voor die afbuigt van de autosnelweg Brussel-Oostende, nabij Jabbeke, en naar Calais loopt. Die tak staat trouwens op de lijst van de internationale verkeersroutes van Europa vermeld met de merkletter E5.

*
**

21. Ringlaan te Gent.

Planning der nog te verwezenlijken vakken ?

Vooruitzichten tunnel St-Lievenspoort ?

Oplossing aan Keizerpoort en Heuvelpoort ?

In verband met voorgaande; waarop wordt gewacht voor voltooiing rondpunt « De Sterre » en aanleg behoorlijke wegverharding op Voskenslaan ?

Antwoord :

Het werkplan 1962 voorziet de uitvoering van het vak Kortrijkse Poort-Keizerspoort. Hierin is nochtans niet begrepen de voorziene tunnel aan de St-Lievenspoort. De aanbesteding zal in het voorjaar van 1963 doorgaan.

Indien de begroting van het Wegenfonds het toelaat, kan vanaf 1961 met de modernisering van de Ringlaan voortgegaan worden, om in 1967 het laatste deel aan te besteden.

Wat de aan de St-Lievenspoort te bouwen tunnel betreft, is de voorstudie aan gang. Ook de aan de Keizerpoort en Heuvelpoort te treffen schikkingen zijn in studie.

De onteigeningen op de Kortrijksesteenweg aan en voorbij de « Sterre » zijn ver gevorderd zodat mag verwacht worden dat het werk in de eerste helft van 1963 zijn voltooiing zal zien.

Niettegenstaande de aanbestedingsbescheiden voor de Voskenslaan reeds geruime tijd kwamen, was het nog niet mogelijk hiervoor de nodige geldmiddelen ter beschikking te stellen.

*
**

22. Het blijkt uit aankondigingen van aanbestedingen, dat in 1963 een aantal rijkswegen met een zwart tapijt zullen bestreken worden.

Mag ik vernemen of, samen met deze werken, ook rechttrekkingen of verbeteringen van gevaarlijke bochten zullen gepaard gaan ?

Graag vernam ik de lijst van de rijkswegen, gelegen in de Provincie West-Vlaanderen, die in 1963 derge-

tion d'un tunnel ou d'un pont entre la France et l'Angleterre.

Au programme des autoroutes belges figure un tronçon s'embranchant sur Bruxelles-Ostende, près de Jabbeke, et se dirigeant vers Calais. Ce tronçon est d'ailleurs repris sous le sigle E5 dans la liste des itinéraires de trafic international de l'Europe.

*
**

21. Boulevard circulaire de Gand.

Quels sont les plans des tronçons encore à réaliser ?

Quelles sont les prévisions pour le tunnel au « St-Lievenspoort » ?

Quelle est la solution à la « Keizerpoort » et à la « Heuvelpoort » ?

Qu'attend-on pour terminer le rond-point « De Sterre » et l'aménagement d'un revêtement convenable sur le « Voskenslaan » ?

Réponse :

Le programme 1962 prévoit l'exécution du tronçon « Kortrijkse Poort-Keizerspoort ». N'est pas compris dans ce travail : le tunnel projeté au « St-Lievenspoort ». L'adjudication aura lieu au printemps de 1963.

Si le budget du Fonds des Routes le permet, on pourra dès 1964 continuer la modernisation du Boulevard circulaire et le dernier tronçon sera adjudgé en 1967.

En ce qui concerne le tunnel à construire au « St-Lievenspoort », l'étude de l'avant-projet est en cours. Les dispositions à prendre à la « Keizerspoort » et la « Heuvelpoort » sont également à l'étude.

Les expropriations à la chaussée de Courtrai et au-delà du « Sterre » sont déjà très avancées, de telle façon qu'il sera possible de terminer les travaux au premier semestre de 1963.

Bien que les documents d'adjudication pour la « Voskenslaan » soient prêts, il n'a pas été possible jusqu'ici de disposer des crédits nécessaires.

*
**

22. Il résulte des annonces d'adjudication que certaines routes de l'Etat seront couvertes d'un tapis noir.

Je voudrais bien savoir si ces travaux seront accompagnés de rectifications ou d'améliorations de certains virages dangereux ?

Je voudrais obtenir la liste des routes de l'Etat, situées dans la Province de la Flandre occidentale, sur

lijke bewerking zullen ondergaan. met aanduiding van inlichtingen nopens de verbeteringen.

Hebben deze werken een invloed op het uitstellen van de moderniseringswerken van bedoelde rijkswegen ?

Antwoord.

Er werden in de loop van 1962 werken aanbesteed welke het aanleggen van microbeton tapijten op slechte kasseiverhardingen omvatten en in 1963 zullen uitgevoerd worden (sommige zijn reeds in uitvoering).

De volgende vakken zijn voorzien :

lesquelles en 1963 ces travaux seront exécutés, avec indication de renseignements au sujet des améliorations.

Ces travaux retardent-ils les travaux de modernisation à exécuter sur ces routes de l'Etat ?

Réponse.

Au cours de l'année 1962, des travaux ont été mis en adjudication pour la pose d'un tapis en microbéton sur du mauvais revêtement en pavés, (certains de ces travaux sont déjà en exécution. Les autres seront exécutés en 1963).

Les tronçons suivants sont prévus :

Volg- n ^r — N ^o d'ordre	N ^r van de rijksweg en benaming — N ^o de la route et dénomination	Wegvak en breedte — Tronçon et largeur	Afstands- punten — Distance km	Oppervlakte m ² — Superficie m ²
1	Rijksweg n ^r 333 : Elverdinge-Poperinge. Elverdinge-Poperinge; breedte 6 m. — — Route de l'Etat n ^o 333 : Elverdinge-Poperinge	Elverdinge-Poperinge; largeur 6 m	1,125 - 7,416	37.746
2	Rijksweg n ^r 321 : Poperinge-Oostvleteren. Poperinge-Oostvleteren; breedte 6 m. — — Route de l'Etat n ^o 321 : Poperinge-Oostvleteren	Poperinge-Oostvleteren; largeur 6 m.	0,943 - 8,120	43.062
3	Rijksweg n ^r 304 : Geluwe-Poperinge. — Kimmel-Reningelst; breedte 6 m. — Route de l'Etat n ^o 304 : Geluwe-Poperinge	Kimmel-Reningelst; largeur 6 m	0,571 - 5,900	31.974
4	Rijksweg n ^r 315 : Nieuwkerke-Reningelst. a) Reningelst-West-Outer; breedte 6,50m — Route de l'Etat n ^o 315 : Nieuwkerke-Reningelst	Reningelst-Westouter; largeur 6,50 m	6,894 - 7,996	7.163
	b) Westouter-Hoekjes; breedte 6 m Westouter-Hoekjes; largeur 6 m		8,530 - 10,350	10.920
	c) Hoekjes-Loker; breedte 6 m Hoekjes-Loker; largeur 6 m		11,440 - 13,071	9.786
	d) Loker-Dranouter; breedte 6 m Loker-Dranouter; largeur 6 m		13,485 - 16,712	19.362
5	Rijksweg n ^r 9 : Brussel-Duinkerke. — Doortocht Vlamertinge; veranderlijke Route de l'Etat n ^o 9 : Bruxelles-Duinkerque	breedte. — Traversée Vlamertinge; largeur variable	4,484 - 5,383	7.981
				167.994

Daar dit uitsluitend onderhoudswerken zijn, omvatten zij geen verbeteringen van bochten.

Dergelijke onderhoudswerken hebben geen invloed op de toekomstige modernisering van bewuste wegvakken. De volledige modernisering hangt uitsluitend af van de budgettaire mogelijkheden.

Etant donné qu'il s'agit exclusivement de travaux d'entretien, ces travaux ne comprennent pas d'amélioration de virages.

Ces travaux d'entretien n'ont pas d'influence sur la modernisation future des tronçons en question. La modernisation totale dépend uniquement des possibilités budgétaires.

23. Volgens de inlichtingen waarover ik beschik, bedraagt het krediet dat door het Autonoom Wegenfonds voor de provincie Luxemburg in 1963 is uitgetrokken, slechts 50 miljoen frank, en is dat krediet uitsluitend bestemd voor de rondweg om Marche-en-Famenne (voltooiing).

De voltooiing betreft enkel het nieuwe vak van de weg n° 4, en niet de weg n° 35, die deel uitmaakt van de rondweg om de stad en waarvan de werken niet vóór 1964 kunnen worden aanbesteed.

De stand van de werken aan de rondweg om Marche is als volgt :

- brug in de « Allée du Monument » en weg n° 35 : nadert de voltooiing.
- brug in de spoorweg : aanbesteding op 24 oktober 1962.
- brug in de « Chemin de Waha » : aanbesteding op 10 januari 1963 (bestek F/474 van 1962).
- bruggen in de « Chemin des Ecoles » en de « Chemin de La Roche » : aanbesteding 1^{ste} kwartaal 1963.

Voor de bovengenoemde werken zijn de onteigeningen nagenoeg voltooid.

Inzake het vak, begrepen tussen het beginpunt van de rondweg aan de kant van Namen, en de « Allée du Monument », werd de beslissing betreffende de aanleg van de kruising der nieuwe wegen n° 4 en 35 zo pas genomen en zijn opmetingen aan de gang; de aanbesteding zal ten vroegste in het 3^e kwartaal van 1963 kunnen plaats hebben.

Met het krediet van 50 miljoen voor Marche (1963) zullen de hierboven bedoelde werken slechts kunnen worden uitgevoerd op voorwaarde dat het voor 1962 uitgetrokken (en niet gebruikte) krediet van 30 miljoen voor de bruggen in de « Chemin des Ecoles » en de « Chemin de La Roche » ten behoeve van de uitvoering van die beide kunstwerken op het dienstjaar 1963 wordt overgeboekt.

In 1962 was een krediet van 10 miljoen uitgetrokken voor de opheffing van de overweg « La Flèche » (weg n° 45). Wegens de vertraging in de goedkeuring van de werken tot aanleg van de rondweg kon dat krediet niet worden gebruikt en zou het op het dienstjaar 1963 worden overgeboekt.

Ik meen de aandacht te moeten vestigen op de erbarmelijke staat van de rijbaan van de weg n° 34 ten oosten van Bastenaken, die nochtans een van de voornaamste wegverbindingen tussen het Groothertogdom Luxemburg en ons land is.

De nodige gronden zijn reeds twee jaar geleden aangekocht.

Het krediet voor de hoogstnodige verbetering van dat wegvak van 10 km bedraagt circa 30 miljoen.

23. D'après les renseignements qui sont en ma possession, le crédit accordé par le Fonds Autonome des Routes en 1963 à la province de Luxembourg, s'élève seulement à 50 millions et n'intéresse que le contournement de Marche (achèvement).

L'achèvement n'intéresse que le nouveau tronçon de la route n° 4 et non la route n° 35 qui intervient dans le contournement routier de la localité et dont la mise en adjudication des travaux ne peut être prévue avant 1964.

La situation du contournement de Marche se décompose comme suit :

- construction pont sous Allée du Monument et route n° 35 : en voie d'achèvement.
- pont sous le chemin de fer : adjudication le 24 octobre 1962.
- pont sous chemin de Waha : adjudication le 10 janvier 1963 (c. d. ch. F/474 de 1962).
- pont sous Chemin des Ecoles et sous Chemin de La Roche : adjudication 1^{er} trimestre de 1963.

Pour les travaux ci-dessus, les emprises sont en voie d'achèvement.

En ce qui concerne le tronçon entre l'origine côté Namur du contournement et l'Allée du Monument, la décision d'aménagement du croisement des nouvelles routes 4 et 35 vient d'être prise, les levés sont en cours; la mise en adjudication ne peut être prévue avant le 3^e trimestre de 1963.

Le crédit de 50 millions pour Marche (1963) ne permettra l'exécution des travaux dont question ci-dessus qu'à la condition que le crédit de 30 millions prévu pour 1962 (et non utilisé) pour les ponts du Chemin des Ecoles et du Chemin de La Roche, soit reporté à l'exercice 1963 pour l'exécution de ces deux ouvrages.

En 1962, il avait été prévu un crédit de 10 millions pour les travaux de suppression du P.N. dit de La Flèche (Route n° 45). Par suite du retard dans l'approbation des travaux d'aménagement de l'itinéraire de contournement, ce crédit n'a pu être utilisé, il serait reporté à 1963.

Je crois nécessaire d'attirer l'attention sur l'état regrettable de la chaussée de l'itinéraire n° 34 à l'Est de Bastogne, constituant une des principales liaisons routières entre le Grand-Duché de Luxembourg et notre pays.

Les emprises nécessaires ont été acquises depuis deux ans déjà.

Le crédit nécessaire pour l'aménagement hautement souhaitable de ces 10 km de route est de l'ordre de 30 millions.

Antwoord.

De kredieten voor het voortzetten en voltooien van de werken van de rondweg om Marche worden beschikbaar gesteld naar gelang van de behoeften. De kredieten die tijdens een bepaald jaar niet worden gebruikt, worden automatisch op het volgend jaar overgeboekt; ze zijn dus niet verloren.

De kredieten hebben niet alleen betrekking op de weg n° 1, maar ook op de weg n° 35, waarvan de omlegging om Marche nauw verbonden is met de omlegging van de hoofdweg Brussel-Aarlen om genoemde stad.

De beslissing tot het verbeteren van beide wegen werd onlangs genomen ten gevolge van de stijging van het verkeer op de weg n° 35, komende van de weg n° 1.

Wat de opheffing van de overweg « La Flèche » (weg n° 45) betreft, is er geen vertraging in de uitvoering van de werken. De spreiding ervan in de tijd is het gevolg van regelingen die werden getroffen met de N.M.B.S., en die zowel voor die Maatschappij als voor het Wegenfonds bepalend zijn voor het programma van de werken, dat totnogtoe is nageleefd.

De verbetering van de weg n° 35 ten oosten van Bastenaken is inderdaad reeds sinds enkele tijd in uitzicht gesteld, maar kon nog niet worden uitgevoerd omdat mijn departement de werken niet wenst te versnipperen maar integendeel alle beschikbare middelen wenst te concentreren op de spoedige voltooiing van de modernisering der hoofdverkeerswegen, zoals de weg n° 1.

*
**

21. Sedert vele jaren is het krediet dat ter beschikking van de plaatselijke dienst wordt gesteld voor het onderhoud van de rijkswegen in de provincie Luxemburg tot ongeveer 25 miljoen beperkt; dat bedrag is kennelijk ontoereikend om op ernstige wijze in de normale instandhouding van het net te voorzien.

In 1962 werd een bijkomende som van 20 miljoen uitgetrokken voor de herstelling van de aan de winter 1961-1962 te wijten schade; die schade was echter op ongeveer 80 miljoen geraamd, zodat het toegekend krediet, alhoewel in het geheel niet te versmaden, toch klaarblijkelijk ontoereikend was.

Een nieuwe som van 25 miljoen (dus 50 miljoen in het totaal) zou noodzakelijk ter beschikking van de plaatselijke dienst moeten worden gesteld om de dringende herstellingen na afloop van deze winter te kunnen verrichten.

Antwoord :

De provincie Luxemburg heeft in 1962 inderdaad een aanzienlijk bijkrediet ontvangen om de buitengewone schade ten gevolge van de winter 1961-1962 te herstellen.

Réponse :

Les crédits nécessaires à la poursuite et à l'achèvement des travaux du contournement de Marche sont mis à disposition au fur et à mesure des besoins. Les crédits non utilisés au cours d'une année déterminée, sont automatiquement reportés à l'année suivante; ils ne sont donc pas perdus.

Ils intéressent non seulement la route n° 1 mais également la route n° 35, dont le contournement de Marche est intimement lié à celui de l'axiale Bruxelles-Ardenne.

La décision concernant cet aménagement des deux routes a été prise récemment, comme conséquence de l'augmentation du trafic routier empruntant la route n° 35 à partir de la route n° 1.

En ce qui concerne la suppression du passage à niveau de La Flèche (route n° 45), les travaux ne sont pas retardés. Leur échelonnement dans le temps est strictement lié à des arrangements pris avec la S.N.C.B. et qui conditionnent, pour cette Société comme pour le Fonds des Routes, le programme des réalisations, lequel est respecté jusqu'ici.

Quant à l'aménagement de la route n° 35 à l'Est de Bastogne, il est en effet envisagé depuis un certain temps déjà, mais n'a pu encore être réalisé par suite du souci de mon département de ne pas disperser son effort mais, au contraire, de concentrer tous les moyens disponibles à l'achèvement aussi rapide que possible de la modernisation des itinéraires les plus importants, telle la route n° 1 par exemple.

*
**

21. Depuis de nombreuses années, les crédits mis à la disposition du service local pour l'entretien des routes de l'Etat dans la province de Luxembourg est limité à quelque 25 millions; cette somme est nettement insuffisante pour assurer d'une façon sérieuse la conservation normale du réseau.

En 1962, une somme supplémentaire de 20 millions a été accordée pour exécuter les réparations des dégâts dus à l'hiver 1961-1962; ces dégâts avaient toutefois été estimés à quelque 80 millions, c'est-à-dire que le crédit accordé, bien que très intéressant, était manifestement insuffisant.

Il serait indispensable qu'une nouvelle somme de 25 millions (soit 50 millions au total) soit mise d'urgence à la disposition du service local pour lui permettre d'entreprendre les réfections urgentes dès la sortie de l'hiver en cours.

Réponse :

La province de Luxembourg a disposé, en effet, d'un supplément de crédit notable en 1962 pour la réparation des dégâts exceptionnels de l'hiver 1961-1962.

Voor 1963 zal die inspanning worden voortgezet. Ik heb namelijk een aanzienlijke verhoging van de kredieten der gewone begroting voor het onderhoud der wegen bekomen, waardoor het bedrag van de kredieten die tot 1961 voor dat onderhoud werden bestemd, praktisch zullen kunnen worden verdubbeld.

**

25. De Staat zou zich ertoe verbonden hebben een fabriek te Harnoncourt te voorzien van een ruime verbindingsweg tussen de Route de Malmédy, te Virton, en de nieuwe gebouwen.

De kosten van die weg zouden tussen 8,5 en 12,5 miljoen bedragen, naar gelang van de gekozen oplossing.

Zoals ik reeds herhaaldelijk crop attent heb gemaakt, is er bij de Directie der Wegen te Aarlen een tekort aan tekenaars om de aanbestedingsstukken te gelegencr tijd, d.w.z. tegen begin 1963, in gereedheid te kunnen brengen.

Antwoord :

Het Bestuur der Wegen zal zijn technische medewerking verlenen bij het ontwerpen van die toegangsweg.

De kwestie is evenwel nog niet genoegzaam gevorderd om de aanbestedingsstukken reeds klaar te maken.

Hoe dan ook, ik kan het geacht Lid de verzekering geven dat het nodige zal worden gedaan om de gevraagde technische bijstand te verlenen.

26. *Het tekort aan tekenaars en technisch personeel bij de Directie der Wegen te Aarlen.*

Deze kwestie heb ik reeds tijdens voorgaande jaren aan de orde gesteld.

Het programma der thans aan de gang zijnde studies kent wegens het betrekkelijk tekort aan technisch personeel bij de Directie van Luxemburg, niet de normale en gewenste vooruitgang.

Er ontbreken inderdaad :

- een ingenieur in algemene dienst;
- een conducteur in algemene dienst;
- twee tekenaars;
- drie adjunct-tekenaars;

en er zijn slechts :

- een bureauchef-tekenaar;
- een wd. eerstaanwezend tekenaar;
- een tekenaar die reeds verschillende jaren ziek is;
- drie adjunct-tekenaars.

Zulks betekent dat het in dergelijke omstandigheden onmogelijk is andere ontwerpen dan die van de weg n° 1 ter hand te nemen, en zelfs deze kunnen niet in het gewenste tempo worden uitgevoerd.

Dientengevolge kunnen andere nuttige ontwerpen, zoals het opmaken van de plannen voor de onteige-

Pour 1963, cet effort sera continué. J'ai obtenu en effet une majoration très substantielle des crédits du budget ordinaire pour l'entretien des routes, permettant de doubler pratiquement le montant des crédits réservés jusqu'en 1961 à cet entretien.

**

25. L'Etat se serait, paraît-il, engagé à doter une usine à Harnoncourt d'une large voie d'accès entre la route de Malmédy à Virton et les nouveaux bâtiments.

Le coût de cette voirie varie de 8,5 à 12,5 millions, selon la solution adoptée.

La Direction des Routes d'Arlon, je l'ai déjà signalé à plusieurs reprises, manque de personnel dessinateur pour pouvoir garantir la production des pièces d'adjudication en temps voulu, soit début 1963.

Réponse :

L'Administration des Routes prêterait son concours technique à la réalisation de ce chemin d'accès.

La question n'est toutefois pas encore suffisamment avancée actuellement pour permettre de passer à la confection des pièces d'adjudication.

Quoi qu'il en soit, je puis assurer l'honorable Membre que les moyens nécessaires seront mis en œuvre pour accorder l'aide technique demandée.

26. *Le manque de personnel dessinateur et technique à la Direction des Ponts et Chaussées — Routes à Arlon.*

Cette question a déjà fait l'objet d'interventions de ma part au cours des années précédentes.

Le programme des études actuellement en cours ne permet pas un avancement normal et désirable par suite d'un manque relatif de personnel technique à la Direction du Luxembourg.

Il manque en effet :

- un ingénieur en service général;
- un conducteur en service général;
- deux dessinateurs;
- trois dessinateurs-adjoints;

et il n'existe que :

- un chef de bureau-dessinateur;
- un dessinateur principal ff.;
- un dessinateur, malade depuis plusieurs années;
- trois dessinateurs-adjoints.

C'est dire que, dans de pareilles conditions, il est impossible d'étudier des projets autres que ceux de la route n° 4, qui ne peuvent même pas être exécutés à la cadence désirable.

C'est ainsi que d'autres projets utiles, tels que l'établissement de plans d'emprises le long des itinéraires

ningen langs de onlangs overgenomen wegen die belangrijk zijn voor het streektoerisme, niet tot een goed einde worden gebracht.

Om voor de over de provincie verspreide werken een redelijk tempo te behouden, is het noodzakelijk dat de hierboven vermelde vacante betrekkingen ten spoedigste worden bezet.

Antwoord.

Er bestaat zonder twijfel een tekort aan technisch personeel, in het bijzonder aan tekenaars, en zulks vooral in de provincie Luxemburg, omdat de kandidaten, onder meer voor de betrekkingen van tekenaar bij Bruggen en Wegen, schaars zijn.

Al degenen die zich hebben opgegeven en aan de bekwaamheidseisen bleken te voldoen, werden door de Openbare Besturen in dienst genomen, maar hun aantal is ontoereikend om al de behoeften te dekken.

Ik ben dan ook bereid iedere sollicitatie naar een technische betrekking, die voor de Directie van Bruggen en Wegen te Aarlen mocht worden ingediend, met belangstelling te onderzoeken.

27. Doortocht Oostvleteren.

Reeds herhaaldelijk werd deze verbetering voorzien op het programma van het Wegenfonds.

Zal in 1963 eindelijk tot de uitvoering overgegaan worden? En zal terzelfdertijd aan het Gemeentebestuur van Oostvleteren toelating worden gegeven om de rioleringswerken uit te voeren?

Antwoord.

Een spoedige aanbesteding van de moderniseringswerken kan niet geschieden wegens gebrek aan kredieten.

De onteigeningen zijn nochtans voor 90 % gedaan.

Overtuigd van de noodzakelijkheid deze werken zo spoedig mogelijk te doen uitvoeren, heb ik dit werk in één der voor de volgende jaren op te maken programma's van het Wegenfonds doen opnemen.

De gevraagde rioleringswerken zullen terzelfdertijd uitgevoerd mogen worden.

28. Fietspad Menen-Geluwe-Ieper (Rijksweg n° 9) en Ieper-Veurne-De Panne (Rijksweg n° 65).

De onteigeningen op de weg n° 9 zijn uitgevoerd of bijna ten einde.

Mag de aanbesteding in 1963 verwacht worden?

Op het 2° gedeelte : n° 65, werd waarschijnlijk nog niet veel uitgewerkt.

Bestaan hierover hoopgevende vooruitzichten?

Antwoord.

De onteigeningen voor het aanleggen van fietspaden langsheen de weg n° 9, vak Ieper-Menin, zijn voor

récemment repris et intéressants du point de vue tourisme régional, ne peuvent être menés à bien.

Si l'on veut maintenir une cadence raisonnable pour les travaux répartis sur la province, il est indispensable que les places vacantes indiquées ci-dessus soient occupées dans le plus bref délai possible.

Réponse.

La pénurie de personnel technique et en particulier de dessinateurs est certaine, particulièrement dans la province du Luxembourg. Les candidats, notamment à un emploi de dessinateur aux Ponts et Chaussées, sont rares.

Tous ceux qui se sont présentés et qui paraissaient remplir les conditions de compétence nécessaires ont été engagés par les Administrations publiques, mais leur nombre n'est pas suffisant pour combler tous les besoins.

C'est dire que je suis disposé à examiner avec intérêt toute demande d'emploi technique, qui serait présentée pour la Direction des Ponts et Chaussées à Arlon.

27. Traverse Oostvleteren.

Cette amélioration a déjà été prévue à maintes reprises au programme du Fonds des Routes.

L'exécution sera-t-elle finalement entamée en 1963? Donnera-t-on en même temps l'autorisation à la commune de Oostvleteren d'exécuter les travaux d'égoûts?

Réponse.

Une adjudication prochaine des travaux de modernisation ne peut avoir lieu à défaut de crédits.

Les expropriations sont cependant déjà réalisées pour 90 %.

Convaincu de la nécessité d'exécuter le plus vite possible ces travaux, j'ai fait insérer ce travail dans un des programmes à établir par le Fonds des Routes pour les prochaines années.

Les travaux d'égoûts demandés pourront être exécutés en même temps.

28. Piste cyclable Menin-Geluwe-Ypres (route de l'Etat n° 9) et Ypres-Furnes-La Panne (route de l'Etat n° 65).

Les expropriations sur la route n° 9 sont exécutées ou presque terminées.

L'adjudication peut-elle être attendue en 1963?

Quant à la 2° tranche : n° 65, il semble que l'on n'ait pas fait grand-chose jusqu'à présent.

Peut-on espérer des réalisations prochaines?

Réponse.

Les expropriations pour l'aménagement des pistes cyclables le long de la route n° 9, tronçon Ypres-Menin,

90 % voltooid. Voor de rijksweg n° 65, Ieper-Veurne, werden nog geen onteigeningsplannen opgemaakt.

Voor 1963 zijn geen kredieten voorzien voor het aanleggen van deze fietspaden.

Wat het wegvak van rijksweg n° 65 betreft, moet gemeld worden dat er nog geen definitieve beslissing getroffen werd om fietspaden over de hele lengte aan te leggen, zolang het aantal fietsers beneden het door de normen voorziene cijfer ligt.

**

29. In verband met de grote werken in uitvoering in het *Noorden van de Provincie Oost-Vlaanderen*, hebben wij door de bladen vernomen dat de aanbesteding heeft plaats gehad van de tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen. Graag vernamen wij welke termijn van uitvoering aan deze werken is toegekend.

Wij veronderstellen eveneens dat de verbetering der infrastructuur van het wegenisnet gelijken tred zal houden met de uitvoering van dit kunstwerk, dat ongeveer 1/2 miljard kost en wel vooral wat betreft de uitvoering van de expressweg Antwerpen-Zelzate-Maldegem-Knokke. De aanbesteding schijnt gedaan te zijn tot aan de baan St-Niklaas-Hulst.

Voor wanneer voorziet men de aanbesteding van het vak Kemzeke-Zelzate? Ligt het tracé van die weg definitief vast? — zo niet vragen wij ons af of er voldoende coördinatie bestaat tussen de onderscheiden diensten van uw departement! Bedoeld wordt « Stedebouw » en « Bestuur van Bruggen en Wegen ».

Ik zou U als voorbeeld kunnen aanduiden dat een bouwvergunning werd toegestaan door de Provinciale Directie van Stedebouw, bevestigd door het gemeentebestuur, en terwijl de woning nog in opbouw is, worden metingen uitgevoerd in verband met de expressweg Antwerpen-Knokke, waarin deze nieuwe woning terecht kwam, zodat ze zou moeten onteigend worden! Het schijnt nu dat men het tracé weerom heeft gewijzigd om die woning te sparen.

Mijns inziens wijst dit toch op een zeker gemis aan samenwerking.

Hetzelfde deed zich voor bij het ontwerpen van de nieuwe geplande autostrade Brussel-Knokke; het bleek dat, indien het ontwerp niet ware gewijzigd geweest op het grondgebied der gemeenten Desteltonk-Ertvelde, deze verkeersweg dwars door de terreinen en de gebouwen van de machtige, nieuwe in opbouw zijnde elektrische centrale van E.B.E.S. zou doorsneden hebben.

Het weze mij ook toegelaten nogmaals terug te komen op de erbarmelijke toestand van de Rijksweg n° 319 « Laarne-Terneuzen ». Ieder jaar, bij de afhandeling van de begroting van Openbare Werken, breng ik dit onderwerp ter sprake omdat het hier een weg betreft die dagelijks door honderden werklieden wordt gebruikt om zich naar hun werk te begeven in de fabrieken gelegen langs het kanaal Gent-Terneuzen. Deze baan is zelfs niet voorzien van een fietspad, heeft een breedte van 6 m. en verkeert in zeer slechte staat, terwijl dagelijks 1500 gemotoriseerde voertuigen geteld

sont terminées pour 90 %. Pour la route n° 65, Ypres-Furnes, des plans d'expropriation n'ont pas encore été établis.

Des crédits n'ont pas été prévus en 1963 pour l'aménagement de ces pistes cyclables.

Pour ce qui concerne la route de l'Etat n° 65, il faut signaler qu'aucune décision définitive n'a encore été prise au sujet de la construction de pistes cyclables sur toute la longueur, aussi longtemps que le nombre des cyclistes reste en-dessous du chiffre prévu par les normes.

**

29. Au sujet des grands travaux en voie d'exécution dans la *partie nord de la province de Flandre orientale*, nous avons appris par la voie de la presse qu'il a été procédé à l'adjudication des travaux de construction du tunnel sous le canal Gand-Terneuzen. Nous aimerions connaître le délai d'exécution imposé pour ces travaux.

Nous supposons également que l'amélioration de l'infrastructure du réseau routier ira de pair avec l'exécution de cet ouvrage d'art, dont le coût atteindra environ 1/2 milliard, surtout en ce qui concerne la construction de la route express Anvers-Zelzate-Maldegem-Knokke. Il paraît que les adjudications auxquelles il a été procédé jusqu'à présent portent sur la partie allant jusqu'à la route Saint-Nicolas (Waas)-Hulst.

Pour quelle date prévoit-on la mise en adjudication du tronçon Kemzeke-Zelzate? Le tracé de cette route est-il définitivement fixé? Si non, nous nous demandons s'il existe une coordination satisfaisante entre les différents services de votre département, notamment l'Administration de l'Urbanisme et celle des Ponts et Chaussées.

Je pourrais vous citer par exemple le cas d'un permis de bâtir accordé par la Direction provinciale de l'Urbanisme et confirmé par l'administration communale. Or, alors que la maison était encore en construction, il fut procédé à des levés en vue de l'établissement de la route express Anvers-Knokke, levés qui révélèrent que le nouvel immeuble en question se trouvait sur le tracé de la route et qu'il devait donc être exproprié! Il paraît actuellement que ce tracé a été à nouveau modifié afin d'épargner l'immeuble.

Cette situation dénote à mon avis un certain manque de coordination.

Une situation semblable a pu être constatée lors de l'établissement des plans de la nouvelle autoroute Bruxelles-Knokke: il est apparu que si l'on n'avait pas modifié le tracé sur le territoire des communes de Desteltonk et d'Ertvelde, cette voie de communication aurait traversé les terrains et immeubles de l'importante centrale électrique E.B.E.S. actuellement en construction.

Qu'il me soit permis de revenir à nouveau sur l'état lamentable de la route de l'Etat n° 319, Laarne-Terneuzen. Chaque année, lors de la discussion du budget des Travaux publics, je soulève cette question, car il s'agit d'une route empruntée journellement par des centaines d'ouvriers se rendant à leur travail dans les usines situées de part et d'autre du canal Gand-Terneuzen. Cette route n'a qu'une largeur de 6 m et n'est même pas équipée d'une piste cyclable. Elle est en très mauvais état, alors qu'on y dénombre 1.500 véhicules motorisés par jour. Il existe un projet d'amélioration qui

worden. Er bestaat een ontwerp van verbetering dat ongeveer 20 miljoen zou kosten inbegrepen rechtekkingen en enkele onteigeningen.

Het bestaan van dit plan weegt sedert enkele jaren op enkele percelen die door de uitvoering geheel of gedeeltelijk zouden worden ingenomen. Thans schijnt dit plan verlaten te worden en heeft men voor het vak, beginnende aan de Antwerpse steenweg te Lokristi « Lozen-Boer » tot aan de Industriële baan Gent-Zelzate, een gans nieuw tracé uitgestippeld (kostprijs : 65 miljoen).

Heeft dit plan kans op uitvoering, of zal men hierdoor eenvoudig de zo dringend noodzakelijke verbetering van deze weg verdagen ? Wij wensen U nogmaals te doen opmerken dat deze baan tussen de gemeenten Wachtebeke en Zelzate op een lengte van 4 km, zelfs van geen fietspad is voorzien.

Zou het niet mogelijk zijn, hetgeen wij veruit boven de andere oplossing zouden verkiezen, het huidige tracé van de weg te bewaren, behalve enkele minieme rechtekkingen die weinig onteigening vragen, de verbeteringswerken uit te voeren zoals ze werden gepland t.l.z. langs weersijden een band beton van 50 à 60 cm. en daartussen het bestaande wegdek overdekken met tarmac ?

Het komt erop aan voor de verbetering van deze druk bereden baan een spoedige oplossing te verkrijgen. Vooral het gedeelte gaande vanaf de Antwerpse steenweg tot Zelzate is zeer dringend.

Antwoorden :

1. Express-weg Antwerpen-Zelzate-Maldegem.

Wat eerst de uitvoeringstermijn betreft van de tunnel van Zelzate moet gezegd worden dat zulks in verschillende fazen gebeurt, die zullen afhangen van de uitvoering der eigenlijke kanaalwerken. Op dit ogenblik is het nog niet mogelijk zich hieromtrent met meer precisie uit te spreken.

Voor de express-weg Antwerpen-Maldegem is de aanbesteding inderdaad gedaan tot aan de provinciale weg St-Niklaas-Hulst. Ten westen ervan tot Maldegem ligt het tracé sedert vele jaren vast en zijn op zekere plaatsen reeds onteigeningen verwezenlijkt.

De volgende aanbesteding zou in 1964 moeten doorgaan en de toegangen van de tunnel te Zelzate begrijpen en hun verbindingen met het bestaande wegennet.

In verband met het gemis aan samenwerking tussen de onderscheiden diensten van het departement van Openbare Werken, dient opgemerkt te worden dat het Bestuur van de Stedebouw slechts in kennis gesteld kan worden van het tracé van een nieuwe weg nadat dit definitief vastgesteld en goedgekeurd werd. Vanaf dat ogenblik worden natuurlijk geen nieuwe bouwvergunningen meer verleend.

Indien de bouwvergunning verleend wordt vooraleer de wegediensten zich definitief hebben uitgesproken

entrainerait une dépense d'environ 20 millions de francs, y compris les rectifications et quelques expropriations.

L'existence de ce projet affecte depuis des années quelques parcelles à emprendre entièrement ou partiellement en vue de l'exécution desdits travaux. Il semble qu'à l'heure actuelle, ce projet soit abandonné et que l'on ait prévu un tracé tout à fait nouveau pour la section ayant son origine à la « Antwerpse steenweg » à Lochristi, au lieu-dit « Lozen Boer », et aboutissant à la route industrielle Gand-Zelzate (coût : 65 millions).

Ce projet a-t-il des chances d'être réalisé, ou bien entrainera-t-il la remise pure et simple des travaux d'amélioration de cette route, qui s'imposent de toute urgence ? Nous tenons à vous faire remarquer à nouveau que cette route n'a même pas de piste cyclable entre les communes de Wachtebeke et de Zelzate, et ce sur une longueur de 4 km.

Ne serait-il pas possible de maintenir le tracé actuel de la route, solution que nous préférons de loin à l'autre, quitte à procéder à quelques rectifications peu importantes qui nécessiteraient peu d'expropriations, et d'exécuter les travaux d'amélioration tels qu'ils ont été prévus, c.à.d. de construire de part et d'autre de la route une bande bétonnée de 50 à 60 cm et de revêtir la chaussée existante d'une couche de tarmac ?

Il importe de trouver rapidement une solution en vue de l'amélioration de cette route soumise à un trafic intense. L'amélioration du tronçon compris entre la « Antwerpse steenweg » et Zelzate est particulièrement urgente.

Réponse :

1. Route express Anvers-Zelzate-Maldegem.

Pour ce qui est du délai d'exécution des travaux de construction du tunnel de Zelzate, il y a lieu de signaler que ceux-ci s'effectueront en plusieurs phases qui seront fonction de l'exécution des travaux au canal proprement dit. Pour le moment, il n'est pas encore possible de se prononcer à ce sujet avec plus de précision.

Il a en effet été procédé aux adjudications en vue de la construction de la route express Anvers-Maldegem, et ce pour ce qui concerne la section allant jusqu'à la route provinciale Saint-Nicolas (Waes)-Hulst. Le tracé de la section située à l'ouest de cette route provinciale jusqu'à Maldegem est arrêté depuis de nombreuses années, et en certains endroits, des expropriations ont déjà été réalisées.

La prochaine adjudication devrait avoir lieu en 1964 et comprendre les accès au tunnel de Zelzate et les raccordements de ces accès au réseau routier existant.

En ce qui concerne le manque de coordination entre les divers services du département des Travaux publics, il y a lieu d'observer que le tracé d'une nouvelle route ne peut être communiqué à l'Administration de l'Urbanisme que lorsque ledit tracé a été définitivement arrêté et approuvé. Il va de soi qu'à partir de ce moment, il n'est plus délivré de nouvelles autorisations de bâtir.

Si l'autorisation de bâtir est délivrée avant que les services des routes se soient prononcés définitivement

over het tracé, kunnen gevallen, zoals die aangehaald door het geacht Lid, jammer genoeg niet vermeden worden.

Te Gent-Terdonk is het tracé aangepast aan de in oprichting zijnde centrale van F.B.E.S. Op dat ogenblik was het tracé nog slechts een voorstudie en verre van definitief.

2. Verbetering van de R.W. 349 Laarne-Beervelde-Lochristi-Zelzate.

Deze secundaire weg heeft relatief weinig verkeer. Zijn modernisering zal wegens tracé en ligging aanzienlijke sommen eisen die m.i. op dit ogenblik moeilijk, kunnen voorzien worden.

Het nieuwe wegvak waarover het Commissielid het heeft, schijnt de verbinding te zijn tussen de E 3-autosnelweg en de haven van Gent en kan alleszins niet de functie overnemen van de gewone weg Lochristi-Zelzate, welke laatste vooral een verbinding is tussen de dorpskernen van Lochristi-Zaffelare-Wachtebeke en Zelzate. Het is onmogelijk met de 20 miljoen frank de weg behoorlijk te moderniseren. De verbeteringswerken zoals ze worden voorgesteld, nl. het aanbrengen van een zwart tapijt tussen twee kantstroken, zou geen lange levensduur kennen, gezien de weinig stabiele keiverharding, de slappe ondergrond en het hoog grondwaterpeil in de doorkruiste streek.

**

30. Een lid zou gaarne vernemen welk het totaal bedrag is van de werken die in deze begroting voorzien zijn voor Limburg en welk procent het bedraagt, van de werken in het totaal voorzien voor het Land. In dit bedrag *mogen* dan nog de werken begrepen zijn, die voorzien zijn voor de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken, voor het gedeelte dat nog op Limburgs grondgebied uitgevoerd zal worden, alhoewel deze baan meer baat zal bijbrengen aan Luik en Antwerpen.

Limburg zou veel beter gediend zijn met de autosnelweg E 39 (Lummen-Genk-Mechelen a/Maas), omdat daarlangs de nijverheidscentra gelegen zijn en het een veel kortere verbinding is met Aken. Lummen-Aken zal ongeveer 40 km korter zijn dan over Luik. Het lid dringt er dan ook ten eerste op aan dat er, binnen de kortst mogelijke tijd, een aanvang zou gemaakt worden met de brug over de Maas (Boorsemsloot).

Betreffende deze brug verlangt het lid te vernemen of er al onderhandelingen met Nederland hebben plaats gehad, voor wat betreft het aanleggen en het bekostigen van deze brug.

Wat de voorziene wegenwerken betreft kan het lid niet anders dan de teleurstelling van de Limburgers uitdrukken.

De aangroei van het autopark in Limburg is in de periode 1950-1960 183 %, terwijl dit maar 120 % was voor het land. De motorrijwielen en bromfietsen zijn in de periode 1953-1960 met 79 % vermeerderd in onze gouw terwijl ze in het land maar met 13 % vermeerderden.

sur le tracé, il n'est malheureusement pas possible d'éviter des cas comme ceux dont parle l'honorable Membre.

A Gand-Terdonk, le tracé tient compte de la centrale E.B.E.S. actuellement en construction. A l'époque, il n'existait qu'un avant-projet et le tracé n'était nullement définitif.

2. Amélioration de route de l'Etat n° 349, Laarne-Beervelde-Lochristi-Zelzate.

Cette route secondaire supporte relativement peu de trafic. Sa modernisation nécessiterait, du fait de son tracé et de sa situation, des dépenses considérables qui, à mon avis, peuvent difficilement être prévues actuellement.

Quant à la nouvelle section de route dont parle le Commissaire, je présume qu'il vise la voie de raccordement entre l'autoroute E 3 et le port de Gand. Celle-ci ne pourrait de toute façon remplacer la route ordinaire Lochristi-Zelzate, laquelle constitue surtout une liaison entre les agglomérations de Lochristi, Zaffelare, Wachtebeke et Zelzate. Il est impossible, avec les 20 millions de francs disponibles, de moderniser la route dans de bonnes conditions. Les travaux d'amélioration, tels qu'ils sont proposés, notamment la construction d'un tapis noir entre deux bandes latérales, ne garantiraient pas une longue viabilité, étant donné l'instabilité du pavage, l'inconsistance du sous-sol et le niveau de la nappe aquifère de la région traversée.

**

30. Un membre désirerait savoir quel est le montant global des travaux prévus au budget pour le Limbourg et pour quel pourcentage cette province intervient dans le montant des travaux prévus pour le Royaume. Ce montant global *peut* même comporter les travaux de l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle qui restent à exécuter sur le territoire de la province de Limbourg, bien que cette route profitera plus aux provinces de Liège et d'Anvers.

Le Limbourg tirerait un plus grand bénéfice de l'autoroute E 39 (Lummen-Genk-Mechelen-aan-de-Maas), étant donné que les centres industriels sont situés sur son itinéraire et qu'elle constituerait une liaison beaucoup plus directe avec Aix-la-Chapelle. Le trajet de Lummen à Aix-la-Chapelle sera d'environ 40 km plus court que celui passant par Liège. C'est pourquoi le membre insiste pour que les travaux de construction du pont sur la Meuse (Boorsemsloot) soient entamés dans le plus bref délai.

Pour ce qui est de ce pont, le membre aimerait d'abord savoir si des pourparlers ont déjà eu lieu avec les Pays-Bas au sujet de sa construction et du financement des travaux.

Au sujet des travaux routiers prévus, il ne peut qu'exprimer le désappointement des Limbourgeois.

L'accroissement du parc automobile du Limbourg a atteint 183 % pour la période allant de 1950 à 1960, alors que le parc automobile national ne s'est accru que de 120 % pour la même période. L'accroissement du nombre des motocyclettes et cyclomoteurs y a été de 79 % pendant la période 1953-1960, alors qu'il n'était que de 13 % pour l'ensemble du pays.

Nochtans is er aan de wegen in die periode zeer weinig gedaan.

Buiten de werken aan de baan n° 2, tussen Diest en Hasselt, kunnen wij zeer weinig noteren.

De weg Hasselt-Houthalen stond in 1959 en 1960 op de begroting. Sinds 1961 is er geen spraak meer van, nochtans moet deze baan het frequentste verkeer in de provincie dragen : op een deel ervan rijden er dagelijks 14.000 voertuigen.

De opvaart aan de noorderkant van de brug op het Albertkanaal met het samenkomen van de wegen Genk en Hechtel is een bestendige belemmering in het verkeer. Ook hebben hier zeer talrijke aanrijdingen plaats. Daar zou zonder verwijl een *rond punt* moeten aangebracht worden.

De omleiding van *St. Truiden* stond in 1960 en 1961 in de begroting, de ringlaan van Hasselt in 1961. Beide werken zijn eenvoudig uit de begroting verdwenen.

Zo kan het lid nog meer gevallen aanhalen, maar zal zich voorlopig bij deze beperken.

Het is ook hoog tijd dat de baan Leopoldsburg-Kessenich aangepast wordt. Het is een internationale baan met vooral veel zwaar verkeer en militair vervoer. Ze is maar 6 meters breed en zonder fietspad, en dit in een provincie waar de helft der inwoners een fiets hebben terwijl er in het land maar een fiets is op drie inwoners. Op deze baan vallen er veel slachtoffers van ongevallen. Op het vak van Bree tot aan de Nederlandse grens zijn er in 1962 bij de 80 ongevallen gebeurd, waarvan 13 op het grondgebied van Kinrooi en Kessenich, bilan : 7 doden, 6 zwaar- en 36 licht gewonden. Het lid zou genegen zijn van, voor deze weg, alle uitstel onverantwoordelijk te noemen. Om voorlopig de dodelijke ongevallen te verminderen, ware het wenselijk te beginnen met de bomen op te ruimen.

Buiten de provincie, maar in het belang van de verbinding Hasselt-Brussel, vragen wij ons ook af waarom het vak Leuven-O.L.V.-Tielt nog niet op drie stroken gebracht wordt.

Limburg komt ieder jaar voor een heel klein procent in de begroting, en dan moeten wij nog bevestigen, dat hetgeen in de begroting staat, niet uitgevoerd wordt.

Antwoorden :

a. Begroting.

In de loop van het jaar 1963 zullen de volgende werken door het Wegenfonds worden vastgelegd :

— Wegvak Hasselt-Rapertingen	F	13.000.000
— De autosnelweg Antwerpen-Luik : 2° deel van Bilzen-Boirs		236.000.000
— Kermt-Kuringen		20.000.000
— Ring Hasselt		15.000.000
— 2° ring Bree		7.000.000

Pourtant, très peu de travaux routiers ont été entrepris pendant cette période.

En dehors des travaux effectués à la route n° 2, entre Diest et Hasselt, le bilan est très maigre.

Les budgets de 1959 et de 1960 prévoyaient des travaux à la route Hasselt-Houthalen. Depuis 1961, il n'en est plus question alors que cette route est la plus fréquentée de la province : sur une section de cette route, 14.000 véhicules sont dénombrés journellement.

Le carrefour des routes de Genk et de Hechtel au bas de l'accès nord du pont sur le canal Albert constitue une entrave permanente à la circulation. De très nombreuses collisions ont lieu à cet endroit. Il serait urgent d'y aménager un rond-point.

Le contournement de St-Trond était prévu aux budgets de 1960 et de 1961 ; la ceinture de Hasselt, à celui de 1961. Ces travaux ont depuis été rayés du budget.

Le membre pourrait encore citer d'autres cas, mais il se limitera provisoirement à ceux-ci.

Il est grand temps que l'on procède également à l'aménagement de la route Bourg-Léopold - Kessenich. Il s'agit d'une route internationale supportant surtout du gros charroi et du charroi militaire. Elle n'a que 6 m de large, n'est pas équipée d'une piste cyclable, et ce dans une province où la moitié des habitants possèdent une bicyclette, alors que pour tout le pays on ne compte qu'un vélo pour trois habitants. Les accidents font beaucoup de victimes sur cette route. Sur le tronçon allant de Bree à la frontière des Pays-Bas, il y a eu en 1962, environ 80 accidents, dont 13 sur le territoire de Kinrooi et Kessenich; bilan : 7 morts, 6 blessés graves et 36 blessés légers. Le membre serait tenté de dire que tout ajournement des travaux à effectuer à cette route engagerait gravement la responsabilité des autorités. Comme mesure provisoire en vue de diminuer le nombre des accidents mortels, il serait souhaitable de commencer par faire abattre les arbres.

En dehors des limites de la province, mais dans l'intérêt de la liaison Hasselt-Bruxelles, nous nous demandons aussi pour quelles raisons la section Louvain-O.L.V. Tielt n'a pas encore été aménagée à trois bandes.

Chaque année, la part qui revient au Limbourg dans le budget ne représente qu'un pourcentage minime de celui-ci, et force est de constater encore que les crédits budgétaires prévus pour notre province ne sont pas utilisés.

Réponses.

a. Budget.

Le Fonds des routes engagera dans le courant de l'année 1963, les travaux suivants :

— Section de route Hasselt-Rapertingen	F	13.000.000
— Autoroute Anvers-Liège : 2° tranche, Bilzen-Boirs		236.000.000
— Kermt-Kuringen		20.000.000
— Ceinture de Hasselt		15.000.000
— 2° ceinture de Bree		7.000.000

b. *De E 39.*

Met de Nederlandse instanties is een principieel akkoord bereikt over de plaats waar de Maas moet overschreden worden. Over de kostenverdeling hadden tot nog toe geen besprekingen plaats.

De aanleg van de E 39 is wegens de beperkte jaarlijkse kredieten en de daaruit volgende spreiding der uitgaven niet voorzien in het programma der werken 1962-1965.

c. *Gewone wegen.*

— *Hasselt-Houthalen.* Door overbelasting van de provinciale diensten zijn de onteigeningsplans slechts in de laatste weken gereed gekomen. Zij zijn in het bezit van het Comité van Aankoop dat beschikt over de nodige kredieten.

— *Knelpunt Kempische steenweg.* Het gaat hier over dure werken die nog in studie zijn. De zaak is immers niet eenvoudig en een gewoon rond punt zoals voorgesteld kan hier onmogelijk voldoening geven.

— *Omlegging rond St-Truiden.* De onteigeningsplans zijn nog niet lang klaar gekomen. Zeer belangrijke onteigeningen, die volgens de eerste raming 70 miljoen frank bedragen, dienen verricht.

— *Ring Hasselt.* Het betreft het vak tussen de Kempische en de Maastrichtersteenweg. De aanbesteding zal a.s. zomer doorgaan.

— *Leopoldsburch-Kessenich.* Het 10 km. lange wegvak zou belangrijke bedragen eisen voor modernisering volgens de huidige normen.

— *Leuven-O.L.V. Tielt.* Nog 17 km zijn te moderniseren tegen een gemiddeld bedrag van 10 miljoen frank per km. Wegens andere dringende opgaven is deze modernisering uitgesteld.

B. *WATERWEGEN.*

1. Verdeling per provincie of per stroomgebied voor de tot op heden vastgelegde bedragen in 1962 op de begroting 1962.

Antwoord.

Vastleggingen waterwegen van 1 januari 1962 tot 21 november 1962.

Antwerpen	275.700.581
Brabant	102.831.168
Henegouwen	1.776.031.151
Luik	91.861.702
Limburg	22.613.196
Luxemburg	2.679.232
Namen	1.19.837.218
Oost-Vlaanderen	198.546.285
West-Vlaanderen	241.841.721
Totaal	3.161.912.881

**

b. *La route E 39.*

Un accord de principe est intervenu avec les autorités néerlandaises au sujet du point de franchissement de la Meuse. En ce qui concerne la répartition des dépenses, des pourparlers n'ont pas encore eu lieu jusqu'à présent.

En raison des crédits limités dont je dispose annuellement et de la dispersion des dépenses qui en résulterait, les travaux de construction de la E 39 n'ont pas pu être inscrits au programme des travaux pour la période de 1962 à 1965.

c. *Routes ordinaires.*

— *Hasselt-Houthalen.* Etant donné que les services provinciaux étaient surchargés, les plans d'expropriation n'ont pu être mis au point qu'au cours des dernières semaines. Ces plans ont été transmis au Comité d'Acquisition qui dispose des crédits nécessaires.

— *Goutot de la « Kempische steenweg ».* Il s'agit ici de travaux onéreux encore à l'étude. La question n'est pas simple et un rond-point ordinaire tel qu'il est proposé ne peut en l'occurrence donner satisfaction.

— *Contournement de St-Trond.* Les plans d'expropriation sont prêts depuis peu de temps. Les travaux nécessitent des expropriations très importantes, dont le coût atteint d'après une première évaluation, 70 millions de francs.

— *Ceinture de Hasselt.* Il s'agit du tronçon compris entre les chaussées dites « Kempische steenweg » et « Maastrichtersteenweg ». L'adjudication des travaux aura lieu au cours de l'été prochain.

— *Bourg-Léopold-Kessenich.* L'aménagement du tronçon de route d'une longueur de 10 km suivant les normes actuelles nécessiterait une dépense importante.

— *Louvain-O.L.V. Tielt.* Il reste 17 km à moderniser, représentant en moyenne un montant de 10 millions de francs le km. D'autres tâches urgentes s'imposant, cette modernisation a dû être remise à plus tard.

B. *VOIES HYDRAULIQUES.*

1. Répartition par province ou par bassin hydrographique des montants engagés jusqu'à présent en 1962 sur le budget 1962.

Réponse.

Engagements voies hydrauliques du 1 janvier 1962 au 21 novembre 1962.

Anvers	275.700.581
Brabant	102.831.168
Hainaut	1.776.031.151
Liège	91.861.702
Limbourg	22.613.196
Luxembourg	2.679.232
Namur	1.19.837.218
Flandre orientale	198.546.285
Flandre occidentale	241.841.721
Total	3.161.912.881

**

2. Welk is het globaal bedrag der bijwerken en vastgelegde bedragen boven de voorzieningen globaal voor alle vaste beloften 1962 waterwegen ?

Antwoord.

Dit bedrag beliep op 21 november 1962 : 147 miljoen frank.

**

3. Worden deze bedragen opgenomen door bijkredieten of in mindering voor andere voorziene werken voor 1962 ?

Antwoord.

Deze bedragen worden in mindering gebracht op de kredieten voor in 1962 voorziene werken.

1. Gelieve voor de waterwegen de lijst (met bedragen) der vaste beloften 1962 te geven voor aanbestedingen boven de 50 miljoen frank.

Vastleggingen Waterwegen van 1 januari 1962 tot 21 november 1962.

(meer dan 50 miljoen).

Artikel	Bedrag	Benaming
162	1.032.344.038	Kanaal Charleroi-Brussel. Helling vlak Ronquières — Burgerlijke bouwkunde.
162	59.865.309	Kanaal Charleroi-Brussel. Helling vlak Ronquières. — Bakken en deuren.
162	349.189.860	Centrumkanaal — Nimy-Obourg — Modernisering.
162	81.463.213	Samber — Stuw te Roselies — Burgerlijke bouwkunde.
162	57.782.192	Samber — Normalisering te Ham-sur-Sambre.
163	53.130.000	Schelde — Rechtoever — Zandvliet — Kalibrering.
163	59.891.521	Kanaal Gent-Terneuzen — Verbrediging te Zelzate.
163	75.940.000	Kust — Baggeren pas van het Scheur en pas van het Zand.
592	82.679.828	Haven Antwerpen — bouwen pompstation.
592	50.000.000	Haven Gent — Bouw kaaimuur Schepen Sifferdok.

**

5. Welke posten van de buitengewone begroting waterwegen 1962 werden tot op heden niet vastgelegd, met waarschijnlijke data van vastlegging ? Welke worden geschrapt ?

Antwoord :

2. Quel est le montant global des travaux supplémentaires et des montants engagés au-dessus des prévisions, globalement pour toutes les promesses fermes 1962 pour les voies hydrauliques ?

Réponse.

Ce montant s'élevait le 21 novembre 1962 à 147 millions de francs.

**

3. Ces montants sont-ils repris par des crédits supplémentaires ou sont-ils portés en moins sur d'autres travaux prévus pour 1962 ?

Réponse.

Ces montants sont portés en diminution sur les crédits prévus pour les travaux de 1962.

4. Veuillez donner la liste (avec montants) des promesses fermes 1962 pour les adjudications au-dessus de 50 millions pour les voies hydrauliques.

Engagements voies hydrauliques du 1^{er} janvier 1962 au 21 novembre 1962.

(plus de 50 millions).

Article	Montant	Dénomination
162	1.032.344.038	Canal Charleroi-Bruxelles. Plan incliné de Ronquières — Génie civil.
162	59.865.309	Canal Charleroi-Bruxelles. Plan incliné de Ronquières — Bacs et portes.
162	349.189.860	Canal du Centre — Nimy-Obourg — Modernisation.
162	81.463.213	Sambre — Barrage éclusé de Roselies — Génie civil.
162	57.782.192	Sambre — Normalisation à Ham-sur-Sambre.
163	53.130.000	Escaut — Rive droite — Zandvliet — Calibrage.
163	59.891.521	Canal Gand-Terneuzen — Elargissement à Zelzate.
163	75.940.000	Côte — Dragages passe du Scheur et passe du Zand.
592	82.679.828	Port d'Anvers — construction station de pompage.
592	50.000.000	Port de Gand — Construction mur de quai bassin Echevin Siffer.

**

5. Quels postes du budget extraordinaire des voies hydrauliques de 1962 ne sont pas encore engagés jusqu'à présent, avec date probable de l'engagement ? Lesquels seront biffés ?

Réponse :

ARTIKEL 62.462. — WATERLOPEN. — ARTICLE 62.462 — COURS D'EAU.

RINGVAART TE GENT — NOORDERVAK. — CANAL CIRCULAIRE DE GAND — SECTION NORD.

Ringwegen. — Routes 38.000.000 geschrapt — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964.

ZUIDERVAK. — SECTION SUD.

Graafwerken en boordvoorzieningen van de tijarm. — <i>Terrassements et défenses des berges du bras à marée</i>	21.000.000	13 december/décembre 1962
Graafwerken en boordvoorzieningen van het Scheldekanaal. — <i>Terrassements et défenses des berges du canal de l'Escaut</i>	21.000.000	13 december/décembre 1962
Rechttrekken van de Zeeschelde. — <i>Rectification de l'Escaut maritime</i>	10.000.000	geschrapt, maar opnieuw voorzien voor 1963 — <i>annulé, mais prévu à nouveau pour 1963.</i>
Wegbrug W24. — <i>Pont-route W24</i>	9.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>
Ringwegen — <i>Routes composant le Ring</i>	30.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>
Sluis en stuw E2 + B2 — Electromechanische uitrusting. — <i>Ecluse et barrage E2 + B2 — Equipement électromécanique</i>	45.000.000	geschrapt maar opnieuw voorzien voor 1963 — <i>annulé, mais prévu à nouveau pour 1963</i>
Sluis E3 en stuw B4 — Electromechanische uitrusting — <i>Ecluse E3 et barrage B4 — Equipement électromécanique</i>	25.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>
Sluis E4 — Electromechanische uitrusting. — <i>Ecluse E4 — Equipement électromécanique</i>	25.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>

WESTERVAK. — SECTION OUEST.

Graafwerken, boordvoorzieningen en ringwegen. — <i>Terrassements, défenses de berges et routes</i>	195.000.000	13 december/décembre 1962
Wegbrug W22. — <i>Pont-route W22</i>	10.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>
Keersluis K1 en wegbrug W1. — <i>Ecluse de garde K1 et pont-route W1</i>	17.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>
Wegbrug W2. — <i>Pont-route W2</i>	13.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>

KANAAL CHARLEROI-BRUSSEL. — CANAL CHARLEROI-BRUXELLES.

Sluis 5F te Itter — Electromechanische uitrusting. — <i>Ecluse 5F à Ittre — Equipement électromécanique</i>	48.000.000	geschrapt, maar opnieuw voorzien voor 1963 — <i>annulé, mais prévu à nouveau pour 1963</i>
---	------------	--

SAMBER. — SAMBRE.

Sluis met stuw te Floriffoux en sluis te Mornimont — Electromechanische uitrusting. — <i>Barrage-écluse de Floriffoux et écluse de Mornimont — Equipement électromécanique</i>	45.000.000	13 december/décembre 1962
Sluis met stuw te Montignies — Electromechanische uitrusting. — <i>Barrage-écluse de Montignies — Equipement électromécanique</i>	29.000.000	13 december/décembre 1962
Spoorbrug te Franière. — <i>Pont-rails de Franière</i>	25.000.000	geschrapt, maar opnieuw voorzien voor 1963 — <i>annulé, mais prévu à nouveau pour 1963</i>

Stuw met sluis te Roselies — Electromechanische uitrusting. — <i>Barrage-écluse de Roselies avec équipement électromécanique</i>	45.000.000	13 december/décembre 1962
--	------------	---------------------------

Normalisering tussen Pont-de-Loup en Roselies. — <i>Normalisation entre Pont-de-Loup et Roselies</i>	75.000.000	13 december/décembre 1962
--	------------	---------------------------

Spoorbrug St-Jacques te Farciennes — Onderbouw. — <i>Pont-rails Saint-Jacques à Farciennes — Infrastructure.</i>	7.000.000	geschrapt, maar opnieuw voorzien voor 1963 — <i>annulé, mais prévu à nouveau pour 1963</i>
--	-----------	--

MAAS. — MEUSE.

Bekledingsmuur rechtoever te Tihange. — <i>Mur d'eau rive droite à Tihange.</i>	60.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>
---	------------	---

Uitdiepen van de bedding tussen de buiten dienst gestelde stuw te Amay en de wegbrug te Hermalle-sous-Huy. — <i>Approfondissement du plafond entre le barrage désaffecté d'Amay et le pont-route d'Hermalle-sous-Huy</i>	8.500.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>
--	-----------	---

Aansluiting van de bodem van de nieuwe bedding van de Ourthe. — <i>Raccordement du plafond du nouveau lit de l'Ourthe</i>	10.000.000	geschrapt — te voorzien in 1964 — <i>annulé — à prévoir en 1964</i>
---	------------	---

Verbreden van de vaarpassen ter hoogte van de eilanden. — <i>Elargissement des chenaux navigables au droit des îles</i>	10.000.000	13 december/décembre 1962
---	------------	---------------------------

Onder profiel brengen van het vroeger eiland te Seilles. — <i>Mise au gabarit au droit de l'ancienne île de Seilles</i>	20.000.000	13 december/décembre 1962
---	------------	---------------------------

Normalisering te Dinant. — <i>Normalisation à Dinant</i>	5.000.000	1963
--	-----------	------

KANAAL VAN HET CENTRUM. — CANAL DU CENTRE.

Sluis Obourg-Wartons — Electromechanische uitrusting. — <i>Ecluse Obourg-Wartons — Equipement électromécanique</i>	28.000.000	geschrapt, maar opnieuw voorzien voor 1963 — <i>annulé, mais prévu à nouveau pour 1963</i>
--	------------	--

BOVENSCHDELDE. — HAUT-ESCAUT.

Kalibrering te Gavere. — <i>Calibrage à Gavere</i>	60.000.000	geschrapd — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964
Kalibrering te Oudenaarde. — <i>Calibrage à Audenaerde</i>	66.000.000	geschrapd, maar opnieuw voorzien voor 1963 — annulé, mais prévu à nouveau pour 1963
Kalibrering tussen Péronnes en Antoing. — <i>Calibrage entre Péronnes et Antoing</i>	35.000.000	geschrapd — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964
Kalibrering tussen Antoing en Doornik. — <i>Calibrage entre Antoing et Tournai</i>	105.000.000	geschrapd — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964
Kalibrering tussen Kain en Spiere. — <i>Calibrage entre Kain et Espierres</i>	57.000.000	geschrapd — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964
Kalibrering tussen Spiere en Berchem. — <i>Calibrage entre Espierres et Berchem</i>	50.000.000	geschrapd — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964

BENEDEN-NETE. — NÈTHE INFÉRIEURE.

Kalibrering tussen spoorbrug te Duffel en spoorbrug te Sint-Katelijne-Waver. — <i>Calibrage entre l'écluse de Duffel et le pont-route de Wavre-Sainte-Catherine</i>	20.000.000	13 december/décembre 1962
---	------------	---------------------------

DENDER. — DENDRE.

Rechttrekking te Dendermonde met inbegrip van de stuwsuis. — <i>Rectification à Termonde y compris l'écluse barragée</i>	90.000.000	geschrapd, maar opnieuw voorzien voor 1963 — annulé mais prévu à nouveau pour 1963
--	------------	--

KANAAL BERGEN-CONDÉ. — CANAL MONS-CONDÉ.

Aanvullen en allerlei aanpassingswerken. — <i>Travaux de comblement et aménagement divers</i>	40.000.000	1963
---	------------	------

KANAAL ROESELARE-LEIE. — CANAL ROULERS-LYS.

Uitbreiding van de haven van Roeselare. — <i>Extension du port de Roulers</i>	75.000.000	geschrapd, maar opnieuw voorzien voor 1963 — annulé, mais prévu à nouveau pour 1963
---	------------	---

ZUIDERVAART. — ZUIDERVAART.

Pompstation te Sint-Michiels. — <i>Station de pompage à Sint-Michiels</i>	10.000.000	geschrapd — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964
Taludversterkingen en ruimingswerken. — <i>Renforcement de berges et dragages</i>	10.000.000	geschrapd — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964

KANAAL KWAADMECHELEN-DESSEL. — CANAL KWAADMECHELEN-DESSEL.

Herbouwen van twee duikers te Olmen. — <i>Reconstruction de deux siphons à Olmen</i>	10.000.000	geschrapd, maar opnieuw voorzien voor 1963 — annulé, mais prévu à nouveau pour 1963
--	------------	---

ZUIDWILLEMSVAART. — ZUIDWILLEMSVAART.

Herbouwen van een duiker te Bree. — <i>Reconstruction d'un siphon à Bree</i>	10.000.000	geschrapd, maar opnieuw voorzien voor 1963 — annulé, mais prévu à nouveau pour 1963
--	------------	---

ARTIKEL 62.463 — KUST, ZEEHAVENS EN HUN TOEGANGSWEGEN.
— ARTICLE 62.463 — CÔTE, PORTS MARITIMES ET LEURS VOIES D'ACCÈS.

KANAAL GENT-TERNEUZEN. — CANAL GAND-TERNEUZEN.

Verbreiding te Terdonk. — <i>Elargissement à Terdonk</i>	70.000.000	13 december/décembre 1962
Oeverbekleding in de doortocht van Zelzate. — <i>Déjenses de berges dans la traverse de Zelzate</i>	56.000.000	1963
Brug te Zelzate en electromechanische uitrusting. — <i>Pont à Zelzate et équipement électromécanique</i>	115.000.000	opnieuw voorzien voor 1963 — prévu à nouveau pour 1963
Tunnel te Zelzate. — <i>Tunnel à Zelzate</i>	250.000.000	17 februari/février 1963

HAVEN VAN BRUGGE EN ZEEBRUGGE — BOUDEWIJNKANAAL. — PORT DE BRUGES ET DE ZEEBRUGGE — CANAL BAUDOUIN.

Oostelijke afdamming — 2 ^e fase. — <i>Endiguement est — 2^e phase</i>	130.000.000	13 december/décembre 1962
--	-------------	---------------------------

ARTIKEL 62.474 — STUWDAMMEN EN TOEVOERLEIDINGEN. —
ARTICLE 62.474 — BARRAGES-RESERVOIRS ET ADDUCTIONS.VESDERSTUWDAM — TOEVOERLEIDINGEN. — BARRAGE DE LA VESDRE —
ADDUCTION ET VERSANTS.

Toevoerleidingen Béthane-Seraing — vak Fléron-Seraing, 1 ^{ste} deel: Magnée (Fléron)-Embourg. — <i>Adduction Béthane-Seraing — Section Fléron-Seraing, 1^{re} partie: Magnée(Fléron)-Embourg</i>	115.000.000	13 december/décembre 1962
---	-------------	---------------------------

GILEPPESTUWDAM. — BARRAGE DE LA GILEPPE.

Geschiedmaking en modernisering. — *Aménagements et modernisation* . . . 40.000.000 geschrapt — te voorzien in 1964 — annulé — à prévoir en 1964

KLEINE STUWDAMMEN. — PETITS BARRAGES.

Stuwdam te Couvin op de Ry de Rome — Volttooiingswerken. — *Barrage à Couvin sur le Ry de Rome — Travaux de parachèvement* . . . 30.000.000 1963

ARTIKEL 62.592 — ZEEHAVENS VAN ONDERGESCHIKTE BESTUREN. — *ARTICLE 62.592 — PORTS MARITIMES ET PORT AUTONOME DE LIEGE.*

HAVEN VAN ANTWERPEN. — PORT D'ANVERS.

Dok B1 — 4^e krediet : baggerwerken (2^e deel). — *Bassin B1 — 4^e crédit : dragages (2^e partie)* . . . 75.000.000 geschrapt, maar opnieuw voorzien voor 1963 — annulé, mais prévu à nouveau pour 1963

Duiker Schijn, pompstation, 5^e krediet. — *Siphon Schijn, station de pompage, 5^e crédit* . . . 155.000.000 1963

Dok B2 — 2^e krediet : grondwerken en omleiding van wegen. — *Bassin B2 — 2^e crédit : terrassements et détournement de routes* . . . 170.000.000 geschrapt, maar opnieuw voorzien voor 1963 — annulé, mais prévu à nouveau pour 1963

HAVEN VAN LUIK. — PORT AUTONOME DE LIÈGE.

Aanlegging van een openbare haven te Seraing. — *Création d'un port public à Seraing* . . . 25.000.000 13 december/décembre 1962

ARTIKEL 62.602 — ONTWATERING. — *ARTICLE 62.602 — DEMERGEMENT.*

Haine. — *Haine* . . . 32.000.000 13 december/décembre 1962

Maas. — *Meuse* . . . 18.000.000 13 december/décembre 1962

ARTIKEL 62.631 — HERSTELLEN VAN HET PATRIMONIUM VAN DE STAAT. — *ARTICLE 62.631 — RESTAURATION DU PATRIMOINE DE L'ETAT.*

ALBERTKANAAL. — CANAL ALBERT.

Bruggen I en II te Schoten. — *Ponts I et II à Schoten* . . . 9.000.000 13 december/décembre 1962

Brug te Nederveiersel. — *Pont à Nederveiersel* . . . 6.000.000 1963

Brug te Gellik-Kompveld. — *Pont à Gellik-Kompveld* . . . 10.000.000 geschrapt, opnieuw voorzien voor 1963 — annulé, prévu à nouveau pour 1963

Brug te Oelegem en te Viersel. — *Pont à Oelegem et à Viersel* . . . 15.000.000 13 december/décembre 1962

ZUIDWILLEMSVAART. — ZUIDWILLEMSVAART.

Brug te Neeroeteren. — *Pont à Neeroeteren* . . . 6.000.000 13 december/décembre 1962

KANAAL NIEUWPOORT-DUINKERKE. — CANAL NIEUPOORT-DUNKERQUE.

Wulpenbrug. — *Pont à Wulpen* . . . 14.000.000 13 december/décembre 1962

ARTIKEL 62.651 — HERSTELLEN VAN ANDERE PATRIMONIA. — *ARTICLE 62.651 — RESTAURATION D'AUTRES PATRIMOINES.*

HAVEN VAN BRUSSEL — KANAAL BRUSSEL-RUPEL. — PORT DE BRUXELLES — CANAL BRUXELLES-RUPEL.

Bruggen te Humbeek, Tisselt en Grimbergen — Bovenbouw (hefpoorten). — *Ponts à Humbeek, Tisselt et Grimbergen — Superstructure (portiques)* . . . 21.000.000 13 december/décembre 1962

Toegangen. — *Abords* . . . 9.000.000 geschrapt — opnieuw voorzien voor 1963 — annulé — prévu à nouveau pour 1963

Deze belangrijke lijst van werken, waarvan de aanbesteding naar het eerste semester 1963 verschoven werd, bewijst eens te meer dat het departement niet over het vereiste technisch personeel beschikt om aan een versneld rythme de studies van die werken te verrichten en dat een beroep op privé-bureau's zich opdringt.

**

Cette liste importante de travaux, dont l'adjudication est remise au premier semestre de 1963, prouve une fois de plus que le département ne dispose plus du personnel technique nécessaire pour procéder à un rythme accéléré aux études de ces travaux et qu'un recours à des bureaux privés s'impose.

**

6. Welke nieuwe werken niet voorzien op de begroting 1962 werden bijgevoegd ?

Antwoord.

Nieuwe werken.

6. Quels sont les nouveaux travaux non prévus au budget de 1962 qui ont été exécutés ?

Réponse.

Nouveaux travaux.

ARTIKEL 62.462 — WATERLOPEN. — ARTICLE 62.462 — COURS D'EAU.

KANAAL CHARLEROI-BRUSSEL. — CANAL DE CHARLEROI A BRUXELLES.

Hoofdvertakking Seneffe-La Louvière — Bouwen van de brug Marie-Ghislain te Manage. — *Tronçon principal Seneffe-La Louvière — Construction du pont Marie-Ghislain à Manage* 25.478.591

SAMBER. — SAMBRE.

Herbouwen van de wegbrug te Floreffe (sluis). — *Reconstruction du pont-route à Floreffe (écluse)*. 7.537.225

KANAAL VEURNE-SINT-WINOXBERGEN. — CANAL FURNES-BERGUES.

Bouwen van een uitwateringssluisje te Veurne. — *Construction d'une éclusette d'écoulement à Furnes*. 579.170

LOKANAAL. — CANAL DE LO.

Bouwen van drie uitwateringssluisjes. — *Construction de trois éclusettes d'écoulement* 1.234.707

ALBERTKANAAL. — CANAL ALBERT.

Aanleggen van de zate van het verbindingsspoor naar de haven van Tessenderloo. — *Aménagement de l'assiette de la voie de jonction vers le port de Tessenderloo* 1.423.327

Bouwen van een kaaimuur te Diepenbeek. — *Construction d'un mur de quai à Diepenbeek* Raming. — *Estimation*.
+ 1.500.000
(Vastlegging. —
Engagement :
13 december/décembre 1962)

ARTIKEL 62.592 — ZEEHAVENS VAN ONDERGESCHIKTE BESTUREN — HAVEN TE OOSTENDE. — ARTICLE 62.592 — PORTS DE MER DES ADMINISTRATIONS SUBORDONNEES — PORT D'OSTENDE.

Eerste Oud Handelsdok — Bouwen van een kaaimuur vóór het zeestation. — *Premier ancien bassin de commerce — Construction d'un mur de quai devant la gare maritime* 9.005.403

ARTIKEL 62.631 — HERSTELLEN VAN HET PATRIMONIUM VAN DE STAAT — ALBERTKANAAL. — ARTICLE 62.631 — RESTAURATION DU PATRIMOINE DE L'ETAT — CANAL ALBERT.

Aanleggen van nieuwe opritten naar de brug over de sluis te Diepenbeek. — *Aménagement de nouvelles rampes d'accès vers le pont traversant l'écluse de Diepenbeek* Raming. — *Estimation*
+ 6.500.000
(Vastlegging. —
Engagement :
13 december/décembre 1962)

ARTIKEL 62.651 — HERSTELLEN VAN ANDERE PATRIMONIA — HAVEN VAN OOSTENDE. — ARTICLE 62.651 — RESTAURATION D'AUTRES PATRIMOINES — PORT D'OSTENDE.

Herstellingswerken aan de sluis van de oude handelsdokken. — *Travaux de réparation à l'écluse des vieux bassins de commerce* 2.000.000

Vlotdok van de visserijhaven — Bouwen van de definitieve aansluiting van de bovenhoofden van de oude en nieuwe schutsluizen. — *Bassin du port de pêche — Construction des nouvelles jonctions des têtes d'amont des anciennes et nouvelles écluses* Raming. — *Estimation*
6.700.000
(Vastlegging. —
Engagement :
13 december/décembre 1962)

HAVEN BRUSSEL — KANAAL BRUSSEL-RUPEL. — PORT DE BRUXELLES — CANAL BRUXELLES-RUPEL.

Bouwen van drie bijkomende pompstations op het kanaal. — *Construction de trois stations de pompage supplémentaires sur le canal* Raming. — *Estimation*
10.000.000
(Vastlegging. —
Engagement :
13 december/décembre 1962)

HAVEN VAN GENT. — PORT DE GAND.

Leveren van twee drijvende grijperkranen van 10 t./30 m. — *Fourniture de deux grues flottantes à grappins de 10 t./30 m.*

Raming. — *Estimation*
42.000.000

(Vastlegging. —

Engagement :

13 december/décembre 1962)

Leveren en opstellen van twee kranen van 5 t. — *Fourniture et placement de deux grues de 5 t.*

Raming. — *Estimation*

12.000.000

(Vastlegging. —

Engagement :

13 december/décembre 1962)

Overgedragen werken en kredieten.

Travaux et crédits reportés.

Er dient aangestipt dat naar de begroting 1962 werken en kredieten werden overgedragen, maar dat de laatste niet altijd voldoende waren om de eerste vast te leggen. De ontbrekende bedragen werden of worden dan genomen op de kredieten voorzien voor 1962.

Il est à noter que des travaux et des crédits ont été reportés au budget de 1962, mais que ces derniers n'étaient pas toujours suffisants pour engager les premiers. Les montants manquants ont été ou sont pris sur les crédits prévus pour 1962.

Voorbeelden.

Exemples.

ARTIKEL 62.462 — WATERLOPEN. — ARTICLE 62.462 — COURS D'EAU.

Overgedragen krediet. — *Crédit reporté* 461.420.241
Overgedragen werken (waarvan detail hierna). — *Travaux reportés (dont détail ci-après)* 1.617.777.571

RINGVAART TE GENT. — CANAL CIRCULAIRE DE GAND.

Westervak. — Section ouest.

Bouwen van de spoorbrug S 1 in de lijn Brussel-Oostende te Drongen. — *Construction du pont-rails S 1 dans le trajet Bruxelles-Ostende à Drongen :*

Onderbouw. — *Infrastructure* 10.474.485

Bovenbouw. — *Superstructure* 27.650.653

Bouwen van de wegbrug W 21 in de verlegde Ottergemse staanweg te Zwijnaarde. — *Construction du pont-route W 21 dans la chaussée d'Ottergem déplacée à Zwijnaarde*

7.599.538

Zuidervak. — Section sud.

Aanleggen van drainerende massieven. — *Construction de drains* 39.468.480

Tijarm en Scheldekanaal — Bouwen van de wegbruggen W 19 en W 20 respectievelijk over het Scheldekanaal en de Tijarm, in de rijksweg Zwijnaarde-Merelbeke, te Merelbeke. — *Bras de marée et Canal de l'Escaut — Construction des ponts-route W 19 et W 20 respectivement sur le Canal de l'Escaut et sur le bras de marée, dans la route de l'Etat Zwijnaarde-Merelbeke, à Merelbeke*

Raming. — *Estimation*

+ 34.000.000

(Vastlegging. —

Engagement :

13 december/décembre 1962)

KANAAL CHARLEROI-BRUSSEL. — CANAL CHARLEROI-BRUXELLES.

Herwinnen van het verval te Ronquières: werken van burgerlijke genie van het hellend vlak en bijhorende werken. — *Rachat de la chute de Ronquières: travaux de génie civil du plan incliné et travaux connexes*

1.032.344.038

Bakken en deuren. — *Bacs et portes*

56.699.199

SAMBER. — SAMBRE.

Herbouwen van de spoorbrug te Floriffoux. — *Reconstruction du pont-rails à Floriffoux :*

Onderbouw. — *Infrastructure* 8.433.815

Bovenbouw en spoorwerken. — *Superstructure et travaux de la voie ferrée* 23.103.308

MAAS. — MEUSE.

Baggerwerken en opruimen van rots. — *Travaux de dragage et dérochements* 12.297.875

CENTRUMKANAAL. — CANAL DU CENTRE.

Modernisering — 1^{ste} vak : Nimy-Obourg. — *Modernisation — 1^{re} section : Nimy-Obourg* . . . 349.189.860

ZEESCHELDE. — ESCAUT MARITIME.

Brug te Temse — Verwijden van de doorvaartopening. — *Pont à Tamise — Elargissement de la passe maritime* 10.606.320

ARTIKEL 62.592 — ZEEHAVENS VAN ONDERGESCHIKTE BESTUREN. —

ARTICLE 62.592 — PORTS MARITIMES DES ADMINISTRATIONS SUBORDONNEES

Overgedragen krediet. — *Crédit reporté* 105.658.574
Overgedragen werken (waarvan detail hierna). — *Travaux reportés (dont détail ci-après)* . . . 150.525.574

HAVEN VAN ANTWERPEN. — PORT D'ANVERS.

Kanaaldok B 1. — *Bassin B 1 :*

Bouwen van een pompstation voor de Schijn : 1^{ste} phase. — *Construction d'une station de pompage pour le Schijn : 1^{re} phase* 82.679.828

Bouwen van twee duikers uit gewapend beton ten behoeve van de persleidingen voor de Schijn. — *Construction de deux siphons en béton armé pour les conduites sous pression pour le Schijn* 3.336.780

Zesde havendok. — *Sixième darse :*

Aanleggen van toegangs- en bedieningswegen met riolering ter toerusting van de kaaïen. — *Construction de voies d'accès et de service avec égouts pour l'équipement des quais* 48.133.500

Raming. — *Estimation*
(Vastlegging. —
Engagement :
13 december/décembre 1962)

HAVEN TE LUIK. — PORT DE LIÈGE.

Bouwen van kaaimuren en inrichten van publieke binnenhaven te Jemeppe-s-Meuse. — *Construction de murs de quai et aménagement du port public intérieur à Jemeppe-s-Meuse* 16.375.466

150.525.574

ARTIKEL 62.631 — HERSTELLEN VAN HET PATRIMONIUM VAN DE STAAT

ARTICLE 62.631 — RESTAURATION DU PATRIMOINE DE L'ETAT.

Overgedragen krediet. — *Crédit reporté* 30.219.319
Overgedragen werken (waarvan detail hierna). — *Travaux reportés (dont détail ci-après)* . . . 40.469.023

ALBERTKANAAL. — CANAL ALBERT.

Herbouwen van de bruggen te Olen-Hoogbuul en te Herentals-Herenthout. — *Reconstruction des ponts à Olen-Hoogbuul et à Herentals-Herenthout* 20.380.876

Aanleggen van opritten naar de nieuwe brug te Kuringen. — *Construction des accès au nouveau pont à Kuringen* 5.262.302

KANAAL GENT-OOSTENDE. — CANAL GAND-OSTENDE.

Bouwen van een wegbrug over het kanaal Gent-Oostende en over de rijksweg n^o 10 te Mariakerke (aandeel Bestuur Waterwegen). — *Construction d'un pont-route sur le canal Gand-Ostende et sur la route de l'Etat n^o 10 à Mariakerke (part de l'administration des Voies hydrauliques)* . . . 14.825.845

7. Welke zijn de plannen in verband met de modernisering van het kanaal Gent-Brugge-Oostende ?

Antwoord.

De modernisering van de verbinding Gent-Oostende omvat het rechtekken, verbreden en verdiepen van het kanaal Gent-Brugge, tussen de Ringvaart rondom Gent en Moerbrugge, evenals het herbouwen van verschillende bruggen, het graven van een ringvaart rondom Brugge tussen Moerbrugge en het kanaal Brugge-Oostende en het uitvoeren van enkele verbeteringswerken aan het kanaal Brugge-Oostende.

De kosten voor het uitvoeren van deze werken kunnen geraamd worden op ongeveer 1.900.000.000 F.

Deze moderniseringswerken zullen aangevat worden nadat de laatste aanbestedingen voorzien voor de werken van het 1.350 t programma zullen plaats gehad hebben.

De eerste aanbestedingen voor de verbinding Gent-Oostende zullen dus in 1966 kunnen uitgeschreven worden.

De aanbestedingen zullen gespreid worden over de periode gaande van 1966 tot en met 1972.

**

8. Door de achtbare voorganger van de Minister werd destijds bevestigd dat het principe van het verbreden van het Albertkanaal werd behouden. Kan de Minister deze stellingname bevestigen ? Welke zijn de vooruitzichten ?

Antwoord.

Ik kan het achtbaar lid bevestigen dat het principe van het verbreden van het Albertkanaal behouden blijft.

Afgezien van plaatselijke verbredingswerken welke nu reeds uitgevoerd worden te Geel, Olen, Oevel en te Oelegem en Wommelgem en diegene welke op 6 december werden aanbesteed voor Oostkamp en Tessenderlo, zullen de eigenlijke en op groter schaal opgevatte verbredingswerken van 1964 af aangevat worden.

**

9. Op 14 november jl. had de aanbesteding plaats van de brug over het Albertkanaal te Herentals (baan Herentals-Lier). Uit mij overgemaakte inlichtingen blijkt dat het bedrag door de laagste bieder onderschreven merklijk het voorziene bestek overtreft.

Kan de Minister reeds nu een aanwijzing geven over de beslissing die zal getroffen worden ? Ik ben zo vrij te wijzen op de uiterst slechte toestand van de huidige noodbrug.

In de begroting vind ik geen aanwijzing betreffende de brug te Meerhout-Vorst. Sinds geruime tijd worden pogingen in het werk gesteld om aldaar een definitieve oplossing te bekomen. Het betreft het vervangen van een brug die in 1940 werd opgeblazen. Op die plaats bestaat nog steeds, na zoveel jaren, een veerdienst.

7. Quels sont les plans concernant la modernisation du canal Gand-Bruges-Ostende ?

Réponse :

La modernisation de la liaison Gand-Ostende comprend la rectification, l'élargissement et l'approfondissement du canal Gand-Bruges, entre le canal circulaire autour de Gand et Moerbrugge, ainsi que la reconstruction de différents ponts, le creusement d'un canal circulaire autour de Bruges, entre Moerbrugge et le canal Bruges-Ostende, et l'exécution de quelques travaux d'amélioration au canal Bruges-Ostende.

Le coût de l'exécution de ces travaux peut être estimé à environ 1.900.000.000 de francs.

Ces travaux de modernisation seront entamés dès qu'auront eu lieu les dernières adjudications prévues pour les travaux inscrits au programme des 1.350 tonnes.

Les premières adjudications concernant la liaison Gand-Ostende pourront donc être annoncées en 1966.

Les adjudications seront réparties sur une période allant de 1966 à 1972 inclusivement.

**

8. L'honorable prédécesseur du Ministre a confirmé à l'époque, que le principe de l'élargissement du Canal Albert avait été maintenu. Le Ministre peut-il confirmer cette prise de position ? Quelles sont les prévisions ?

Réponse :

Je peux confirmer à l'honorable membre que le principe de l'élargissement du Canal Albert reste maintenu.

A part les travaux d'élargissement locaux, qui sont déjà actuellement exécutés à Geel, Olen, Oevel, Oelegem et Wommelgem et ceux qui ont été mis en adjudication le 6 décembre à Oostham et Tessenderloo, les travaux d'élargissement proprement dits seront entamés sur une plus grande échelle dès 1964.

**

9. Le 14 novembre dernier, une adjudication a eu lieu pour la construction du pont sur le canal Albert à Herentals (route Herentals-Lierre). D'après les renseignements en ma possession il apparaît que le montant souscrit par le plus bas soumissionnaire dépasse considérablement l'estimation du département.

Le Ministre peut-il dès maintenant donner une indication au sujet de la décision qu'il prendra ? Je me permets d'attirer son attention sur l'état déplorable du pont provisoire actuel.

Je ne vois aucune indication dans le budget au sujet du pont de Meerhout-Vorst. Depuis quelque temps, on essaie d'obtenir une solution définitive à cet endroit. Il s'agit du remplacement du pont détruit en 1940. A cet endroit, on doit encore se contenter, après tant d'années, d'un passage d'eau.

Door de bevoegde diensten van het departement werd destijds medegedeeld dat in principe besloten werd een brug voor licht verkeer te herbouwen.

Het nodige krediet voor het herbouwen van deze brug werd in de begrotingsvoorstellen voor het dienstjaar 1963 voorzien. Welke zijn de vooruitzichten dienaangaande ?

Antwoord :

Op 4 december jl. is overgegaan tot de aanduiding van de laagste inschrijver voor de bouw van de brug over het Albertkanaal te Herentals.

Geen enkel krediet werd voor de bouw van de brug te Meerhout-Vorst voorzien in de begroting 1963. De uitgave zal evenwel voorzien worden op één van de voor de aanstaande jaren op te maken werkprogramma's van het Bestuur der Waterwegen.

*
**

10. Een sluis zal gebouwd worden in het Volkerak. Dit zal beslist een vertraging veroorzaken voor de Rijnscheepvaart.

Is één sluizencomplex op de verbinding Schelde-Rijn niet voldoende ?

Het Commissielid wenst te vernemen welke vooruitzichten er bestaan voor de verwezenlijking van het Moerdijkkanaal.

Antwoord :

Schelde-Rijnverbinding - Moerdijkkanaal.

De huidige scheepvaart tussen Antwerpen en de Rijn geschiedt langs de Westerschelde, het kanaal Hansweert-Wemeldinge, de Oosterschelde, Keeten, Mastgat, Zijpe, Krammer, Volkerak, het Hollands Diep, de Dordtsche Kil en Waal naar de Rijn. Op deze vaarweg bestaan twee sluizencomplexen nl. één te Hansweert en één te Wemeldinge.

Bij de uitvoering van het Deltaplan bouwt Nederland een dam tussen het Hollands Diep en het Volkerak. De doorgang van de Rijnscheepvaart zal verzekerd blijven langs een bijkomend sluizencomplex — dit van het Volkerak — bestaande uit twee nevens elkaar gelegen sluizen met elk als hoofdafmetingen : 320 m lengte en 24 m breedte en een minimum waterdiepte van 3,50 m boven de drempel. Dit sluizencomplex is reeds in uitvoering. De doorvaart ervan zal volgens de Belgische opvattingen een vertraging voor de Rijnscheepvaart daarstellen.

Na de volledige uitvoering van het Deltaplan, voorzien in 1978, zullen de Oosterschelde en de Tussenwateren niet meer onderhevig zijn aan het getijde, zodat het sluizencomplex van Wemeldinge kan buiten dienst gesteld worden, en het aantal door te varen sluizen terug op twee zal worden gebracht.

De Belgische Regering heeft niet nagelaten de Nederlandse Regering te wijzen op de vertraging voor de scheepvaart door deze bijkomende versassing, evenals op andere nadelige gevolgen voor de Schelde-Rijnverbinding, te wijten aan de uitvoering van het Deltaplan.

Les services compétents du département ont communiqué en son temps, que le principe de la reconstruction d'un pont pour trafic léger avait été admis.

Le crédit nécessaire pour la reconstruction de ce pont a été prévu dans les propositions budgétaires de l'exercice 1963. Quelles sont les prévisions à ce sujet ?

Réponse :

Le Ministre a désigné le 4 décembre dernier, le plus bas soumissionnaire pour la reconstruction du pont sur le canal Albert à Herentals.

Aucun crédit n'est prévu au budget 1963 pour la construction d'un pont à Meerhout-Vorst. Un crédit sera cependant inséré dans un des programmes à établir par l'Administration des Voies hydrauliques pour les prochaines années.

*
**

10. Une deuxième écluse sera construite dans le Volkerak. Il en résultera sans aucun doute un ralentissement pour la navigation rhénane.

Un seul complexe d'écluses dans la liaison Escaut-Rhin n'est-il pas suffisant ?

Le même commissaire désirerait savoir quelles sont les prévisions en ce qui concerne la réalisation du canal du Moerdijk ?

Réponse :

Liaison Escaut-Rhin - Canal du Moerdijk.

La navigation entre Anvers et le Rhin s'effectue actuellement par l'Escaut occidental, le canal Hansweert-Wemeldinge, l'Escaut oriental, Keeten, Mastgat, Zijpe, Krammer, Volkerak, le Hollands Diep, le Dordtsche Kil et le Waal jusqu'au Rhin. Deux complexes d'écluses existent dans cette voie d'eau, notamment l'un à Hansweert, l'autre à Wemeldinge.

Dans le cadre du plan Delta, les Pays-Bas construisent un barrage entre le Hollands Diep et le Volkerak. La navigation rhénane continuera à être assurée par un complexe d'écluses complémentaire, celui du Volkerak, consistant en deux écluses accolées ayant chacune comme dimensions principales : 320 m. de longueur, 24 m. de largeur et un tirant d'eau minimal de 3,50 m. sur le seuil. Ce complexe d'écluses est en cours d'exécution. La Belgique estime que le passage par ce complexe occasionnera du retard à la navigation rhénane.

Lorsque le plan Delta sera entièrement réalisé, ce que l'on prévoit pour 1978, l'Escaut oriental et les Eaux intermédiaires ne seront plus soumis à la marée, de sorte que le complexe d'écluses de Wemeldinge pourra être mis hors service et le nombre d'écluses ramené à deux.

Le Gouvernement belge n'a pas manqué d'attirer l'attention du Gouvernement néerlandais sur le retard que subira la navigation du fait de cet éclusage complémentaire, ainsi que sur les autres conséquences préjudiciables à la navigation Escaut-Rhin résultant de l'exécution du plan Delta.

België onderhandelt op dit ogenblik met Nederland over het bekomen van een betere verbinding tussen de Schelde en de Rijn. Het lijkt derhalve niet aangewezen daarover meer bijzonderheden te verstrekken.

**

11. Het Commissielid wenst te vernemen welke verbeteringswerken uitgevoerd worden ten einde de door- gang van schepen in de Schelde te vergemakkelijken.

Antwoord :

Verbetering van de zeeschelde afwaarts van Antwerpen.

Ten einde de zeescheepvaart afwaarts van Antwerpen te verbeteren, werden in de eerste plaats de baggerwerken geïntensifieerd, vooral op de drempel van Lillo, waar in het voorjaar onvoldoende diepte voor- handen was voor sommige tankschepen. Sedert de zomer kunnen deze tankers de haven van Antwerpen regelmatig aandoen.

In de loop der maand oktober werden normalise- ringswerken in de bocht van Frederik aanbesteed voor het verbeteren van de toegangsgeul naar de sluis van Zandvliet, welke in uitvoering is. Deze werken zullen eerstdaags aangevangen worden.

De proeven, die op dit ogenblik worden uitgevoerd in het Waterbouwkundig Laboratorium te Antwerpen, moeten toelaten aanstaande jaar de normaliseringswer- ken aan te vangen in de bocht te Walsoorden. Deze werken zullen gevolgd worden door normaliserings- werken in de bocht te Bath.

**

12. Een lid vraagt hem gegevens te verstrekken over de problemen van de Maas-Rijnverbinding (studies en plannen).

Antwoord :

Maas-Rijnverbinding : studies en plannen.

Het ontwerp van een Maas-Rijnverbinding met aan- sluiting van de streek van Aken maakt deel uit van een reeks van 12 ontwerpen van internationale verbindin- gen, die door de Raad der Ministers van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer tijdens de op 21 en 22 oktober 1954 te Parijs gehouden vergadering werden goedgekeurd ten gevolge van een resolutie die op 17 oktober 1953 te Brussel was aangenomen.

De studie van bovenbedoeld ontwerp is opgedragen aan een werkgroep bestaande uit Duitse, Nederlandse en Belgische deskundigen; bij de Europese Conferen- tie moet een algemeen verslag worden ingediend, bestaande uit een technisch en een financieel-econ- misch gedeelte.

De technische studie is beëindigd en het desbetref- fend verslag zal binnenkort aan de Conferentie worden voorgelegd.

La Belgique négocie à l'heure actuelle avec les Pays- Bas en vue de réaliser une meilleure liaison entre l'Escaut et le Rhin. Dès lors, il ne m'apparaît pas indi- qué de donner de plus amples renseignements à ce sujet.

**

11. Un commissaire désirerait savoir quels sont les travaux en cours d'exécution, destinés à faciliter la navigabilité de l'Escaut ?

Réponse :

Amélioration de l'Escaut maritime en aval d'Anvers.

En vue d'améliorer la navigation en aval d'Anvers, les travaux de dragage ont été intensifiés, principale- ment sur le seuil de Lillo où le tirant d'eau était insuf- fisant au début de l'année pour permettre l'entrée à Anvers de certains pétroliers. Depuis l'été dernier, ces pétroliers accostent régulièrement au port d'An- vers.

Au cours du mois d'octobre, il a été procédé à la mise en adjudication des travaux de normalisation du coude de Fort Frederik en vue d'améliorer le chenal d'accès à l'écluse de Zandvliet, actuellement en cons- truction. Ces travaux débiteront prochainement.

Les essais actuellement exécutés au Laboratoire de Recherches hydrauliques à Anvers permettront d'en- tamer l'année prochaine les travaux de normalisation du coude de Walsoorden. A ceux-ci succéderont des travaux identiques dans le coude de Bath.

**

12. Un membre demande d'être mis au possession de certains éléments concernant les problèmes de la liaison Meuse-Rhin (études - plans).

Réponse :

Liaison Meuse-Rhin - études et plans.

Le projet de liaison Meuse-Rhin avec desserte d'Aix- la-Chapelle fait partie d'un ensemble de 12 projets de liaisons internationales, retenus par le Conseil des Ministres de la Conférence européenne des Ministres des transports au cours de sa réunion à Paris les 21 et 22 octobre 1954, et faisant suite à une résolution adop- tée à Bruxelles le 17 octobre 1953.

L'étude de ce projet a été confiée à un groupe tripar- tite composé d'experts d'Allemagne, de Belgique et des Pays-Bas; le rapport général, comportant un rapport technique et un rapport économique et financier, doit être présenté à la C.E.M.T.

Les études techniques sont terminées et le rapport en sera sous peu soumis à la C.E.M.T.

De deskundigengroep heeft drie ontwerpen in aanmerking genomen :

1° een zuidtracé : Wezet-Aken-Geilenkirchen-Stürzelberg;

2° een noordtracé met twee varianten :

a) Arcen-Orsoy;

b) Venlo-Krefeld-Uerdingen;

en een zijkanaal van Born naar de streek van Aken;

3° een middentracé : Born-Geilenkirchen-Stürzelberg, met zijkanaal naar Siersdorf voor de aansluiting van de streek van Aken.

De economische en financiële studie is aan de gang.

..

13. Door de hoogste ambtenaren van Uw departement werd ons reeds meerdere malen beloofd dat het probleem van de Durme een definitieve oplossing zou krijgen, en men de Durme in haar oorspronkelijke staat zou herstellen door het opnieuw in voege brengen van het regiem van ebbe en vloed, de bouw van een speciaal opgevatte sluis te Lokeren, en het wegnemen van de dam die thans in de Durme is geworpen aan de oude brug te Lokeren om het waterpeil terug te brengen op het niveau dat het vroeger gehad heeft t.t.z. 70 à 90 cm. lager dan hetgeen men er nu kent. Ondertussen blijven de landbouwers onderworpen aan een zeer hoge cotisatie te betalen als dijkgeschot aan de polder om het water mechanisch weg te krijgen.

Mag ik U ook vragen wanneer de nieuwe veerboten te Terdonck en te Langerbrugge in dienst zullen genomen worden ? Sedert lang heeft men ons beloofd dat de gebrekkige veerpont, waarvan het gebruik niet zonder gevaar is, zou vervangen worden. De eerste nieuwe veerboot werd sedert lang geleverd, maar ligt thans te wachten op bevoegd personeel om ze te bedienen.

Tegen wanneer mogen wij de ingebruikneming voorzien ?

Antwoord.

De Durme, opwaarts van de « Oude Brug » te Lokeren, en de Moervaart zijn niet meer onderhevig aan het getijde sedert het aanleggen van een vaste dam te Lokeren in 1955.

Uit de studie, uitgevoerd door het Bestuur der Waterwegen, is gebleken dat deze dam mag behouden blijven zonder het regime van de Durme afwaarts merkkelijk te beïnvloeden, op voorwaarde dat de potpolder VIII wordt ingericht als zijdelingse vergaarkom, waar het water bij vloed wordt opgenomen over overstortdrempels en bij eb terug in de rivier gevoerd. Daarenboven moet het bovendebiet, verzameld in de Durme opwaarts van Lokeren en in de Moervaart, naar de Durme afgevoerd worden.

De vaste dam zal evenwel door een beweegbare stuw worden vervangen om de scheepvaart van en naar Lokeren toe te laten. Nevens deze stuw wordt een pompstation gebouwd om te allen tijde het bovendebiet te kunnen afvoeren.

Trois ensembles de projets ont été retenus par le groupe d'experts :

1° un tracé sud : Visé-Aix-la-Chapelle-Geilenkirchen-Stürzelberg;

2° un tracé nord en deux variantes :

a) Arcen-Orsoy;

b) Venlo-Krefeld-Uerdingen;

et un canal de raccordement de Born à la région d'Aix-la-Chapelle;

3° un tracé intermédiaire : Born-Geilenkirchen-Stürzelberg, avec un canal d'embranchement vers Siersdorf desservant la région d'Aix-la-Chapelle.

Les études économiques et financières sont en cours.

..

13. A diverses reprises, les fonctionnaires supérieurs de votre Département nous ont promis qu'une solution définitive serait donnée au problème de la Durme et que ce cours d'eau serait rétabli dans son état antérieur par la remise en application du régime de flux et de reflux, par la construction, à Lokeren, d'une écluse spécialement conçue à cet effet et par la démolition du barrage qui s'avance actuellement dans la Durme près du vieux pont de Lokeren, afin de ramener les eaux à leur niveau antérieur, c'est-à-dire de 70 à 90 cm. en dessous du niveau actuel. Pour l'instant, les agriculteurs sont toujours obligés de payer une cotisation très élevée, à titre de « dijkgeschot », au polder qui se charge d'évacuer l'eau par des moyens mécaniques.

Puis-je également vous demander quand les nouveaux bacs seront mis en service à Terdonck et à Langerbrugge ? Il y a longtemps que l'on nous a promis le remplacement du bac qui est en mauvais état et dont l'emploi n'est pas sans danger. Le nouveau bac a été fourni depuis tout un temps, mais il manque toujours un personnel spécialisé pour le desservir.

Pour quand peut-on prévoir la mise en service de ce nouveau bac ?

Réponse.

La Durme, en amont du pont dit « Oude Brug », à Lokeren, et le Moervaart ne sont plus soumis à la marée depuis la construction d'un barrage fixe à Lokeren en 1955.

Il est apparu de l'étude à laquelle a procédé l'Administration des Voies hydrauliques que ce barrage peut être maintenu sans influencer sensiblement le régime de la Durme en aval, à condition que le potpolder VIII soit aménagé en bassin d'emmagasinement latéral à déversoirs recevant les eaux en excès lors du flux, lesquelles seraient rendues à la rivière lors du reflux. D'autre part, le débit d'amont accumulé dans la Durme en amont de Lokeren et dans le Moervaart doit être évacué dans la Durme inférieure.

Le barrage fixe sera toutefois remplacé par un barrage mobile pour permettre la navigation de et vers Lokeren. Une station de pompage sera construite à côté du barrage afin de pouvoir évacuer en tout temps le débit d'amont.

De aanbestedingsbescheiden voor het bouwen van de stuw zullen tegen het einde van dit jaar klaar komen, en de werken kunnen alsdan aanbesteed worden.

**

11. Waterlopen 1 350/2 000 ton.

Ringvaart (2 000 ton).

Vragen. — Wanneer wordt het Noordervak opengesteld voor de binnenvaart tot 2 000 ton ?

Idem Westervak.

Idem Zuidervak.

Bovenschelde (1 350 ton).

Vragen. — Wanneer bevaarbaar voor schepen tot 1 350 ton ?

a) tot kanaal Nimy-Blaton-Péronnes,

b) tot Franse grens.

Centrumkanaal (1 350 ton).

Vragen. — Wanneer zal het vak Nimy-Obourg bevaarbaar zijn voor schepen tot 1 350 ton ?

Antwoord.

Ringvaart :

Alle werken, die het indienststellen van het Noordervak moeten mogelijk maken, zijn sedert 1961 in uitvoering. Bij het bouwen van de spoorbrug S4, werd door de stad Gent aangedrongen de Evergemse steenweg te verleggen, en een nieuwe onderbrugging onder de oprit te voorzien. Dit heeft het onteigenen van bijkomende percelen genoodzaakt, onteigeningen die met veel moeilijkheden gepaard gingen. Het noordervak zal einde 1963 in dienst kunnen gesteld worden.

De werken voor het graven van het westervak zijn reeds aanbesteed in het begin van de maand december en zullen in het voorjaar aangevangen worden, terwijl die van het zuidervak in het voorjaar 1963 zullen aanbesteed en daarna aangevangen worden. Beide vakken zullen waarschijnlijk in het midden van 1966 in dienst kunnen gesteld worden.

Bovenschelde :

De scheepvaart der 1 350 ton-schepen zal mogelijk zijn op de Bovenschelde na het uitvoeren der kalibreringswerken tussen Berchem en Oudenaarde en te Gavere, en na het indienststellen van de Ringvaart. Het einde van al deze werken wordt voorzien voor het einde 1966, begin 1967.

De gemakkelijke scheepvaart der 1 350 t zal echter slechts mogelijk zijn na het beëindigen van het volledig kalibreringsprogramma. De timing hiervan werd nog niet bepaald.

Centrumkanaal :

In de zomer van 1966 zullen, ingevolge de uitvoering van de noodzakelijke werken, de 1 350 ton-schepen het vak Nimy-Obourg kunnen aandoen.

**

Les documents d'adjudication relatifs aux travaux de construction du barrage seront prêts à la fin de cette année, et les travaux pourront alors être mis en adjudication.

**

Cours d'eau 1 350/2 000 tonnes.

Canal circulaire (2 000 tonnes).

Questions. — Secteur nord : quand sera-t-il ouvert à la navigation intérieure jusqu'à 2 000 tonnes ?

Idem Secteur ouest ?

Idem Secteur sud ?

Haut-Escaut (1 350 tonnes).

Questions. — Quand sera-t-il navigable pour les bateaux de 1 350 tonnes ?

a) jusqu'au canal Nimy-Blaton-Péronnes ?

b) jusqu'à la frontière française ?

Canal du Centre (1 350 tonnes).

Questions. — Tronçon Nimy-Obourg : quand sera-t-il navigable pour les bateaux de 1 350 tonnes ?

Réponse.

Canal circulaire :

Tous les travaux qui doivent permettre la mise en service du secteur nord sont en exécution depuis 1961. Lors de la construction du pont-rails S4, il a été insisté par la ville de Gand pour qu'on déplace la chaussée d'Evergem et qu'on prévoie un nouveau passage sous l'accès. Ceci a nécessité l'expropriation de parcelles complémentaires, expropriation qui a provoqué beaucoup de difficultés. Le secteur nord pourra être mis en service fin 1963.

Les travaux pour le creusement du secteur ouest ont été mis en adjudication au début du mois de décembre et seront entamés au printemps 1963, tandis que ceux du secteur sud seront adjugés au printemps 1963 et entamés après. Les deux tronçons pourront probablement être mis en service vers la mi-1966.

Haut-Escaut :

La navigation des bateaux de 1 350 tonnes sera possible sur le Haut-Escaut après l'exécution des travaux de calibrage entre Berchem et Oudenaarde et à Gavere, et après la mise en service du Canal circulaire. La fin de tous ces travaux est prévue pour fin 1966, début 1967.

La navigation facile des bateaux de 1 350 tonnes ne sera cependant possible qu'après l'exécution du programme complet de calibrage. Le timing n'en a pas encore été établi.

Canal du Centre :

Au cours de l'été 1966, les bateaux de 1 350 tonnes auront accès au tronçon Nimy-Obourg, suite à l'exécution des travaux nécessaires.

**

15. Kanaal Gent-Terneuzen.

A. a) opsomming der werken voorzien in het vastleggingskrediet 440.000.000 F,

b) gevraagd krediet per werk.

B. 1. Timing der werken in Nederland.

2. Timing der werken in België.

3. Definitieve afmetingen nieuwe zeesluis te Terneuzen o.m. drempel.

4. Uiterste datum indienststelling nieuwe zeesluis en verruimd zeekanaal voor bv. « Sidmar-scheepvaart ».

Antwoord :

A. Het vastleggingskrediet van 440.000.000 F is, in principe, bestemd voor het uitvoeren van volgende werken en uitgaven.

a) Werken en onteigeningen op Belgisch grondgebied :

— Spoorwerken te Zelzate	F 30.000.000
— Brug te Zelzate (werken van burgerlijke bouwkunde en electromechanische uitrusting)	115.000.000
— Aanleggen van wegen	25.000.000

b) Werken en onteigeningen op Nederlands grondgebied :

— Terugbetaling	270.000.000
	F 440.000.000

B. 1. Timing der werken in Nederland.

a) Graven van de bouwput voor de sluizen van Terneuzen :

zeesluis : sinds december 1962 op diepte,

binnenvaartsluis : vermoedelijk voltooid einde januari 1963.

b) Sectie Terneuzen-Sluiskil :

Aangevangen sinds september 1962.

Vermoedelijk voltooid midden 1965.

c) Sectie Sluiskil-grens :

Aanbesteding vermoedelijk einde 1^{ste} trimester 1963
Voltooiingstermijn : 3 ½ jaar.

d) Sluizen te Terneuzen :

Voltooiing : 1967.

e) Voorhaven Terneuzen : voltooiing 1967-1968.

f) Bruggen : Sluiskil en Sas van Gent : voltooiing midden 1967.

g) Doortocht Sluiskil : voltooiing 1967.

2. Timing der werken in België.

Tunnel Zelzate :

Aanbesteding : 17 januari 1963

Voltooiing : fase waterwegen : midden 1965.

volledig : midden 1966.

15. Canal Gand-Terneuzen.

A. a) la liste des travaux prévus dans le crédit d'engagement de 440.000.000 de francs,

b) le crédit sollicité par travail.

B. 1. Timing des travaux aux Pays-Bas.

2. Timing des travaux en Belgique.

3. Dimensions définitives de la nouvelle écluse maritime à Terneuzen, notamment au seuil.

4. Date extrême de la mise en service de la nouvelle écluse maritime et du canal maritime élargi pour la navigation Sidmar.

Réponse :

A. Le crédit d'engagement de 440.000.000 de francs est en principe destiné à l'exécution des travaux suivants et des dépenses suivantes :

Travaux et expropriations sur territoire belge :

— Travaux chemin de fer à Zelzate F	30.000.000
— Pont à Zelzate (travaux de génie civil et équipement électromécanique)	115.000.000
— Nouvelles routes	25.000.000

Travaux et expropriations sur territoire néerlandais :

— Remboursement	270.000.000
	F 440.000.000

B. 1. Timing des travaux aux Pays-Bas.

a) Creusement de la fosse de construction pour les écluses de Terneuzen :

écluse maritime : depuis décembre 1962 sur profondeur;

écluse navigation intérieure : terminée probablement fin janvier 1963.

b) Section Terneuzen-Sluiskil :

Commencée depuis septembre 1962;

Terminée probablement mi-1965.

c) Section Sluiskil-frontière :

Adjudication probablement fin 1^{er} trimestre 1963;

Délai d'achèvement : 3 ½ ans.

d) Ecluses à Terneuzen :

Achèvement : 1967.

e) Avant-port Terneuzen : achèvement 1967-1968.

f) Ponts : Sluiskil et Sas de Gand : achèvement vers la mi-1967.

g) Traversée Sluiskil : achèvement 1967.

2. Timing des travaux en Belgique.

Tunnel à Zelzate :

Adjudication : 17 janvier 1963.

Achèvement : phase voies hydrauliques : mi-1965
achèvement complet : mi-1966.

Traverse Terdonk :

Aanbesteed : 5 december 1962.

Voltooid : begin 1965.

Traverse Zelzate :Oeververdediging : Aanbesteding : begin 2^e trimester 1963.

Voltooiing : midden 1965.

Baggeren : Aanbesteding : midden 1964.

Voltooiing : einde 1965.

Brug Zelzate :Aanbesteding : 2^e trimester 1963.

Voltooiing : einde 1965.

Verdieping Terdonk-Zelzate :

Aanbesteding : begin 1965.

Voltooiing : einde 1966.

Verbreiding Langerbrugge :

Aanbesteding : einde 1963.

Voltooiing : midden 1965.

3. Afmetingen nieuwe zeesluizen te Terneuzen :

290 m × 40 m × 12,50 m.

De Nederlanders hebben zich akkoord verklaard om de sluisvloer met 1 meter te verlagen.

1. *Uiterste datum indienststelling* : einde 1967 — begin 1968.

Er wordt onderhandeld om de voltooiing te bespoedigen.

**

16. De haven van Gent heeft een *onteigeningsplan voor het Schepen Sifferdok* ingediend. Wanneer zal de Minister een gevolg aan deze vraag geven ?**Antwoord.**

Ik heb zo pas de Directie der Geschillen belast zich met de stad Gent in verbinding te stellen om het dossier, vereist voor de goedkeuring van het koninklijk besluit waarbij de gevraagde onteigening voor het Schepen Sifferdok wordt voorgeschreven, aan te vullen.

**

17. Haven van Gent — Schepen Sifferdok.

Vastleggingskredieten 1963 : 100.000.000 frank.

Wij vragen :

a) aanvang werken kaaimuur rechtoever (laatste strook 1.200 m) ;

b) 4 kranen (5 ton) voor de eerste strook kaaimuur in uitbating (linkeroever).

Antwoord.

a) Het krediet van 100.000.000 frank moet dienen voor het betalen van de in opbouw zijnde 3.400 m kaaimuur in het Sifferdok.

Traversée Terdonk :

Adjugée : 5 décembre 1962

Achevée : début 1965.

Traversée Zelzate :Défense de berges : Adjudication : début 2^e trimestre 1963.

Achèvement : mi-1965.

Dragage : Adjudication : mi-1964.

Achèvement : fin 1965.

Pont à Zelzate :Adjudication : 2^e trimestre 1963.

Achèvement : fin 1965.

Approfondissement Terdonk-Zelzate :

Adjudication : début 1965.

Achèvement : fin 1966.

Elargissement à Langerbrugge :

Adjudication : fin 1963.

Achèvement : mi-1965.

3. Dimensions nouvelles écluses maritimes à Terneuzen :

290 m × 40 m × 12,50 m.

Les Néerlandais ont approuvé l'abaissement du busc de 1 m.

4. *Date extrême de la mise en service* : fin 1967 — début 1968.

Des pourparlers sont en cours pour accélérer l'achèvement.

**

16. Le port de Gand a introduit un *plan d'expropriation pour le bassin Echevin Siffer*. Quand le Ministre complètera-t-il donner une suite à cette demande ?**Réponse.**

Je viens de charger ma Direction du Contentieux de se mettre en rapport avec la ville de Gand afin de compléter le dossier nécessaire en vue de l'approbation de l'arrêté royal décrétant l'expropriation demandée pour le bassin Echevin Siffer.

17. Port de Gand — Bassin Echevin Siffer.

Crédits d'engagement 1963 : 100.000.000 de francs.

Nous demandons :

a) le commencement des travaux mur de quai rive droite (dernier tronçon 1.200 m) ;

b) 4 grues (5 tonnes) pour le premier tronçon mur de quai en exploitation (rive gauche).

Réponse.

a) Le crédit de 100.000.000 de francs doit servir au paiement du mur de quai de 3.400 m en construction dans le bassin Siffer.

De uitvoering van de overblijvende 1.200 m kaai-muur in het Sifferdok, volgens dezelfde betalings-modaliteiten als de eerste 3.400 m, kan evenwel aan de stad Gent toegezegd worden.

b) Er zullen niet voldoende kredieten beschikbaar zijn in 1963 voor het leveren van 4 kranen in het Sifferdok.

**

18. *Het bouwen van stuwdammen in het zuiden van Luxemburg.*

Op economisch vlak zou de bouw van stuwdammen in het zuiden van Luxemburg zeer heilzame gevolgen hebben, die men werkelijk niet mag verwaarlozen.

Naar het schijnt zou de kwestie thans echter op de achtergrond zijn geschoven.

Graag vernam ik of de provinciale directie van Bruggen en Wegen over die kunstwerken reeds werd ingelicht en geraadpleegd.

Antwoord.

Ik heb de eer het geacht lid mede te delen dat mijn departement niet voornemens is stuwdammen in het zuiden van Luxemburg te bouwen.

Waarschijnlijk wordt de eventuele constructie van een stuwdam in de Rulles bedoeld met het oog op de levering van Belgisch water voor het Lotharingse bekken, tegen verschaffing van sommige economische compensaties aan Zuid-Luxemburg.

Dit ontwerp, dat door de « Société Luxembourgeoise d'études et d'expansion économique » en het « comité d'expansion et d'aménagement du Sud-Luxembourg » werd ingediend, behoort tot de bevoegdheid van het Ministerie van Economische Zaken en Energie.

De dienst der Stuwdammen, die in het Bestuur der Waterwegen het toezicht op de stuwdammen uitoefent, werd over de stuwdam in de Rulles inderdaad geraadpleegd wat de technische mogelijkheid van de bouw van het kunstwerk op de betrokken plaats betreft.

**

19. De werken in verband met het *hellend vlak van Ronquières* vereisen, naar het schijnt, bijkomende grondboringen. Zal de uitvoeringstermijn hierdoor niet verlengd dienen te worden ?

Antwoord.

De bijkomende grondboringen zijn inderdaad aan de gang en veroorzaakt door het feit, dat de gezonde rots niet ontdekt werd overal waar de voorafgaande boringen dit lieten vermoeden. Het is zeker dat bijkomende werken vereist zullen zijn, maar zij zijn niet van zo belangrijke aard in vergelijking met het geheel van het aangevangen werk.

Het is mogelijk dat een korte verlenging van de uitvoeringstermijn veroorzaakt zal worden.

L'exécution des 1.200 m de mur de quai restants dans le bassin Siffer, d'après les mêmes modalités de paiement que les premiers 3.400 m, peut éventuellement être confiée à la ville de Gand.

b) Les crédits nécessaires ne seront pas disponibles en 1963 pour la fourniture de 4 grues dans le bassin Siffer.

18. *L'établissement de barrages dans le Sud-Luxembourg.*

Sur le plan économique, la construction de barrages dans le Sud-Luxembourg, aurait des effets extrêmement bénéfiques qu'on ne peut vraiment pas négliger.

Il semblerait cependant que la question soit actuellement en veilleuse.

Il m'intéresserait de savoir si la direction locale des Ponts et Chaussées — Routes, a déjà été informée et consultée au sujet de ces ouvrages d'art.

Réponse.

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de l'honorable Membre que mon département n'envisage pas la construction de barrages dans le Sud-Luxembourg.

La question semble viser l'éventuelle construction d'un barrage-réservoir sur la Rulles, en vue de la fourniture d'eau belge pour le bassin de Lorraine, moyennant certaines compensations économiques au Sud-Luxembourg.

Cette affaire, introduite par la Société Luxembourgeoise d'études et d'expansion économique et par le Comité d'expansion et d'aménagement du Sud-Luxembourg, entre dans les attributions du Ministère des Affaires Economiques et de l'Energie.

Le Service des Barrages qui, au sein de l'administration des Voies Hydrauliques, assure le contrôle des grands barrages, a été effectivement consulté au sujet du barrage de la Rulles, dans le cadre de l'examen des possibilités techniques de construction de l'ouvrage dans le site envisagé.

19. Les travaux du *plan de Ronquières* nécessitent, paraît-il, des sondages supplémentaires. Le délai d'exécution ne sera-t-il pas prolongé ?

Réponse.

Des sondages supplémentaires sont en cours, en effet, eu égard au fait que le rocher sain n'a pas été découvert partout où les sondages préliminaires le laissaient supposer. Il est certain que des travaux supplémentaires seront nécessaires, mais ils ne présentent pas une importance particulière en regard de l'ensemble du travail entamé.

Il est possible qu'il en résulte une légère prolongation du délai d'exécution.

BIJLAGE II.

ANNEXE II.

Artikel 63.611/1.

Article 63.611/1.

Vastgelegde kredieten, per dienstjaar en per provincie.

Crédits engagés, par année et par province.

Provincie <i>Province</i>	1957	1958	1959	1960	1961	1962	Totaal <i>Total</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i> F	22.743.046	67.575.331	71.032.117	71.564.000	57.294.955	74.495.000	364.704.449
Brabant. — <i>Brabant</i> .	140.928.305	303.975.399	182.564.242	206.473.240	178.977.624	160.551.000	1.173.469.810
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i> . .	52.283.381	89.222.736	97.628.640	110.626.100	74.373.200	107.228.000	531.362.057
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i> . .	35.762.348	52.731.883	101.661.193	53.498.600	81.543.600	103.836.000	429.033.624
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	80.500.514	182.298.784	150.508.657	132.699.273	100.074.873	208.405.000	854.487.101
Luik. — <i>Liège</i> . . .	65.731.831	92.493.735	66.648.495	34.565.800	96.967.941	266.926.000	623.333.802
Limburg. — <i>Limbourg</i> .	24.664.156	44.912.251	58.893.550	45.702.989	29.936.000	46.582.000	250.690.946
Luxemburg. — <i>Luxem- bourg</i>	31.510.457	28.328.620	34.878.116	41.907.400	46.624.000	73.761.000	257.009.593
Namen. — <i>Namur</i> . .	10.755.364	36.020.932	32.292.776	32.747.200	34.207.600	58.202.000	204.225.872
Totalen. — <i>Totaux</i> .	464.879.402	897.559.671	796.107.786	729.784.602	699.999.798	1.099.986.000	4.688.317.254

BIJLAGE III.

ANNEXE III.

Vastleggingen Waterwegen per provincie.

Engagements Voies Hydrauliques par province.

	1957	1958	1959	1960	1961	Totalen — Totaux
Antwerpen. — <i>Anvers</i> . F	218.744.000	283.762.900	511.200.325	325.791.049	1.492.259.485	2.831.757.759
Brabant. — <i>Brabant</i> . .	6.110.000	119.062.784	241.427.874	273.491.840	52.579.272	692.671.770
Henegouwen. — <i>Hainaut</i> .	386.697.000	476.664.752	758.879.282	750.133.376	1.535.258.553	3 907.632.963
Luik. — <i>Liège</i>	36.606.000	211.168.480	137.619.216	132.154.703	207.192.635	724.741.034
Limburg. — <i>Limbourg</i> .	24.543.000	230.172.151	94.287.178	47.554.776	66.606.997	463.164.102
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	—	99.203	3.280.667	13.459.459	47.259.007	64.098.336
Namen. — <i>Namur</i> . . .	912.000	15.671.356	76.071.284	108.892.029	204.341.867	405.888.536
Oost-Vlaanderen. — <i>Flan-</i> <i>dre Orientale</i>	159.825.000	151.650.448	270.625.013	618.385.953	314.052.268	1.514.538.682
West-Vlaanderen. — <i>Flan-</i> <i>dre Occidentale</i> . . .	23.811.000	94.817.848	327.849.378	42.015.389	307.488.172	795.981.787
Allerhande. — <i>Divers</i> . .	27.566.000	—	—	—	—	27.566.000
Totalen. — <i>Totaux</i> . F	884.814.000	1.583.069.922	2.421.240.217	2.311.878.574	4.227.038.256	11.428.040.969

BIJLAGE IV.

ANNEXE IV.

De verdeling voor ieder der jaren 1957-1958-1959-1960-1961 en per provincie van de vastleggingen « Autowegen ».

La répartition, pour chacune des années 1957-1958-1959-1960-1961 et par province, des engagements « Autoroutes ».

	1957	1958	1959	1960	1961
Antwerpen. — <i>Anvers</i> . . . F	117.314.116	438.824.913	212.807.910	106.619.114	29.801.769
Brabant. — <i>Brabant</i>	137.994.483	258.516.837	220.669.941	285.971.808	191.710.914
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	8.011.180	751.444	16.596.518	5.556.879	2.915.524
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	1.884.090	16.678.366	5.685.971	5.715.674	50.580.144
Henegouwen. — <i>Hainaut</i> . . .	—	—	—	—	—
Luik. — <i>Liège</i>	19.512.748	194.559.088	144.683.626	354.291.695	1.280.907.978
Limburg. — <i>Limbourg</i>	—	26.412.538	174.388.927	296.318.395	200.743.655
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i> . .	—	—	—	—	—
Namen. — <i>Namur</i>	700	—	—	—	—
Totalen. — <i>Totaux</i> . . F	284.717.317	935.743.186	774.832.893	1.054.473.565	1.756.659.984

BIJLAGE V.

ANNEXE V.

De verdeling voor ieder der jaren 1957-1958-1959-1960-1961 en per provincie van de vastleggingen Rijkswegen (buiten de autowegen) door Wegenfonds.

La répartition, pour chacune des années 1957-1958-1959-1960-1961 et par province, des engagements Routes de l'Etat (en dehors des autoroutes) par le Fonds des Routes.

	1957	1958	1959	1960	1961
Antwerpen. — <i>Anvers</i> . . . F	57.071.405	106.714.988	87.776.966	219.159.932	36.562.840
Brabant. — <i>Brabant</i>	596.973.982	327.831.245	271.295.001	144.542.656	327.458.878
West - Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	122.258.968	172.886.492	128.585.260	210.133.619	67.544.544
Oost - Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	66.645.363	287.855.275	248.147.174	244.544.334	232.724.641
Henegouwen. — <i>Hainaut</i> . .	82.406.136	181.330.107	260.414.020	92.610.596	164.156.745
Luik. — <i>Liège</i>	175.962.026	227.329.160	223.633.342	228.873.159	118.455.080
Limburg. — <i>Limbourg</i> . . .	24.074.820	161.298.232	79.377.939	51.137.289	93.106.156
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i> .	105.291.096	80.503.883	151.138.039	115.865.065	76.879.054
Namen. — <i>Namur</i>	45.458.795	158.228.497	175.700.116	175.208.346	167.386.911
Totalen. — <i>Totaux</i> . . F	1.275.792.591	1.703.977.880	1.626.067.857	1.482.074.996	1.284.274.849