

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1966-1967.

14 FEBRUARI 1967.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1967.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **VAN DONINCK**.

INHOUDSOPGAVE.

	Blz.
<i>Algemene bespreking :</i>	
A. Wegen	2
a) Algemene wegenproblematiek	2
b) Autosnelwegen	6
c) Gewone wegen	9
d) Stadswegen	9
B. Waterwegen	10
a) Infrastructuur der zeehavens en der toegangswegen tot de zee	10
b) Bevaarbare waterwegen	15
c) Waterprobleem	17
C. Gebouwen	20
D. Stedebouw en ruimtelijke ordening	21
<i>Artikelsgewijze bespreking :</i>	
A. Gewone uitgaven (titel I)	30
B. Buitengewone uitgaven (titel II)	31
C. Wegenfonds (titel III)	43
D. Artikels van het ontwerp	54
<i>Bijlagen :</i>	
1 tot 4. Uitvoering der begroting 1966	60
5. Nota over de toestand der burgerlijke ingenieurs	79
6. Vijfjarenplan	95
7. Nagekomen antwoorden	109

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

De heren Van den Storme, voorzitter; Barbeaux, Block, Bogaert, Collin, Decoux, Delmotte, De Man, Hambye, Hercot, Mesotten, Miserez, Peeters, Reuter, Simoens, Snyers d'Attenhoven, Vanaudenhove, Van den Daele, Van Hoeylandt, Verboven, Wijn en Van Doninck, verslaggever.

R. A 7282

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI + err. (Zitting 1966-1967) : Ontwerp van wet;
124 (Zitting 1966-1967) : Amendement.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1966-1967.

14 FEVRIER 1967.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1967.

RAPPORT

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

SOMMAIRE.

	Page
<i>Discussion générale :</i>	
A. Routes	2
a) Problèmes généraux	2
b) Autoroutes	6
c) Routes ordinaires	9
d) Voies urbaines	9
B. Voies hydrauliques	10
a) Infrastructure des ports de mer et des voies d'accès à la mer	10
b) Voies navigables	15
c) Le problème de l'eau	17
C. Bâtiments	20
D. Urbanisme et aménagement du territoire	21
<i>Discussion des articles :</i>	
A. Dépenses ordinaires (Titre I)	30
B. Dépenses extraordinaires (Titre II)	31
C. Fonds des routes (Titre III)	43
D. Articles du projet	54
<i>Annexes :</i>	
1 à 4. Exécution du budget de 1966	60
5. Note sur la situation des ingénieurs civils	79
6. Plan quinquennal	95
7. Réponses reçues tardivement	109

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

MM. Van den Storme, président; Barbeaux, Block, Bogaert, Collin, Decoux, Delmotte, De Man, Hambye, Hercot, Mesotten, Miserez, Peeters, Reuter, Simoens, Snyers d'Attenhoven, Vanaudenhove, Van den Daele, Van Hoeylandt, Verboven, Wijn et Van Doninck, rapporteur.

R. A 7282

Voir :

Document du Sénat :

5-XVI + err. (Session de 1966-1967) : Projet de loi;
124 (Session de 1966-1967) : Amendement.

DAMES EN HEREN,

Voor 1967 kunnen de voorziene vastleggingen als volgt samengevat worden (in miljoen frank) :

Buitengewone begroting.

Wegen	989	
Waterwegen	7.935	
Gebouwen	2.524	
Stedebouw en diverse	1.763	
		13.211 (1)

Wegenfondsen.

Autowegen	7.300	
Wegen	3.000	
		10.300

E 3 : 5.200 (2)

Schoolfondsen.

Provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen	768	
Nationale Opvoeding	2.175	
		2.943

Financiering Gemeentekrediet van België	1.700	
		33.354

Voor de vergelijking der kredieten 1966 met de kredieten 1967 zij verwezen naar de bijlage 1 (op een totaal van mogelijke vastleggingen der buitengewone begroting van 11,6 miljard werd een bedrag van 10,2 miljard vastgelegd in 1966 wat een recordcijfer is vergeleken met de vorige jaren; trouwens ook o.a. voor het Wegenfondsen werden recordcijfers bereikt).

In bijlage 6 vindt U het Vijfjarenplan. Dit plan werd door Uw Commissie niet onderzocht; de Minister vroeg trouwens niet dat dit plan zou goedgekeurd worden, want volgens hem is het een « rolling program », d.w.z. dat de Minister ieder jaar de betrokken jaarlijkse schijf van het programma in de begroting laat goedkeuren, maar dat de rest van het programma een mobiel programma is dat aangepast wordt aan de noodwendigheden.

ALGEMENE BESPREKING.

A. Wegen.

a) *Algemene wegenproblematiek.*

1. Voor het jaar 1967 voorziet men op de kredieten van het Wegenfondsen 3 miljard voor de wegen en

(1) Het verschil met het totaal der ingediende buitengewone begroting is te verklaren door art. 01.03 en door het amendement op art. 14.03.

(2) Inbegrepen 1 miljard overdrachten van vorige dienstjaren.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les engagements prévus pour l'exercice 1967 se décomposent comme suit (en millions de francs) :

Budget extraordinaire.

Routes	989	
Voies hydrauliques	7.935	
Bâtiments	2.524	
Urbanismes et divers	1.763	
		13.211 (1)

Fonds des Routes.

Autoreoutes	7.300	
Routes	3.000	
		10.300

E 3 : 5.200 (2)

Fonds des constructions scolaires.

Constructions scolaires provinciales et communales	768	
Education nationale	2.175	
		2.943

Financement par le Crédit communal de Belgique	1.700	
		33.354

Quant à la comparaison entre les crédits de 1966 et ceux de 1967, nous renvoyons à l'annexe 1 (sur un total de possibilités d'engagement de 11,6 milliards au budget extraordinaire, 10,2 milliards d'engagements ont été pris en 1966, ce qui constitue un chiffre record par rapport aux années précédentes; des chiffres records ont d'ailleurs également été atteints par d'autres postes, et notamment par le Fonds des Routes).

Le plan quinquennal est repris à l'annexe 6. Ce plan n'a pas fait l'objet d'un examen en commission; le Ministre n'a d'ailleurs pas demandé de l'approuver, puisqu'il s'agit, selon lui, d'un « rolling program », c'est-à-dire que, dans chaque budget, le Ministre demande le vote de la tranche annuelle correspondante mais que le reste est un programme mobile susceptible d'être adapté aux nécessités.

DISCUSSION GENERALE.

A. Routes.

a) *Problèmes généraux du réseau.*

1. Le budget pour l'exercice 1967 prévoit, en faveur du Fonds des Routes, des crédits d'un montant de

(1) La différence avec le total du budget extraordinaire déposé s'explique par l'art. 01.03 et l'amendement à l'art. 14.03.

(2) Y compris des reports d'exercices antérieurs se montant à 1 milliard de francs.

7,3 miljard voor de autosnelwegen. Rekening houdend o.a. met het feit dat, buiten het Wegenfonds om, nog 5,2 miljard voorzien wordt voor de autosnelweg E 3, rees in Uw Commissie o.a. de vraag of de verhouding tussen de kredieten voor de autosnelwegen en de kredieten voor de wegen normaal is.

Ook tijdens de bespreking van de begroting voor het dienstjaar 1965, hadden « leden van Uw Commissie eens te meer betreurd dat in de thans gevolgde politiek de 10.000 km. gewone wegen een tamelijk beperkte plaats innemen » (zie verslag over de begroting 1965, Gedrukt Stuk n° 121, zitting 1964-1965, blz. 7).

Om het probleem van de verhouding tussen de kredieten voor de autosnelwegen en de kredieten voor de andere wegen rationeel te kunnen benaderen, werd in Uw Commissie ook eens te meer gevraagd dat de programmatie der openbare werken zou steunen op rendementsberekeningen. Uw verslaggever verwijst terzake o.a. naar het verslag over de begroting 1963 (Gedrukt Stuk van de Senaat, zitting 1962-1963, n° 98, blz. 33) : « Verder moet ook betreurd worden dat in het ontwerp van wet houdende goedkeuring van het eerste programma voor economische expansie geen enkele economische verantwoording voorkomt voor de voorgestelde werken ».

2. Bij gebreke aan de nodige gegevens in verband met de rendementsberekeningen en de economische verantwoordingen, werden in Uw Commissie enkele gegevens gevraagd nopens de *trafiek*, en meer bepaald de *trafiek* op de meest drukke rijkswegen.

Dagelijkse gemiddelde volumes van 6 tot 22 uur.

Jaar 1960.

3 milliards pour les routes et de 7,3 milliards pour les autoroutes. Constatant qu'en dehors du Fonds des Routes, un montant de 5,2 milliards est inscrit pour l'autoroute E 3, certains commissaires ont demandé notamment si la proportion entre les crédits destinés aux autoroutes et ceux affectés aux routes est normale.

Au cours de la discussion du budget de l'exercice 1965 déjà, « des membres de votre Commission ont regretté, une fois de plus, la place assez restreinte réservée aux 10.000 kilomètres de routes ordinaires dans la politique actuellement suivie » (voir rapport sur le budget de 1965, Doc. Sénat, n° 121, session de 1964-1965, p. 7).

Afin d'examiner d'une manière rationnelle le problème de la ventilation des crédits entre les autoroutes et les autres routes, il a été demandé une nouvelle fois en Commission que la programmation des Travaux publics s'appuie sur des calculs de rentabilité. A ce sujet, votre rapporteur renvoie notamment au passage suivant du rapport sur le budget de 1963 (Doc. Sénat, n° 98, session de 1962-1963, p. 33) : « Il faut déplorer d'autre part, que le projet de loi portant approbation du premier programme d'expansion économique ne donne aucune justification économique des travaux proposés ».

2. A défaut des données nécessaires relatives aux calculs de rentabilité et à la justification économique des travaux, certains commissaires ont demandé des renseignements concernant le *trafic*, et plus particulièrement le *trafic* sur les routes de l'Etat les plus fréquentées.

Volumes moyens journaliers de 6 à 22 heures.

Année 1960.

	Antwerpen — Anvers	Brabant — Brabant	West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Rijk — Royaume
Aantal posten — Nombre de postes.	61	104	99	83	100	120	53	93	99	812
Personenwagens. — Voitures privées	4.268	3.532	2.216	2.733	2.796	1.981	1.733	752	1.346	2.323
Bestelwagens. — Camionnettes	537	414	270	365	320	201	267	69	118	272
Vrachtwagens. — Camions	845	710	357	649	514	311	418	115	215	440
Stepen. — Trains routiers	82	104	34	68	51	41	53	13	30	51
Autobussen en autocars. — Autobus et autocars	108	72	59	55	40	63	92	18	32	56
Motorrijwielen en scooters. — Motos et scooters	293	179	134	175	288	230	248	77	117	188
Bromfietsen. — VéloMOTEURS	448	120	296	246	200	104	202	52	76	179
Fietsen. — Vélos	1.388	351	768	858	277	160	887	61	103	446
Bespannen voertuigen. — Traction animale	7	4	5	11	5	2	7	3	2	5
Bijzondere voertuigen. — Véhicules spéciaux	5	8	7	5	9	7	7	6	9	7
Totaal min fietsen. — Total sauf vélos	6.593	5.143	3.378	4.307	4.223	2.940	3.027	1.105	1.945	3.521

Jaar 1965 (voorlopige cijfers).

Année 1965 (chiffres provisoires).

	Antwerpen — Anvers	Brabant — Brabant	West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Rijk — Royaume
Aantal posten — Nombre de postes.	66	98	100	87	103	126	61	88	90	819
Personenwagens. — Voitures privées . . .	6.717	5.138	3.568	4.446	4.096	3.001	3.047	1.258	2.266	3.652
Bestelwagens. — Camionnettes	647	462	329	480	341	216	318	82	169	326
Vrachtwagens met twee assen. — Camions à deux essieux	772	644	362	622	461	310	445	132	251	430
Vrachtwagens met meer dan twee assen. — Camions à plus de 2 essieux	297	177	108	217	132	65	104	40	61	127
Slepen. — Trains routiers	180	136	59	150	109	69	112	26	59	96
Autobussen en autocars. — Autobus et autocars	157	102	71	87	59	75	120	24	43	78
Motorrijwielen en scooters. — Motos et scooters	84	59	48	74	120	74	97	25	43	69
Bromfietsen. — Vélomoteurs	232	70	174	155	169	76	114	52	69	119
Fietsen. — Vélos	801	221	598	714	185	82	548	42	64	328
Bespannen voertuigen. — Traction animale .	3	2	3	5	2	1	3	1	1	2
Bijzondere voertuigen. — Véhicules spéciaux	6	12	11	8	12	8	11	7	9	9
Totaal min fietsen. — Total sauf vélos . . .	9.095	6.802	4.733	6.244	5.501	3.895	4.371	1.647	2.971	4.908

Samenstelling van het verkeer in %.

Composition de la circulation en %.

Jaar 1960.

Année 1960.

	Antwerpen — Anvers	Brabant — Brabant	West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Rijk — Royaume
Personenwagens. — Voitures privées . . .	64,74	68,68	65,60	63,45	66,21	67,38	57,26	68,05	69,20	65,98
Bestelwagens. — Camionnettes	8,14	8,05	7,99	8,47	7,58	6,84	8,82	6,24	6,07	7,72
Vrachtwagens. — Camions	12,82	13,81	10,57	15,07	12,17	10,58	13,81	10,41	11,05	12,50
Slepen. — Trains routiers	1,24	2,02	1,01	1,58	1,21	1,39	1,75	1,18	1,54	1,45
Autobussen en autocars. — Autobus et autocars	1,64	1,40	1,75	1,28	0,95	2,14	3,04	1,63	1,65	1,59
Motorrijwielen en scooters. — Motos et scooters	4,44	3,48	3,97	4,06	6,82	7,82	8,19	6,97	6,02	5,34
Bromfietsen. — Vélomoteurs	6,79	2,33	8,75	5,71	4,73	3,54	6,67	4,71	3,91	5,08
Bespannen voertuigen. — Traction animale .	0,11	0,08	0,15	0,26	0,12	0,07	0,23	0,27	0,10	0,14
Bijzondere voertuigen. — Véhicules spéciaux	0,08	0,15	0,21	0,12	0,21	0,24	0,23	0,54	0,46	0,20

Jaar 1965 (voorlopige cijfers).

Année 1965 (chiffres provisoires).

	Antwerpen — Anvers	Brabant — Brabant	West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Rijk — Royaume
Personenwagens. — Voitures privées . . .	73,85	75,54	75,39	71,20	74,46	77,05	69,71	76,38	76,27	74,41
Bestelwagens. — Camionnettes	7,11	6,79	6,95	7,69	6,20	5,54	7,28	4,98	5,69	6,64

	Antwerpen — Anvers	Brabant — Brabant	West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Rijk — Royaume
Vrachtwagens met twee assen. — <i>Camions à deux essieux</i>	8,49	9,47	7,65	9,96	8,38	7,96	10,18	8,01	8,45	8,76
Vrachtwagens met meer dan twee assen. — <i>Camions à plus de 2 essieux</i>	3,27	2,60	2,28	3,48	2,40	1,67	2,38	2,43	2,05	2,59
Slepen. — <i>Trains routiers</i>	1,98	2,00	1,25	2,40	1,98	1,77	2,56	1,58	1,99	1,96
Autobussen en autocars. — <i>Autobus et autocars</i>	1,73	1,50	1,50	1,39	1,07	1,93	2,74	1,46	1,45	1,59
Motorrijwielen en scooters. — <i>Motos et scooters</i>	0,92	0,87	1,01	1,19	2,18	1,90	2,22	1,52	1,45	1,41
Bromfietsen. — <i>Véломoteurs</i>	2,55	1,03	3,68	2,48	3,07	1,95	2,61	3,16	2,32	2,42
Bespannen voertuigen. — <i>Traction animale</i>	0,03	0,03	0,06	0,08	0,04	0,03	0,07	0,06	0,03	0,04
Bijzondere voertuigen. — <i>Véhicules spéciaux</i>	0,07	0,17	0,23	0,13	0,22	0,20	0,25	0,43	0,30	0,18

Procentuele stijging van het verkeer.

In 1965 ten opzichte van 1960 (voorlopige cijfers).

Pourcentage d'augmentation de la circulation.

En 1965 par rapport à 1960 (chiffres provisoires).

	Antwerpen — Anvers	Brabant — Brabant	West-Vlaanderen — Flandre Occidentale	Oost-Vlaanderen — Flandre Orientale	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Rijk — Royaume
Personenwagens. — <i>Voitures privées</i>	57,4	45,5	61,0	62,7	46,5	51,5	75,8	67,3	68,4	57,2
Bestelwagens. — <i>Camionnettes</i>	20,5	11,6	21,9	31,5	6,5	7,5	19,1	18,8	43,2	19,9
Vrachtwagens. — <i>Camions</i>	26,5	15,6	31,7	29,3	15,4	20,6	31,3	49,6	45,1	26,6
Slepen. — <i>Trains routiers</i>	119,5	30,8	73,5	120,6	113,7	68,3	111,3	100,0	96,7	88,2
Autobussen en autocars. — <i>Autobus et autocars</i>	45,4	41,7	20,3	58,2	47,5	19,0	30,4	33,3	34,4	39,3
Motorrijwielen en scooters. — <i>Motos et scooters</i>	—71,3	—67,0	—64,2	—57,7	—58,3	—67,8	—60,9	—67,5	—63,2	—63,3
Bromfietsen. — <i>Véломoteurs</i>	—48,2	—41,7	—41,2	—37,0	—15,5	—26,9	—43,6	0	—9,2	—33,5
Fietsen. — <i>Vélos</i>	—42,3	—37,0	—22,1	—16,8	—33,2	—48,8	—38,2	—31,1	—37,9	—26,5
Bespannen voertuigen. — <i>Traction animale</i>	—57,1	—50,0	—40,0	—54,5	—60,0	—50,0	—57,1	—66,7	—50,0	—60,0
Bijzondere voertuigen. — <i>Véhicules spéciaux</i>	20,0	50,0	57,1	60,0	33,3	14,3	57,1	16,7	0	28,6
Totaal min fietsen. — <i>Total sauf vélos</i>	37,9	32,3	40,1	45,0	30,5	32,5	44,4	49,0	52,8	39,4

Voor de twintig meest drukke rijkswegen zijn de meest recente gemiddelde verkeersdrukten de volgende :

Nummer van de weg	Benaming van de weg	Gemiddelde breedte van de rijweg in m.	Gemiddeld dagelijks verkeer (6 tot 22 u.) 1965 - uitgezonderd fietsen en trams - voorlopige cijfers
1bis	Weg Brussel-Antwerpen	2 × 7	23.512
A10	Autoweg Brussel-Oostende	2 × 7,50	16.459
1	Weg Brussel-Breda	10,00	14.599
A4	Autoweg Brussel-Waver	2 × 7,50	13.267
14	Weg Tilburg-Rijssel	9,05	10.288

Pour les vingt routes de l'Etat les plus fréquentées, les volumes de circulation moyens les plus récents sont les suivants :

No de la route	Nom de la route	Largeur moyenne de la chaussée en m.	Circulation journalière moyenne (de 6 h à 22 h) 1965 - bicyclettes et trams exceptées - chiffres provisoires
1bis	Route Bruxelles-Anvers	2 × 7	23.512
A10	Autoroute Bruxelles-Ostende	2 × 7,50	16.459
1	Route Bruxelles-Breda	10,00	14.599
A4	Autoroute Bruxelles-Wavre	2 × 7,50	13.267
14	Route Tilburg-Lille	9,05	10.288

Nummer van de weg	Benaming van de weg	Gemiddelde breedte van de rijweg in m.	Gemiddeld dagelijks verkeer (6 tot 22 u.) 1965 - uitgezonderd fietsen en trams - voorlopige cijfers
7	Weg Brussel-Bergen	10,30	9.602
3	Weg Brussel-Aken	9,25	9.110
2	Weg Brussel-Maastricht	8,85	8.456
5	Weg Brussel-Rocroi	8,90	8.091
A14	Autoweg Antwerpen-Luik	2 × 7,50	8.020
A3	Autoweg Luik-Aken	2 × 9	7.302
10	Weg Brussel-Oostende	9,50	7.295
8	Weg Brussel-Rijsel	9,55	6.054
71	Weg Blankenberge-Valenciennes	8,30	5.847
22	Weg Lanklaar-Valenciennes	8,55	5.422
9	Weg Brussel-Duinkerke	7,35	5.403
6	Weg Brussel-Beaumont	7,70	5.121
4	Weg Brussel-Trier	10,50	4.731
17	Weg Venlo-Givet	7,45	4.607
58	Weg Valenciennes-Terneuzen	6,90	4.157

3. In Uw Commissie werd ook het algemeen probleem van het onderhoud der wegen behandeld. De vraag werd gesteld of het onderhoud soms niet tamelijk duur uitvalt wegens onvoldoende controle bij de bouw van de wegen (het voorbeeld van een vak van de autosnelweg Antwerpen-Aken werd aangehaald). In dit verband werd ook gesproken over de 13-tons as en werd verwezen naar de artikels « De kosten van de weg » die verschenen in Economisch-Statistische Berichten van 2 en 9 november 1966. Volgens deze artikels is het maximaal toegelaten gewicht per as in Nederland, Duitsland, Italië, Zwitserland en Oostenrijk 10 ton en in Frankrijk en België 13 ton. Ten aanzien van de bestaande wegen wordt in een studie van de International Road Union gesteld, dat in Frankrijk de onderhoudskosten 15 % zijn gestegen als gevolg van de verhoging van het maximale asgewicht van 10 tot 13 ton.

Volgens de Minister veroorzaakt een klein percentage der voertuigen inderdaad veruit de meeste schade aan de wegen, des te meer daar men het voorgeschreven maximum van 13 ton per enkele as niet naleeft en de overlast catastrofale gevolgen voor de wegen meebrengt.

Wat meer bepaald het onderhoud der gewone wegen betreft, verwijst Uw verslaggever naar de rubiek c) « Gewone wegen ».

b) Autosnelwegen.

1. In Uw Commissie werd in eerste instantie gevraagd welke de vooruitzichten zijn voor de autosnelweg E 3 en voor de Waalse autosnelweg. Meer bepaald werd gevraagd :

— de raming der globale kostprijzen aan de huidige prijzen;

— de lengte (in km) van iedere autosnelweg en de lengte der vertakkingen;

N° de la route	Nom de la route	Largeur moyenne de la chaussée en m.	Circulation journalière moyenne 6 à 22 h. 1965 - chiffres provisoires
7	Route Bruxelles-Mons	10,30	9.602
3	Route Bruxelles-Aix-la-Chapelle	9,25	9.110
2	Route Bruxelles-Maastricht	8,85	8.456
5	Route Bruxelles-Rocroi	8,90	8.091
A14	Autoroute Anvers-Liège	2 × 7,50	8.020
A3	Autoroute Liège-Aix-la-Chapelle	2 × 9	7.302
10	Route Bruxelles-Oostende	9,50	7.295
8	Route Bruxelles-Lille	9,55	6.054
71	Route Blankenberge-Valenciennes	8,30	5.847
22	Route Lanklaar-Valenciennes	8,55	5.422
9	Route Bruxelles-Dunkerque	7,35	5.403
6	Route Bruxelles-Beaumont	7,70	5.121
4	Route Bruxelles-Trèves	10,50	4.731
17	Route Venlo-Givet	7,45	4.607
58	Route Valenciennes-Terneuzen	6,90	4.157

3. Votre Commission a également abordé le problème général de l'entretien des routes. Un membre a demandé si parfois ces travaux n'étaient pas assez onéreux en raison de l'insuffisance du contrôle au moment de la construction des routes (à titre d'exemple, il cite une section de l'autoroute Anvers-Aix-la-Chapelle). Dans le même ordre d'idées, il a été question aussi des essieux de 13 tonnes et l'on a renvoyé aux articles publiés sous le titre « De kosten van de weg » (Les frais de la route), dans les « Economisch-statistische Berichten » des 2 et 9 novembre 1966. D'après ces articles, le poids maximum admis par essieu est de 10 tonnes aux Pays-Bas, en Allemagne, en Italie, en Suisse et en Autriche alors qu'il est de 13 tonnes en France et en Belgique. Au sujet des routes existantes, une étude de l'Union internationale des transports routiers affirme qu'en France le coût de l'entretien a augmenté de 15 % par suite du fait que le poids maximum par essieu a été porté de 10 à 13 tonnes.

Le Ministre est d'accord pour dire que la partie de loin la plus importante des dégâts causés aux routes est le fait d'une fraction minime du parc automobile, et ce d'autant plus qu'on n'observe pas le maximum prescrit de 13 tonnes par essieu et que la surcharge entraîne des conséquences catastrophiques pour les routes.

Pour ce qui est plus précisément de l'entretien des routes ordinaires, votre rapporteur renvoie à la rubrique c) « Routes ordinaires ».

b) Autoroutes.

1. Un commissaire a demandé tout d'abord à connaître les prévisions pour l'autoroute E 3 et pour la Route de Wallonie, et plus particulièrement :

— l'évaluation du coût global aux prix actuels;

— la longueur (en km) de chacune des autoroutes et celle des embranchements;

— zijn de akkoorden voor de aansluiting aan de grenzen met Nederland en Frankrijk geregeld?

— wordt de prioriteit van uitvoering der vakken bepaald volgens de huidige verkeersnoden en worden vroegere toezeggingen aangepast?

Wat de raming der kostprijzen en de lengten betreft, zij vooraf opgemerkt dat, over het geheel genomen, de bouwkosten van een autosnelweg merkkelijk verschillen van streek tot streek, naar gelang van de topografie en het draagvermogen van de bodem, en van de bebouwingsdichtheid.

Voor de Waalse autoweg en de E3 zijn de ramingen als volgt :

	In miljoenen frank		
	Lengte km	Totale kosten	Kosten km
Waalse autoweg :			
Franse grens-Ville-sur-Haine	73	7.400	101
Ville-sur-Haine-Fleurus . . .	41,5	4.430	107
Fleurus-Horion-Hozémont . .	67	6.450	96
Totaal . . .	181,5	18.280	101
E 3-autoweg :			
Franse grens-Deerlijk . . .	18,8	2.070	110
Deerlijk-Zevergem	24,5	1.470	60
Zevergem-Beervelde	21,9	3.170	144
Beervelde-Kruike	28,7	2.280	80
Ranst-Wechelderzande	19	1.390	73
Wechelderzande - Neder- landse grens	29,8	1.320	44
Totaal . . .	142,7	11.700	82

Wat de Waalse autoweg en de E 3 betreft zijn de buiten die autosnelwegen gelegen verbindingen niet in de opgegeven cijfers begrepen. Voor de Waalse autoweg zijn de toegangen tot de agglomeratie Luik ook niet mede begrepen. Hetzelfde geldt voor de Scheldetunnel en de binnenring om Antwerpen wat de E3 betreft.

Als men al die werken mede in rekening zou brengen, dan zou het totaal bedrag voor elk van beide autosnelwegen op rond 26 miljard komen te staan.

De tracés van de E3 en van de Autoroute de Wallonie werden door de nabuurlanden aanvaard. Akkoorden werden afgesloten. Wat de verwezenlijking betreft van de E3 werd zowel aan Nederland als aan Frankrijk medegedeeld dat de indienstneming van de autosnelweg op Belgisch grondgebied voorzien wordt in 1971. Wat de verwezenlijking van de Autoroute de Wallonie betreft is men van Franse zijde niet ingegaan op de wens die van Belgische zijde was geuit met het oog op het afsluiten van een akkoord voor de verbinding in de streek van Doornik.

— si des accords sont intervenus au sujet du raccordement aux frontières avec les Pays-Bas et la France?

— si la priorité d'exécution des diverses sections est déterminée en fonction des exigences actuelles de la circulation et si les adjudications antérieures ont été revues?

En ce qui concerne l'évaluation du coût global et la longueur des deux autoroutes, il faut noter d'abord que, d'une façon générale, le coût d'une autoroute varie considérablement d'une région à l'autre, compte tenu notamment du relief, de la solidité du sol et de la densité de l'habitat.

Pour l'autoroute de Wallonie et l'autoroute E3, les estimations se présentent comme suit :

	En millions de francs		
	Longueur km	Coût total	Coût km
Autoroute de Wallonie :			
Frontière française-Ville-sur-Haine	73	7.400	101
Ville-sur-Haine-Fleurus . . .	41,5	4.430	107
Fleurus-Horion-Hozémont . .	67	6.450	96
Total . . .	181,5	18.280	101
Autoroute E 3 :			
Frontière française-Deerlijk .	18,8	2.070	110
Deerlijk-Zevergem	24,5	1.470	60
Zevergem-Beervelde	21,9	3.170	144
Beervelde-Kruike	28,7	2.280	80
Ranst-Wechelderzande	19	1.390	73
Wechelderzande - frontière hollandaise	29,8	1.320	44
Total . . .	142,7	11.700	82

Les montants relatifs à l'autoroute de Wallonie et à l'autoroute E 3 ne comportent pas les liaisons situées en dehors des autoroutes considérées. De plus, pour l'autoroute de Wallonie, les accès à l'agglomération liégeoise ne sont pas compris dans ces chiffres. Il en est de même pour l'autoroute E 3 en ce qui concerne le tunnel sous l'Escaut et le ring d'Anvers.

Si l'on tenait compte de tous ces travaux, le montant total pour chacune des deux autoroutes atteindrait 26 milliards en chiffres ronds.

Les tracés de l'autoroute E3 et de l'autoroute de Wallonie ont été admis par les pays voisins. Des accords ont été conclus. Pour ce qui concerne l'autoroute E3, nous avons fait savoir aux Pays-Bas et à la France que sa mise en service sur le territoire belge est prévue pour 1971. Quant à l'autoroute de Wallonie, la France n'a pas donné suite au vœu émis par la Belgique de voir conclure un accord au sujet du raccordement dans la région de Tournai.

Bij het opstellen van de planning der uitvoering werden de prioriteiten in hoofdzaak vastgelegd in overeenstemming met de noden van de verkeersdrukte. De bouw van de E.3 werd daarom aangevangen met de tunnel onder de Schelde, de kleine ring om Antwerpen en de toegangswegen tot de haven. Wegens de aanwezigheid van kleiachtige gronden in het vak tussen de Franse grens en Kortrijk werden vervolgens de grondwerken aldaar aanbesteed. De werken op het vak Antwerpen-Gent, waar de verkeersdrukte het grootst is, werden onlangs toegewezen.

Vervolgens komt het deel tussen Gent en Kortrijk aan de beurt. De bouw zal beëindigd worden met de wegeniswerken tussen de Franse grens en Kortrijk en met het aanleggen van het vak Wechelderzande-Nederlandse grens.

Voor de autoweg van Wallonië werden de werken eveneens aangevat en gaan verder in de provincie Henegouwen waar de verkeersnoden het meest voelbaar zijn. In de provincie Luik werd om dezelfde reden een aanvang genomen met de uitvoering der werken. Binnenkort zal men beginnen ten Noorden van Doornik om de verkeerswegen rond deze stad in gereedheid te brengen. De andere baanvakken zoals deze in de provincie Namen, zullen uitgevoerd worden, overeenkomstig de planning.

2. In Uw Commissie werd ook gevraagd op welke data de regeringsbeslissingen werden genomen tot het aanleggen van de autowegen Luik-Namen-Bergen-Doornik en Antwerpen-Gent-Kortrijk, tot het vastleggen van de eerste uitgaven en tot het aanvangen van de werken.

In zijn antwoord, heeft de Minister medegedeeld dat de vooruitzichten inzake het bouwen van de autosnelwegen Luik-Bergen-Doornik en Antwerpen-Kortrijk voor de eerste maal voorkwamen op het in 1949 door het Bestuur der Wegen opgemaakt algemeen plan voor de autosnelwegen. De eerste koninklijke besluiten betreffende die autosnelwegen, later gewoonlijk « Waalse autoweg » en « E.3 » genaamd, dateren van 26 juni 1958, en het koninklijk besluit betreffende het vak Bergen-Doornik van 23 oktober 1961. Het is in 1960 dat de Regering verklaarde dat de Waalse autoweg zou worden aangevat aanstonds na de voltooiing van de Koning Boudewijnautosnelweg. De uitvoering van laatstgenoemde autosnelweg werd bespoedigd, en in 1962, toen deze voldoende gevorderd was, werden de eerste kredieten voor de Waalse autoweg toegewezen in de vorm van honoraria voor de studie van de ontwerpen; in 1963 werden de eerste uitgaven gedaan voor de aankoop van terreinen, verlegging van leidingen en sommige werken van de eigenlijke autosnelweg. Wat de E.3 betreft, dateert het idee van de oprichting van een concessiehoudende maatschappij van 1960. Tijdens dat jaar werden de besprekingen tussen het departement en de betrokken instellingen aangevat. Ze werden in 1961 en 1962 voortgezet en leidden op 8 februari 1963 tot de oprichting van de Intercommunale Vereniging voor de E.3. Tijdens hetzelfde jaar werden de eerste kredieten voor de studie en vervolgens voor de grondaankoop en de werken vastgelegd.

Dans l'élaboration du planning d'exécution, les priorités ont été fixées essentiellement en fonction des exigences du trafic. C'est pourquoi les travaux de l'autoroute E3 ont commencé par la construction du tunnel sous l'Escaut, de la petite ceinture d'Anvers et des accès au port. En raison de la présence de terres argileuses dans la section située entre la frontière française et Courtrai, les travaux de terrassement dans cette section ont ensuite été mis en adjudication. Les travaux de la section Anvers-Gand, où l'intensité de la circulation est la plus forte, ont été adjugés récemment.

Viendra alors le tour des travaux de la section Gand-Courtrai. La construction s'achèvera par la section comprise entre la frontière française et Courtrai et par celle qui va de Wechelderzande à la frontière néerlandaise.

Pour l'autoroute de Wallonie, les travaux ont également été entamés et se poursuivent dans la province de Hainaut où les exigences de la circulation sont les plus sensibles. Les travaux ont été entamés dans la province de Liège pour la même raison. Bientôt vont commencer les travaux d'aménagement des routes de contournement de Tournai, au nord de cette ville. Les autres sections, telles que celles de la province de Namur, seront réalisées conformément au calendrier prévu.

2. Un commissaire a demandé à quelles dates furent respectivement prises les décisions gouvernementales de construire les autoroutes Liège-Namur-Mons-Tournai et Anvers-Gand-Courtrai, d'engager les premières dépenses et de commencer les travaux.

Dans sa réponse, le Ministre a signalé que les prévisions de construction des autoroutes Liège-Mons-Tournai et Anvers-Courtrai ont figuré pour la première fois au plan général des autoroutes établi par l'Administration des Routes en 1949. Les premiers arrêtés royaux relatifs à ces autoroutes, appelées communément « de Wallonie » et « E3 » par la suite, datent du 26 juin 1958; l'arrêté royal relatif au tronçon Mons-Tournai est du 23 octobre 1961. C'est en 1960 que le Gouvernement a déclaré que l'autoroute de Wallonie serait entamée dès l'achèvement de l'autoroute Roi Baudouin. La réalisation de celle-ci fut accélérée et comme elle était suffisamment avancée, les premiers crédits furent affectés à l'autoroute de Wallonie en 1962 sous forme d'honoraires pour l'étude des projets; en 1963, les premières dépenses furent faites pour les acquisitions de terrains, les déplacements de canalisations et certains travaux de l'autoroute proprement dite. En ce qui concerne l'E3, l'idée de créer une société concessionnaire date de l'année 1960, au cours de laquelle commencèrent les pourparlers entre le département et les organismes intéressés; ces pourparlers furent repris en 1961 et 1962 et aboutirent à la création de l'Intercommunale E3 le 8 février 1963. Au cours de la même année furent engagés les premiers crédits pour les études, puis les acquisitions de terrains et les travaux.

3. Voor de financiering der autosnelwegen werd de vraag gesteld of men verscheidene wijzen van financiering overweegt. In welke verhouding worden de werken betaald door middel van leningen, kasvoorschotten, of andere overwogen nieuwe formules (cijnsbelastingen-tol of financiering door private of internationale bankinstellingen)?

Volgens de Minister zullen voor de financiering der werken normale leningen worden uitgeschreven. Voor de autoweg Brussel-Parijs wordt een lening bij de Europese Investeringsbank overwogen. De financiering door private bankinstellingen, ten slotte, is thans in studie. Er worden thans geen nieuwe tolrechten overwogen.

Het probleem der financiering zal door Uw Commissie verder onderzocht worden bij het onderzoek van de initiatieven waarvan sprake in het recente verslag van Uw Commissie over de wijziging van de wet op het Wegenfonds.

4. Uw Commissie heeft de tijd niet gehad om de schijven 1968-1971 te bespreken (dergelijke bespreking zou inderdaad weken vergen en zou de stemming der begroting 1967 vertragen) maar deze schijven zullen binnenkort besproken worden. In verband met de schijf 1967 verwijst Uw verslaggever naar de artikelsgewijze bespreking (C. Wegenfonds).

c) *Gewone wegen.*

In Uw Commissie werd betreurd dat op een totaal van drie miljard in 1967 de post der « verscheidene » 1.250 miljoen belooft : het is te hopen dat de post der « verscheidene » niet gebruikt wordt voor onteigeningen voor autosnelwegen. Uw Commissie was inderdaad ten eerste bekommerd om het lot der gewone rijkswegen. We zien dat er in ons land overbelaste 13 ton-assen worden toegelaten en onze gewone rijkswegen (10.000 km) worden vernietigd. We gaan volgens sommigen naar een catastrofe ! Men moet objectieve criteria gebruiken : als men meer moet uitgeven voor bepaalde streken, dan moet men dat objectief verantwoorden. Verder werd in Uw Commissie voorgesteld, propaganda te maken voor de overname van kleine rijkswegen door de gemeenten en de provincies, en werd gepleit voor een grotere autonomie der provincies.

d) *Stadswegen.*

Op 25 november 1964 hield Uw Commissie voor de Openbare Werken een informatievergadering over het probleem van de weginfrastructuur in de stedelijke agglomeraties (zie Gedrukt Stuk van de Senaat, zitting 1964-1965, n° 121, blz. 8). Toen kwam Uw Commissie tot de conclusie dat, zelfs om gematigde objectieven te verwezenlijken, de kredieten voor de stadswegen aanzienlijk zouden moeten stijgen. Een minimaal jaarlijks bedrag van 1,5 miljard werd voorgesteld voor de stadswegen en volgens Uw Commissie was het weinig waarschijnlijk dat dergelijk bedrag zou volstaan om onze steden aan te passen aan de moderne vereisten en desiderata.

3. En ce qui concerne le financement des autoroutes, un commissaire a demandé si l'on envisage plusieurs modes de financement. Dans quelle proportion les travaux seront-ils payés au moyen d'emprunts et d'avances du Trésor ou suivant de nouvelles formules (redevances-taxes-péages ou financement par des banques privées ou internationales) ?

Le Ministre répond que le financement des travaux sera assuré par le recours aux emprunts normaux. Pour l'autoroute Bruxelles-Paris, un emprunt auprès de la Banque Européenne d'Investissement est envisagé. Enfin, le financement par des banques privées est actuellement à l'étude. Aucun nouveau droit de péage n'est prévu pour l'instant.

L'examen du problème du financement sera poursuivi par votre Commission lorsqu'elle étudiera les initiatives dont il est question dans son récent rapport relatif à la modification de la loi sur le Fonds des Routes.

4. Votre Commission n'a pas eu le temps de discuter les tranches 1968-1971 (en effet, un tel examen exigerait plusieurs semaines et retarderait le vote du budget de 1967), mais elle les examinera prochainement. Quant à la tranche 1967, votre rapporteur renvoie à la discussion des articles (C. Fonds des Routes).

c) *Routes ordinaires.*

Un commissaire déplore que, sur un total de 3 milliards en 1967, le poste « Divers » atteigne 1.250 millions : il faut espérer que ce crédit ne sera pas affecté à des expropriations pour les autoroutes. En effet, votre Commission s'est fortement inquiétée du sort des routes ordinaires de l'Etat. Nous constatons que, dans notre pays, on tolère la circulation des essieux de 13 tonnes qui constituent une surcharge et démolissent les routes ordinaires de l'Etat (10.000 km). D'après certains, nous allons à la catastrophe ! Il faut appliquer des critères objectifs : si l'on doit dépenser davantage pour certaines régions, ce choix devra être objectivement justifié. D'autres intervenants ont proposé de mener une propagande en faveur de la reprise des petites routes de l'Etat par les communes et les provinces et ont plaidé pour une autonomie plus large des provinces.

d) *Routes urbaines.*

Le 25 novembre 1964, la Commission des Travaux publics du Sénat a tenu une réunion d'information sur le problème de l'infrastructure routière dans les agglomérations urbaines (voir doc. n° 121, Sénat, session de 1964-1965, p. 8). Elle est arrivée à la conclusion que, même pour atteindre des objectifs modestes, il faudrait augmenter considérablement les crédits destinés aux routes urbaines. Un montant minimum de 1,5 milliard par an fut proposé pour les routes urbaines et d'après la Commission, il n'était guère vraisemblable qu'il suffise pour adapter nos villes aux exigences du trafic moderne.

Thans werd meer bepaald in Uw Commissie de vrees uitgesproken dat penetratie-autosnelwegen tot gevolg zullen hebben dat er zich enorme opstoppingen zullen voordoen in de centra der steden, vooral indien deze steden over geen rings beschikken. Ook dat probleem is zo complex dat het niet ter gelegenheid van de bespreking van een begroting in detail kan besproken worden. Zoals in 1964, zal Uw Commissie ook dit probleem dit jaar tijdens informatievergaderingen behandelen.

B. Waterwegen.

a) *Infrastructuur der zeehavens en der toegangswegen tot de zee.*

Talrijke problemen in verband met de infrastructuur der zeehavens en der toegangswegen tot de zee werden in Uw Commissie behandeld. Onder deze problemen kunnen o.a. geciteerd worden :

- het probleem der toegankelijkheid van onze havens voor zeer grote schepen en in dit verband werd gesproken over de huidige scheepsgrootten;
- de problematiek die eigen is aan de haven van Antwerpen (o.a. het probleem van de Linker-oever en de moeilijkheden in het Nauw van Bath);
- de problematiek van de haven van Gent (o.a. de kwestie der sluizen te Terneuzen en de kwestie der voorfinanciering);
- en tenslotte de problemen in verband met de haven van Zeebrugge.

1. Het probleem der toegankelijkheid van onze havens voor zeer grote schepen.

Voor de invoer van petroleum en andere massagoderen moet men eerst de haventoeegangen bekijken. Antwerpen heeft de Zeeschelde : er zijn uitbaggeringen die resultaten opleveren, maar zal het mogelijk en verantwoord zijn de Schelde toegankelijk te maken voor 150.000 ton ? Is het wenselijk ? Hoe kan de petroleum in Antwerpen geraken ? De supertankers worden gemeerd in volle zee. Waar vóór de Belgische kust ? Hoe moeten ze overladen ? Kleinere tankers of pipelines ? Is er mogelijkheid een andere weg te vinden ? Dan blijft er nog het probleem van de toegang naar de open zee.

Al deze vragen werden in Uw Commissie gesteld en het algemene antwoord daarop komt voor in fine van deze tekst in verband met het probleem der toegankelijkheid van onze havens voor zeer grote schepen. Uw verslaggever heeft nochtans geoordeeld dat het nuttig zou zijn tussen bovengenoemde vragen en het daaropvolgende antwoord een passage in te lassen met enkele statistieken over de scheepsgrootten. Wat de *tankerfloot* betreft, was de samenstelling einde juni 1966 voor de tankers die groter zijn dan 50.000 dwt, de volgende :

Grootte in dwt	in dienst	in bouw
50.000 - 64.999	228	24
65.000 - 79.999	158	62
80.000 - 99.999	76	62
100.000 - 149.999	25	35
meer dan 150.000	1	43

A présent, votre Commission a plus particulièrement exprimé la crainte que l'existence des autoroutes de pénétration ait pour effet de provoquer d'énormes embouteillages aux centres des villes, surtout lorsque celles-ci ne disposent pas d'un ring. Ce problème est lui aussi tellement complexe qu'il est impossible de le discuter en détail à l'occasion de l'examen d'un budget. Comme en 1964, votre Commission l'étudiera cette année lors de réunions d'information.

B. Voies hydrauliques.

a) *Infrastructuur des ports maritimes et des voies d'accès à la mer.*

Votre Commission a abordé un grand nombre de problèmes relatifs à l'infrastructure des ports maritimes et des voies d'accès à la mer. Il y a lieu de citer notamment :

- le problème de l'accessibilité de nos ports aux très grands navires, et à ce propos il a été question des tonnages actuels;
- les problèmes propres au port d'Anvers (et notamment celui de la rive gauche de l'Escaut et des difficultés existant au chenal de Bath);
- les problèmes du port de Gand (et notamment la question des écluses de Terneuzen ainsi que celle du préfinancement);
- et enfin, les problèmes relatifs au port de Zeebrugge.

1. Le problème de l'accès de nos ports aux navires de gros tonnage.

En ce qui concerne les importations de pétrole et d'autres marchandises en vrac, il convient de se préoccuper avant tout des accès aux ports. Anvers dispose de l'Escaut maritime : certains dragages donnent des résultats, mais est-il possible et raisonnable de rendre l'Escaut accessible aux navires de 150.000 tonnes ? Est-ce souhaitable ? Comment le pétrole parviendra-t-il à Anvers ? Les pétroliers géants jettent l'ancre en haute mer. A quel endroit au large de la côte belge ? Comment peuvent-ils décharger ? Sur des pétroliers plus petits ou par des pipe-lines ? Est-il possible de trouver une autre voie ? Reste enfin le problème de l'accès à la haute mer.

Toutes ces questions ont été posées en Commission; la réponse générale figure *in fine* du présent rapport, sous la rubrique « Problèmes d'accès de nos ports aux navires de gros tonnage ». Votre rapporteur a cependant jugé utile de donner, entre les questions ci-dessus et les réponses correspondantes, quelques statistiques du tonnage des navires. En ce qui concerne la *flotte pétrolière*, fin juin 1966, le nombre des navires d'un tonnage supérieur à 50.000 T.D.W. était le suivant :

Tonnage en T.D.W.	en service	en construction
50.000 - 64.999	228	24
65.000 - 79.999	158	62
80.000 - 99.999	76	62
100.000 - 149.999	25	35
plus de 150.000	1	43

Wat de « bulkcarriers » betreft, steeg de gemiddelde grootte tijdens het eerste semester van 1966 van 23.600 tot 24.500 dwt, maar de gemiddelde grootte der tijdens het eerste semester van 1966 geleverde schepen bedroeg 36.000 dwt. Op 1 juli 1966 waren 1250 « bulkcarriers » in de vaart, met een totale tonnenmaat van 30,6 miljoen dwt. Deze totale tonnenmaat is als volgt verdeeld volgens de grootte der schepen :

Dwt	Ertsschepen	Andere bulkcarriers	Totaal
10.000-14.000	357.000	1.045.000	1.402.000
14.000-18.000	1.296.000	3.806.000	5.102.000
18.000-25.000	1.674.000	7.021.000	8.695.000
25.000-30.000	741.000	2.204.000	2.945.000
30.000-40.000	1.242.000	4.522.000	5.764.000
40.000-50.000	941.000	945.000	1.886.000
50.000-60.000	2.111.000	975.000	3.086.000
60.000-80.000	938.000	476.000	1.414.000
meer dan 80.000	242.000	80.000	322.000
	9.542.000	21.074.000	30.616.000

In zijn antwoord wees de Minister erop dat de capaciteit van onze havens beperkt is (we moeten nochtans de proefbaggerwerken van het buitenland met aandacht volgen en er de nodige conclusies uit trekken). Volgens de Minister moet men zich niet blind staren op de grootste schepen die trouwens hoofdzakelijk tankers zijn, en bewijst de evolutie van onze havens dat er, niettegenstaande de handicap der supertankers, nog expansiemogelijkheden zijn.

2. De problematiek die eigen is aan de haven van Antwerpen.

Hier zij o.a. vermeld het probleem van de Linker-Schelde-oever en ook de problematiek in verband met de moeilijkheden die de zeescheepvaart ondervindt in het Nauw van Bath.

Volgens de Minister is één der belangrijkste problemen dat van de Linker-Schelde-oever. Op de Rechter-Schelde-oever is het areaal beperkt. De eerste vraag die rijst, is volgens de Minister de volgende : waar wordt de toegangspoort tot de Linkeroeverhaven gevestigd ? Na een studie van het Bestuur der Waterwegen heeft de Minister voorlopig een toegangsweg Zuid-Zee-land (Baalhoek) verkozen. Men moet een sluis bouwen meer zeewaarts dan de zeesluis van Zandvliet en zo het Nauw van Bath vermijden. De zeesluis ligt dan op Nederlands grondgebied en sommigen vinden het een nadeel dat de zeesluis gelegen is op Nederlands grondgebied. In de tijd van Benelux en Europa mogen we volgens de Minister niet eng nationalistisch denken en hij zal besprekingen aanknopen met de Nederlandse Regering. De Minister hoopt dat er een realisatie mogelijk is. Van Nederlandse zijde worden er wellicht tegenvoorstellen geformuleerd. Het laatste woord is daarover niet gesproken, te meer daar de Nederlandse opinie gevoelig is voor de havenpolitiek en de havenuitbreidingen.

Quant aux « bulkcarriers », leur tonnage moyen est passé de 23.600 à 24.500 T.D.W. au cours du premier semestre de 1966, mais le tonnage moyen des navires livrés au cours du premier semestre de 1966 a été de 36.000 T.D.W. Au 1^{er} juillet 1966, 1.250 « bulkcarriers » étaient en service, représentant un tonnage total de 30,6 millions de T.D.W. Cette flotte se décompose comme suit, d'après le tonnage :

T.D.W.	Minéraliers	Autres «bulkcarriers»	Total
10.000-14.000	357.000	1.045.000	1.402.000
14.000-18.000	1.296.000	3.806.000	5.102.000
18.000-25.000	1.674.000	7.021.000	8.695.000
25.000-30.000	741.000	2.204.000	2.945.000
30.000-40.000	1.242.000	4.522.000	5.764.000
40.000-50.000	941.000	945.000	1.886.000
50.000-60.000	2.111.000	975.000	3.086.000
60.000-80.000	938.000	476.000	1.414.000
plus de 80.000	242.000	80.000	322.000
	9.542.000	21.074.000	30.616.000

Dans sa réponse, le Ministre a fait observer que la capacité de nos ports est limitée (il convient cependant de suivre avec attention les dragages d'essai effectués à l'étranger et d'en tirer les conclusions qui s'imposent). D'après le Ministre, il ne faut pas s'hypnotiser sur les navires de gros tonnage, qui sont d'ailleurs principalement des pétroliers; l'évolution de nos ports prouve qu'ils conservent des possibilités d'expansion, nonobstant le handicap que représentent pour eux l'impossibilité d'accueillir des pétroliers géants.

2. Les problèmes propres au port d'Anvers.

Parmi ceux-ci, il convient de mentionner notamment le problème de la rive gauche de l'Escaut et les difficultés que rencontre la navigation maritime dans le chenal de Bath.

Suivant le Ministre, l'un des problèmes les plus importants est celui de la rive gauche de l'Escaut. La superficie est en effet limitée sur la rive droite du fleuve. La première question qui se pose est donc : où faut-il situer l'accès au port situé sur la rive gauche ? A la suite d'une étude faite par l'Administration des Voies hydrauliques, le Ministre a provisoirement donné la préférence à un tracé passant par la Zélande du Sud (Baalhoek). On construira une écluse plus proche de la mer que l'écluse maritime de Zandvliet afin d'éviter le chenal de Bath. L'écluse maritime se trouvera ainsi en territoire néerlandais, et certains considèrent que c'est là un inconvénient. Le Ministre estime, quant à lui, qu'à l'époque du Benelux et de l'Europe, nous ne devons pas penser en termes étroitement nationalistes. Il entamera des négociations avec le gouvernement néerlandais, et espère qu'une réalisation s'avèrera possible. Du côté néerlandais, des contre-propositions seront peut-être formulées. Rien n'est encore décidé, d'autant plus que l'opinion néerlandaise est sensible à tout ce qui concerne la politique portuaire et l'extension des ports existants.

Steeds wat de Linkeroever betreft, is het volgens de Minister niet de bedoeling twee afzonderlijke havens op te richten (de eenheid van het havenbeleid moet gehandhaafd worden). Havenbeheer is een zaak en gemeentegrenzen is een andere zaak.

Wat het Nauw van Bath betreft werd in Uw Commissie een uiteenzetting gevraagd van de verkeersmoeilijkheden voor de scheepvaart en van de plannen van het Departement om deze verkeersmoeilijkheden te bestrijden. Hoeveel kosten de verschillende ontwerpen? Bestaat er reeds een door het Departement voorgestelde oplossing?

Volgens de Minister biedt de bocht van Bath de volgende moeilijkheden voor de scheepvaart: er moeten grote baggerwerken worden uitgevoerd om een voldoende diepgang te behouden en deze werken kosten veel; bij sterke tij hebben de schepen te kampen met gevaarlijke dwarsstromingen uit de Schaar van de Noord en de Schaar van de Zimmermanspolder. De bocht van Bath is zeer scherp en moeilijk te nemen; hij is bovendien niet breed, hetgeen vooral moeilijkheden oplevert voor schepen met grote diepgang.

De verschillende voorontwerpen voor de verbetering van de stroom in de omgeving van Bath, werden op model bestudeerd. Eerst werden alle oplossingen in grote trekken bestudeerd en vergeleken. Men lette hierbij niet al te zeer op de bijzonderheden.

Deze voorontwerpen kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën, volgens het tracé van de vaargeul. In de eerste categorie vallen alle projecten die het tracé van de huidige geul willen behouden en het geleidelijk verbeteren. De projecten van de tweede categorie stellen voor een nieuw tracé te graven in de streek van Zandvliet-Valkenisse, maar het aantal bochten te behouden. Een variante hierop is dat het tracé de vaargeul zou volgen van de Schaar van de Noord of van de Appelzak. De voorontwerpen van de derde categorie vervangen het huidige tracé door één grote bocht in de streek van Zandvliet-Valkenisse.

De proeven hebben aangetoond dat de projecten van de tweede categorie geen positieve resultaten opleveren, zomin wat betreft de afmetingen van de geul als wat betreft de stromingen. De projecten van de derde categorie bieden beslist voordelen, maar verminderen de diepgang voor de sluis van Zandvliet, waardoor de toegang verzandt.

De projecten van de eerste categorie betekenen een aanzienlijke verbetering van de vaargeul, niet alleen wat betreft de afmetingen ervan, maar ook wat betreft het regime van de stromingen. De straal van de bocht wordt verdubbeld, de vaargeul wordt verbeterd, stroomopwaarts zowel als stroomafwaarts en de kracht van de dwarsstromingen wordt sterk verminderd.

Deze oplossing werd in bijzonderheden bestudeerd en de verschillende werken werden vastgesteld; met name de bouw van strekdammen aan de uiteinden, stroomopwaarts, van de zandplaten van Doel, Ballastplaat, Saaftinge en Valkenisse; de bocht van Bath zal worden verlengd doorheen de huidige slikken ter hoogte van Bath en de Zimmermanspolder en aan de Appelzak. De uitsprong aan een zandplaat zal worden weggenomen en de taluds zullen worden versterkt door verdedigingswerken.

Toujours en ce qui concerne la rive gauche, il n'entre pas dans les intentions du Ministre de créer deux ports distincts (l'unité de gestion doit être maintenue). La gestion du port est une chose, les limites des communes en sont une autre.

Pour ce qui est du chenal de Bath, un membre a demandé qu'un exposé soit fait sur les difficultés auxquelles se heurte la navigation, et sur les plans dressés par le Département en vue d'y remédier. A combien s'élève le coût des différents projets? Le Département a-t-il déjà proposé une solution à ce problème?

D'après le Ministre, la courbe de Bath présente pour la navigation les difficultés suivantes: le volume des dragages destinés à y maintenir un mouillage suffisant est considérable et leur coût est, par conséquent, élevé; par forte marée, les navires ont à faire face à des courants traversiers dangereux venant du « Schaar van de Noord » et du « Schaar van de Zimmermanspolder »; la courbe de Bath est très serrée et difficile. En outre, elle est de largeur réduite, ce qui rend difficile la navigation des navires à grand tirant d'eau.

Les divers avant-projets établis en vue de l'aménagement du fleuve aux abords de Bath ont été étudiés sur maquette. Lors d'une première phase, toutes les solutions ont été étudiées dans les grandes lignes et comparées. On ne s'est pas trop préoccupé des détails.

Tous les avant-projets peuvent être subdivisés en trois catégories, selon le tracé de la passe navigable. Tombent dans la première catégorie: tous les projets maintenant le tracé de la passe actuelle et retenant des aménagements graduels. Ceux de la seconde catégorie préconisent un nouveau tracé de la passe dans la région de Zandvliet-Valkenisse, mais le maintien du nombre des courbes; en variante, le tracé suit le chenal de flot du « Schaar van de Noord » ou celui de l'« Appelzak ». Les avant-projets de la troisième catégorie remplacent, dans la région de Zandvliet-Valkenisse, le tracé par une seule grande courbe.

Les essais ont fait apparaître que les projets de la seconde catégorie ne donnent pas de résultats positifs, pas plus en ce qui concerne les dimensions de la passe que les courants. Les projets de la troisième catégorie offrent sans doute des avantages, mais diminuent les mouillages devant l'écluse de Zandvliet, d'où ensablement de l'accès.

Le projet de la première catégorie comporte une amélioration sensible de la passe, en ce qui concerne non seulement ses dimensions, mais également le régime des courants. Le rayon de courbure du coude est doublé, la passe est améliorée, tant à l'amont qu'à l'aval, et l'intensité des courants traversiers est sensiblement diminuée.

Cette solution a été étudiée dans les détails et les divers travaux à exécuter ont été arrêtés, notamment la construction de digues longitudinales aux extrémités amont des hauts-fonds de Doel, Ballastplaat, Saaftinge et Valkenisse; la courbe de Bath sera prolongée au travers des « slikkes » actuels à la hauteur de Bath et du Zimmermanspolder et le long de l'« Appelzak »; la saillie se trouvant le long d'un haut-fond sera enlevée et les talus seront consolidés par des travaux de défense.

Deze werken worden geraamd op 2 à 3 miljard frank. Aangezien de andere projecten slechts negatieve resultaten opleveren, werd de studie ervan niet voortgezet, zodat het niet mogelijk is de kosten ervan te ramen.

De eerste strekdam op de Plaat van Doel werd eind 1966 aanbesteed. De werken zullen eerlang beginnen. In 1967 zal de strekdam op de zandplaten van Saaftinge worden aanbesteed, evenals de afdamming, met een dijk, van het uiteinde van de schaar van de Zimmermanspolder.

3. De problemen van de haven van Gent.

Wat Gent betreft, vorderen de kanaalwerken volgens schema. De zeesluis is reeds te klein wegens de evolutie der ertschepen. De middelmaat van de ertschepen zal boven 60.000 ton liggen. Er moet volgens sommigen een tweede zeesluis komen want één zeesluis is niet voldoende, ook wegens de veiligheid van het in- en uitvaren.

Voor de sluis van Terneuzen wacht men volgens de Minister op het antwoord van Nederland in verband met de wijzigingen om de toegankelijkheid te verzekeren voor 60.000 tonners. Voor een reservesluis is er een plaats gereserveerd. De conversatie in verband met de Linkeroever zal wellicht andere mogelijkheden openen.

Wat de kwestie der voorfinanciering betreft, verklaarde de Minister dat bij vorige Ministeriële beslissingen, waarvan de eerste dateert van 3 mei 1960, onder voorbehoud van de toekenning der benodigde kredieten door de Wetgevende Kamers, aan de stad Gent de principiële staatsfinanciering toegezegd werd voor de werken tot het verruimen van het Schepen-Sifferdok. Deze beslissingen kwamen telkens hierop neer dat de stad als bouwheer zou optreden en de werken voorfinancieren. De toewijzing van de werken, zowel de oorspronkelijk voorziene als de bijkomende werken, zou steeds aan het voorafgaand akkoord van het hoofd van Openbare Werken onderworpen worden. De terugbetaling door de Staat geschiedt naargelang de budgettaire mogelijkheden van de daarop volgende begrotingsjaren. Van 1960 tot einde 1966 werd op de rijksbegroting een totaal bedrag van 380.000.000 frank afgeschreven (vastgelegd en betaald). Indien, naar het voorbeeld van wat voor de haven van Antwerpen werd gedaan bij de uitvoering van het tienjarenplan, de eigenlijke infrastructuurwerken volledig door de Staat zouden worden gefinancierd, terwijl de uitrustingswerken en leveringen naar rato van 60 % van staatswege zouden worden gesubsidieerd, dan zou de verdere staatslusenkomst nog circa 500.000.000 frank bedragen (rekening houdend met de contractuele prijsherzieningen). Voor 1967 is een vastleggingskrediet voorzien van 100.000.000 frank, terwijl volgens het vijfjarenplan in 1968 en 1969 telkens een terugbetaling van 200.000.000 frank zou moeten geschieden. Voor de uitvoering van havenwerken heeft de stad Gent een lening aangegaan van 380 mil-

Lesdits travaux sont estimés à un montant de 2 à 3 milliards de francs. Les autres projets ne donnant que des résultats négatifs, leur étude n'a pas été poursuivie dans les détails, si bien qu'il n'est pas possible de donner une estimation à leur sujet.

La construction de la première digue longitudinale sur les hauts-fonds de Doel a été adjugée à la fin de 1966. Les travaux seront entamés sous peu. En 1967 sera adjugée la construction de la digue longitudinale sur les hauts-fonds de Saaftinge. Il en sera de même des travaux de barrage par digue de l'extrémité du « Schaar van de Zimmermanspolder ».

3. Les problèmes du port de Gand.

En ce qui concerne le port de Gand, les travaux du canal progressent conformément au calendrier prévu. L'écluse maritime est déjà trop petite par suite de l'évolution des dimensions des minéraliers. Le tonnage moyen de ces navires dépassera 60.000 tonnes. D'aucuns estiment qu'il y a lieu de construire une deuxième écluse maritime, car une seule écluse n'est pas suffisante, notamment pour des raisons de sécurité des entrées et des sorties du port.

Pour ce qui est de l'écluse de Terneuzen, le Ministre a signalé qu'il attend la réponse des Pays-Bas au sujet des modifications indispensables pour en assurer l'accès aux navires de 60.000 tonnes. Un emplacement est prévu pour une écluse de réserve. Les pourparlers concernant la rive gauche dégageront probablement d'autres possibilités.

Quant au problème du préfinancement, le Ministre a déclaré qu'à plusieurs reprises, des décisions ministérielles, dont la première date du 3 mai 1960, ont accordé à la ville de Gand la promesse que l'Etat financerait les travaux d'agrandissement du bassin Echevin Siffer, ceci sous la réserve que les crédits nécessaires à cet effet soient accordés par les Chambres législatives. Chaque fois, ces décisions prévoyaient que la ville agirait en qualité de maître de l'ouvrage et avancerait les fonds nécessaires aux travaux. Par contre, l'adjudication, tant des travaux originellement prévus que des travaux supplémentaires, serait toujours soumise à l'accord préalable du chef du département des Travaux Publics. Le remboursement par l'Etat s'effectue selon les possibilités budgétaires des exercices postérieurs aux travaux. De 1960 à fin 1966, un montant total de 380.000.000 francs a été prélevé (engagé et payé) sur le budget de l'Etat. Si, à l'instar de ce qui fut fait pour le port d'Anvers au cours de l'exécution du plan décennal, les travaux d'infrastructure proprement dits étaient financés intégralement par l'Etat, les travaux d'équipement et les fournitures étant subsidiés par celui-ci à concurrence de 60 % de leur montant, la participation future de l'Etat atteindrait encore un montant approximatif de 500.000.000 francs (compte tenu des revisions de prix contractuelles). Pour 1967, un crédit d'engagement de 100.000.000 francs a été prévu, tandis que, selon le plan quinquennal, un remboursement de 200.000.000 francs devrait être effectué tant en 1968 qu'en 1969. Pour l'exécution des travaux portuaires, la ville de Gand a contracté auprès du Crédit Communal un emprunt de 380 mil-

joen frank bij het Gemeentekrediet. Daaruit kan worden geput om de voortzetting van de werken aan het Schepen-Sifferdok te financieren, in afwachting van de aanvaarding van de begrotingen 1968 en 1969. Desgevallend kan bij het Gemeentekrediet van stadswegen worden aangedrongen om over te gaan tot financiering op korte termijn, in afwachting dat de nog benodigde kredieten ter beschikking van de stad Gent worden gesteld. Persoonlijk betreurt de Minister dit procédé dat onder zijn voorgangers werd ingezet en dat door de omstandigheden opgedrongen werd, en hij heeft op de ontoereikendheid van dit systeem gewezen, des te meer dat op een zelfde manier gehandeld wordt voor de werken die door de stad Antwerpen uitgevoerd en geprefinancierd worden, buiten het tienjarenplan om. Ook de Autonome Haven van Luik heeft in die zin aangedrongen om niet langer te moeten talmen met de uitvoering van bepaalde, meer dan dringende werken tot uitbreiding van de bestaande infrastructuur. De jongste tijd denkt de Minister eraan een autonoom zeehavenfonds op te richten dat rechtstreeks toegang zou hebben tot de kapitaalmarkt en aldus over ontvangsten zou kunnen beschikken die exclusief zouden besteed worden aan de verdere uitbouw, niet alleen van de haven van Gent, maar van alle, niet door de Staat beheerde, zeehavens. Niemand kan ontkennen dat het land zich nog belangrijke investeringen op te leggen heeft om zijn zeehavens op Europees niveau te brengen. Voor de haven van Antwerpen blijkt het tienjarenplan al lang ontoereikend te zijn. Het is overigens reeds voorbijgestreefd en de stad zelf heeft het gelukkig initiatief genomen om door nieuwe werken (onder meer het 7^e havendok of Churchilldok) de snelle aangroei van de zeetrafik en de vraag voor vestiging van nieuwe bedrijven op te vangen. Wat het behoud van een « verhouding » in de kredieten voorbehouden aan de diverse havens betreft doet de Minister opmerken dat er nooit een vaste verhouding terzake bestaan heeft. Waar het voor de haven van Antwerpen mogelijk was een onmiddellijk aanvaardbare en realistische prognose op halflange termijn van de evolutie van het goederenverkeer uit te werken, was zulks niet onvoorwaardelijk mogelijk voor de andere zeehavens. De activiteit van de Gentse haven zal zeker een nieuwe vlucht kennen, eens dat de nieuwe zeeluis te Terneuzen in dienst zal genomen zijn. Het is een reden te meer om thans een gecoördineerd plan op te stellen, waarin de nieuwe infrastructuur- en uitrustingswerken voor de verschillende havens zouden opgenomen worden en dat het ritme van die werken zou bepalen evenals de jaarlijkse benodigde investeringen. Deze laatste zouden door middel van een autonoom fonds kunnen gerealiseerd worden. De Minister bevestigt dat volgens hem de modernisering van de infrastructuur een uitstekende belegging is, terwijl een vermindering van de infrastructuurwerken doorgaans op een dure besparing neer komt. Dit geldt zeker voor onze havens, waar geen gevaar voor overcapaciteit bestaat en waaraan volgens de Minister bezwaarlijk één frank te veel zou kunnen gespendeerd worden.

In verband met het voorfinancieringsprobleem werd in Uw Commissie een amendement ingediend (zie artikelsgewijze bespreking, art. 73.07 der buitengewone begroting).

lions de francs, qu'elle pourra affecter en partie à la poursuite des travaux au bassin Echevin Siffer, en attendant l'approbation des budgets de 1968 et de 1969. Le cas échéant, elle sollicitera l'aide du Crédit communal en vue d'un financement à court terme, en attendant que les crédits qui lui seraient encore nécessaires soient mis à sa disposition. Personnellement, le Ministre regrette l'usage de ce procédé, instauré par ses prédécesseurs et imposé par les circonstances, et il a souligné les insuffisances de ce système, d'autant plus qu'il est procédé de la même façon pour les travaux exécutés et préfinancés par la ville d'Anvers, et qui ne font pas partie du plan décennal. Le Port autonome de Liège s'est également orienté dans cette voie afin de ne pas devoir retarder davantage l'exécution de certains travaux très urgents d'extension de l'infrastructure existante. Le Ministre envisage depuis peu la création d'un fonds autonome des ports de mer, qui aurait directement accès au marché des capitaux et pourrait ainsi disposer de rentrées qui seraient affectées exclusivement à l'extension ultérieure, non seulement du port de Gand, mais de tous les ports de mer non gérés par l'Etat. Il est indéniable que notre pays doit encore s'imposer des investissements considérables afin de porter ses ports de mer au niveau des grands ports européens. En ce qui concerne le port d'Anvers, le plan décennal semble depuis longtemps insuffisant. Il se trouve d'ailleurs déjà dépassé et la ville a, d'elle-même, pris l'heureuse initiative d'attirer vers Anvers, par de nouveaux travaux (entre autres la 7^e darse, au bassin Churchill), l'accroissement rapide du trafic maritime et les demandes d'installation de nouvelles industries. En ce qui concerne le maintien d'un juste équilibre entre les crédits réservés aux différents ports, le Ministre fait observer qu'aucun rapport déterminé n'a jamais été fixé dans ce domaine. En effet, s'il est possible d'établir, pour le port d'Anvers, un pronostic à moyen terme immédiatement acceptable et réaliste, au sujet de l'évolution du trafic des marchandises, cela ne peut se faire inconditionnellement pour les autres ports de mer. L'activité du port de Gand connaîtra certainement un nouvel essor, lorsque la nouvelle écluse maritime de Terneuzen sera mise en service. C'est une raison supplémentaire pour établir, dès à présent, un plan coordonné reprenant les nouveaux travaux d'infrastructure et d'équipement à effectuer dans les différents ports et fixant le rythme des travaux ainsi que le montant des investissements annuels nécessaires. Les travaux pourraient être réalisés par l'intermédiaire d'un fonds autonome. Le Ministre confirme que, d'après lui, la modernisation de l'infrastructure est un excellent placement, tandis qu'un ralentissement des travaux d'infrastructure ne constitue, le plus souvent, qu'une économie coûteuse. Cette remarque peut certainement s'appliquer à nos ports, pour lesquels n'existe aucun danger de surcapacité et le Ministre estime qu'on ne dépensera jamais trop en leur faveur.

Deux commissaires ont déposé un amendement relatif au même problème du préfinancement (voir discussion des articles, art. 73.07 du budget extraordinaire).

1. Problemen in verband met de haven van Zeebrugge.

Zoals voor de andere Belgische havens stellen zich voor Zeebrugge het probleem der baggerwerken en het probleem der zeesluis.

Voor de baggerwerken voor de toegang tot de haven van Zeebrugge, wordt het detail van het werkprogramma van het Departement gevraagd. Welke resultaten zullen bereikt worden ?

De kunstmatige toegangseul moet worden gegraven en onderhouden in de bank van het Zand waar zij geheel doorheen loopt. De ontworpen en de uitgevoerde werken zijn afhankelijk van de onmiddellijke behoeften. Aldus onderhoudt men op dit ogenblik een vaargeul van 300 m breedte en 8 tot 8,50 m diepte bij laag tij, alsmede een buitenrede van 1300 m lengte. Men overweegt deze vaargeul later te verbreden tot 500 m en te verdiepen tot 9 à 9,50 m bij laag tij. Nog later zou deze vaargeul kunnen worden verlengd tot aan de nieuwe vaargeul van de Scheur.

Met betrekking tot de zeesluis te Zeebrugge vestigt de Minister er de aandacht op dat belangrijke werken aan de gang zijn. Hij vermeldt de voortzetting van de indijking van het westelijk schiereiland (1000 m kaaimuur, 14 m waterdiepte bij laag tij), en de bouw van een kaaimuur ten behoeve van een onderneming van containers.

De hoofdbekommernis van de Minister is thans ervoor te zorgen, enerzijds, dat de werken opschieten en, anderzijds, dat de kaaien worden uitgerust (de geschiktmaking van de gronden, uitrusting met spoorwegen, kranen en allerlei apparatuur) ten einde de geïnvesteerde bedragen snel te doen renderen.

Ook de andere behoeften van de haven van Zeebrugge zijn hem niet onbekend en de Minister verlangt ten zeerste daarin zo snel mogelijk te kunnen voorzien. Maar de financiële middelen van de Staat zijn niet onbeperkt, zodat de Minister moet kiezen. Hij bevestigt in dit verband dat in 1971 de bouw van een nieuwe zeesluis zou kunnen worden begonnen dank zij het krediet van 1 miljard dat voorkomt op het vijfjarenplan.

b) Bevaarbare waterwegen.

1. De Minister is van oordeel dat de Schelde-Rijnverbinding moet worden uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag van 13 mei 1963. Aan de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat werd onlangs een definitief tijdschema voor de geplande werken gevraagd; het zal ons binnenkort worden overhandigd. Het is derhalve nog niet mogelijk het tijdschema van de werkzaamheden in bijzonderheden te verantwoorden. Tijdens de gesprekken die de Minister onlangs met zijn Nederlandse collega heeft gevoerd, heeft de Nederlandse Minister verzekerd dat alle werken zullen worden uitgevoerd binnen de termijn die oorspronkelijk was voorzien.

1. Les problèmes du port de Zeebrugge.

De même que pour les autres ports belges, deux problèmes se posent à Zeebrugge : celui du dragage et celui de l'écluse maritime.

En ce qui concerne les travaux de dragage destinés à faciliter l'accès au port de Zeebrugge, on souhaiterait obtenir le détail du calendrier des travaux établi par le Département. Quels seront les résultats obtenus ?

Le chenal d'accès artificiel doit être creusé et entretenu dans le banc du « Zand », qu'il traverse de part en part. Les travaux projetés et les travaux exécutés sont fonction des besoins immédiats. C'est ainsi qu'on entretient, en ce moment, un chenal d'une largeur de 300 m et d'une profondeur de 8,00 à 8,50 m à marée basse, ainsi qu'une rade extérieure d'une longueur de 1.300 m. On envisage l'élargissement ultérieur de ce chenal jusqu'à 500 m et son approfondissement jusqu'à 9,00 à 9,50 m à marée basse. Plus tard encore, le chenal pourrait être prolongé jusqu'à la nouvelle passe navigable du « Scheur ».

Pour ce qui est de l'écluse maritime de Zeebrugge, le Ministre signale que d'importants travaux sont actuellement en cours. Il cite la poursuite des travaux d'endiguement de la presqu'île ouest (1.000 m de murs de quai, d'une hauteur de 14 m en dessous du niveau d'eau à marée basse) et la construction d'un mur de quai pour les besoins d'une entreprise de containers.

La préoccupation majeure du Ministre est actuellement d'assurer l'avancement de ces travaux, d'une part, et l'équipement de ces quais, d'autre part (notamment l'aménagement des terrains, des voies ferrées, des grues et des dispositifs utilitaires de tout genre qui leur sont destinés), afin d'obtenir un prompt rendement des fonds investis.

Quant aux autres besoins du port de Zeebrugge, ils ne lui sont pas inconnus et le Ministre souhaite ardemment pouvoir les satisfaire au plus tôt. Toutefois, les moyens financiers de l'Etat n'étant pas illimités, le Ministre se trouve dans l'obligation de faire un choix. Il confirme à ce sujet que la construction d'une nouvelle écluse maritime pourrait être entamée en 1971 grâce au crédit de 1 milliard figurant au programme quinquennal.

b) Voies navigables.

1. D'après le Ministre, la liaison Escaut-Rhin devra être réalisée suivant les clauses du Traité du 13 mai 1963. Un calendrier définitif des travaux projetés a été demandé récemment au Ministre néerlandais des Communications et du Waterstaat; il nous sera soumis prochainement; par conséquent, il n'est pas encore possible de présenter une justification détaillée du calendrier des travaux. Lors d'entretiens que le Ministre a eus récemment avec son collègue néerlandais, celui-ci a certifié qu'il n'y aura aucun retard sur le délai d'exécution initialement prévu pour l'ensemble des travaux.

In 1967 zullen de Nederlanders de bouwput voor de sluizen van het Kreekrak aanbesteden. Zij worden geraamd op 37 miljoen gulden. België zal in 1967 naar schatting 15 miljoen gulden voor deze werken te dragen hebben. De buitengewone begroting van 1967 voorziet daartoe in een bedrag van 200 miljoen frank.

2. Voor de bevaarbare waterwegen waarvoor er plannen bestaan, wordt gevraagd of er rendementsstudies opgesteld werden. Zoals voor de wegen, antwoordde de Minister dat het Departement geen economische studiedienst heeft.

3. Bij gebreke aan de nodige gegevens in verband met de rendementsberekeningen en de economische verantwoordingen, werden in Uw Commissie enkele gegevens gevraagd nopens de trafik op onze bevaarbare waterwegen. Hieronder volgen deze statistieken :

Verkeer op de waterwegen in 1965.

Stroomgebieden en waterwegen	Verkeersintensiteit (in ton-km, per km)
<i>Stroomgebied van de Zeeschelde.</i>	
Zeeschelde I (Gentbrugge-Rupel)	4.590.577
Zeeschelde II (Rupel-Nederlandse grens)	18.943.023
Rupel	2.921.193
Dijle	193.309
Kanaal van de Nete en beide Neten	736.174
Durme (stroomafwaarts van Lokeren)	51.725
<i>Kanalen van de Kempen.</i>	
Albertkanaal	16.536.627
Kanaal Ternaaien-Maastricht	10.588.924
Kanaal Briegden-Neerharen	3.585.655
Kanaal Maastricht - 's Hertogenbosch	2.312.113
Kanaal Bocholt-Herentals	2.609.767
Kanaal Kwaadmechelen-Dessel	282.716
Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	509.652
Kanaal van Beverlo	384.289
Kanaal Haccourt-Wezet	174.695
<i>Brabantse Kanalen.</i>	
Kanaal Brussel-Charleroi	2.164.491
Kanaal Brussel-Rupel	7.296.631
Kanaal van Leuven naar de Dijle	275.153
<i>Maas en Samber.</i>	
Maas	5.377.176
Samber	2.101.138
Ourthe	132.337
Maas (stroomafwaarts van Luik)	161.498

En 1967, les Néerlandais mettront en adjudication les travaux d'établissement de la fouille des écluses du Kreekrak. Les travaux sont estimés à 37 millions de florins. Selon les prévisions, la Belgique aura à supporter en 1967, pour ces travaux, une dépense de l'ordre de 15 millions de florins. A cet effet, le budget extraordinaire de 1967 prévoit un montant de 200 millions de francs.

2. En ce qui concerne les voies navigables pour lesquelles il existe des plans, un commissaire demande si des études du rendement ont été établies. Comme il l'a déjà fait en réponse à une question relative aux routes, le Ministre signale que le Département ne dispose pas d'un service d'études économiques.

3. A défaut des données nécessaires relatives aux calculs de rendement et à la justification économique des travaux, des commissaires ont demandé des renseignements au sujet du trafic sur nos voies navigables. Voici ces statistiques :

Intensité du trafic sur les voies navigables en 1965.

Bassins et voies navigables	Intensité du trafic (en tonnes-kilomètres, par km)
<i>Bassin de l'Escaut Maritime.</i>	
Escaut Maritime I (Gentbrugge-Rupel)	4.590.577
Escaut Maritime II (Rupel-Frontière néerlandaise)	18.943.023
Rupel	2.921.193
Dyle	193.309
Canal de la Nèthe et deux Nèthes	736.174
Durme (en aval de Lokeren)	51.725
<i>Canaux de la Campine.</i>	
Canal Albert	16.536.627
Canal de Lanaye à Maastricht	10.588.924
Canal de Briegden à Neerharen	3.585.655
Canal de Maastricht à Bois-le-Duc	2.312.113
Canal de Bocholt à Herentals	2.609.767
Canal de Kwaadmechelen à Dessel	282.716
Canal de Dessel-Turnhout-Schoten	509.652
Canal de Beverlo	384.289
Canal de Haccourt à Visé	174.695
<i>Canaux brabançons.</i>	
Canal de Charleroi à Bruxelles	2.164.491
Canal de Bruxelles au Rupel	7.296.631
Canal de Louvain à la Dyle	275.153
<i>Meuse et Sambre.</i>	
Meuse	5.377.176
Sambre	2.101.138
Ourthe	132.337
Meuse (en aval de Liège)	161.498

Stroomgebieden en waterwegen

Verkeersintensiteit
(in ton/km, per km)

*Stroomgebied van de Boven-
schelde.*

Bovenschede	5.796.610
Leie	1.488.998
Dender (en kanaal Blaton-Aat)	310.016
Kanaal Gent-Terneuzen	10.555.129
Kanaal Gent-Brugge	2.642.736
Afleidingskanaal van de Leie	1.598.369
Kanaal van Roeselare naar de Leie	700.490
Kanaal Bossuit-Kortrijk	237.211
Spierkanaal	254.556
Moervaart + Durme (stroomop- waarts van Lokeren)	23.721
Gent	3.710.437

Centrum en Borinage.

Kanaal van het Centrum	1.532.733
Kanaal Bergen-Condé	65.318
Kanaal Pommerocil-Antoing	1.686.000
Kanaal Blaton-Nimy	2.078.079

*Stroomgebied van de IJzer en
Kust.*

IJzer	88.763
Kanaal van Ieper naar de IJzer	48.771
Kanaal Plassendale-Duinkerke	248.851
Kanaal van Lo	1.861
Kanaal Brugge-Oostende	1.093.029
Kanaal Brugge-Zeebrugge	557.335
Kanaal Brugge-Sluis	16.042

1. In de artikelsgewijze bespreking onder artikel 73.03 der buitengewone begroting vindt men nadere gegevens nopens de kredieten die voorzien zijn voor bepaalde bevaarbare waterwegen.

c) Waterprobleem.

1. In Uw Commissie werd gevraagd of er in het kader van een globaal waterbeleid op het Departement van Openbare Werken een politiek geformuleerd werd voor *stuwdammen* en toevoerleidingen.

Volgens de Minister werkt het Departement sedert enige tijd samen met het Commissariaat voor het Waterbeleid. Het Commissariaat legt programma's voor, die door het Departement uitgevoerd worden. Wat de Eau d'Heure betreft, twijfelt men in sommige middelen over de economische noodzakelijkheid van deze stuwdam. Wat de andere stuwdammen betreft, studeert men voor Lesse en Hermeton (de werken beginnen in 1968). In 1967 dienen de kredieten voor de Gileppe (het programma dient derhalve gewijzigd te worden). Voor de betrokken streken zullen de problemen van de ruimtelijke ordening en de toeristische aspecten bestudeerd worden.

Voor nadere gegevens over de stuwdammen verwijst Uw verslaggever o.a. naar de publicatie van het

Bassins et voies navigables

Intensité du trafic
en tonnes-kilomètres,
par Km.

Bassin du Haut-Escaut.

Haut-Escaut	5.796.610
Lys	1.488.998
Dendre (et canal de Blaton à Ath)	310.016
Canal de Gand à Terneuzen	10.555.129
Canal de Gand à Bruges	2.642.736
Canal de dérivation de la Lys	1.598.369
Canal de Roulers à la Lys	700.490
Canal de Bossuit à Courtrai	237.211
Canal de l'Espierres	254.556
Moervaart + Durme (en amont de Lokeren)	23.721
Gand	3.710.437

Centre et Borinage.

Canal du Centre	1.532.733
Canal de Mons à Condé	65.318
Canal de Pommerœul à Antoing	1.686.000
Canal de Blaton à Nimy	2.078.079

Bassin de l'Yser et Côte.

Yser	88.763
Canal d'Ypres à l'Yser	48.771
Canal de Plassendale à Dunkerque	248.851
Canal de Lo	1.861
Canal de Bruges à Ostende	1.093.029
Canal de Bruges à Zeebrugge	557.335
Canal de Bruges à l'Ecluse	16.042

4. Dans la discussion des articles, on trouvera, à l'article 73.03 du budget extraordinaire, des précisions sur les crédits prévus pour certaines voies navigables.

C. Problème de l'eau.

1. Un commissaire a demandé si, dans le cadre d'une politique globale de l'eau, le Département des Travaux publics a défini une politique en ce qui concerne les barrages-réservoirs et les adductions.

D'après le Ministre, le Département coopère depuis quelque temps avec le Commissariat royal au problème de l'eau. Celui-ci présente des programmes qui sont exécutés par le Département. Pour ce qui est de l'Eau d'Heure, certains milieux mettent en doute la nécessité économique d'y édifier un barrage-réservoir. Ceux de la Lesse et de l'Hermeton sont actuellement à l'étude (les travaux commenceront en 1968). En 1967, les crédits seront affectés à la Gileppe (le programme doit donc être modifié). Pour les régions intéressées, on étudiera les problèmes d'aménagement du territoire et les aspects touristiques.

Pour plus de précisions concernant les barrages, votre rapporteur renvoie notamment à la publica-

Koninklijk Commissariaat voor het Waterbeleid, « Het probleem van het water in België » en naar de artikels-gewijze bespreking (art. 71.07 der buitengewone begroting).

2. Wat de overstromingen betreft, werd in Uw Commissie enerzijds gesproken over stormvloedkeringen en dijkpolitiek en anderzijds over afwatering.

Eventuele stormvloedkeringen en vooral de dijkpolitiek interesseren vooral de gebieden in de benedenloop van de rivieren en stromen. Dit probleem werd in het verleden herhaaldelijk door Uw Commissie behandeld en in het kader der informatievergaderingen over de schijven 1968 à 1971 van het programma zal het probleem zeker terug behandeld worden.

Wat de afwatering betreft, werden in Uw Commissie vragen gesteld die o.a. betrekking hebben op :

— de afwatering van het oppervlaktewater dat door West-Vlaanderen naar zee loopt, en meer bepaald de voorgenomen werken voor de sluizen van Heist en de siphons op de Zuidervaart en op de Leopoldsvaart;

— de meer dan normale stijging van het niveau van Schelde en Leie bij regenval;

— de overstromingen van de Ourthe te Fronville.

In zijn antwoorden wees de Minister o.a. op het volgende :

— De afvoer van het water van het Leopoldkanaal langs de sluis te Heist-aan-Zee wordt thans gehinderd door het feit dat twee van de vier doorlaten in de oorlog buiten gebruik zijn gesteld. Er bestaat een voorontwerp voor de wederopbouw van deze sluis, maar het werk zal veel kosten.

De wederopbouw van de sluis van Heist moet echter worden gezien in het licht van de wijzigingen die eerlang zullen worden aangebracht aan de drainering van de streek. In de eerste plaats zij vermeld dat het bekken van de Zuidervaart ten zuiden van het kanaal Gent-Brugge gesplitst is in vier gebieden, dat van de Kerkebeek, de Waardammebeek, de Rivierbeek en de Bornebeek. Het water van dit bekken zal langs het kanaal Brugge-Oostende worden afgevoerd met behulp van een pompstation dat zal worden gebouwd aan de samenvloeiing van de Kerkebeek met de Zuidervaart.

Eerlang zal ook minder water over Heist moeten worden afgevoerd, als gevolg van de bouw van het spaarbekken I te Kluizen, gevoed met de waterlopen die thans in het Leopoldkanaal uitmonden, en van het bekken II, dat eveneens zal worden gevoed met wateren die thans via het Leopoldkanaal worden afgevoerd. In een verdere toekomst zal het debiet nog vermindere door de bouw van andere bekkens langs het Leopold kanaal. Als men er bovendien rekening mede houdt dat de eventuele bouw van een bekken in de nabijheid van Heist, dat thans nader wordt bestudeerd, de waterafvoer bij lage tij zal vergemakkelijken, lijkt

tion du Commissariat royal au problème de l'eau, « Le problème de l'eau en Belgique », et à la discussion des articles (art. 71.07 du budget extraordinaire).

2. Pour ce qui est des inondations, il a été question à votre Commission des levées contre les raz de marée et de la politique en matière de digues, d'une part, et de l'écoulement des eaux, d'autre part.

La construction éventuelle de levées et surtout la politique en matière de digues, intéressent particulièrement les régions situées près du cours inférieur des rivières et des fleuves. Votre Commission s'est déjà occupée à diverses reprises de ce problème qu'elle ne manquera certainement pas de réexaminer lors des réunions d'information sur les tranches 1968 à 1971 du programme.

En ce qui concerne l'évacuation des eaux, des questions ont été posées qui se rapportaient notamment aux points suivants :

— l'évacuation des eaux de surface qui traversent la Flandre occidentale pour aller se déverser dans la mer, et plus particulièrement les travaux envisagés aux écluses de Heist et les siphons du Zuidervaart et du Canal Léopold;

— la montée anormale du niveau de l'Escaut et de la Lys sous l'effet des précipitations;

— les inondations de l'Ourthe à Fronville.

Dans ses réponses le Ministre a souligné notamment les faits suivants :

— L'évacuation des eaux du canal Léopold par l'écluse de Heist-sur-Mer est actuellement réduite, en ce sens que deux des quatre ouvertures de passage ont été mises hors service par faits de guerre. La reconstruction de cette écluse a fait l'objet d'un avant-projet qui a fait apparaître que le coût dudit ouvrage sera élevé.

Il y a lieu cependant de considérer la reconstruction de l'écluse de Heist à la lumière des modifications qui seront apportées dans un très proche avenir au drainage de la région considérée. Il faut signaler en premier lieu le découpage du bassin hydrographique du « Zuidervaart » au sud du canal de Gand à Bruges, comportant notamment les ruisseaux dits « Kerkebeek », « Waardammebeek », « Rivierbeek » et « Bornebeek ». Le débit dudit bassin sera évacué vers le canal de Bruges à Ostende par l'intermédiaire d'une station de pompage construite à l'embouchure du ruisseau dit « Kerkebeek » dans le « Zuidervaart ».

La construction du bassin d'épargne I à Kluizen, qui sera alimenté par les cours d'eau qui se déversent actuellement dans le canal Léopold, ainsi que la construction du bassin II, également alimenté par des eaux actuellement évacuées via le canal Léopold, diminueront dans un avenir rapproché le débit à évacuer par Heist. La construction d'autres bassins le long du canal Léopold diminuerait encore le débit dans un avenir plus lointain. Si l'on songe, en l'occurrence, au fait que la construction éventuelle d'un bassin à proximité de Heist, qui fait actuellement l'objet d'une étude détaillée, améliorerait l'évacuation des eaux à marée

het beter de bouw van een nieuwe afvoersluis, die veel zal kosten, nog enkele jaren in beraad te houden, ten einde eerst na te gaan welke gevolgen de vermindering van het af te voeren water zal hebben, om vervolgens uit te maken in hoeverre er nog nieuwe sluizen te Heist nodig zijn en hoe ze moeten worden opgevat.

— Tussen de regenval uitgedrukt in mm. of in liter/m² en de afvoer in de rivier, bestaat een verhouding welke de afvoercoëfficiënt wordt genoemd; deze coëfficiënt, welke in % van het gevallen regenwater de afgevoerde hoeveelheid uitdrukt, hangt van zeer vele factoren af, o.a. van de topografie van de streek, van de aard van de ondergrond, de aard van de plantengroei welke van streek tot streek verandert, evenals van de tijd; het is derhalve moeilijk voor een bepaalde rivier van een vaste coëfficiënt te spreken; wil men dan nog een correlatie zoeken tussen de regenval en de waterstand in de rivier, dan staat men voor een onoplosbaar vraagstuk omdat dan de faktor « tijd » een onmogelijk te bepalen rol speelt in de bereikte stand; uit het voorgaande blijkt dus wel dat het Bestuur in feite nooit waterstanden voorziet voor de bovenrivieren, en enkel a posteriori conclusies trekt uit de bereikte waterstanden en de regenval; de waterstanden die in de laatste twee jaren bereikt werden in Schelde en Leie, waren uitzonderlijk hoog en men moet zelfs teruggaan tot 1891 om nog zulke peilen te vinden; doch daaraan moet worden toegevoegd dat de regenval ook uitzonderlijk groot was; normaal is de regenneerslag per jaar te Ukkel : 835 mm.; in 1964 werd 785 mm. vastgesteld; in 1965, 1072 mm. en in 1966, 1015 mm.; de evolutie in 1966 was de volgende : in oktober : vastgestelde regenval 94,3 mm. in plaats van 77,7 mm.; in november 123 mm. tegen 75,7 mm. normaal, en hierop volgde dan in december 57 mm. in 4 dagen waar normaal zulks slechts 10 mm. bedraagt; deze uitzonderlijke regenneerslag veroorzaakte de overstromingen; het is echter zeker dat de afvoer van het water in de laatste 20 jaren wel enigszins gewijzigd is : de valleien van de rivieren worden dichter bewoond; er worden meer huizen en verharde wegen met rioleringen aangelegd zodat het water veel vlugger naar de rivieren wordt gevoerd waardoor de waterstanden worden beïnvloed; hetzelfde doet zich voor in Frankrijk in de agglomeraties Rijsel, Roubaix en Valenciennes; door de kalibrering van de Spiere werd het afvoeren van de debieten van de agglomeratie Rijsel-Roubaix verbeterd; anderzijds wordt een gedeelte van de debieten van de Hene rechtstreeks langs het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes in de Schelde gevoerd, daar waar het vroeger langs Frankrijk werd afgevoerd en het zich aldaar in moerassen verspreidde, zodat de afvoer vertraagd werd; tijdens de laatste wassen werd in Frankrijk een deel van het debiet van de Schelde omgeleid naar de Leie om een betere waterhuishouding te bekomen; het is echter zeer moeilijk na te gaan in welke mate deze wijzigingen de waterstanden beïnvloeden; uitgebreide opmetingen en waarnemingen worden uitgevoerd, doch het is te vroeg om aan de hand van de bestaande gegevens reeds definitieve conclusies te trekken.

— De Ourthe is een niet gekanaliseerde rivier die haar natuurlijke gedaante heeft bewaard; voor derge-

basse, il semble indiqué, vu le coût élevé d'une nouvelle écluse d'évacuation, de tenir cette reconstruction en délibéré pendant quelques années, afin de pouvoir vérifier l'influence de la diminution du débit et de déterminer dans quelle mesure et selon quelle conception il y a lieu de construire de nouvelles écluses à Heist.

— Il existe, entre les précipitations exprimées en mm. ou en litres/m² et le débit des rivières, une relation appelée indice d'écoulement; cet indice, qui exprime, en % de l'eau de pluie tombée, la quantité évacuée, est fonction de très nombreux facteurs, notamment de la topographie de la région, de la nature du sous-sol, de la nature de la végétation variant d'une région à l'autre, ainsi que de la durée. Il est dès lors difficile de parler d'un indice fixe pour une rivière déterminée; par ailleurs, si l'on désire rechercher une corrélation entre les précipitations et le niveau du plan d'eau des rivières, on se trouve devant un problème insoluble, car le facteur « durée » joue, dans le niveau atteint, un rôle impossible à déterminer; par conséquent, il résulte de ce qui précède qu'en fait, l'Administration ne prévoit jamais de niveaux d'eau pour les cours supérieurs des rivières et ne tire de conclusions a posteriori que des niveaux atteints et des précipitations. Les niveaux atteints ces deux dernières années par l'Escaut et la Lys furent exceptionnellement élevés et il faut même remonter jusqu'à 1894 pour trouver de tels niveaux. Il y a lieu d'ajouter que les précipitations furent également exceptionnelles; normalement, les précipitations annuelles accusent à Uccle 835 mm. En 1964, on y constate 785 mm., en 1965, 1.072 mm. et en 1966, 1.015 mm.; l'évolution en 1966 fut la suivante : en octobre : précipitations constatées : 94,3 mm. au lieu de 77,7 mm., en novembre : 123 mm. contre 75,7 mm. (normale); on enregistra ensuite en décembre, 57 mm. en 4 jours, alors que la normale n'est que de 10 mm.; ces précipitations exceptionnelles causèrent les inondations; il est toutefois certain que l'écoulement des eaux s'est quelque peu modifié au cours des 20 dernières années : la population s'accroît dans les vallées des rivières; on y construit plus de maisons et de routes comportant des revêtements, les unes et les autres équipées d'égoûts, si bien que les eaux s'écoulent plus rapidement vers les rivières, ce qui influence le niveau de ces dernières; le même phénomène se produit en France, dans les agglomérations de Lille, Roubaix et Valenciennes; les travaux de calibrage de l'Espierres ont amélioré l'écoulement des débits de l'agglomération de Lille-Roubaix; d'autre part, une partie des débits de la Haine est évacuée directement dans l'Escaut par le canal Nimy-Blaton-Péronnes, alors que jadis elle l'était via la France où les eaux se répandaient dans les marais, ce qui retardait l'écoulement; pendant les récentes crues, une partie du débit de l'Escaut fut dérivée en France vers la Lys, en vue d'améliorer la manutention des eaux; il est toutefois très difficile de vérifier dans quelle mesure ces modifications ont influé sur les niveaux des eaux; il est procédé à des mesurages et à des observations importantes, mais il est trop tôt pour tirer dès à présent des conclusions définitives des données disponibles.

— L'Ourthe est une rivière non canalisée, qui a gardé son caractère naturel. Pour de tels cours d'eau.

lijke waterlopen bestaat er geen verplichting tot verwijdering van de aanslibbingen die zich in het rivierbed hebben vastgezet; rekening houdend met de speciale toestand te Fronville, werd niettemin beloofd in die streek de nodige profileringswerken uit te voeren.

— Voor het overstromingsprobleem te Châtelet (Ruisseau d'Acoz) verwijst Uw verslaggever naar de artikelsgewijze bespreking (art. 73.03 der buitengewone begroting).

C. Gebouwen.

1. Wat de administratieve wijk te Brussel betreft, rijzen o.a. volgende vragen :

— welke is de gemiddelde oppervlakte per ambtenaar ?

— welke is de bezette oppervlakte ?

— hoever staat het met de toren ?

De Minister heeft de volgende inlichtingen verstrekt :

— Gemiddelde plaatsruimte per ambtenaar :

a) *Vooruitzichten* (volgens het plan van 1963) :

	Aantal ambtenaren	M ² per ambtenaar
Totale netto oppervlakte van de kantoren.		
Vesaliuswijk. 8.476 m ²	1.170	7,24
Esplanadewijk. 7.914 m ²	1.090	7,27
Arcadenwijk. 12.343 m ²	1.650	7,48
Blok E. 47.894 m ²	6.410	7,48
Blok D. 14.632 m ²	1.500	9,77
91.260 m ²	11.820	7,72

of 8 m² per ambtenaar.

b) *Oppervlakte per ambtenaar in de in gebruik genomen lokalen.*

Volgens de beslissing van het Programmatiecomité van 14 april 1966 bedroeg de oppervlakte per ambtenaar 9,60 m².

c) *Vergelijking met de genormaliseerde oppervlakte :*

8 m² per ambtenaar.

il n'existe aucune obligation de supprimer les atterrissements qui se forment dans le lit de la rivière. Il n'empêche que, compte tenu de la situation particulière signalée à Fronville, la promesse a été faite d'effectuer des travaux de calibrage dans la région.

— Pour ce qui concerne le problème des inondations à Châtelet (Ruisseau d'Acoz), votre rapporteur renvoie à la discussion des articles (art. 73.03 du budget extraordinaire).

C. Bâtiments.

1. Au sujet de la cité administrative à Bruxelles, on peut notamment se poser les questions suivantes :

— Quelle est la superficie moyenne par fonctionnaire ?

— Quelle est la superficie occupée ?

— Où en est la construction de la tour ?

Le Ministre a fourni les renseignements suivants :

— Superficie moyenne par fonctionnaire :

a) *Prévisions* (suivant le projet de 1963) :

	Nombre d'agents	M ² par agent
Surface totale nette des bureaux.		
Quartier Vésale. 8.476 m ²	1.170	7,24
Quartier Esplanade. 7.914 m ²	1.090	7,27
Quartier Arcades. 12.343 m ²	1.650	7,48
Bloc E. 47.894 m ²	6.410	7,48
Bloc D. 14.632 m ²	1.500	9,77
91.260 m ²	11.820	7,72

soit 8 m² par agent.

b) *Superficie dont dispose un agent dans les locaux occupés.*

Suivant la décision du Comité de Programmation en date du 14 avril 1966, la surface disponible par agent était de 9,60 m².

c) *Comparaison avec la superficie normalisée.*

8 m² par agent.

— *Datum en duur van de werkzaamheden aan de Toren (Blok E) en raming.*

— Volgens de wijzigingsclausule n° 1 van 3 oktober 1966 bij het aannemingscontract van 16 juli 1965, bedraagt de uitvoeringstermijn van de werken 800 (achthonderd) werkdagen.

Deze termijn gaat in op de datum vastgesteld in het dienstbevel dat moet worden afgeleverd door het Bestuur der Gebouwen.

De dagen van verlet wegens regen worden slechts in aanmerking genomen gedurende de 400 (vierhonderd) eerste werkdagen van die termijn.

Het bevel tot uitvoering van de werken moet uiterlijk op 1 januari 1969 (negentienhonderd negenenzestig) worden gegeven.

— Raming : 1.200.000.000 frank.

De schets van het voorontwerp moet tegen 1 maart 1967 ter goedkeuring worden voorgelegd.

2. Hoeveel m² worden gehuurd door de Staat ? Welke is de gemiddelde prijs, lasten inbegrepen ? Thans is er een recessie. Heeft men er geen belang bij oude gebouwen te verlaten ? Hoeveel wordt er betaald voor onbezette lokalen ?

Op deze vragen kon door de Minister niet geantwoord worden, daar de betrokken dienst voor het ogenblik gereorganiseerd wordt. Na de reorganisatie zal het nochtans mogelijk zijn, een omstandige documentatie terzake te bekomen; thans zou dat op de betrokken dienst zeer veel opzoekingswerk vergen en de nodige personeelsterkte is daarvoor niet beschikbaar.

D. Stedebouw en ruimtelijke ordening.

De bespreking van de toepassingsmodaliteiten van de wet van 1962 kan als volgt samengevat worden :

1. *Bespreking van de algemene bepalingen der ruimtelijke ordening* (Art. 1 tot 5 der wet).

In verband met bovengenoemde algemene bepalingen (art. 1 tot 5 van de wet) werden in Uw Commissie o.a. volgende beschouwingen naar voren gebracht :

— wat de grondpolitiek betreft, werd door de Minister aan de Nationale Commissie een advies gevraagd (in dit verband werd door een commissaris gevraagd dat er voor de grondpolitiek een speciale werkgroep zou opgericht worden);

— steeds wat de grondpolitiek betreft, werd gevraagd welk het resultaat is van de wet op de meerwaarden die het grondbeleid moest bevorderen (men heeft er veel over gesproken, maar het resultaat zou volgens sommigen mager zijn);

— anderzijds werd aan de Minister gevraagd, de coördinatie van de commerciële problemen van het urbanisme te laten instuderen;

— *Date et durée des travaux de la Tour (Bloc E) et estimation.*

— Le délai d'exécution des travaux, suivant avenant n° 1 du 3 octobre 1966 au contrat d'entreprise du 16 juillet 1965, est de 800 jours ouvrables.

Ce délai prend cours à la date fixée par l'ordre de service à délivrer par l'Administration des Bâtiments.

Les jours d'intempéries « pluie » ne sont pris en considération que durant les 400 premiers jours ouvrables de ce délai.

L'ordre d'exécution des travaux doit être donné au plus tard le 1^{er} janvier 1969.

— Estimation : 1.200.000.000 de francs.

L'esquisse d'avant-projet doit être établie avant le 1^{er} mars 1967 pour approbation.

2. Combien de m² l'Etat loue-t-il ? Quel est le prix moyen, charges comprises ? On constate actuellement une récession. N'aurait-on pas intérêt à quitter les vieux bâtiments ? Combien paie-t-on pour les locaux inoccupés ?

Le Ministre n'a pas pu répondre à ces questions du fait que le service compétent est en pleine réorganisation pour le moment. Mais après cette réorganisation, il sera possible d'obtenir une documentation détaillée en la matière; pour la rassembler immédiatement, le service devrait procéder à un très grand nombre de recherches et il ne dispose pas du personnel nécessaire à cette fin.

D. Urbanisme et aménagement du territoire.

La discussion des modalités d'application de la loi de 1962 peut s'analyser comme suit :

1. *Dispositions générales relatives à l'aménagement du territoire* (art. 1^{er} à 5 de la loi);

Au sujet de ces dispositions, les considérations suivantes ont été émises :

— pour ce qui est de la politique foncière, le Ministre a demandé l'avis de la Commission nationale (à ce propos, un commissaire a demandé la création d'un groupe de travail spécial chargé d'étudier la politique foncière);

— dans le même ordre d'idées, un commissaire désirerait connaître les résultats de la loi sur les plus-values, destinée à promouvoir la politique foncière (on en a beaucoup parlé, mais d'après certains, les résultats seraient plutôt maigres);

— d'autre part, on a demandé au Ministre de faire mettre à l'étude la coordination des problèmes commerciaux de l'urbanisme;

— wat het verslag waarvan sprake in artikel 5, betreft, zij verwezen naar het Bulletin van Vragen en Antwoorden van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 10 januari 1967, blz. 330, en naar het document n° 4/XV - n° 2 (blz. 13) van de Kamer van Volksvertegenwoordigers (zitting 1965-1966); de Minister zal aandringen opdat het verslag over het jaar 1966 zo spoedig mogelijk zou voorgelegd worden.

2. Bespreking in verband met de streekplannen (art. 6 tot 10 van de wet van 1962).

De periode die verlopen is sinds 1962, is volgens de Minister de periode der voorafgaande streekstudies geweest (deze streekstudies werden meestal opgevat als sociaal-economische studies). Er is volgens de Minister in die studies geen gemeenschappelijke lijn. Een gemeenschappelijke methodologie en terminologie is nochtans, steeds volgens de Minister, noodig. De uitgevoerde voorlopige streekstudies zijn derhalve slechts een eerste benadering geweest, want men moest noodzakelijkerwijze vertrekken van de verzameling van allerlei gegevens. Tot nu toe werd derhalve geen aanvang gemaakt met het opmaken van streekplannen in toepassing van de wet van 1962. Volledigheidshalve vermeldt uw verslaggever hieronder de lijst der streekstudies :

— en ce qui concerne le rapport visé à l'article 5, on se référera au Bulletin de Questions et Réponses de la Chambre du 10 janvier 1967, p. 330, et au Document n° 4/XV - n° 2 (p. 13) de la Chambre (session de 1965-1966); le Ministre insistera pour que le rapport sur l'année 1966 soit déposé dans les plus brefs délais.

2. Les plans régionaux (art. 6 à 10 de la loi de 1962).

D'après le Ministre, la période qui s'est écoulée depuis 1962 a été celle des études régionales préliminaires (qui, le plus souvent, ont été conçues comme des études sociales et économiques). Le Ministre considère qu'elles ne présentent pas une ligne commune. Or, il estime que l'unité de la méthodologie et de la terminologie est indispensable. Les études régionales provisoires qui ont été effectuées ne constituent donc qu'une première approche, car on devait nécessairement commencer par recueillir les données les plus diverses. Aussi n'a-t-on pas encore entamé jusqu'à présent l'établissement de plans régionaux en application de la loi de 1962. Pour être complet, votre rapporteur reproduit ci-dessous la liste des études régionales :

Benaming van de streek — Dénomination de la région	Ontwerpers — Auteur de projet	Begin van de studie — Début de l'étude	Einde van de opdracht — Fin de la mission	Aard van het einddocument — Nature du document final
1. West-Vlaanderen — <i>Flandre occidentale</i>				
I. Het Kortrijkse — <i>Région courtoisienne</i>	Stad Kortrijk	1954	1959	Ontwerp-plan — <i>Projet de plan</i>
II. Het Brugse — <i>Région brugeoise</i>	Ir. J.M. L. Demeyere	1958	1959	Survey — <i>Survey</i>
III. West-Vlaanderen — <i>Flandre occidentale</i>	Ir. J.M. L. Demeyere	1960	1964	Survey - ontwikkelingsprogramma en structuurplan — <i>Survey-programme de développement et plan structurel</i>
2. Het Gentse — Meetjesland — Vlaamse Ardennen en land van Waas — <i>Région gantoise — Meetjesland — Ardennes flamandes et Pays de Waas</i>	S.E.R.U.G. Studiecentrum voor Regionale Ontwikkeling Universiteit Gent	1959	1964	Survey - ontwikkelingsprogramma en structuurplan — <i>Survey-programme de développement et plan structurel</i>
3. Denderstreek — <i>Région de la Dendre</i>	P.V.B.A. Sodegec « Sociaal, demografisch, geografisch, economisch onderzoek	1959	1963	Survey - ontwikkelingsprogramma en structuurplan — <i>Survey-programme de développement et plan structurel</i>
4. Schelde-Dijle — <i>Escaut-Dyle</i>				
I. Schelde en Rupel — <i>Escaut et Rupel</i>	V.Z.W. Studiessyndicaat voor de Rupelstreek	1959	1960	Survey — <i>Survey</i>
II. Antwerpen - Mechelen — <i>Anvers - Malines</i>	V.Z.W. Vereniging voor het streekplan Schelde-Dijle	1962	1967	Survey - ontwikkelingsprogramma en structuurplan — <i>Survey-programme de développement et plan structurel</i>
5. Noorderkempen — <i>Nord de la Campine</i>	V.Z.W. Mens en Ruimte	1960	1963	Algemene ontwikkelingsvoorwaarden - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Conditions générales de développement - programme de développement et d'aménagement</i>

Benaming van de streek — <i>Dénomination de la région</i>	Ontwerpers — <i>Auteur de projet</i>	Begin van de studie — <i>Début de l'étude</i>	Einde van de opdracht — <i>Fin de la mission</i>	Aard van het einddocument — <i>Nature du document final</i>
6. Hageland - Zuiderkempen — <i>Hageland - Sud de la Campine</i>	Prof. R. Soetewey	1958	1959	Survey — <i>Survey</i>
7. Het Leuvense — <i>Région louverainiste</i>	V.Z.W. Mens en Ruimte	1960	1963	Survey - ontwikkelingsprogramma en structuurplan — <i>Survey-programme de développement et plan structurel</i>
8. Noord-Limburg — <i>Nord du Limbourg</i>	Prof. R. Soetewey	1960	1964	Survey - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Survey-programme de développement et d'aménagement</i>
9. Limburgse Mijnstreek — <i>Région minière du Limbourg</i>	Prof. R. Soetewey	1958	1960	Survey — <i>Survey</i>
10. Zuid-Limburg — <i>Sud du Limbourg</i>	Prof. R. Soetewey	1962	1964	Ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Programme de développement et d'aménagement</i>
Noot. Voor de streken n ^{rs} 6, 8, 9 en 10 werd een synthesestudie gemaakt. — <i>Note. Les régions n^{os} 6, 8, 9 et 10 ont fait l'objet d'une étude synthétique</i>	Prof. R. Soetewey	1962	1964	Ontwikkelingsprogramma — <i>Programme de développement</i>
11. Brusselse streek — <i>Région bruxelloise</i>	Groupe Alpha	Studie - <i>Etude</i> 1948 Plan 1954	1954 1957	Survey en aanleidplan — <i>Survey et plan directeur</i>
12. Waals Brabant — <i>Brabant wallon</i>	Groupe Alpha	1958	1961	Survey - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Survey-programme de développement et d'aménagement</i>
13. Doornik - Aat - Moeskroen - Komen — <i>Tournai - Ath - Mouscron - Comines</i>	A.S.B.L. Institut Wallon de développement économique et social et d'aménagement du territoire	1962	1965	Survey - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Survey-programme de développement et d'aménagement</i>
14. Bergen - Borinage — <i>Mons - Borinage</i>	A.S.B.L. Association pour l'aménagement économique et social du Borinage	1958	1962	Aanlegplan — <i>Plan d'aménagement</i>
15. Centrum - Charleroi - Neder-Samber — <i>Centre - Charleroi - Basse-Sambre</i>	Groupe Socorec (Société coopérative d'étude et d'assistance pour la reconversion économique des régions touchées par les fermetures de charbonnages)	1960	1964	Survey - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Survey-programme de développement et d'aménagement</i>
Noot. Voor de streken n ^{rs} 13, 14, 15 en een deel van 16 (Prov. Henegouwen) heeft het provinciaal gouvernement van Henegouwen een studie gemaakt. <i>Note. Pour les n^{os} 13, 14, 15 et une partie du 16 (province de Hainaut) le gouvernement provincial du Hainaut a établi une étude</i>		1955	1962	Survey — <i>Survey</i>
16. Samber en Maas — <i>Sambre et Meuse</i>	Groupe Alpha	1958	1963	Survey - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Survey-programme de développement et d'aménagement</i>
17a. Luikse nijverheidstreek — <i>Région industrielle liégeoise</i>	Groupe l'Equerre	1948	1956	Survey en aanlegplan — <i>Survey et plan d'aménagement</i>
17b. Haspengouw — <i>Hesbaye</i>		1960	1963	Survey - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Survey-programme de développement et d'aménagement</i>
18. Verviers - Eupen — <i>Verviers - Eupen</i>	Groupe l'Equerre	1958	1963	Survey - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Survey-programme de développement et d'aménagement</i>

Benaming van de streek — <i>Dénomination de la région</i>	Ontwerpers — <i>Auteur de projet</i>	Begin van de studie — <i>Début de l'étude</i>	Einde van de opdracht — <i>Fin de la mission</i>	Aard van het einddocument — <i>Nature du document final</i>
19. Zuidoosten (centraal gedeelte = Ardennen) — <i>Sud-Est (partie centrale = Ardennes)</i>	Groupe l'Equerre	1958	1963	Survey - ontwikkelings- en aanlegprogramma — <i>Survey-programme de développement et d'aménagement</i>
Noot. Het gebied dat Zuidoosten genoemd wordt, omvat de streken waarover de studie onder n ^o 17, 18, 19 en een deel van n ^o 16 vermeld wordt en is het voorwerp van eenzelfde studie geweest — <i>Note. Le territoire appelé Sud-Est comprend les régions d'étude citées aux n^{os} 17, 18, 19 et une partie du n^o 16 et a fait l'objet d'une seule et même étude</i>				
20. Zuid-Luxemburg — <i>Sud-Luxembourg</i>	C.E.B.L., « Centre d'étude du Bas-Luxembourg »	1956	1964	Survey - ontwikkelingsprogramma en structuurplan — <i>Survey-programme de développement et plan structurel</i>

3. *Bespreking in verband met de gewestplannen* (art. 11 tot 13 der wet van 1962).

Hierna volgt de lijst van de koninklijke besluiten houdende aanwijzing van een gewest waarvoor een plan van aanleg moet worden opgemaakt :

3. *Les plans de secteur* (art. 11 à 13 de la loi de 1962).

Voici la liste des arrêtés royaux désignant un secteur devant faire l'objet d'un plan d'aménagement :

N ^o documentatie — <i>N^o documentation</i>	Gewest — <i>Secteur</i>	Datum K.B. — <i>Date A.R.</i>	Staatsblad — <i>Moniteur</i>	Ontwerper — <i>Auteur du projet</i>
S. 1	Brusselse agglomeratie. — <i>Agglomération bruxelloise</i>	14- 8-1962	23- 8-1962	Groupe Alpha
S. 2	Naamse Semois. — <i>Semois namuroise</i>	14- 8-1962	23- 8-1962	Centre d'étude d'aménagement régional
	Semois in Namen en Luxemburg (uitbreiding) te hernemen in n ^o 44. — <i>Semois Namur-Luxembourg (extension) à reprendre dans le 44</i>	2- 5-1963	18- 5-1963	
S. 3	Beneden-Maas. — <i>Basse Meuse</i>	14- 8-1962	23- 8-1962	Groupe l'Equerre
S. 4	Centrum van het Luikse. — <i>Centre de la région liégeoise</i>	26- 2-1963	19- 3-1963	Groupe l'Equerre
S. 5	Centrum-noord van het Luikse. — <i>Centre-Nord de la région liégeoise</i>	26- 2-1963	19- 3-1963	Groupe l'Equerre
S. 6	Centrum-zuid van het Luikse. — <i>Centre-Sud de la région liégeoise</i>	26- 2-1963	19- 3-1963	Groupe l'Equerre
S. 7	Centrum-oost van het Luikse (3+4+5+6+7 vormen één gewest). — <i>Centre-Est de la région liégeoise (3+4+5+6+7 formeront un seul secteur)</i>	26- 2-1963	19- 3-1963	Groupe l'Equerre
S. 8	Saint-Ghislain. — <i>Saint-Ghislain</i>	12- 3-1963	29- 3-1963	I.D.E.A. Hennuyère
S. 9	Frameries-Pâturages. — <i>Frameries-Pâturages</i>	12- 3-1963	29- 3-1963	I.D.E.A. Hennuyère
S. 10	Jemappes. — <i>Jemappes</i>	12- 3-1963	29- 3-1963	I.D.E.A. Hennuyère
S. 11	Bergen. — <i>Mons</i>	12- 3-1963	29- 3-1963	I.D.E.A. Hennuyère

N ^o documentatie	Gewest	Datum K.B.	Staatsblad	Ontwerper
N ^o documentation	Secteur	Date A.R.	Moniteur	Auteur du projet
S. 12	Dour (8+9+10+12 vormen één gewest). — <i>Dour (8+9+10+12 forment un seul secteur)</i>	12- 3-1963	29- 3-1963	I.D.E.A. Hennuyère
S. 13	Het Gentse en Kanaalzone. — <i>Région gantoise et zone du canal</i>	29- 7-1963	10- 8-1963	Studiecentrum R.O.
S. 15	Hoge Venen-Eifel. — <i>Hautes-Fagnes-Eifel</i>	27- 6-1963	26- 7-1963	Adm. Urbanisme-Liège
S. 16	Brugge-Oostkust. — <i>Bruges-Côte orientale</i>	8-11-1963	3-12-1963	Studex
S. 17	Zuid-Luxemburg. — <i>Sud-Luxembourg</i>	11-12-1963	9- 1-1964	G.A.D.S.L.
S. 18	Leuven. — <i>Louvain</i>	20- 4-1964	20- 5-1964	Mens en Ruimte
S. 19	Tienen-Landen. — <i>Tirlemont-Landen</i>	20- 4-1964	20- 5-1964	Mens en Ruimte
S. 20	Nijvel. — <i>Nivelles</i>	12-11-1964	15- 1-1965	Institut Wallon
S. 21	Charleroi. — <i>Charleroi</i>	11-12-1964	15- 1-1965	A.D.E.C.
S. 22	Namen. — <i>Namur</i>	11-12-1964	15- 1-1965	Groupe Alpha
S. 23	Hasselt-Genk. — <i>Hasselt-Genk</i>	26- 1-1965	16- 2-1965	Soetewey, Prof.
S. 24	Herentals-Mol. — <i>Herentals-Mol</i>	7- 5-1965	1- 6-1965	Soetewey + Mens en Ruimte + Intercommunale der Zuiderkempen
S. 25	Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem. — <i>Alost-Ninove-Grammont-Zottegem</i>	7- 5-1965	1- 6-1965	S.R.O. = Studiecentrum voor Reg. ontwikkeling + O.R.O. = Onderzoekscen- trum voor Ruimt. orde- ning
S. 26	Middenkust-Oostende. — <i>Middenkust-Ostende</i>	19- 5-1965	3- 6-1965	Studex
S. 27	Westkust-Veurne. — <i>Westkust-Furnes</i>	19- 5-1965	3- 6-1965	Studex
S. 28	Verviers. — <i>Verviers</i>	20- 5-1965	11- 6-1965	Architecten Poncelet en Leenders
S. 29	Limburgse Maaskant. — <i>Meuse limbourgeoise</i>	22-12-1965	13- 1-1966	Soetewey - Prof.
S. 30	Hoei en Borgworm. — <i>Huy et Waremmes</i>	27- 1-1966	22- 2-1966	Groupe l'Equerre
S. 31	Doornik-Leuze-Peruwelz. — <i>Tournai-Leuze-Peruwelz</i>	26- 8-1966	4-10-1966	Sideho
S. 32	Aat-Edingen. — <i>Ath-Enghien</i>	26- 8-1966	4-10-1966	Institut Wallon de dévelop- pement écon. et social et d'aménagement du terri- toire
S. 33	Moeskroen-Komen. — <i>Mouscron-Comines</i>	26- 8-1966	4-10-1966	Institut Wallon
S. 34	Waver-Geldenaken-Perwijs. — <i>Wavre-Jodoigne-Perwez</i>	10- 9-1966	4-10-1966	Creat (Centre de recherches pour l'aménagement du territoire)
S. 35	La Louvière-Zinnik. — <i>La Louvière-Soignies</i>	10- 9-1966	4-10-1966	I.D.E.A.
S. 36	Mechelen. — <i>Malines</i>	16- 9-1966	6-10-1966	Groep « Meno » S.V.
S. 37	Dendermonde. — <i>Termonde</i>	16- 9-1966	6-10-1966	« Groep G.D. » - V.Z.W.
S. 38	Ieper-Poperinge. — <i>Ypres-Poperinghe</i>	16- 9-1966	6-10-1966	Studex

N ^o documentatie	Gewest	Datum K.B.	Staatsblad	Ontwerper
N ^o documentation	Secteur	Date A.R.	Moniteur	Auteur du projet
S. 39	Neerpelt-Bree. — <i>Neerpelt-Bree</i>	16- 9-1966	6-10-1966	Werkgroep « GE.WE.ST » (Neesen-Soetewey - Thomas)
S. 40	Oudenaarde. — <i>Audenaerde</i>	16- 9-1966	6-10-1966	S.R.O. (Studiecentrum voor Regionale ontwikkeling)
S. 41	Turnhout. — <i>Turnhout</i>	16- 9-1966	6-10-1966	Mens en Ruimte
S. 42	Sint-Niklaas. — <i>Saint-Nicolas</i>	16- 9-1966	6-10-1966	S.R.O. + Schelde-Dijle
S. 43	Dinant-Ciney-Rochefort. — <i>Dinant-Ciney-Rochefort</i>	29- 9-1966	28-10-1966	Bureau Economique de la province de Namur
S. 44	Beauraing-Gedinne. — <i>Beauraing-Gedinne</i>	29- 9-1966	28-10-1966	niet aangenomen. — <i>non attribué</i>
S. 45	Bastenaken. — <i>Bastogne</i>	29- 9-1966	28-10-1966	niet aangenomen. — <i>non attribué</i>
S. 46	Bertrix-Libramont-Neufchâteau. — <i>Bertrix-Libramont-Neufchâteau</i>	29- 9-1966	28-10-1966	niet aangenomen. — <i>non attribué</i>
S. 47	Marche-en-Famenne-La Roche-en-Ardenne. — <i>Marche-en-Famenne-La Roche-en-Ardenne</i>	29- 9-1966	28-10-1966	G.A.D.S.L.
S. 48	Halle-Vilvoorde-Asse. — <i>Hal-Vilvorde-Asse</i>	21-10-1966	17-11-1966	Mens en Ruimte
S. 49	Thuin-Chimay. — <i>Thuin-Chimay</i>	3-11-1966	23-11-1966	Socorec

Drie ontwerp-gewestplannen zijn reeds afgewerkt. Voor 32 gewesten, waarvoor thans de werkzaamheden bezig zijn, zal het ontwerp-plan beëindigd zijn uiterlijk in de eerste helft van het jaar 1968 (in de overeenkomsten afgesloten met de ontwerpers voor het opmaken der ontwerp-gewestplannen is een maximum termijn van 18 maand voor het beëindigen van de opdracht bepaald). Voor de overige gewesten zullen de werkzaamheden kunnen aangevat worden begin 1967. Normaal zullen die vóór het einde 1968 beëindigd zijn.

Verder zal de Minister in de loop van 1967 een begin maken met de installatie van de door de wet voorziene adviescommissies. Wat meer bepaald de agglomeratie Brussel betreft, mag worden verwacht dat het ontwerp-gewestplan in de maand november 1967 zal worden ingediend.

In Uw Commissie werd beklemtoond dat men bij de opstelling van een gewestplan moet rekening houden met de goedgekeurde gemeentelijke plannen (de gewestplannen moeten zich harmonieus ontwikkelen met de gemeentelijke plannen). De Minister gaf toe dat deze opmerking gegrond is : hij heeft trouwens opdracht gegeven, de ontwerp-gewestplannen op te stellen o.a. in samenwerking met de gemeentebesturen.

Ten slotte, werd in verband met de gewestplannen aangedrongen opdat de adviescommissies zo spoedig mogelijk zouden opgericht worden (nu stichten de betrokkenen zelf comités daar het centrale bestuur de Commissies niet opricht).

Trois plans de secteurs sont déjà terminés. Les projets des plans de 32 secteurs, actuellement en préparation, seront terminés au plus tard dans le courant du premier semestre de 1968 (les contrats conclus avec les auteurs des projets de plans de secteur prévoient un délai maximum de 18 mois pour l'achèvement de leur mission). Pour ce qui est des secteurs restants, les études pourront être entamées au début de 1967. Elles seront normalement terminées avant la fin de 1968.

Par ailleurs, le Ministre commencera dans le courant de 1967 à installer les commissions consultatives prévues par la loi. En ce qui concerne plus particulièrement l'agglomération bruxelloise, le dépôt du projet de plan de secteur peut être escompté pour le mois de novembre 1967.

Un commissaire a mis l'accent sur la nécessité de tenir compte, dans l'élaboration d'un plan de secteur, des plans communaux approuvés (les plans communaux doivent s'intégrer harmonieusement dans les plans de secteur). Le Ministre a admis le bien-fondé de cette remarque : il a d'ailleurs ordonné que les projets de plans de secteur soient élaborés en collaboration, notamment, avec les administrations communales.

Enfin, en ce qui concerne les plans de secteur, un membre a insisté pour que les commissions consultatives soient créées le plus rapidement possible (actuellement, comme l'administration centrale ne crée pas les commissions, les intéressés constituent eux-mêmes des comités).

4. *Bespreking in verband met de gemeentelijke plannen* (art. 14 tot 24 der wet van 1962).

In Uw Commissie werden in verband met deze artikelen o.a. volgende beschouwingen naar voren gebracht of toelichtingen verstrekt :

— 546 gemeenten werden in het verleden vrijgesteld van de verplichting een algemeen plan en bijzondere plannen van aanleg op te maken; de Minister deelt mede dat hij niet zinnens is nog verder vrijstellingen te verlenen;

— wat de Commissie van Advies voor de Brusselse agglomeratie betreft, vermeldde de Minister dat tot nu toe dertien gemeenten vertegenwoordigd waren (de Commissie telt 20 leden);

— de andere commissies van advies (art. 19) zullen opgericht worden nadat de Nationale Commissie een advies zal gegeven hebben over de afbakening der grote agglomeraties;

— tenslotte volgt hieronder per provincie het aantal bijzondere en algemene plannen van aanleg tot op einde 1966 goedgekeurd :

	Bijzondere plannen	Algemene plannen
Antwerpen	297	39
Brabant	460	24
West-Vlaanderen	508	29
Oost-Vlaanderen	195	30
Henegouwen	270	16
Luik	241	14
Limburg	131	18
Luxemburg	116	19
Namen	161	34
	2.379	223

5. *Bespreking in verband met onteigening en vergoeding* (art. 25 tot 38 van de wet van 1962).

Bij de bespreking van de toepassingsmodaliteiten der artikels 25 tot 38, werd in Uw Commissie vooral de aandacht gevestigd op de wijze waarop artikel 25 toegepast wordt. Er bestaat inderdaad volgens sommigen een verkeerde opvatting over artikel 25 der wet. Men kan voor bepaalde wijken plannen opmaken en onteigenen. Het is te betreuren dat gemeentelijke overheden kunnen verklaren dat een bijzonder plan gemaakt wordt voor een groep particulieren die percelen willen verwerven. Speculatie wordt daardoor bevorderd en is in strijd met de wet.

6. *Bespreking over ruilverkaveling en herverkaveling* (art. 39 tot 42 der wet van 1962).

In Uw Commissie werd gevraagd welke het standpunt van de Minister van Openbare Werken is t.a.v. het voorstel tot bescherming van de landbouw- en bosbouwgronden, dat door de Economische Raad voor Vlaanderen op 3 juni 1966 werd overgemaakt aan de Minister van Landbouw.

4. *Les plans communaux* (art. 14 à 24 de la loi de 1962).

Ces articles ont donné lieu en Commission aux considérations et explications suivantes :

— 546 communes ont déjà été dispensées de l'obligation d'établir un plan général et des plans particuliers d'aménagement; le Ministre déclare qu'il n'envisage pas d'octroyer d'autres dispenses pour l'avenir;

— en ce qui concerne la Commission consultative de l'agglomération bruxelloise, le Ministre a signalé que treize communes y étaient représentées jusqu'à présent (la Commission compte 20 membres);

— les autres commissions consultatives (art. 19) seront créées après que la Commission nationale aura donné un avis sur la délimitation des grandes agglomérations;

— enfin, on trouvera ci-dessous, par province, le nombre de plans d'aménagement généraux et spéciaux approuvés au 31 décembre 1966 :

	Plans spéciaux	Plans généraux
Anvers	297	39
Brabant	460	24
Flandre Occidentale	508	29
Flandre Orientale	195	30
Hainaut	270	16
Liège	241	14
Limbourg	131	18
Luxembourg	116	19
Namur	161	34
	2.379	223

5. *Les expropriations et indemnités* (art. 25 à 38 de la loi de 1962).

Au cours de la discussion sur les modalités d'application des articles 25 à 38, des membres ont particulièrement attiré l'attention sur la manière dont est appliqué l'article 25. Les intervenants estiment en effet qu'il existe une conception erronée de l'article 25 de la loi. On peut établir des plans pour certains quartiers déterminés et procéder aux expropriations. Il est regrettable que les autorités communales puissent déclarer qu'un plan particulier est établi pour un groupe de personnes privées qui veulent acquérir des parcelles. La spéculation se trouve ainsi favorisée, ce qui est contraire à l'esprit de la loi.

6. *Remembrement et relotissement* (art. 39 à 42 de la loi de 1962).

Il a été demandé en Commission quel est le point de vue officiel du Ministre des Travaux publics au sujet de la proposition concernant la protection des terrains agricoles et forestiers, qui a été transmise au Ministre de l'Agriculture, le 3 juin 1966, par le « Economische Raad voor Vlaanderen ».

In zijn antwoord wees de Minister van Openbare Werken erop dat, vooraleer er werd geantwoord op het schrijven van de Minister van Landbouw in verband met het voorstel, dat hem door de Economische Raad voor Vlaanderen werd overgemaakt op 3 juni 1966, er contact werd opgenomen met leden van zijn kabinet en met vertegenwoordigers van de landbouworganisaties. Het doel van deze vergaderingen was het bespreken van de nieuwe richting door zijn departement gegeven in verband met het opmaken van de gewestplannen, de te treffen maatregelen om tot een nauwere samenwerking te komen met het Ministerie van Landbouw, en de te treffen behoudsmaatregelen ter bescherming van het landbouwareaal. In de loop van de studie der ontwerp-gewestplannen zijn, zoals voorheen, twee raadplegingen voorzien, hetzij een eerste over de algemene opties en een tweede over het voorontwerp. Hiermede wordt het advies van de openbare autoriteiten op nationaal vlak en van de verantwoordelijken op regionaal vlak ingewonnen. Wat in 't bijzonder het Ministerie van Landbouw betreft, werden volgende maatregelen genomen om bestendige medewerking van dit departement aan het opstellen van de plannen te verzekeren :

— aan de ontwerpers van de gewestplannen zullen de kaarten overgemaakt worden, die door het Ministerie van Landbouw werden opgesteld, of zullen opgesteld worden, om de zones aan te duiden die een prioritaire landbouwbestemming hebben; zij zijn er aan gehouden de voorstellen die deze bestemming zouden veranderen, te rechtvaardigen;

— telkens advies wordt ingewonnen, zullen de documenten vroeg genoeg aan het Ministerie van Landbouw worden overgemaakt, om dit toe te laten, indien nuttig, de landbouworganisaties te raadplegen;

— de ontwerpers dienen nog meer dan tevoren samen te werken met de ambtenaren die in de provincie verantwoordelijk zijn voor de ruilverkaveling.

Tenslotte werden, in afwachting dat de gewestplannen zullen klaarkomen, behoudsmaatregelen betrekend aan de provinciale directeurs van stedenbouw en ruimtelijke ordening, in verband met de verkavelingen en bouwaanvragen langs de wegen op het platteland, in de omschrijvingen van de ruilverkavelingsprojecten en in de feitelijke landbouwzones. Deze verschillende maatregelen (verkorting van de termijn voor het opmaken van de plannen, nauwere samenwerking met het Ministerie van Landbouw en behoudsmaatregelen) laten toe het doel, dat beoogd werd met het voorstel te bereiken, terwijl tevens de eenheid en coherentie op gebied van de ruimtelijke ordening behouden blijft. Er werd dus in onderling akkoord beslist het voorstel niet verder te bestuderen.

7. Bespreking over de herziening der plannen (art. 43 van de wet van 1962).

In Uw Commissie werd geklaagd over de traagheid der procedure voor herziening der gemeentelijke plannen; volgens de Minister is de procedure voor herziening der plannen te traag, omdat er voor die procedure geen timing voorzien is. Wegens het gebrek aan personeel worden inderdaad eerst de dossiers behandeld waarvoor een uiterste datum opgelegd is.

Dans sa réponse, le Ministre des Travaux publics a signalé qu'avant de répondre au Ministre de l'Agriculture à propos de la proposition transmise le 3 juin 1966 par le « Economische Raad voor Vlaanderen », il a eu des entretiens avec les membres de son cabinet et les représentants des organisations agricoles. Ces entretiens avaient pour but d'exposer la nouvelle orientation prise par son département en ce qui concerne l'élaboration des plans de secteur, les mesures à prendre en vue d'arriver à une collaboration plus étroite avec le Département de l'Agriculture et les mesures de sauvegarde pour la protection des zones agricoles. Au cours de l'étude des projets de plans de secteurs, deux consultations sont prévues comme auparavant, au niveau des options fondamentales et au niveau de l'avant-projet; elles visent à recueillir l'avis des autorités publiques sur le plan national et des responsables sur le plan régional. En ce qui concerne spécialement le Département de l'Agriculture, les mesures suivantes ont été prises pour assurer sa collaboration permanente à l'élaboration des plans :

— les auteurs de projets de plans de secteur recevront les cartes établies ou à établir par le Département de l'Agriculture pour indiquer les zones à vocation agricole prioritaire; ils devront justifier les propositions qui ne respecteraient pas cette vocation;

— chaque fois qu'un avis est demandé, les documents seront transmis suffisamment tôt pour que le Département de l'Agriculture puisse, s'il l'estime utile, consulter les organisations agricoles;

— les auteurs de projets consulteront plus encore que précédemment les fonctionnaires responsables du remembrement dans les provinces.

Enfin, en attendant que les plans de secteur soient prêts, des mesures de sauvegarde ont été notifiées aux directeurs provinciaux de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire en ce qui concerne les lotissements et les demandes de permis de bâtir le long des chemins ruraux, dans les périmètres de remembrement et dans les zones agricoles de fait. Ces diverses dispositions (délai raccourci pour la rédaction des plans, collaboration plus étroite avec l'agriculture, mesures de sauvegarde) permettent d'atteindre les buts poursuivis par la proposition, tout en maintenant l'unité et la cohérence en matière d'aménagement du territoire. Il a donc été décidé d'un commun accord de ne pas poursuivre l'examen de cette proposition.

7. La revision des plans (art. 43 de la loi de 1962).

Certains commissaires se sont plaints des lenteurs de la procédure de revision des plans communaux; le Ministre fait observer que cette lenteur est due au fait qu'il n'est pas prévu de calendrier pour l'exécution de cette procédure. Faute de personnel, l'administration traite en premier lieu les dossiers pour lesquels une date limite est fixée.

8. *Bespreking over de bouwvergunningen* (art. 44 tot 55 van de wet van 1962).

Niettegenstaande de huidige recessie, is er volgens sommigen, vertraging in de aflevering der bouwvergunningen. Een vergunning wordt dikwijls geblokkeerd door het aantal adviezen dat gevraagd wordt (bv. stad, provincie, speciaal advies voor gebouwen met meer dan 9 verdiepingen). Zelden zijn de diensten onder elkaar akkoord. In een geest van decentralisatie zou de provincie haar rol moeten spelen. De diensten doen wat mogelijk is, maar er is verlamming. Wegens de recessie moet men helpen en het systeem versoepelen.

Volgens de Minister spreekt men te dikwijls over vertraging bij de aflevering van bouwvergunningen. Men overdrijft dikwijls. In de negen provinciale directies zoals in elk bestuur zijn er goede en minder goede elementen. In de wetgeving worden termijnen vastgesteld. Vervolgens zijn er dossiers zonder vaste termijnen (b.v. principiële beslissingen). Wat nooit overwogen wordt is de constructieve zijde van de bouwvergunningen: de administratie heeft de tijd niet gehad om constructieve voorstellen te doen voor het urbanisme. De Minister vraagt geduld voor een administratie die over meer personeel zou moeten beschikken. Wat meer bepaald de betwistingen in verband met de hoogte der gebouwen betreft, is er volgens de Minister geen globale vertraging. De directeurs kunnen de termijn verlengen maar niet sine die. Soms zijn de opvattingen van verschillende aard. De onderhandelingen duren dan vrij lang. Een omzendschrijven vereiste vroeger een toelating van de centrale administratie voor gebouwen met tien verdiepingen. Dat schrijven werd gehandhaafd. Men mag niet zeggen dat die dossiers niet aandachtig moeten bestudeerd worden. Zelfs een perfecte administratie zou nog conflicten uitlokken. De betrokken belangen stroken niet altijd met het algemeen belang en met een normale opvatting van het urbanisme. De taak van de administratie is zeer moeilijk (invloed der beslissingen op de prijs der terreinen, moeilijkheden van appreciatie, enz.). Er werd gepleit voor de decentralisatie, maar men moet toegeven dat het Bestuur van het Urbanisme nog een betrekkelijk jonge administratie is.

9. *Bespreking over verkavelingsvergunningen* (art. 56 tot 58 der wet van 1962).

Welke percenten der kavels zijn verkocht? Voor de bouwvergunningen is er een termijn van één jaar, terwijl de verkavelingsvergunningen geldig blijven voor een onbepaalde periode. Aan de verkavelingsvergunningen moeten derhalve voorwaarden verbonden worden. Die zaak moet grondig onderzocht worden.

Volgens de Minister is het probleem der verkaveling inderdaad een belangrijk probleem. Vele percelen zijn verkaveld blijven liggen. Een globaal advies werd gevraagd aan de Nationale Commissie. De gemeentebesturen zijn echter de eerste die een verkaveling toelaten. Verder verklaart de Minister dat zijn toelating vereist is voor verkavelingsvergunningen die slaan op minstens 10 ha.

8. *Le permis de bâtir* (art. 44 à 55 de la loi de 1962).

Certains estiment que, nonobstant la récession actuelle, il y a des retards dans la délivrance des permis de bâtir. Un permis se trouve fréquemment bloqué par le nombre d'avis exigé (par exemple celui de la ville, celui de la province, l'avis spécial pour les bâtiments de plus de 9 étages). Il est rare que les services soient tous d'accord. Dans un esprit de décentralisation, il conviendrait que la province joue le rôle qui lui revient. Les services font ce qu'ils peuvent, mais ils sont paralysés. En raison de la récession il importe de remédier à cet état de choses et d'assouplir le système.

Selon le Ministre, on parle trop facilement de retards dans la délivrance des permis de bâtir. On exagère souvent. Dans les neuf directions provinciales, comme dans toute administration, il y a de bons et de moins bons éléments. La législation fixe des délais pour certaines questions. Ensuite viennent les dossiers sans délai fixe (p. ex. les décisions de principe). Mais on ne considère jamais l'aspect constructif des permis de bâtir: l'administration n'a pas eu le temps de faire des propositions constructives en matière d'urbanisme. Le Ministre demande qu'on fasse preuve de patience à l'égard d'une administration qui devrait pouvoir disposer de cadres plus étoffés. En ce qui concerne plus particulièrement les litiges portant sur la hauteur des bâtiments, le Ministre estime que, dans l'ensemble, il n'y a pas de retard. Les directeurs peuvent prolonger les délais, mais pas indéfiniment. Parfois les conceptions sont divergentes. Dans ce cas, les négociations se prolongent. Une circulaire exigeait naguère une autorisation de l'administration centrale pour les bâtiments de plus de dix étages. Cette circulaire a été maintenue. On ne peut dire que ces dossiers ne doivent pas être étudiés avec attention. Même si une administration était parfaite, elle susciterait encore des conflits. Dans certains cas, les intérêts en cause ne coïncident pas avec l'intérêt général et avec une conception normale de l'urbanisme. La tâche de l'administration est très difficile (influence des décisions sur le prix des terrains, difficultés d'appréciation, etc.). On a plaidé en faveur de la décentralisation, mais il faut admettre que l'Administration de l'Urbanisme est encore relativement jeune.

9. *Le permis de lotir* (art. 56 à 58 de la loi de 1962).

Quel est le pourcentage des lots vendus? En ce qui concerne les permis de bâtir, le délai est d'un an, alors que les permis de lotir restent valables pour une période illimitée. Il convient donc de subordonner la délivrance des permis de lotir à certaines conditions. Cette question doit être examinée d'une manière approfondie.

Le Ministre estime que le problème du lotissement est en effet un problème important. De nombreuses parcelles loties restent inutilisées. La Commission nationale a été invitée à donner un avis général. Cependant, les administrations communales sont les premières à permettre un lotissement. Par ailleurs, le Ministre signale que son autorisation est nécessaire pour la délivrance de permis de lotir portant sur dix hectares au moins.

Tenslotte, volgt hieronder het aantal goedgekeurde verkavelingen per provincie :

	1963	1964	1965	1966
Antwerpen . . .	1.332	1.398	1.401	1.368
Brabant . . .	1.751	1.941	1.761	1.920
West-Vlaanderen . .	1.144	1.276	985	852
Oost-Vlaanderen . .	1.836	1.904	1.856	1.901
Henegouwen . . .	419	542	541	458
Luik . . .	501	633	568	531
Limburg . . .	909	1.057	1.062	1.058
Luxemburg . . .	69	77	124	111
Namen . . .	218	219	226	203
	8.179	9.047	8.524	8.402

De Administratie beschikt echter nog niet over de nodige statistische gegevens in verband met hun oppervlakte, het aantal percelen en het aantal gebouwde huizen. Uw verslaggever vestigt nochtans de aandacht op het feit dat bovengenoemde statistieken voorzichtig mochten geïnterpreteerd worden (als verkaveling wordt ook het feit beschouwd dat een perceel bv. in twee gesplitst wordt).

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING.

A. Gewone uitgaven (titel I).

Artikel 11.03 der gewone begroting.

Volgens een lid voert men een hybridisch systeem in waarbij supplementaire lonen betaald worden langs de buitengewone begroting. Het betalen van een gedeelte van de wedden langs de gewone begroting en van een ander gedeelte langs de buitengewone begroting heeft tot gevolg dat het administratieve werk voor de uitbetaling vermeerderd.

De Minister verwijst vooreerst naar de bijlage n° 5. Hieruit valt op te maken dat het werkelijk gaat om een productiviteitstoelage die vanzelfsprekend nauw verbonden is met de studie en het uitvoeren van de werken van het programma.

Zoals voor erelonen aan private studiebureaus is het normaal dat bedoelde toelage aangerekend wordt op de buitengewone begroting. De Minister is van oordeel dat het bijkomend administratief werk klein van omvang zal zijn.

Artikel 12.32 der gewone begroting.

De huurgelden werden geblokkeerd op hetzelfde bedrag als in 1966. Men heeft rekening gehouden met de indienststelling van de administratieve wijk en met de recruiteringsstop. De Kabinetsraad heeft principieel beslist dat vanaf 1968 de huurgelden zullen voorkomen op de begroting van het betrokken Departement. Dat zal geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van het Bestuur der Gebouwen.

On trouvera ci-dessous le nombre de remembrements approuvés par province :

	1963	1964	1965	1966
Anvers . . .	1.332	1.398	1.401	1.368
Brabant . . .	1.751	1.941	1.761	1.920
Flandre Occidentale . .	1.144	1.276	985	852
Flandre Orientale . .	1.836	1.904	1.856	1.901
Hainaut . . .	419	542	541	458
Liège . . .	501	633	568	531
Limbourg . . .	909	1.057	1.062	1.058
Luxembourg . . .	69	77	124	111
Namur . . .	218	219	226	203
	8.179	9.047	8.524	8.402

L'administration ne dispose toutefois pas des données statistiques nécessaires en ce qui concerne la superficie, le nombre de parcelles et le nombre de maisons construites. Votre rapporteur attire cependant votre attention sur le fait que les statistiques ci-dessus doivent être interprétées avec prudence (c'est ainsi qu'on considère également comme lotissement, le fait de scinder une parcelle en deux).

DISCUSSION DES ARTICLES.

A. Dépenses ordinaires (titre I).

Article 11.03 du budget ordinaire.

Un commissaire estime qu'on instaure un système hybride en payant des salaires supplémentaires au moyen du budget extraordinaire. Cette façon de faire entraîne en outre un accroissement du travail administratif nécessité par les paiements à charge des deux budgets, l'ordinaire et l'extraordinaire.

Le Ministre se réfère en premier lieu à l'annexe n° 5. Il en ressort qu'il s'agit effectivement d'allocations de productivité qui sont évidemment liées de façon étroite à l'étude et à l'exécution des travaux du programme.

Comme pour les honoraires versés aux bureaux d'études privés, il est normal que cette allocation soit mise à charge du budget extraordinaire. Par ailleurs, le Ministre estime que le surcroît de travail administratif qui en découlera sera peu important.

Article 12.32 du budget ordinaire.

Les loyers ont été bloqués au niveau de 1966. Il a été tenu compte de la mise en service de la Cité administrative et de l'arrêt des recrutements. Le Conseil de Cabinet a décidé qu'à partir de 1968, les loyers seraient en principe pris en charge par le budget du Département intéressé, sans pour autant porter atteinte aux compétences de l'Administration des Bâtiments.

Artikelen 43.01 en 63.01 der gewone begroting.

De terugbetalingen aan het Gemeentekrediet schijnen niet erg progressief te zijn in 1967. Werden de cijfers van 1966 slecht berekend ?

Volgens de Minister waren voor de terugbetalingen aan het Gemeentekrediet de kredieten in 1966 te ruim berekend.

B. Buitengewone uitgaven (titel II).*Artikel 12.01 van de buitengewone begroting.*

In 1966 zijn op dit artikel 937.968 frank vastgelegd voor het Bestuur van de Stedebouw. Zij werden hoofdzakelijk gebruikt voor de publicatie van de streekstudie Doornik-Aat en, in bijkomende orde, voor verscheidene publicaties. Dit krediet wordt uitgetrokken op de buitengewone begroting omdat het vooral bestemd is voor de publicatie van studies in verband met de ruimtelijke ordening, welke studies eveneens in die begroting voorkomen.

Artikel 14.02 der buitengewone begroting.

De verdeling per provincie voor 1965 en 1966 der vastleggingen voor het buitengewoon onderhoud der rijkswegen is de volgende :

	1965	1966	Totaal
Antwerpen	22.375.098	54.152.590	76.527.688
West-Vlaand.	15.062.368	62.547.404	77.609.772
Oost-Vlaand.	19.945.697	63.263.784	83.209.481
Limburg	14.161.315	29.932.387	44.093.702
Brabant	61.501.421	97.406.635	158.908.056
Henegouwen	26.075.880	64.867.626	90.943.506
Luik	79.050.279	73.686.858	152.737.137
Luxembourg	53.455.961	64.470.937	117.926.898
Namen	33.371.981	67.976.566	101.348.547

Artikel 14.03 der buitengewone begroting.

1. Het amendement van de Regering (zie Gedrukt Stuk nr. 124) wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen bij 3 onthoudingen.

2. Een amendement dat ertoe strekt een supplementair bedrag van 10 miljoen in te schrijven voor het vak Brugge-St-Joris van de vaart Brugge-Gent, wordt ingetrokken na een verklaring van de Minister volgens de welke met dit amendement zal rekening worden gehouden bij de verdeling van de kredieten van artikel 14.03.

Artikel 53.01 der buitengewone begroting.

In dit artikel zijn 600, 300 en 200 miljoen kredieten voorzien respectievelijk voor Gent-Terneuzen, de Zeeschelde en de Schelde-Rijn verbinding. Welk zal het ritme van uitvoering zijn ?

Articles 43.01 et 63.01 du budget ordinaire.

Les remboursements au Crédit communal ne semblent pas progresser très rapidement en 1967. Les chiffres de 1966 ont-ils été mal calculés ?

Le Ministre déclare que lors de la préparation du budget de 1966, les crédits pour les remboursements au Crédit communal avaient été calculés trop largement.

B. Dépenses extraordinaires (titre II).*Article 12.01 du budget extraordinaire.*

Pour l'Administration de l'Urbanisme, 937.968 francs ont été engagés sur cet article en 1966. Ils ont servi en ordre principal à la commande de la publication de l'étude régionale Tournai-Ath, et en ordre subsidiaire, pour couvrir les frais de diverses publications. Ce crédit est inscrit au budget extraordinaire parce qu'il est surtout affecté à la publication d'études d'aménagement du territoire, lesquelles études figurent également à ce budget.

Article 14.02 du budget extraordinaire.

Voici la répartition par province des crédits engagés en 1965 et 1966 pour l'entretien extraordinaire des routes de l'Etat :

	1965	1966	Total
Anvers	22.375.098	54.152.590	76.527.688
Fl. occidentale	15.062.368	62.547.404	77.609.772
Fl. orientale	19.945.697	63.263.784	83.209.481
Limbourg	14.161.315	29.932.387	44.093.702
Brabant	61.501.421	97.406.635	158.908.056
Hainaut	26.075.880	64.867.626	90.943.506
Liège	79.050.279	73.686.858	152.737.137
Luxembourg	53.455.961	64.470.937	117.926.898
Namur	33.371.981	67.976.566	101.348.547

Article 14.03 du budget extraordinaire.

1. L'amendement du Gouvernement (voir Doc. Sénat n° 124) a été adopté par 11 voix contre 3 et 3 abstentions.

2. Un amendement tendant à faire inscrire un montant supplémentaire de 10 millions pour le tronçon Bruges-Sint-Joris du canal Bruges-Gand a été retiré, après que le Ministre eut fait une déclaration suivant laquelle il serait tenu compte de cet amendement dans la répartition des crédits prévus à l'article 14.03.

Article 53.01 du budget extraordinaire.

A cet article figurent des crédits de paiement de 600, 300 et 200 millions respectivement pour Gand-Terneuzen, l'Escaut maritime et la liaison Escaut-Rhin. Quel sera le rythme d'exécution ?

De kredieten van 600 en 200 miljoen, voorzien voor het kanaal Gent-Terneuzen en de Schelde-Rijnverbinding, zijn bestemd voor de terugbetaling van het Belgisch aandeel in deze werken op Nederlands grondgebied, al naargelang de uitvoering ervan. De voorziene sommen zijn de bedragen die men denkt te moeten terugbetalen in het jaar 1967. De twee bedragen samen vormen met dat van 300 miljoen (Zeeschelde) een « pool », in die zin dat wat eventueel te weinig voorzien was voor het ene werk, kan genomen worden op wat eventueel te veel voorzien is voor de andere werken. De bedragen moeten dus niet elk afzonderlijk beschouwd worden, maar wel als een totaliteit. Wat het kanaal Gent-Terneuzen betreft, gaat het om de werken die nu reeds aan de gang zijn en in 1967 zullen voortgezet worden, evenals voor enkele nieuwe aanbestedingen, zoals de bedieningsgebouwen aan de sluizen te Terneuzen, de remmingswerken aan de bruggen te Sluiskil en te Sas van Gent, evenals in de wachthavens te Terneuzen en de kanaalverruiming te Sluiskil. Dit alles met als streefdatum « einde 1968 » voor de ingebruikneming van het vernieuwde kanaal. Voor de Schelde-Rijnverbinding voorzien onze Noorderburen in 1967 de aanbesteding van het aanleggen van de bouwput van de Kreekraksluizen. Deze werken worden geraamd op 37 miljoen gulden en voor 1967 wordt een uitgave voorzien van 15 miljoen gulden. Het is moeilijk van nu af reeds het juiste Belgisch aandeel in deze som te bepalen voor het dienstjaar 1967. Het staat zo goed als vast dat het voorziene bedrag van 200 miljoen frank zal volstaan. De overige 300 miljoen frank zijn voorzien voor het financieren van de normalisatiewerken in de Westerschelde op Nederlands grondgebied. Deze werken omvatten in principe het aanleggen van een strekdam op de Platen van Saaftingen en het sluiten van de Schaar van de Zimmerman. Deze werken zullen in de loop van 1967 aanbesteed worden.

Artikel 63.02.3 der buitengewone begroting.

Wegens de begrenzing van de kredieten op 80 % is een zeker aantal aanbestedingsdossiers, waarvoor een vaste toezegging van een toelage was gedaan, op het einde van 1966 in beraad gehouden. De Minister beijvert zich de achterstand in te halen.

Artikel 71.05 der buitengewone begroting.

Het aanleggen van een zwaaiком in de haven van Roeselare maakt deel uit van de plannen tot uitbreiden van deze haven, dewelke in hoofdzaak het bouwen van een bijkomend havendok voorzien. De zwaaiком zou aangelegd worden op de plaats waar dit nieuw havendok zou aansluiten op het bestaande kanaal. De onteigeningsplannen die betrekking hebben op deze uitbreidingswerken werden reeds in 1963 goedgekeurd. Tot nog toe werd daarvan echter nog niets verwezenlijkt, alhoewel reeds af en toe enig krediet beschikbaar was. De oorzaak ervan was te zoeken in de overbelasting van het Aankoopcomité te Gent.

Les crédits de 600 et de 200 millions prévus pour le canal Gand-Terneuzen et pour la liaison Escaut-Rhin, sont destinés au remboursement de la quote-part de la Belgique dans les travaux effectués en territoire néerlandais, remboursement qui aura lieu au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Les sommes prévues sont les montants qu'on croit devoir rembourser au cours de l'année 1967. Les deux montants, auxquels il faut ajouter le crédit de 300 millions (Escaut maritime), forment un « pool » en ce sens que si le montant prévu pour l'un des travaux s'avère insuffisant, il est possible de prélever sur un éventuel excédent du montant prévu pour les autres travaux. Les montants ne doivent donc pas être considérés séparément, mais bien comme un tout. En ce qui concerne le canal Gand-Terneuzen, le montant concerne les travaux actuellement en cours et qui seront poursuivis en 1967, ainsi que quelques nouvelles adjudications, notamment celles qui ont pour objet les bâtiments de desserte des écluses de Terneuzen, les estacades de guidage des ponts de Sluiskil et de « Sas van Gent », les travaux à réaliser dans les ports d'attente de Terneuzen et les travaux d'élargissement du canal à Sluiskil. Suivant les prévisions, le canal aménagé devrait être mis en service à la fin de 1968. Quant à la liaison Escaut-Rhin, nos voisins du Nord prévoient pour 1967 l'adjudication des travaux d'établissement de la fouille des écluses du Kreekrak. Ces travaux sont estimés à 37 millions de florins. Pour 1967, il est prévu une dépense de 15 millions de florins. Il est difficile de fixer dès à présent la quote-part exacte de la Belgique dans cette somme pour l'exercice 1967. Il est pour ainsi dire certain que le montant prévu de 200 millions de francs suffira. Les 300 millions de francs restants sont prévus pour financer la poursuite des travaux de normalisation de l'Escaut occidental en territoire néerlandais. En principe, ces travaux comportent la construction d'une digue longitudinale en bordure des hauts-fonds de Saaftingen et la fermeture du « Schaar van de Zimmerman ». Ces travaux seront mis en adjudication dans le courant de 1967.

Article 63.02.3 du budget extraordinaire.

En raison de la limitation des crédits à 80 %, un certain nombre de dossiers d'adjudication impliquant des promesses fermes ont été tenus en délibéré à la fin de l'année 1966. Le Ministre s'emploie à rattraper le retard.

Article 71.05 du budget extraordinaire.

La construction d'un bassin d'évolution dans le port de Roulers fait partie des plans d'extension de ce port, lesquels prévoient principalement la construction d'une darse supplémentaire. Le bassin d'évolution serait aménagé à l'endroit où cette nouvelle darse serait reliée au canal existant. Les plans d'expropriation relatifs à ces travaux d'extension ont été approuvés dès 1963. Cependant, rien n'a été réalisé jusqu'à présent, bien que de temps en temps un crédit ait été inscrit à cet effet au budget. La cause réside dans la surcharge du Comité d'acquisition de Gand. Pour l'année 1967, il est prévu à l'article 71.05 du budget

Voor het jaar 1967 is op het artikel 71.05 van de begroting een krediet van 30 miljoen voorzien voor de hogerbedoelde onteigeningen.

Artikel 71.07 der buitengewone begroting.

1. De post 71.07 heeft volgens de Minister betrekking op de aankoop van gronden die nog nodig zijn voor de in uitvoering zijnde werken tot aanleg van de watertransportleidingen van Eupen naar Seraing, alsmede voor de werken tot verhoging van de Gileppedam, die binnenkort worden aangevat.

Wat het ontwerp van stuwdam voor de Hermeton betreft is een voorontwerpstudie aan de gang om uit te maken of de geologische gesteldheid aldaar de bouw van een stuwdam mogelijk maakt. De daartoe nodige grondboringen zijn in uitvoering. Zodra de uitslag van dat bodemonderzoek gekend is, zal de Regering vast kunnen beslissen of de stuwdam er komt of niet. In het bevestigend geval zal de dam zo ver mogelijk stroomafwaarts worden gebouwd, rekening houdend met de geologische en technische mogelijkheden. Volgens de door de Koninklijke Commissaris voor het Waterbeleid verstrekte richtlijnen moet het stuwmeer een inhoud van circa 68 miljoen m³ hebben, wat overeenkomt met een stuwpeil van ongeveer 160. Te Rome-denue zou het terrein uiterst zelden bloot komen te liggen, aangezien het stuwpeil in het bovengedeelte principieel constant zal blijven, behalve in jaren van uitzonderlijke droogte. Het in voorraad gehouden water is bestemd om de zomerafvoer van de Maas op peil te houden, overeenkomstig het programma van de Koninklijke Commissaris. Vanzelfsprekend zullen samen met de bouw van de stuwdam de nodige wegverbindingen worden aangelegd, en zal rekening worden gehouden met de toeristische accommodatie van de streek. Er zal een algemeen aanlegplan worden uitgewerkt in het raam van de studie van het gewestplan Neufchâteau. De schadeloosstelling van de onteigende of benadeelde eigenaars en huurders zal plaats hebben volgens de beginselen die door het Rijk ter zake worden toegepast. Alle uit de Rijkswerken voortvloeiende erfdienstbaarheden, komen insgelijks voor schadeloosstelling in aanmerking. De hierboven uiteengezette beginselen gelden ook voor de Lesse evenals voor alle andere plaatsen waar stuwdammen zouden worden gebouwd.

2. In het kader van de studies die hij ondernomen heeft voor de watervoorziening van het land, heeft de Koninklijke Commissaris voor het Waterbeleid de noodzakelijkheid aangetoond om tijdens de periode van laagwater het Maasdebiet te spijzen.

Als mogelijkheid daartoe heeft hij namelijk, voor zover het technisch mogelijk is, het bouwen van een stuwdam op de Lesse, stroomopwaarts Daverdisse, voorgesteld.

Er werd aangevangen met de studie van een voorontwerp, studie waarvoor de nodige voorafgaandelijke geologische onderzoeken thans worden uitgevoerd en die alleen moet toelaten uit te maken of het voorstel tot bouwen van een stuwdam op die bepaalde plaats aanvaardbaar is. De resultaten van die studie zijn nog niet gekend.

un crédit de 30 millions destiné aux expropriations en question.

Article 71.07 du budget extraordinaire.

1. D'après le Ministre, le poste 71.07 concerne les acquisitions de terrains encore nécessaires pour les travaux d'établissement des adductions d'eau d'Eupen vers Seraing, qui sont en cours, et pour les travaux d'exhaussement du barrage de la Gileppe, qui seront prochainement entamés.

Quant au barrage de l'Hermeton, des études d'avant-projet sont entreprises afin de déterminer si la géologie du site permet la construction d'un barrage-réservoir. Les sondages nécessaires sont en cours. Dès que le résultat de ces dernières sera connu, le Gouvernement pourra décider définitivement si le barrage sera construit ou non. Dans l'affirmative, il sera implanté le plus possible en aval, compte tenu des possibilités géologiques et techniques. Suivant les directives données par le Commissaire royal au Problème de l'Eau, la capacité du barrage doit être de l'ordre de 68 millions de m³, ce qui établit la cote de retenue à 160 environ. La découverte des surfaces à Rome-denue serait extrêmement rare, le niveau du lac devant en principe rester constant sur sa partie amont, sauf en période d'extrême sécheresse. L'eau stockée est destinée à soutenir l'étiage de la Meuse, conformément au programme du Commissaire royal. Il est évident que les liaisons routières nécessaires seront réalisées et que l'équipement touristique de la région sera pris en considération. Un plan général d'aménagement sera établi dans le cadre de l'étude du plan de secteur de Neufchâteau en même temps que la construction du barrage. Quant à l'indemnisation des propriétaires et locataires expropriés ou lésés, elle se fera suivant les principes appliqués par l'Etat en la matière. Toute servitude résultant des travaux réalisés par l'Etat donne également lieu à indemnisation. Les principes généraux exposés ci-dessus valent également pour la Lesse de même que pour tout autre site où un barrage-réservoir serait construit.

2. Dans le cadre des études qu'il a entreprises pour assurer l'alimentation en eau du pays, le Commissaire royal au Problème de l'Eau a établi la nécessité de renforcer le débit d'étiage de la Meuse.

A cette fin, il a retenu comme solution la construction d'un barrage-réservoir sur la Lesse en amont de Daverdisse, pour autant que la chose soit techniquement possible.

On a commencé l'étude d'un avant-projet, étude nécessitant des recherches géologiques préalables qui sont actuellement effectuées. Elle doit uniquement permettre de savoir si l'idée de construire un barrage en cet endroit peut être retenue. Les résultats n'en sont pas encore connus.

De schadevergoeding aan de eigenaars zou in principe geschieden overeenkomstig de wettelijke reglementaire bepalingen die gelden voor alle door de Staat ondernomen werken.

Het Bestuur voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening werd bij het gestelde probleem betrokken, gelet op de invloed die eventuele werken op toeristisch gebied kunnen hebben voor de omgeving.

Artikel 72.02 (Justitie) der buitengewone begroting

Het Gerechtsgebouw te Dinant, dat vroeger eigendom van de provincie Namen was, is in november 1964 door het Rijk overgenomen bij toepassing van de bepalingen van de wet van 14 februari 1961. Van bij die overname hebben de diensten zich actief beziggehouden met de werken die met het oog op de staat van onderhoud van dit gebouw noodzakelijk moeten worden uitgevoerd. Volgende werken werden reeds uitgevoerd of zijn in uitvoering : de versteviging van het fronton, de vernieuwing en inrichting voor olie-sloot van twee ketels, de bouw van een buitenschoorsteen voor centrale verwarming, de geschiktmaking van twee vertrekken en twee kelders, grotendeels bestaande in herstellingswerken, en de vernieuwing van vloerbedekkingen en wandbekledingen.

De daken moeten noodzakelijk worden vernieuwd, aangezien de tot nog toe uitgevoerde herstellingen om de insijpelingen van het water te beletten, weinig doeltreffend zijn gebleken. De nodige kredieten voor dat werk, waarvan de kosten op ongeveer 1.650.000 frank worden geraamd, zijn opgenomen in de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1967.

Artikel 72.02 (Volksgezondheid) der buitengewone begroting.

Wat zijn de redenen voor de niet-voortzetting van de werken in het Rijksgesticht voor geesteszieken te Bergen, met name wat de bouw van een observatiepaviljoen betreft ? Wat is de prijs van de werken om dit gebouw gebruiksklaar te maken ?

Volgens de Minister gaat het over het Infirmeriepaviljoen van het Gesticht te Bergen, waarvan de kosten van de afwerking en van de aanleg van het terrein geraamd zijn op 13.361.200 frank. Bij de aanbesteding van 5 november 1966 werd slechts één offerte ingediend, ten bedrage van 15.896.693 frank, wat 20 % meer is dan de raming. Wegens het gemis aan concurrentie stelde de Inspectie van Financiën voor, een heraanbesteding te houden. De Minister van Openbare Werken heeft op 18 december 1966 met dat voorstel ingestemd en toelating gegeven om de desbetreffende kredieten naar 1967 over te boeken. Op de begroting voor 1967 is bijgevolg een som van 15 miljoen frank beschikbaar voor de afwerking van het Infirmeriepaviljoen en de aanleg van het terrein. Deze werken moeten omstreeks 3 februari 1967 worden aanbesteed. Verder is op de begroting voor 1967 een som van 1.620.000 frank bestemd voor liften en trappen. Het aan de aanbesteding voorafgaande onder-

Le dédommagement des propriétaires se ferait en principe suivant les règles appliquées par l'Etat pour tous les travaux qu'il réalise.

- Dans le cas présent, l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire a été saisie du problème, vu l'incidence que les travaux éventuels pourraient avoir sur le tourisme dans la région.

Article 72.02 (Justice) du budget extraordinaire.

Le Palais de Justice de Dinant, anciennement propriété de la province de Namur, a été repris par l'Etat en novembre 1964 en vertu des dispositions de la loi du 14 février 1961. Dès cette reprise, les services se sont activement occupés d'étudier les travaux que l'état d'entretien du bâtiment imposait. C'est ainsi qu'ont été réalisés ou sont en cours d'exécution les travaux relatifs à la consolidation du fronton, au renouvellement et à l'équipement au mazout de deux chaudières, à la construction d'une cheminée extérieure de chauffage central, à l'aménagement de deux locaux et de deux caves, ces derniers travaux étant constitués en grande partie par des remises en état et par le renouvellement de pavements et revêtements.

Quant aux toitures, leur renouvellement s'impose, les réparations effectuées jusqu'ici pour tenter de remédier aux infiltrations d'eau s'étant avérées de peu d'efficacité. Les crédits nécessaires à ce travail, estimés à $\pm$ 1.650.000 francs, sont repris au budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1967.

Article 72.02 (Santé publique) du budget extraordinaire.

Quelles sont les raisons qui s'opposent à l'achèvement des travaux entrepris à l'établissement de l'Etat pour malades mentaux de Mons, notamment en vue de la construction d'un pavillon d'observation ? Quel est le coût des travaux à réaliser pour rendre ce dernier bâtiment habitable ?

Le Ministre répond qu'il s'agit du pavillon « Infirmerie » de l'Asile de Mons; le coût des travaux de parachèvement du bâtiment et d'aménagement des abords a été estimé à 13.361.200 francs. L'adjudication, fixée au 5 novembre 1966, a donné lieu à une offre unique de 15.896.693 francs, soit 20 % de plus que l'estimation initiale. Devant l'absence de concurrence, l'Inspection des Finances a proposé de refaire une adjudication. Le 18 décembre 1966, le Ministre des Travaux public a approuvé cette proposition et autorisé le report des crédits correspondants sur le budget de 1967. Il est donc prévu au budget de 1967 une somme de 15.000.000 de francs pour le parachèvement du pavillon « Infirmerie » et l'aménagement des abords. L'adjudication de ces travaux devait avoir lieu aux environs du 3 février 1967. Par ailleurs, il est également prévu au budget de 1967 un crédit de 1.620.000 francs pour les ascenseurs et escaliers. La vérification des documents relatifs à ce travail sera terminé d'ici

zoek van de bescheiden betreffende dat werk, zal over ongeveer een week voltooid zijn. Op de begroting voor 1967 is ook een som van 750.000 frank bestemd voor de ziekenlift. De formaliteiten voor de uitschrijving van de aanbesteding zullen eerstdaags worden vervuld.

Artikel 72.03 der buitengewone begroting.

1. Hoe en wanneer zal de Staat kunnen rekenen op terugbetaling der sommen die aan de O.S.S.O.M. betaald worden ?

Het kontrakt tussen O.S.S.O.M. en de Belgische Staat voorziet dat de Staat een huurgeld moet betalen zodra een deel der gebouwen klaar is (dit geldt o.m. voor de Oostvleugel vanaf 1 januari 1967) en dat de Staat de bouwkosten terugbetaalt in een zeker aantal annuïteiten, aantal dat niet hetzelfde is voor de eerste als voor de tweede schijf. Het gebouw zal verhuurd worden aan de E.E.G. De E.E.G. zal dus huurgeld moeten betalen. Het bedrag van dit huurgeld hangt natuurlijk af van de oppervlakte die bezet wordt. Het volledig huurgeld zal slechts betaald worden na voltooiing van het complex, zijnde begin 1969. Er worden met het Ministerie van Financiën besprekingen gevoerd om de wijze te regelen volgens dewelke deze huurgelden betaald zouden worden zodat de begroting van het Ministerie van Openbare Werken geen huurgeld zou moeten betalen aan O.S.S.O.M. zonder recuperatie.

2. Over hetzelfde artikel werden nog volgende inlichtingen verstrekt :

— De Dienst voor Sociale Zekerheid der Overzeese Gebieden, Louizalaan 94, te Brussel, is een instelling van openbaar nut, onder Staatswaarborg, ingesteld bij de wet van 17 juli 1963.

— Het bedrag door de Dienst voor Sociale Zekerheid der Overzeese Gebieden uitgegeven voor het oprichten van het administratief centrum voor de Europese Economische Gemeenschap, beloopt 880 miljoen 072.231 frank.

— De tussenkomst van de Dienst voor Sociale Zekerheid der Overzeese Gebieden in de kostprijs der werken van het administratief centrum van de Europese Economische Gemeenschap werd vastgesteld door de conventie van 5 april 1962, gewijzigd door de bijakten van 19 december 1963 en 6 juni 1966; zij bedraagt 1.010.000.000 frank. Ten einde de oprichtingswerken van het bedoeld administratief centrum te kunnen voortzetten, is een derde bijakte in voorbereiding welke de tussenkomst van de Dienst voor Sociale Zekerheid der Overzeese Gebieden op 3.340.000.000 frank zal brengen. Om het nodige kapitaal tot terugbetaling te vestigen, stort de Staat 19 onveranderlijke annuïteiten van 3,274501 % van de kostprijs van de eerste schijf der werken en 15 onveranderlijke annuïteiten van 4,634229 % van de kostprijs van de tweede schijf der werken.

une huitaine de jours, préalablement à leur mise en adjudication. Toujours au budget de 1967, une somme de 750.000 francs est réservée pour le monte-malades; les formalités de mise en adjudication auront lieu dans les prochains jours.

Article 72.03 du budget extraordinaire.

1. Comment et quant l'Etat pourra-t-il compter sur un remboursement des fonds versés à l'O.S.S.O.M. ?

Le contrat entre l'O.S.S.O.M. et l'Etat belge prévoit que l'Etat doit payer un loyer dès qu'une partie des bâtiments est prête (c'est le cas, notamment, pour l'aile Est à partir du 1^{er} janvier 1967) et que l'Etat rembourse le coût de la construction en un certain nombre d'annuités, qui n'est pas le même pour la première tranche et pour la seconde. L'immeuble sera loué à la C.E.E. Celle-ci devra donc payer un loyer. Le montant de celui-ci dépend évidemment de la superficie occupée. La totalité du loyer ne sera versée qu'après achèvement du complexe, c'est-à-dire au début de 1969. Des négociations avec le Ministère des Finances sont en cours afin que soient fixées, pour les redevances locatives précitées, des modalités de paiement permettant au Ministère des Travaux publics de ne payer aucun loyer à l'O.S.S.O.M. sans récupération.

2. Au même article, les renseignements suivants ont été fournis :

— L'Office de Sécurité Sociale d'Outre-Mer, 94, avenue Louise, à Bruxelles, est un organisme d'intérêt public, sous la garantie de l'Etat, créé par la loi du 17 juillet 1963.

— Le montant que cet Office a dépensé pour la construction du Centre administratif de la Communauté économique européenne s'élève à 880.072.231 fr.

— L'intervention de l'Office dans le coût des travaux du Centre administratif de la Communauté économique européenne a été fixée par la convention du 5 avril 1962, modifiée par les protocoles des 19 décembre 1963 et 6 février 1966; son montant s'élève à 1.010.000.000 de francs. Afin de pouvoir poursuivre les travaux de construction de ce centre, un troisième protocole est actuellement en voie d'élaboration, qui portera l'intervention de l'Office de Sécurité Sociale d'Outre-Mer à 3.340.000.000 de francs. Afin de constituer le capital nécessaire au remboursement, l'Etat verse 19 annuités invariables, égales à 3,274501 % du coût de la première tranche des travaux, et 15 annuités égales, au taux de 4,634229 % du coût de la deuxième tranche.

Artikel 73.03 der buitengewone begroting.

1. De vermoedelijke kostprijs van het hellend vlak van Ronquières met de erbijhorende werken zal de volgende zijn :

Tot einde 1966 :		
— Burgerlijke bouwkunde	F	1.430.000.000
— Electromechanische uitrusting		850.000.000
— Bakken		75.000.000
Voorziene kredieten 1967 :		
— Burgerlijke bouwkunde		650.000.000
— Electromechanische uitrusting		285.000.000
— Bakken		27.000.000
Totaal	F	3.317.000.000

De hierboven gegeven bedragen hebben niet uitsluitend betrekking op het eigenlijk hellend vlak, maar omvatten ook het bouwen in ophoging, van een 4 km lang kanaalvak alsook een 300 m lange kanaalbrug.

De inschrijving, op artikel 73.03, van een krediet van 1.016.000.000 frank voor het kanaal van Brussel naar Charleroi, met inbegrip van het hellend vlak te Ronquières, kan als volgt worden verantwoord :

— 20 miljoen voor de werken tot afwerking van het eigenlijke kanaal, te weten de bouw van een keersluis te Houdeng-Goegnies in het kanaal van het Centrum, voor de verlaging van de waterspiegel van het kanaal Brussel-Charleroi;

— 316 en 680 miljoen voor de vastlegging, respectievelijk van de meerwerken en van de contractuele herzieningen in verband met de verschillende in uitvoering zijnde aannemingen.

2. De vooruitzichten voor de indiensttreding der Ringvaart, meer bepaald het zuidelijk vak, rond Gent en de modernisering van de Bovenschelde zijn thans tamelijk gunstig. Volgens de Minister zullen het wester- en het zuidervak van de Ringvaart rondom Gent tegen het einde van 1968 in dienst gesteld worden. Volgens het programma van de kalibreringswerken van de Bovenschelde zullen de laatste aanbestedingen plaatshebben in 1971, zodat mag gerekend worden op een voltooiing der werken in 1973. De Minister wijst nogmaals op het zeer grote belang van de indienststelling van de Ringvaart, niet alleen voor de waterbeheersing in het Gentse en in het opwaarts gelegen stroombekken van Schelde en Leie, maar ook voor de scheepvaart van hetzelfde Scheldebekken.

3. De voorziene moderniseringswerken aan de Leie kunnen als volgt gepreciseerd worden. Op het einde van 1966 werden de werken van burgerlijke bouwkunde van de nieuwe stuwsuis te Harelbeke aanbesteed en toegewezen. In het begin van 1967 zal dit ook geschieden voor de elektromechanische uitrusting van hetzelfde kunstwerk. Deze werken vormen de start van het eerste urgentieprogramma van de Leie. Voormeld kunstwerk werd vooruit en vooraf gekozen in verband met het saneringsplan van de Gaverbeek,

Article 73.03 du budget extraordinaire.

1. Le coût global présumé du plan incliné de Ronquières et des travaux accessoires se décompose comme suit :

Jusqu'à fin 1966 :		
— Génie civil	F	1.430.000.000
— Equipement électromécanique		850.000.000
— Bacs		75.000.000
Crédits prévus pour 1967 :		
— Génie civil		650.000.000
— Equipement électromécanique		285.000.000
— Bacs		27.000.000
Total	F	3.317.000.000

Les montants mentionnés ci-dessus ne se rapportent pas exclusivement au plan incliné proprement dit, mais comprennent en outre les frais de construction d'un tronçon de canal surélevé, d'une longueur de 4 km, ainsi que d'un pont de 300 m sur le canal.

L'inscription à l'article 73.03 d'un crédit de 1.016.000.000 de francs pour le canal de Charleroi à Bruxelles, y compris le plan incliné de Ronquières, se justifie dès lors comme suit :

— 20 millions pour les travaux de parachèvement du canal proprement dit, à savoir la construction d'une tête d'écluse à Houdeng-Goegnies sur le canal du Centre, afin de permettre l'abaissement du plan d'eau du canal de Charleroi à Bruxelles;

— 316 et 680 millions pour permettre respectivement l'engagement des travaux supplémentaires et l'engagement des révisions contractuelles pour les différentes entreprises en cours d'exécution.

2. Les prévisions concernant la mise en service du canal circulaire de Gand, et plus particulièrement de la section Sud, et de la modernisation du Haut-Escaut sont actuellement assez favorables.

Le Ministre signale que les sections Ouest et Sud du canal circulaire de Gand seront mises en service vers la fin de 1968. Suivant le programme établi pour les travaux de calibrage du Haut-Escaut, les dernières adjudications auront lieu en 1971, de sorte que l'on peut escompter l'achèvement des travaux en 1973. Le Ministre insiste une nouvelle fois sur l'importance considérable de la mise en service du canal circulaire de Gand, non seulement dans la région de Gand et au point de vue du régime hydraulique de l'Escaut et de la Lys, mais aussi pour la navigation dans ce même bassin de l'Escaut.

3. Les opérations de modernisation prévues pour la Lys peuvent être précisées comme suit. Les travaux de génie civil du nouveau barrage-écluse de Harelbeke ont été mis en adjudication et adjugés à la fin de 1966. Il en sera de même au début de 1967 de l'équipement électromécanique de cet ouvrage d'art. Ces travaux constituent le point de départ de la réalisation du premier programme d'urgence de la Lys. L'ouvrage en question figure en première place au programme parce qu'il s'inscrit dans le plan d'assainissement du

waaraan thans reeds door de provincie West-Vlaanderen een begin van uitvoering werd gegeven. De lozing van de Gaverbeek zal in de toekomst geschieden in de Leie opwaarts van de stuw waar dit tot nu toe afwaarts van dit kunstwerk plaatshad, de stuw zal derhalve een groter debiet te verwerken krijgen. Dit jaar worden nog de onteigeningen gedaan voor het bouwen van een nieuwe sluis te St-Eloois-Vijve. Deze sluis wordt dan in 1968 aanbesteed. Ze moet een verlaging mogelijk maken van het waterpeil in het pand St-Eloois-Vijve-Deinze en de afschaffing van de sluis te Deinze, na het uitdiepen van het vak St-Eloois-Vijve-Deinze. Dank zij de Ringvaart te Gent en het kanaal Gent-Terneuzen, die ondertussen zullen voltooid zijn, zullen het waterprobleem en het scheepvaartprobleem hiermee voor een groot gedeelte opgelost zijn. De verlaging van het pand St-Eloois-Vijve-Deinze zal tevens een verbetering mogelijk maken van de Mandelvallei en dus van het waterbezwaar te Roeselare, Izegem en Ingelmunster. Een verdere faze van het verbeteringsprogramma van de Leie behelst de rechtekking en verbreding van de vakken St-Eloois-Vijve-Ooigem en Ooigem-Kortrijk. De eindfaze van bedoeld programma zal later de werken omvatten in het opwaarts gedeelte van de rivier. Nochtans is voor 1967 reeds een lokale rechtekking voorzien te Menen, in verband met de wegeniswerken die aldaar zijn gepland.

4. Voor het kanaal Pommerœul-Condé is een bedrag van 125 miljoen voorzien. Zijn er akkoorden met Frankrijk ?

De Minister bevestigt dat het in akkoord met Frankrijk is dat de sluis gelegen aan de grens op het kanaal van Mons naar Condé, zal worden gebouwd. De werken voorzien in het vijfde plan van Frankrijk, zullen inderdaad aan de Belgische grens een verlaging van 6 m van het watervlak teweegbrengen, die uiterst gunstig is voor de bestrijding van de overstromingen, zowel in de streek van Condé als in de Borinage. Om dit niveauverschil op te vangen moet de voormelde sluis gebouwd worden waarvan de kosten op 125 miljoen worden geraamd.

5. Voor welke werken dienen de 50 miljoen die voorzien zijn voor de Ruisseau d'Acoz ?

De ontworpen werken strekken er hoofdzakelijk toe, nieuwe overstromingen in de wijk « l'Hôpital » en van de « place d'Outrebiesme » te Châtelet te voorkomen. De werken bestaan in de rechtekking en de aanpassing van de beek in de bebouwde kom van Châtelet, terwijl het nieuwe tracé tevens zal overwelfd worden. Die werken hebben een dringend karakter, enerzijds om zo spoedig mogelijk een einde te maken aan het overstromingsgevaar, anderzijds omdat ze tegelijkertijd met de aan de gang zijnde werken voor het bevaarbaar maken van de Samber voor schepen van 1350 ton en de modernisering van het Rijkswegennet op het grondgebied van Châtelet moeten worden uitgevoerd.

6. Het voorgenomen werkkalender betreffende de verruiming van het Albertkanaal en de aanpassing ervan aan de moderne scheepvaarttechnieken is als volgt opgevat :

« Gaverbeek », dont la réalisation a d'ores et déjà été entreprise par la province de Flandre occidentale. A l'avenir, les eaux de ce ruisseau se déverseront dans la Lys en amont du barrage et non plus en aval comme c'est le cas actuellement; le barrage devra donc faire face à un débit plus grand. Cette année encore il sera procédé aux expropriations nécessaires à la construction à Sint-Eloois-Vijve, d'une nouvelle écluse, dont la mise en adjudication est prévue pour 1968. Cette écluse doit permettre l'abaissement du plan d'eau dans le bief compris entre Sint-Eloois-Vijve et Deinze et la suppression de l'écluse de Deinze, après approfondissement du tronçon Sint-Eloois-Vijve - Deinze. Grâce au canal circulaire de Gand et au canal Gand- Terneuzen, qui seront achevés entretemps, le problème des eaux et celui de la navigation seront ainsi en grande partie résolus. L'abaissement du plan d'eau du bief Sint-Eloois-Vijve Deinze permettra en même temps d'aménager la vallée de la Mandel et d'améliorer la situation à Roulers, Izegem et Ingelmunster. Une autre phase du programme d'aménagement de la Lys comprend la rectification et l'élargissement des sections Sint-Eloois-Vijve - Ooigem et Ooigem - Courtrai. La dernière phase de ce programme comportera les travaux à effectuer dans la partie amont de la rivière. Néanmoins on a prévu pour 1967 déjà une rectification locale à Menin, dans le cadre des travaux de voirie projetés à cet endroit.

4. Un montant de 125 millions a été prévu pour le canal Pommerœul-Condé. Existe-t-il des accords avec la France ?

Le Ministre confirme que c'est avec l'accord de la France que sera construite, à la frontière, l'écluse sur le canal de Mons à Condé. Les travaux prévus au cinquième plan français entraîneront en effet, à la frontière belge, un abaissement de 6 m du plan d'eau, ce qui constitue un élément extrêmement intéressant dans la lutte contre les inondations, tant dans la région de Condé que dans le Borinage. La construction de cette écluse, dont le coût est estimé à 125 millions de francs, est indispensable pour compenser cette différence de niveau.

5. A quels travaux seront utilisés les 50 millions prévus pour le Ruisseau d'Acoz ?

Les travaux projetés sont principalement destinés à prévenir de nouvelles inondations dans le quartier de l'Hôpital et de la place d'Outrebiesme, à Châtelet. Ils consistent dans la rectification et dans l'adaptation du ruisseau, dans sa traversée de l'agglomération, le nouveau tracé étant en outre voûté. Ces travaux revêtent un caractère d'urgence, d'une part, parce qu'il s'indique de mettre fin, aussi rapidement que possible, au danger d'inondation et, d'autre part, parce que lesdits travaux doivent être exécutés conjointement avec les travaux de mise au gabarit de 1350 tonnes de la Sambre actuellement en cours, et la modernisation du réseau routier de l'Etat, sur le territoire de Châtelet.

6. Le calendrier prévu pour les travaux d'élargissement du Canal Albert et d'adaptation de celui-ci aux techniques modernes de navigation a été établi comme suit :

— In de loop van 1967 wordt het vak Paal-Beringen verder afgewerkt en de rechteroever tussen Olen en Geel-Stelen definitief versterkt. Op het basisprogramma van dit jaar zijn 100 miljoen frank voorzien voor de aanpassingswerken aan het vak Beringen-Stokrooie, de baggerwerken uitgezonderd.

— Door een beslissing op 14 oktober 1966 heeft het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie een krediet van 200 miljoen frank toegestaan op artikel 01.01 voor het verbreden van het vak Geel-Stelen-Kwaadmechelen, vak dat zal aanbesteed worden in de loop van 1967.

— Een krediet van 450 miljoen frank werd opgenomen in het complementair programma 1967, dat zou aangewend worden voor :

— de baggerwerken tussen Beringen en Stokrooie;

— de aanpassingswerken tussen de brug van Kwaadmechelen en de monding van het kanaal Kwaadmechelen-Dessel;

— de verbredingswerken van het vak Herentals-Grobbendonk-Viersel.

— Voor 1968 wordt de bouw voorzien van een nieuwe sluis voor duwvaart te Genk, van een definitieve brug te Eigenbilzen, de verbreding van het vak Stokrooie-Hasselt is eveneens voorzien.

— Voor 1969 wordt de bouw voorzien van twee nieuwe sluizen voor de duwvaart, één te Hasselt en één te Olen, alsook het uitvoeren van de verbredingswerken tussen Genk en Eigenbilzen.

— In 1970 zouden de nieuwe duwvaartsluizen te Diepenbeek en Kwaadmechelen worden gebouwd en de verbredingswerken uitgevoerd tussen Viersel en Wijnegem.

— In 1971 kunnen de verbredingswerken van de insnede van Eigenbilzen, van Veldwezelt, en van Vroenhoven en Caster worden aangevangen, alsook de aanpassingswerken tussen Wijnegem en Antwerpse dokken, en ter hoogte van Wandre.

De aanbesteding van al deze werken is wel te verstaan afhankelijk van de kredieten die daarvoor zullen beschikbaar gesteld worden en het is best mogelijk dat de opgegeven orde van uitvoering wijzigingen kan ondergaan.

7. Op het complementair programma van 1967 is een krediet van 100 miljoen frank voorzien voor de verdere aanpassings- en verbredingswerken van het kanaal Kwaadmechelen-Dessel over een lengte van nagenoeg 4 km. De verbredingswerken op de overblijvende acht kilometer zouden, volgens de voorzieningen van het tweede programma voor economische expansie, gespreid worden over de dienstjaren 1969, 1970 en 1971.

8. Het Netekanaal zou zo spoedig mogelijk op het gabarit van 1350 ton moeten gebracht worden. Om in het Albertkanaal te komen, moeten de schepen van 1350 ton komende van de Rupel, nu langs Antwerpen omvaren, wat kosten veroorzaakt.

De Minister wijst er op dat het Netekanaal via de Beneden-Nete het Albertkanaal verbindt met de Rupel en dat dus ook de Beneden-Nete moet op gabarit

— En 1967, les travaux seront poursuivis sur la section Paal-Beringen et la berge droite sera définitivement consolidée entre Olen et Geel-Stelen. Le programme de base de cette année prévoit 100 millions de francs pour les travaux d'aménagement de la section Beringen-Stokrooie, à l'exception des dragages.

— Par décision du 14 octobre 1966, le Comité ministériel de Coordination économique et sociale a inscrit un crédit de 200 millions de francs à l'article 01.01, en vue de l'élargissement de la section Geel Stelen - Kwaadmechelen, qui sera mise en adjudication en 1967.

Le crédit de 450 millions de francs inscrit au programme complémentaire de 1967 serait utilisé pour :

— les dragages à effectuer entre Beringen et Stokrooie;

— les travaux d'aménagement à exécuter entre le pont de Kwaadmechelen et l'embouchure du canal de Kwaadmechelen à Dessel;

— les travaux d'élargissement de la section Herentals-Grobbendonk - Viersel.

— Pour 1968, on prévoit la construction à Genk d'une nouvelle écluse accessible aux convois poussés et d'un pont définitif à Eigenbilzen ainsi que l'élargissement de la section Stokrooie-Hasselt.

— Pour 1969, on prévoit la construction de deux nouvelles écluses accessibles aux convois poussés, l'une à Hasselt et l'autre à Olen, ainsi que l'exécution de travaux d'élargissement entre Genk et Eigenbilzen.

— En 1970 seraient construites à Diepenbeek et à Kwaadmechelen deux nouvelles écluses accessibles aux convois poussés et seraient réalisés les travaux d'élargissement projetés entre Viersel et Wijnegem.

— En 1971 pourraient commencer les travaux d'élargissement de la tranchée d'Eigenbilzen, de Veldwezelt, de Vroenhoven et de Caster ainsi que les travaux d'aménagement entre Wijnegem et les bassins anversoïses et au droit de Wandre.

Il est bien entendu que la mise en adjudication de tous ces travaux sera fonction des crédits disponibles et il n'est pas exclu que, de ce fait, le calendrier indiqué subisse de profondes modifications.

7. Le programme complémentaire de 1967 prévoit un crédit de 100 millions de francs pour la poursuite des travaux d'aménagement et d'élargissement à effectuer au canal Kwaadmechelen-Dessel sur une longueur d'environ 4 km. Pour les huit kilomètres restants, les travaux d'élargissement envisagés s'étaleraient, selon les prévisions du deuxième programme d'expansion économique, sur les exercices 1969, 1970 et 1971.

8. Le canal de la Nèthe devrait être porté dans les plus brefs délais au gabarit de 1350 tonnes. Pour atteindre le canal Albert, les bateaux de 1350 tonnes qui viennent du Rupel doivent actuellement faire un détour par Anvers, ce qui provoque des frais.

Le Ministre fait observer que le canal de la Nèthe relie le canal Albert au Rupel par la Basse-Nèthe, et que, par conséquent, il y a également lieu de porter

gebracht worden. Dit laatste is sedert enkele jaren werkelijk in uitvoering maar nog niet voltooid. Vermits de Beneden-Nete ook een functie heeft van waterafvoer, ligt het voor de hand deze werken eerst daar te voltooien. Op het budget zijn 50 miljoen frank voorzien in 1967 voor het vak gelegen tussen de brug van Walem in de Rijksweg n° 1 en de monding in de Rupel. In de volgende jaren zal een aanvang kunnen gemaakt worden met de werken aan het Nete-kanaal zelf. Het ganse programma bevat naast verbeteringswerken ook het bouwen van een tweede sluis te Viersel.

Artikel 73.07 der buitengewone begroting.

1. In Uw Commissie werd een amendement ingediend dat luidde als volgt :

« a) Het vastleggingskrediet van 100 miljoen frank dat voorkomt in de kolom « nieuwe machtigingen 1967 — Haven van Gent », te verhogen tot 300 miljoen frank.

Vermeerdering met 200 miljoen frank.

b) Het betalingskrediet van 45 miljoen frank, dat voorkomt in de kolom « nieuwe machtigingen 1967 — Haven van Gent » te verhogen tot 245 miljoen frank.

Vermeerdering met 200 miljoen frank. »

Dit amendement werd als volgt verantwoord :

« De aangevraagde kredietverhogingen zijn volstrekt noodzakelijk om enerzijds tijdig klaar te komen met de infrastructurele werken aan het Schepen Sifferdok en anderzijds toe te laten de uitgaven van de werken door de Stad Gent geprefinancierd, terug te betalen.

» Einde 1966 heeft de Stad Gent reeds 205.146.598 frank geprefinancierd, die door de Staat nog te vereffenen zijn (16.455.578 frank intresten inbegrepen).

» Als lopende uitgaven worden in 1967 nog voorzien :

» 1. Eindfaze bouwen kaai-muren F	12.187.073
» 2. Aansluiting Sifferdok met kanaal	17.548.453
» 3. Uitbaggering Sifferdok ±	100.000.000
	129.735.526
» Vorige schuld	205.146.598
	334.882.124

» Het spreekt vanzelf dat 45 miljoen frank betalingskredieten daartoe onvoldoende zijn. De voorgestelde verhoging met 200 miljoen frank zal nog een voor-

la Basse-Nèthe au même gabarit. Ces travaux sont d'ailleurs effectivement en cours depuis quelques années, mais ils ne sont pas encore achevés. Etant donné que la Basse-Nèthe sert également à l'écoulement des eaux, il est évident que c'est d'abord là que les travaux doivent être terminés. Le budget prévoit 50 millions de francs en 1967 pour la section comprise entre le pont de Walem sur la route de l'Etat n° 1 et l'embouchure du Rupel. Les travaux à effectuer au canal de la Nèthe lui-même pourront commencer au cours des prochaines années. Le programme global prévoit non seulement des travaux d'élargissement, mais aussi la construction d'une seconde écluse à Viersel.

Article 73.07 du budget extraordinaire.

1. Deux commissaires ont déposé un amendement, rédigé comme suit :

« a) Porter à 300 millions de francs le crédit d'engagement de 100 millions de francs figurant dans la colonne « autorisations nouvelles 1967 » — Port de Gand.

Augmentation de 200 millions de francs.

b) Porter à 245 millions de francs le crédit de paiement de 45 millions de francs figurant dans la colonne « autorisations nouvelles 1967 » — Port de Gand.

Augmentation de 200 millions de francs. »

Voici la justification de cet amendement :

« Les augmentations de crédit sollicitées sont absolument nécessaires pour permettre, d'une part, d'achever en temps utile les travaux d'infrastructure du bassin Echevin Siffer et, d'autre part, de rembourser des dépenses afférentes aux travaux préfinancés par la ville de Gand.

» A la fin de 1966, la ville de Gand avait déjà préfinancé 205.146.598 francs, somme qui doit encore être liquidée par l'Etat (y compris 16.455.578 francs d'intérêts).

» Pour 1967, on prévoit encore les dépenses courantes ci-dessous :

» 1. Phase terminale de la construction des murs des quais . F	12.187.073
» 2. Raccordement du bassin Siffer au canal	17.548.453
» 3. Dragage du bassin Siffer ±	100.000.000
	129.735.526
» Dette antérieure	205.146.598
	334.882.124

» Il va de soi qu'un montant de 45 millions de francs pour les crédits de paiement reste insuffisant. En cas d'adoption de l'augmentation proposée de

financiering van $\pm$ 90 miljoen frank noodzakelijk maken ».

Nadat de Minister beloofd had dat hij 200.000.000 frank zou opnemen in het eerste feuilleton van bijkredieten van 1967 voor de voorgaande jaren — bijkrediet waarmede de Minister van Begroting zich akkoord verklaarde — en dat Gent en Antwerpen voor de interesten op gelijke voet zouden behandeld worden, werd het amendement ingetrokken.

2. Zal men in 1967 een ontwerp indienen voor de stichting van de autonome haven van Charleroi ?

Binnenkort zal het kanaal Brussel-Charleroi 1350 ton-schepen kunnen toelaten. Zal men tussen Antwerpen en Charleroi drie instellingen hebben die zich met het beheer bezig houden ? Heel het probleem moet onderzocht worden. Een definitieve beslissing werd nog niet getroffen.

Artikel 73.10 van de buitengewone begroting.

Volgens de Minister is de som van 700 miljoen, uitgetrokken op de begroting voor 1967, toereikend voor de uitrusting van de complexen die de beide nationale maatschappijen voor de Huisvesting en de Kleine Landeigendom momenteel op het getouw hebben, evenals voor een groot deel van die welke in de loop van 1967 op het getouw zullen worden gezet. Wat laatstgenoemde betreft, waarvan het aantal nog niet bekend is, is een speciale commissie, bestaande uit ambtenaren van het departement van het Gezin en van de Huisvesting en van het departement van Openbare Werken, evenals uit vertegenwoordigers van beide nationale maatschappijen, ermede belast ten spoedigste een programma vast te stellen. Aan de hand van dat programma zal het juiste bedrag van de behoeften voor 1967 kunnen bepaald worden.

Het vraagstuk van de coördinatie van de « diverse technieken » die bij het ontwerp en de bouw van de wijken van volkswoningen betrokken zijn, heeft de bijzondere aandacht van de Minister. Hij heeft aan zijn departement gevraagd een speciale studie aan dit probleem te wijden en daarover een uitvoerig verslag voor te leggen. Met het oog op de complexiteit van het vraagstuk en de weerslag op andere sectoren van het departement, is de studie nog niet genoeg gevorderd om er besluiten uit te trekken.

Artikel 73.12 der buitengewone begroting.

In welke omstandigheden en voor welke soort wegen kunnen toelagen worden bekomen voor toeristische wegen ?

De Minister is in contact met de Minister van Toerisme om tot de samenstelling te komen van een lijst waarop de werken voorkomen die voorrang dienen te verkrijgen voor de uitrusting van het wegennet op toeristisch gebied.

Artikel. 81.01 van de buitengewone begroting.

1. In de buitengewone begroting voor 1966 was een krediet van 295.000.000 fr. uitgetrokken voor werken en aankopen die van belang zijn voor het Bestuur der

200 millions de francs, il faudra encore un préfinancement de quelque 90 millions de francs ».

Après que le Ministre eut promis d'inscrire un montant de 200.000.000 francs au premier feuilleton de crédits supplémentaires de 1967 pour les exercices antérieurs — crédit supplémentaire sur lequel le Ministre du Budget a marqué son accord — et qu'en ce qui concerne les intérêts, les ports de Gand et d'Anvers seraient traités sur pied d'égalité, l'amendement a été retiré.

2. Un projet sera-t-il déposé en 1967 en vue de la création du port autonome de Charleroi ?

Bientôt le canal Bruxelles-Charleroi sera accessible aux bateaux de 1350 tonnes. Aurons-nous entre Anvers et Charleroi trois organismes différents chargés de la gestion du canal ? Le problème doit être examiné dans son ensemble. Aucune décision définitive n'a encore été prise.

Article 73.10 du budget extraordinaire.

Le Ministre indique que la somme de 700 millions prévue au budget de 1967 est suffisante pour réaliser l'équipement des habitations que les deux sociétés nationales du Logement et de la Petite Propriété Terrienne ont en chantier pour le moment, et aussi d'un grand nombre de celles à mettre en chantier dans le courant de 1967. Pour celles-ci, dont le nombre n'est pas encore connu, une commission spéciale, comprenant des fonctionnaires du Département de la Famille et du Logement et de celui des Travaux publics, ainsi que des délégués des deux sociétés nationales, est chargée d'établir au plus tôt un programme. C'est ce programme qui va permettre de préciser le montant exact des nécessités pour 1967.

Le problème de la coordination des « techniques diverses » intéressées à la conception et à la réalisation des cités d'habitations sociales préoccupe particulièrement le Ministre. Il a demandé à son Département d'étudier spécialement ce problème et de lui faire un rapport circonstancié à ce sujet. Etant donné la complexité du problème et ses répercussions sur d'autres secteurs du Département, l'étude n'est pas encore suffisamment avancée pour pouvoir en tirer des conclusions.

Article 73.12 du budget extraordinaire.

Dans quelles conditions et pour quelle catégorie de routes des subventions peuvent-elles être obtenues pour les routes touristiques ?

Le Ministre déclare qu'il est en contact avec son collègue du Tourisme, afin d'établir une liste des travaux d'équipement du réseau routier touristique auxquels une priorité doit être accordée.

Article 81.01 du budget extraordinaire.

1. Un crédit de 295.000.000 francs était prévu au budget extraordinaire de 1966 pour des travaux et des acquisitions intéressant l'Administration des Postes.

Posterijen. Tijdens het jaar 1966 hebben de vastleggingen een bedrag van 236 miljoen frank bereikt. Dit bedrag kan als volgt worden onderverdeeld (in miljoenen franken) :

I. Aankopen	F	113,5
II. Werken, studies, peilingen, enz.		123,1
I. Onder de aankopen zij vermeld : Charleroi Alberttoren		92,5
II. De grote werken zijn :		
1. Brussel-12 (Neder-over-Heembeek) — Bouwwerken		8,0
2. Bullange — Post — Bouwwerken		3,4
3. Court-Saint-Etienne — Bouwwerken		6,6
4. Dison — Post — Bouwwerken		5,3
5. Esneux — Bouwwerken		3,7
6. Flawinne — Bouwwerken		2,0
7. Grez-Doiceau — Bouwwerken		2,3
8. Hastières — Lavaux — Bouwwerken		6,0
9. Kortrijk — X — Post — Bouwwerken		32,4
10. Luttre — Post — Bouwwerken		6,6
11. Nismes — Post — Bouwwerken		5,7
12. Walcourt — Post — Bouwwerken		2,0
13. Welkenraedt — Post — Bouwwerken		2,3
14. Wezembeek — Post — Bouwwerken		4,9
15. Zaventem — Post — Bouwwerken		4,7

Door de vermindering van de kredieten was het niet mogelijk het krediet helemaal vast te leggen.

Het overschot ten bedrage van 58,3 is bestemd voor de volgende werken :

1. Namen I — Bouwwerken	50,0
2. Hocilaart — Bouwwerken	4,7
3. Mechelen — Gebouw van het zegel — Verwarming	3,3

Er is voorgesteld dit krediet over te dragen van 1966 naar 1967.

2. Op de begroting voor 1967 is een krediet van 185 miljoen frank uitgetrokken voor aankopen en werken ten behoeve van de diensten van het Bestuur der Posterijen. Dit krediet zal worden besteed als volgt (in miljoenen frank):

I. voor de aankopen	F	30,0
II. voor de bouwwerken, studiën, enz.		155,0

Au cours de l'année 1966, les engagements ont atteint un montant de 236 millions francs. Ce montant se subdivise comme suit (en millions de francs) :

I. Acquisitions	F	113,5
II. Travaux, études, sondages, etc.		123,1
I. Parmi les acquisitions, il y a lieu de mentionner : Charleroi Tour Albert		92,5
II. En tant que grands travaux, citons :		
1. Bruxelles-12 (Neder-over-Heembeek) — Travaux de construction		8,0
2. Bullange — Poste — Travaux de construction		3,4
3. Court-Saint-Etienne — Travaux de construction		6,6
4. Dison — Poste — Travaux de construction		5,3
5. Esneux — Travaux de construction		3,7
6. Flawinne — Travaux de construction		2,0
7. Grez-Doiceau — Travaux de construction		2,3
8. Hastière-Lavaux — Travaux de construction		6,0
9. Courtrai — X — Poste — Travaux de construction		32,4
10. Luttre — Poste — Travaux de construction		6,6
11. Nismes — Poste — Travaux de construction		5,7
12. Walcourt — Poste — Travaux de construction		2,0
13. Welkenraedt — Poste — Travaux de construction		2,3
14. Wezembeek — Poste — Travaux de construction		4,9
15. Zaventem — Poste — Travaux de construction		4,7

En raison de la réduction des crédits, il n'a pas été possible d'engager entièrement le crédit.

Le reliquat, d'un montant de 58,3 est destiné aux travaux suivants :

1. Namur I — Travaux de construction	50,0
2. Hocilaart — Travaux de construction	4,7
3. Malines — Bâtiment du timbre — Chauffage	3,3

Il a été proposé de reporter ce crédit de 1966 à 1967.

2. Le budget de 1967 prévoit un crédit de 185 millions de francs pour des acquisitions et des travaux intéressant les services de l'Administration des Postes. Ce crédit sera affecté (en millions de francs):

I. aux acquisitions	F	30,0
II. aux travaux de construction, études, etc.		155,0

Hier volgt het programma van de werken, dat in overleg met het Bestuur der Posterijen is opgemaakt (in miljoenen frank):

1. Brussel - 6 — Decentralisatiebureau — Bouwwerken	60,0
2. Kortrijk X — Vollooiing	5,0
3. Wenduine — Bouwwerken	8,0
1. Brasschaat — Bouwwerken	8,0
5. Brugge - 3 — Uitbreiding	3,0
6. Buizingen — Bouwwerken	4,0
7. Kermt — Bouwwerken	6,5
8. Houthalen — Bouwwerken	7,0
9. Knokke — Uitbreiding	2,5
10. Kraainem — Bouwwerken	5,0
11. Edegem — Bouwwerken	8,0
12. Kalmthout — Bouwwerken	3,5
13. Lanklaar — Bouwwerken	7,0
14. Sint-Gillis-Waas — Bouwwerken	4,0
15. Geetbets — Bouwwerken	6,5
16. Afwerking centrale verwarming + Elektrische installaties	10,0
17. Varia + Afrekening	7,0

Er valt evenwel aan te stippen dat de werken op de begroting voor 1966, waarvoor gevraagd wordt de kredieten over te dragen naar de begroting voor 1967, voorrang zullen hebben in het programma voor 1967, ingeval de aangevraagde overdracht eventueel geweigerd wordt.

Artikel 01.01 der buitengewone begroting.

1. Het aantal industrieterreinen dat bij toepassing van de wet van 18 juli 1959 werd goedgekeurd, komt voor op de bijgaande tabel :

Antwerpen	36
Brabant	7
West-Vlaanderen	51
Oost-Vlaanderen	55
Henegouwen	21
Luik	15
Limburg	16
Luxemburg	5
Namen	1

Totaal : 207

2. De vastleggingskredieten voor de economische omschakeling werden behouden op hetzelfde niveau, maar er is een wijziging van de politiek ter zake. In de toekomst zal de Staat de terreinen niet meer kopen, alhoewel de Regering steeds bereid is waarborg te verlenen en de wetten van 1959 en eventueel 1966 toe te passen. Voor de begroting heeft dit tot gevolg dat het dubbel aan werken zal kunnen uitgevoerd worden.

Benadeelt het nieuwe systeem voor de industriële zonings de weinig ontwikkelde gewesten ?

Voici le programme des travaux établi en accord avec l'Administration des Postes (en millions de francs) :

1. Bruxelles 6 — Bureau de décentralisation — Travaux de construction	60,0
2. Courtrai X — Parachèvement	5,0
3. Wenduine — Travaux de construction	8,0
4. Brasschaat — Travaux de construction	8,0
5. Bruges 3 — Extension	3,0
6. Buizingen — Travaux de construction	4,0
7. Kermt — Travaux de construction	6,5
8. Houthalen — Travaux de construction	7,0
9. Knokke — Extension	2,5
10. Kraainem — Travaux de construction	5,0
11. Edegem — Travaux de construction	8,0
12. Kalmthout — Travaux de construction	3,5
13. Lanklaar — Travaux de construction	7,0
14. St-Gillis-Waas — Travaux de construction	4,0
15. Geetbets — Travaux de construction	6,5
16. Parachèvement chauffage central + installations électriques	10,0
17. Divers + décompte	7,0

Il faut noter toutefois que les travaux prévus au budget de 1966 qui font l'objet d'une demande de report au budget de 1967 des crédits précités, auront la priorité dans le programme établi pour 1967 en cas de refus éventuel du report sollicité.

Article 01.01 du budget extraordinaire.

1. Le nombre de terrains industriels approuvés en application de la loi du 18 juillet 1959, est indiqué dans le relevé ci-dessous :

Anvers	36
Brabant	7
Flandre occidentale	51
Flandre orientale	55
Hainaut	21
Liège	15
Limbourg	16
Luxembourg	5
Namur	1

Total : 207

2. Les crédits d'engagement pour la reconversion économique ont été maintenus au même niveau, mais la politique en la matière a été modifiée. Dorénavant, l'Etat n'achètera plus les terrains, encore que le Gouvernement soit toujours disposé à donner sa garantie ainsi qu'à appliquer les lois de 1959 et, éventuellement, de 1966. Au point de vue budgétaire, il s'ensuit que le volume des travaux à exécuter pourra être doublé.

Le nouveau système des zonings industriels lésera-t-il les régions moins développées ?

Volgens de Minister benadeelt het nieuwe systeem deze gewesten niet, want in deze gewesten, bv. in Luxemburg, zijn de terreinen betrekkelijk goedkoop.

Artikel 01.03 der buitengewone begroting.

Uw verslaggever verwijst naar de bijlage n° 5 en naar de opmerking bij artikel 11.03 der gewone begroting.

C. Wegenfonds (titel III).

a) Bespreking der kredieten Wegenfonds.

1. In Uw Commissie werd gevraagd naar de criteria die gebruikt werden om de begroting 1967 van het Wegenfonds op te stellen. Hoe werden de werken voor het conjunctureel programma gekozen?

Volgens de Minister worden voor de keuze der uit te voeren werken vooral volgende criteria toegepast: voortzetting der begonnen werken, belangrijkheid van de trafiek en ontwikkelingsaspecten. Men mag nochtans niet vergeten dat een gewone weg even goed kan bijdragen tot de ontwikkeling als een autosnelweg (vb. weg Breendonk-Temse). Voor het conjunctureel programma werden nieuwe werken gekozen. Wat dit conjunctureel programma betreft, werd door de Minister verklaard dat voor de werken van dit programma slechts vastgelegd zal worden in 1967 in de mate dat een speciale financiering gevonden wordt.

2. Voor welke werken van het Wegenfondsprogramma (blz. 112 à 116 van de begroting) zijn de onteigeningen en plannen ver genoeg gevorderd opdat die werken zouden aanbesteed worden gedurende het eerste trimester 1967? Welke werken kunnen aanbesteed worden tijdens het tweede trimester 1967?

Voor het eerste trimester 1967 worden voorzien (in miljoenen frank):

Autosnelwegen.

Aken-Luik-Bergen-Doornik.

Lamain-Kain	150
Viadukt van Saussin	75
Viadukt van Rhisnes	55
Rœulx-Manage (wegdek)	200
Onteigeningen	70
Verrekeningen, herzieningen, allerlei tussenkomsten, veiligheidsmaatregelen, signalisatie, verlichting, enz.	167
	717

Brussel-Mechelen-Antwerpen.

Onteigeningen	50
-------------------------	----

Brussel-Bergen.

Drogenbos - Haut-Ittre	800
Onteigeningen	25
	825

Verscheidene.

a) Koning Boudewijnautosnelweg.

Toegangscomplex te Eindhout	14
---------------------------------------	----

Le Ministre répond par la négative: en effet, dans ces régions, p. ex. dans le Luxembourg, les terrains sont relativement bon marché.

Article 01.03 du budget extraordinaire.

Votre rapporteur renvoie à l'annexe n° 5 et à la remarque relative à l'article 11.03 du budget ordinaire.

C. Fonds des Routes (titre III).

a) Les crédits du Fonds des Routes.

1. Un commissaire aimerait savoir quels sont les critères d'après lesquels le budget du Fonds des Routes pour 1967 a été établi. Sur quelle base les travaux du programme conjoncturel ont-ils été choisis?

Le Ministre répond que les critères appliqués dans le choix des travaux à exécuter sont notamment les suivants: la poursuite des travaux en cours, l'intensité du trafic et l'importance pour le développement régional. On ne peut cependant pas perdre de vue qu'une route ordinaire peut tout aussi bien contribuer au développement qu'une autoroute (exemple: la route Breendonk-Tamise). Pour le programme conjoncturel, de nouveaux travaux ont été choisis. En ce qui concerne ce programme, le Ministre déclare qu'en 1967, les engagements ne seront pris que dans la mesure où l'on trouvera un mode particulier de financement.

2. Pour quels travaux du programme du Fonds des Routes (p. 112 à 116 du budget) les expropriations et les plans sont-ils assez avancés pour permettre leur mise en adjudication au cours du premier trimestre de 1967? Quels sont les travaux qui pourront être adjugés au cours du deuxième trimestre de 1967?

Pour le premier trimestre de 1967 on prévoit (en millions de francs):

Autoroutes.

Aix-la-Chapelle-Liège-Mons-Tournai.

Lamain-Kain	150
Viaduc de Saussin	75
Viaduc de Rhisnes	55
Rœulx-Manage (revêtement)	200
Expropriations	70
Décomptes, revisions, interventions diverses, mesures de sécurité, signalisation, éclairage, etc.	167
	717

Bruxelles-Malines-Anvers.

Expropriations	50
--------------------------	----

Bruxelles-Mons.

Drogenbos - Haut-Ittre	800
Expropriations	25
	825

Divers.

a) Autoroute Roi Baudouin.

Echangeur d'Eindhout	14
--------------------------------	----

Openbare verlichting toegangscomplex te Paal, Tessenderlo en Kwaadmechelen	4		
<i>b) Brussel-Oostende.</i>			
Veiligheidsafsluitingen Prov. Oost-Vl.	13		
<i>c) Ring van Brussel.</i>			
Openbare verlichting toegangscomplex te Zellik en te Wemmel	8		
<i>d) Brussel-Waver.</i>			
Openbare verlichting Waver-Taminnes	6		
		45	
Totaal autosnelwegen	1.637		

*Wegen.**Antwerpen.*

Turnhout : Rondweg	25	Prog. 66	Aanb. 66
W. 1 — Brug over de Dijle te Mechelen	80	Prog. 66	(x)

Agglomeratie van Brussel.

Woluwelaan	56	Prog. 66	Aanb. 66
W. 2 — Geschiktmaking van de Leuvensesteenweg	30		Aanb. 12-1-67

Waals Brabant.

W. 37 — Doortocht van Neerwaver	9	Prog. 66	Aanb. 66
W. 49 — Nijvel-'s. Gravenbrakel	27		(x)

Vlaams Brabant.

W. 55 — Doortocht Herne	13	Prog. 66	Aanb. 66
W. 267 — Eppegem-Elewijt	7	Buiten pr.	Aanb. 66
W. 781 — Zellik : Pont-beeklaan	4	Buiten pr.	Aanb. 66
W. 51 — Leuven : Naamsestraat	4	Buiten pr.	Aanb. 12-1-67
W. 51 — Vak Leuven-Heverlee	10	Buiten pr.	(x)

West-Vlaanderen.

Weg Blauwe Toren-Loppem	36	Prog. 66	Aanb. 66
-----------------------------------	----	----------	----------

W. 561 — Ontdubbeling Oostduinkerke en Nieuwpoort	6		Aanb. 66
---	---	--	----------

Henegouwen.

W. 6 — Bruggen n° D te Manage en n° 20 te Chapelle-lez-Herlaimont	38		Aanb. 19-1-67
W. 7 — Geschiktmaking van de steenweg te Maisières (S.H.A.P.E.)	15		Aanb. 66
W. 61 — Herbouw van een brug over de Thure bij de doortocht van Solre-sur-Sambre	5	Buiten pr.	(x)

Limburg.

Brug over het Kanaaldok te Hasselt	40	Buiten pr.	Aanb. 66
--	----	------------	----------

Luik.

W. 33 — Angleur-Hamoir	19		(x)
----------------------------------	----	--	-----

Eclairage public des échangeurs de Paal, de Tessenderlo et de Kwaadmechelen	4		
<i>b) Bruxelles-Ostende.</i>			
Glissières de sécurité dans la province de Flandre orientale	13		
<i>c) Ceinture de Bruxelles.</i>			
Eclairage public des échangeurs de Zellik et de Wemmel	8		
<i>d) Bruxelles-Wavre.</i>			
Eclairage public Wavre-Taminnes	6		
		45	
Total autoroutes	1.637		

*Routes.**Anvers.*

Turnhout : boulevard circulaire	25	Prog. 66	Adj. 66
R. 1 — Pont sur la Dyle à Malines	80	Prog. 66	(x)

Agglomération bruxelloise.

Boulevard de la Woluwe	56	Prog. 66	Adj. 66
R. 2 — Aménagement de la chaussée de Louvain	30		Adj. 12-1-67

Brabant Wallon.

R. 37 — Traverse de Basse-Wavre	9	Prog. 66	Adj. 66
R. 49 — Nivelles - Braine-le-Comte	27		(x)

Brabant Flamand.

R. 55 — Traverse de Herne	13	Prog. 66	Adj. 66
R. 267 — Eppegem-Elewijt	7	Hors prog.	Adj. 66
R. 781 — Zellik-Pontbeeklaan	4	Hors prog.	Adj. 66
R. 51 — Louvain : Naamsestraat	4	Hors prog.	Adj. 12-1-67
R. 51 — Section Louvain-Heverlee	10	Hors prog.	(x)

Flandre Occidentale.

Route Blauwe Toren-Loppem	36	Prog. 66	Adj. 66
R. 561 — Dédoublément Oostduinkerke et Nieuwpoort	6		Adj. 66

Hainaut.

R. 6 — Ponts n° D à Manage et n° 20 à Chapelle-lez-Herlaimont	38		Adj. 19-1-67
R. 7 — Aménagement de la chaussée à Maisières (S.H.A.P.E.)	15		Adj. 66
R. 61 — Reconstruction d'un pont sur la Thure dans la traverse de Solre-sur-Sambre	5	Hors prog.	(x)

Limbourg.

Pont sur le bassin de Hasselt	40	Prog. 66	Adj. 66
---	----	----------	---------

Liège.

R. 33 — Angleur-Hamoir	19		(x)
----------------------------------	----	--	-----

W. 39 — Wezet-Barchon	15	(x)	
W. 17 — Aanpassingswerken te Herstal	13	Buiten pr.	Aanb. 66

Luxemburg.

W. 4 — Vak Marche-Hogne : op 4 rijstroken brengen	9		Aanb. 66
---	---	--	----------

W. 554 — Viadukt te Bouillon	19		Aanb. 66
--	----	--	----------

Namen.

W. 5 — Herstellingen te Neuville en Roly	35	Buiten pr.	Aanb. 66
--	----	------------	----------

W. 52 — Aanpassingswerken te Couvin	9	Buiten pr.	Aanb. 66
---	---	------------	----------

Onteigeningen	140		
-------------------------	-----	--	--

Verrekeningen, herzieningen, allerlei tussenkomsten	50		
---	----	--	--

Veiligheidsmaatregelen, kruispunten, signalisatie, verlichting, enz.	35		
--	----	--	--

Totaal wegen	749		
------------------------	-----	--	--

Algemeen totaal	2.386		
---------------------------	-------	--	--

(x) Datum van aanbesteding dient nog vastgelegd te worden.

Wat het programma voor het eerste trimester betreft, constateert men dat de aanbestedingen van het eerste trimester niet voorkomen op het programma 1967. Het zijn gereporteerde werken.

Volgens de Minister worden de overdrachten van 1966 naar 1967 inderdaad bij prioriteit vastgelegd. Dat behoort bij de soepele programmatie.

Voor het tweede trimester 1967 voorziet men (in miljoenen frank) :

Autosnelwegen.

Aken-Luik-Bergen-Doornik.

Compleks van Loncin (wegdek)	220		
Jemeppe-Bierset	35		
Loncin-Horion (wegdek)	115		
Toegang tot Luik	75		
Onteigeningen	110		
Verrekeningen herzieningen, allerlei tussenkomsten, veiligheidsmaatregelen, signalisatie, verlichting, enz.	108		
			663

Brussel-Mechelen-Antwerpen.

Machelen-Walem (grondwerken)	560		
Onteigeningen	155		
			715

Brussel-Bergen.

Onteigeningen	75		
Verscheidene			
Brussel-Oostende — 3 kunstwerken	35		
Koning Boudewijnweg : Brug te Pulle	25		
			1.513

Oprichten van gebouwen voor de regiediensten	125		
--	-----	--	--

Totaal autosnelwegen	1.638		
--------------------------------	-------	--	--

R. 39 — Visé-Barchon	15	(x)	
R. 17 — Améliorations à Herstal	13	Hors prog.	Adj. 66

Luxembourg.

R. 4 — Section Marche-en-Famenne-Hogne : élargissement à 4 voies de circulation	9		Adj. 66
---	---	--	---------

R. 554 — Construction d'un viaduc routier sur la Semois à Bouillon	19		Adj. 66
--	----	--	---------

Namur.

R. 5 — Réfection à Neuville et Roly	35	Hors prog.	Adj. 66
---	----	------------	---------

R. 52 — Améliorations à Couvin	9	Hors prog.	Adj. 66
--	---	------------	---------

Expropriations	140		
--------------------------	-----	--	--

Décomptes, revisions, interventions diverses	50		
--	----	--	--

Mesures de sécurité, carrefours, signalisation, éclairage, etc.	35		
---	----	--	--

Total routes	749		
------------------------	-----	--	--

Total général	2.386		
-------------------------	-------	--	--

(x) La date d'adjudication reste à fixer.

En ce qui concerne le programme du premier trimestre, on constate que les adjudications de ce trimestre ne figurent pas au programme de 1967. Il s'agit de travaux reportés.

Le Ministre déclare que les reports de 1966 à 1967 sont en effet engagés par priorité. C'est l'un des aspects d'une programmation souple.

Pour le deuxième trimestre de 1967, on prévoit (en millions de francs) :

Autoroutes.

Aix-la-Chapelle-Mons-Tournai.

Echangeur de Loncin (revêtement)	220		
Jemeppe-Bierset	35		
Loncin-Horion (revêtement)	115		
Accès de Liège	75		
Expropriations	110		
Décomptes, revisions, interventions diverses, mesures de sécurité, signalisation, éclairage, etc.	108		
			663

Bruxelles-Malines-Anvers.

Malines-Walem (terrassements)	560		
Expropriations	155		
			715

Bruxelles-Mons.

Expropriations	75		
Divers			

Bruxelles-Ostende : 3 ouvrages d'art	35		
Autoroute Roi Baudouin : pont de Pulle	25		
			1.513

Construction de bâtiments pour les services de la régie	125		
---	-----	--	--

Total pour les autoroutes	1.638		
-------------------------------------	-------	--	--

<i>Wegen.</i>		<i>Routes.</i>	
Antwerpen.		Anvers.	
W. 227 — Jubbellaan te Mechelen	23	R. 227 — Jubbellaan à Malines	23
W. 232 — Merksplas — Weelde Station	17	R. 232 — Merksplas - Weelde Station	17
W. 240 — Fietspad Gierlesteenweg te Turnhout	6	R. 240 — Piste cyclable Gierlesteenweg à Turnhout	6
	46		46
Brusselse agglomeratie.		Agglomération bruxelloise.	
W. 3 — Tervurenlaan	8	R. 3 — Avenue de Tervuren	8
Vlaams Brabant.		Brabant Flamand.	
Vilvoorde : Brug over het kanaal	35	Vilvorde : pont sur le canal	35
West-Vlaanderen.		Flandre Occidentale.	
Brugge — Kruispoort-Katelijnepoort	20	Bruges-Kruispoort-Katelijnepoort	20
Oostende — Troonstraat	24	Ostende - Troonstraat	24
	44		44
Oost-Vlaanderen.		Flandre Orientale.	
Rondweg van Gent : Visserijbrug	45	Boulevard circulaire de Gand : Visserijbrug	45
Doortocht van Gent : Albertlaan, Elisabethlaan en Kortrijksesteenweg	15	Traverse de Gand : Albertlaan, Elisabethlaan et Kortrijksesteenweg	15
Afschaffen overweg te Nederboelare	15	Suppression du passage à niveau de Nederboelare	15
W. 14 — Doortocht Deinze	5	R. 14 — Traverse de Deinze	5
	80		80
Henegouwen.		Hainaut.	
W. 22 — Doortocht Marchienne-au-Pont	15	R. 22 — Traverse de Marchienne-au-Pont	15
W. 22 — Couillet — oprit naar de brug	20	R. 22 — Couillet - rampe d'accès au pont	20
W. 304 — Doortocht van Komen	12	R. 304 — Traverse de Comines	12
	47		47
Luik.		Liège.	
W. 620 — Ontdubbeling van de Condrozweg	60	R. 620 — Dédoublement de la route du Condroz	60
Limburg.		Limbourg.	
W. 2 — Vak Halen — grens Brabant	4	R. 2 — Section Halen-limite du Brabant	4
W. 458 — Tongeren-Mopertingen	18	R. 458 — Tongres-Morpertingen	18
	22		22
Luxemburg.		Luxembourg.	
W. 4 — Martelange-Bastogne	80	R. 4 — Martelange-Bastogne	80
Namen.		Namur.	
W. 432 — Afschaffen overweg te Seilles	10	R. 432 — Suppression du passage à niveau de Seilles	10
Doortocht te Dinant	10	Traverse de Dinant	10
	20		20
Onteigeningen	150	Expropriations	150
Verrekeningen, herzieningen, allerlei tussenkomsten	100	Décomptes, revisions, interventions diverses	100
Veiligheidsmaatregelen, kruispunten, signalisatie, verlichting, enz.	59	Mesures de sécurité, carrefours, signalisation, éclairage, etc.	59
Totaal Wegen	751	Total routes	751
Algemeen Totaal	2.389	Total général	2.389

3. Voor de rijksweg nr 4 *Brussel-Luxemburg* is de toestand redelijk goed tussen Brussel en Namen, maar

3. En ce qui concerne la route de l'Etat n° 4 *Bruzelles-Luxembourg*, la situation est assez bonne entre

tussen Namen en Aarlen dienen de werken sneller te vorderen.

4. De *wegverbinding Antwerpen-Knokke* werd sedert jaren beloofd. Hoever staat het met de programmering der voorgenomen werken ?

Na de oplevering van het wegvak Vrasene-Kemzeke in februari e.k., zal de wegverbinding tussen Antwerpen en de kust reeds voltooid zijn tussen Antwerpen en het kruispunt met de provinciale weg St-Niklaas-Hulst. De uitvoering van de wegvakken Kemzeke-Moerbeke en Moerbeke-Assenede is voorzien in het vijfjarenplan, respectievelijk voor de begrotingsjaren 1969 en 1970. De voltooiing van deze belangrijke verbinding kan slechts na 1970 geschieden. De Minister herinnert eraan dat deze weg een expresweg is en slechts later tot autoweg kan worden verbouwd.

5. Op de weg Antwerpen-Boom-Brussel is het wegdek van het vak Antwerpen-Boom in zeer slechte toestand. Voor het probleem der bruggen in de streek van Willebroek komt er een oplossing bij de verlegging van het kanaal.

De Minister wijst er op dat in de loop van 1966 twee belangrijke aanbestedingen plaats hadden, namelijk deze voor het aanleggen van de zogenaamde doortrek van Meise en deze voor het aanleggen van laterale wegen in het vak Breendonk-Wolvertem. Dit jaar zal de aanbesteding plaatsvinden tot het bouwen van een viaduct te Wilrijk, daar waar thans Bailey-bruggen aanwezig zijn.

Telkens de noodzaak zich voordoet zal het wegdek van de baan worden hersteld op dezelfde wijze zoals dit tot nu toe gebeurde, dit wil zeggen « en recherche ». De bruggen in de streek van Willebroek stellen een probleem dat bestudeerd wordt, maar in de nabije toekomst niet kan worden opgelost.

6. De seinlichten aan de Ster in de streek van St-Niklaas-Haasdonk-Nieuwkerke werden reeds lang beloofd. Voor wanneer volgt de uitvoering ? Welke gebeurtenissen daar ernstige ongevallen op de weg n° 14.

Volgens de Minister is het ogenblik gekomen om de nodige moderniseringswerken aan het kruispunt en aan de wegen in de onmiddellijke nabijheid van het kruispunt uit te voeren. Deze werken zullen zo spoedig mogelijk, dit is zodra de studie definitief zal beëindigd zijn, aangevangen worden. Nadien zal de lichtsignalisatie aan het kruispunt « De Ster » worden opgesteld.

7. Wat betreft de Rijksweg n° 20 vak Geel-Punt-Geel-Turnhout, wordt er geantwoord dat de onteigeningen in uitvoering op het vak Geel-Punt - westelijke omlegging Geel nog niet ver genoeg gevorderd waren om reeds wegenwerken te kunnen opnemen voor dit wegvak in de begroting voor 1967. Meer bepaald zijn op een totaal van 285 innemingen nog een 80-tal innemingen te realiseren, dit niettegenstaande het feit dat voor het jaar 1966 minstens 75 miljoen frank kre-

Bruxelles et Namur, mais les travaux devraient progresser plus rapidement entre Namur et Arlon.

4. La réalisation de la *liaison routière Anvers-Knokke* est promise depuis des années. A quel stade se trouve actuellement la programmation de ces travaux ?

Après réception du tronçon Vrasene-Kemzeke, qui aura lieu au mois de février prochain, la jonction routière entre Anvers et la côte sera déjà terminée entre Anvers et le croisement avec la route provinciale St. Nicolas-Hulst. La réalisation des tronçons Kemzeke-Moerbeke et Moerbeke-Assenede est reprise au plan quinquennal et ce respectivement pour les exercices 1969-1970. Le parachèvement de cette jonction importante ne peut être prévu que pour après 1970. Le Ministre rappelle que cette route a le caractère d'une route express, et ne pourra être transformée que plus tard en autoroute.

5. Le revêtement de la section Anvers-Boom de la route Bruxelles-Boom-Anvers est en très mauvais état. Quant au problème des ponts dans la région de Willebroek, le déplacement du canal y apportera une solution.

Le Ministre signale que deux adjudications importantes ont eu lieu en 1966, la première pour l'aménagement de la traverse de Meise, la seconde pour la construction de voies latérales sur la section Breendonk-Wolvertem. Cette année encore, on procédera à l'adjudication du viaduc de Wilrijk, où se trouvent toujours des ponts Bailey.

Chaque fois que la nécessité s'en fait sentir, le revêtement de la chaussée est réparé de la même manière que par le passé, c'est-à-dire « en recherche ». Les ponts de la région de Willebroek posent un problème qui est à l'étude, mais qu'il n'est pas possible de résoudre dans l'immédiat.

6. Depuis longtemps, on promet de placer des signaux lumineux au carrefour dit « De Ster », à la limite des communes de St. Nicolas (Waes) - Haasdonk - Nieuwkerke. Quand seront-ils installés ? Chaque semaine de sérieux accidents se produisent sur la route n° 14.

Le Ministre déclare que le moment est venu d'entamer les travaux de modernisation qui s'imposent au carrefour et sur les routes situées à proximité immédiate de celui-ci. Ces travaux seront entamés le plus tôt possible, dès l'achèvement définitif de l'étude. Une signalisation lumineuse sera placée ensuite au carrefour dit « De Ster ».

7. En ce qui concerne la section Geel-Punt-Geel-Turnhout de la route de l'Etat n° 20, le Ministre répond que les expropriations en cours sur le tronçon Geel-Punt - contournement Ouest de Geel n'étaient pas suffisamment avancées pour que des travaux routiers pussent être inscrits au budget de 1967, pour cette section de route. Sur un total de 285 emprises, il en reste environ 80 à réaliser, en dépit du fait qu'en 1966, les crédits mis à la disposition du Comité d'acquisition

diëten ter beschikking stonden van het betreffend Aankoopcomité. Het is de Minister bekend dat deze weg sinds jaren prioritair geacht wordt. Hij heeft dan ook besloten dat zodra de stand van de onteigeningen het toelaat de aanbesteding voor het vak Geel-Punt - Geel zal worden uitgeschreven. In de mate van de vordering der onteigeningen zullen vervolgens kunnen aangelegd worden :

- het westelijk vak van de Ring om Geel;
- het vak Geel-Kasterlee;
- de omleiding van Kasterlee;
- vervolgens het vak Kasterlee-Ring om Turnhout.

Zowel voor de onteigeningen als voor de werken zelf zullen belangrijke bedragen nodig zijn die in het totaal oplopen tot 340 miljoen frank. In de mate van het mogelijke zullen zij voorzien worden binnen het plan 1967-1971.

8. Het wegvak Kuurne-Roeselare is reeds aangelegd tussen Kuurne en Izegem. Het vak Izegem-Roeselare werd geprogrammeerd om uitgevoerd te worden in 1969. In de loop van 1968 zal een aanvang gemaakt worden met de onteigeningen.

9. De weg Aarlen-Athus is zo belangrijk uit internationaal zowel als uit economisch oogpunt (hij doet immers dienst voor het Frans-Belgisch-Luxemburgs ijzer- en staalbekken) dat het, volgens een commissielid, onaanvaardbaar ware de geschiktmaking van de weg, die door een dichtbevolkte streek loopt, uit te stellen ten behoeve van andere veel minder belangrijke wegen, zoals die van Aarlen naar Virton.

10. De « Route Charlemagne » omvat wegen die in België allemaal tot het primair wegennet behoren. Daaruit volgt dat op die wegen dikwijls verbeterings- en onderhoudswerken worden uitgevoerd. Er zij anderzijds opgemerkt, dat de karakteristieken van de wegvakken die begrepen zijn in wat men de « route Charlemagne » heeft genoemd, doorgaans volstaan voor de verkeersintensiteit op die vakken. Werken aan de wegen n° 36 en 537 zijn begrepen in de ontwerpen van het Bestuur der Wegen. De Minister zal de uitvoering ervan in 1968 overwegen, behalve de moderniseringswerken van de weg n° 5 tussen Philippeville en Couvin, die zijn aanbesteed en dus binnenkort zullen worden aangevat.

11. Voor de autosnelweg Lummen-Genk komt in het aanvullend programma 100 miljoen voor ten behoeve van de onteigeningen; de uitvoering van die wegverbinding Antwerpen-Lummen-Genk-Duitsland, waarvan de dringende noodzaak hoegenaamd niet is aangetoond, zal concurrentie teweegbrengen met en ten nadele van de bestaande Koning Boudewijnautoweg, voor het vak dat het Luikse bekken doorsnijdt, zonder groot voordeel voor de wegverbinding Antwerpen-Roer op te leveren. Zou dat krediet niet nuttiger kunnen worden besteed, namelijk aan de verbetering van de weg n° 1, Brussel-Boom-Antwerpen, waarvan men de uit het toenemend verkeer voortkomende gevaren kent ?

intéressé s'élevaient à 75 millions de francs au moins. Le Ministre n'ignore pas que cette route est considérée comme prioritaire depuis des années. C'est pourquoi il a décidé qu'il serait procédé à l'adjudication de la section Geel Punt - Geel dès que l'état d'avancement des expropriations le permettra. Au fur et à mesure de la progression des expropriations, il sera possible de construire les sections suivantes :

- la section Ouest du Ring de Geel;
- la section Geel-Kasterlee;
- le contournement de Kasterlee;
- ensuite, la section Kasterlee - Ring de Turnhout.

Tant les expropriations que les travaux eux-mêmes exigeront des sommes importantes, dont le total atteindra 340 millions de francs. Dans la mesure du possible, ils seront intégrés au plan 1967-1971.

8. La route Kuurne-Roulers est construite entre Kuurne et Izegem. Le plan quinquennal prévoit que la section Izegem-Roulers sera exécutée en 1969. Les expropriations débuteront en 1968.

9. Un commissaire estime qu'étant donné l'importance de la route Arlon-Athus, tant au point de vue international qu'économique (elle dessert en effet un bassin sidérurgique franco-belgo-luxembourgeois), il ne serait pas admissible que l'aménagement de cette route, située dans une région à population dense, soit retardé au profit d'autres beaucoup moins importantes, par exemple, Arlon-Virton.

10. La route Charlemagne comporte des itinéraires qui sont tous classés dans le réseau primaire en Belgique. Il en résulte que ces routes sont fréquemment le siège de travaux d'amélioration et d'entretien. D'autre part, le Ministre signale qu'en général, les caractéristiques des tronçons de route compris dans ce qu'on a appelé la route Charlemagne sont suffisantes pour l'intensité du trafic qui les emprunte. Les travaux à effectuer aux routes 36 et 537 sont au nombre des projets de l'Administration des Routes. Le Ministre envisage leur réalisation en 1968, sauf la modernisation de la route n° 5 entre Philippeville et Couvin qui est adjugée et sera donc entreprise incessamment.

11. En ce qui concerne l'autoroute Lummen-Genk, le programme complémentaire prévoit 100 millions pour les expropriations; la réalisation de cette liaison Anvers-Lummen-Genk-Allemagne, dont l'urgence est loin d'être démontrée, va entrer en concurrence avec l'autoroute Roi Baudouin existante, au détriment de celle-ci pour sa section traversant le bassin liégeois, sans grand avantage pour la liaison Anvers-Ruhr. Ce crédit ne serait-il pas plus utilement affecté, notamment à l'amélioration de la R.N. n° 1 : Bruxelles-Boom-Anvers, dont on connaît les dangers résultant d'un trafic croissant.

Volgens de Minister zal de autosnelweg E 39 tussen Lummen en Aken binnen afzienbare tijd van nut zijn om de Koning Boudewijnautoweg in de verbinding Antwerpen-Roer te ontlasten. Men mag niet vergeten dat het vak Luik-Aken reeds de aanvoer zal moeten verwerken van de volop in uitvoering zijnde Waalse autoweg, alsmede van de autosnelweg Brussel-Luik, waar de werken binnenkort zullen worden aangevat. Het nut van het vak Lummen-Aken, dat in Duitsland en Nederland reeds grotendeels is uitgevoerd, zal dus ten volle verzekerd zijn zodra het over zijn gehele lengte zal voltooid zijn. Wat het dringend karakter betreft, wijst de Minister erop dat het vak Lummen-Genk van fundamenteel belang is voor de economische expansie van het doorsneden gebied, getroffen door de mijnsluitingen. Ten einde de werken tijdig te kunnen uitvoeren, moet in 1967 dringend een begin met de onteigeningen worden gemaakt. Wat de weg n° 1bis, Brussel-Boom-Antwerpen betreft, zijn de verbeteringswerken van het in zeer slechte staat verkerende vak Wolvertem-Breendonk zopas aanbesteed en de werken zullen onverwijld worden aangevat. De Minister zal zich verder blijven inspannen voor de verbetering van die weg, doch de gehele verandering ervan in autosnelweg kan thans niet worden overwogen.

b) Amendementen op artikel 533.01.

1. Bij amendement wordt voorgesteld, een krediet van 250 miljoen uit te trekken als eerste tranche voor de wegvakken Gouy-lez-Piéton - Nivelles en Charleroi-Gosselies, die de verbinding van Charleroi met Brussel-Antwerpen per autosnelweg moeten mogelijk maken.

Het amendement wordt als volgt verantwoord :

« De begroting voor 1967 voorziet in een eerste tranche van 1 miljard voor de autosnelweg Brussel-Bergen.

» Volgens de geruchten die wij hebben opgevangen over het vijfjarenplan van de Minister van Openbare Werken, zullen na deze tranche nog andere vrijwel even grote tranches volgen, om deze autosnelweg in vijf jaar te voltooien.

» Maar met de snelweg, die de streek van Charleroi moet verbinden met die autosnelweg, zou, volgens het vijfjarenplan, eerst in 1971 worden begonnen.

» Dit uitstel lijkt ons een grove vergissing :

» 1. Eenieder kent de zeer benarde sociale en industriële toestand van de streek van Charleroi, die bijna een half miljoen inwoners telt.

» De redding en de omschakeling ervan hangen grotendeels af van de wegeninfrastructuur en van een autosnelweg die deze streek, naast de autosnelweg van Wallonië, een snelle verbinding met Brussel en Antwerpen moet geven.

» Zij zou dus prioriteit moeten genieten.

» 2. Bovendien is het huidige verkeer er dikwijls veel drukker dan op vele andere autosnelwegen, die vroeger zullen worden aangelegd.

Le Ministre répond qu'entre Lummen et Aix-la-Chapelle, l'autoroute E 39 constituera dans un avenir très proche une décharge utile pour l'autoroute Roi Baudouin dans la liaison Anvers-Ruhr. Il ne faut pas oublier que la section Liège-Aix-la-Chapelle recevra déjà l'apport de l'autoroute de Wallonie en pleine exécution et de l'autoroute Bruxelles-Liège, pour laquelle les travaux seront entamés très prochainement. Le rendement du tronçon Lummen-Aix-la-Chapelle, déjà exécuté en grande partie en Allemagne et aux Pays-Bas, sera donc pleinement assuré, une fois qu'il aura été exécuté sur toute sa longueur. Quant à l'urgence, le Ministre signale que la section Lummen-Genk est d'un intérêt primordial pour l'expansion économique de la région minière traversée, touchée par les fermetures des mines. Afin de pouvoir exécuter à temps les travaux, les expropriations sont à entamer d'urgence en 1967. En ce qui concerne la route n° 1bis Bruxelles-Boom-Anvers, l'amélioration de la section Wolvertem-Breendonk, qui est dans le plus mauvais état, vient d'être adjugée et les travaux seront entamés sans retard. Le Ministre poursuivra ses efforts en vue d'améliorer cette route, dont la transformation complète en autoroute ne peut toutefois être envisagée actuellement.

b) Amendements à l'article 533.01.

1. Par amendement il est proposé de prévoir un crédit de 250 millions, à titre de première tranche pour les bretelles Gouy-lez-Piéton - Nivelles et Charleroi - Gosselies, afin de permettre la jonction de Charleroi avec Bruxelles-Anvers par autoroute.

Cet amendement est justifié comme suit :

« Le budget de 1967 prévoit une première tranche de 1 milliard pour l'autoroute Bruxelles-Mons.

» D'après les échos que nous avons eus du plan quinquennal du Ministre des Travaux publics, cette tranche sera suivie d'autres tranches assez semblables, de manière à achever cette autoroute en cinq ans.

» Mais la bretelle devant permettre à la région de Charleroi d'être reliée à cette autoroute ne serait commencée, suivant le plan quinquennal, qu'en 1971.

» Cet ajournement nous semble être une grave erreur :

» 1) Chacun connaît les grandes difficultés de la situation sociale et industrielle de la région de Charleroi, qui compte près d'un demi million d'habitants.

» Son sauvetage et sa reconversion dépendent pour une grande part de l'infrastructure routière et de l'existence d'une autoroute la reliant rapidement, à côté de l'autoroute de Wallonie, à Bruxelles et Anvers.

» Elle devrait donc bénéficier de mesures prioritaires.

» 2. Au surplus, la circulation actuelle dépasse souvent de loin celle de plusieurs autres autoroutes dont la construction est envisagée dans un délai plus bref.

» 3. Er werd gezegd dat die weg « kon worden uitgesteld omdat het, in afwachting altijd mogelijk is om te rijden over de autosnelweg van Wallonië, en bij Bergen de autosnelweg Brussel-Parijs nemen ».

» Deze redenering is werkelijk verkeerd : de huidige weg Charleroi-Brussel is ongeveer 55 km en de omweg zou hem met ongeveer 50 % verlengen.

» 4. Bovendien is de huidige oplossing reeds minder gunstig dan het oorspronkelijke, meest rationele plan om twee autosnelwegen te bouwen : een rechtstreekse, Brussel-Charleroi en een andere, Brussel-Bergen-Parijs, die meer naar het Westen zou worden aangelegd dan het huidige tracé voorziet.

» Aangezien de bouw van de rechtstreekse autosnelweg Brussel-Charleroi tot later wordt uitgesteld, is het absoluut noodzakelijk de streek van Charleroi dringend te verbinden met de enige autosnelweg in de richting Brussel-Antwerpen.

» 5. Deze snelweg zou moeten worden voltooid tegelijkertijd als het gedeelte van de autosnelweg Brussel-Parijs en de autosnelweg van Wallonië, waar de aansluiting door middel van de voorziene toegangsweg dient tot stand te komen.

» Dit geldt ook voor de te bouwen autosnelweg die Charleroi moet verbinden met de autosnelweg van Wallonië.

» Daarom moeten de werken dadelijk worden begonnen. »

Volgens de Minister werd het idee van een rechtstreekse verbinding tussen Charleroi en Nijvel weerhouden één maand geleden. Indien het mogelijk is, dan wordt het uitgevoerd en wordt het vijfjarenplan aangepast. Verder gaat de Minister akkoord met de interpretatie van de indieners van het amendement volgens dewelke op blz. 124 der begroting voor de weg n° 227 de woorden « Waterloo-Tervuren » dienen vervangen te worden door de woorden « Mont-Saint-Jean - Tervuren ». Daar anderzijds in 1967 kredieten voorzien worden voor de onteigeningen van de noordelijke toegang tot Charleroi, wordt het amendement ingetrokken.

2. Op hetzelfde artikel 533.01 werd een amendement ingediend dat luidt als volgt :

« — In artikel 533.01, II, Vlaams Brabant, van het Wegenfonds (blz. 124 der begroting) bij te voegen « weg n° 9 Brussel-Ninove », 50 miljoen frank.

» Het totaal voor Vlaams Brabant wordt aldus 170 miljoen frank.

» — Artikel 533.01, I, D, te verminderen met 30 miljoen frank en

» artikel 533.01, I, E, te verminderen met 20 miljoen frank.

» Het totaal van artikel 533.01, I, wordt aldus 6.950 miljoen frank. »

Dat amendement werd als volgt verantwoord :

» 3. Il a été dit que la bretelle « pouvait être retardée, pour le motif qu'en attendant sa construction, il y aurait toujours la possibilité de faire le détour par l'autoroute de Wallonie, pour rejoindre près de Mons l'autoroute Bruxelles-Paris ».

» Une telle solution paraît vraiment erronée : la route actuelle de Charleroi-Bruxelles s'étend sur environ 55 km, le détour envisagé l'allongerait de quelque 50 %.

» 4. Au surplus, la solution actuelle de la « bretelle » n'est qu'une position de repli par rapport à la solution originelle, la plus rationnelle, d'une autoroute directe Bruxelles-Charleroi et d'une autre, Bruxelles-Mons-Paris, implantée plus à l'ouest que le tracé actuel.

» L'autoroute directe Bruxelles-Charleroi étant reportée à des projets moins immédiats, il nous paraît indispensable de rattacher d'urgence la région de Charleroi à la seule autoroute en direction de Bruxelles-Anvers.

» 5 En conclusion, cette bretelle devrait être terminée en même temps que la partie de l'autoroute Bruxelles-Paris et de l'autoroute de Wallonie où doit se faire la jonction par la bretelle prévue.

» Il en est de même de l'autoroute à prévoir pour la sortie de Charleroi jusqu'à l'autoroute de Wallonie.

» C'est pourquoi il est nécessaire que les travaux soient commencés immédiatement. »

Le Ministre signale qu'il y a un mois seulement que l'idée d'une liaison directe entre Charleroi et Nivelles a été retenue. Si la chose est possible, cette liaison sera réalisée et le plan quinquennal sera adapté en conséquence. Pour le surplus, le Ministre marque son accord sur l'interprétation des auteurs de l'amendement, d'après lesquels, à la p. 124 du budget, pour la route n° 227, les mots « Waterloo-Tervuren » doivent être remplacés par les mots « Mont-St-Jean-Tervuren ». Comme, d'autre part, des crédits sont prévus en 1967 pour les expropriations nécessaires à la réalisation de l'accès de Charleroi par le nord, l'amendement est retiré.

2. Au même article 533.01, deux membres ont déposé un amendement rédigé comme suit :

« — A l'article 533.01, II, Brabant flamand, du Fonds des Routes (p. 124 du budget), ajouter : « Route n° 9 Bruxelles-Ninove », 50 millions de francs. »

» Le crédit total pour le Brabant flamand est ainsi porté à 170 millions de francs.

» — Réduire le crédit prévu à l'article 533.01, I, D, de 30 millions de francs et

» le crédit prévu à l'article 533.01, I, E, de 20 millions de francs.

» Le crédit total de l'article 533.01, I, est donc réduit à 6.950 millions de francs. »

Les auteurs de l'amendement l'ont justifié comme suit :

« De enige niet gemoderniseerde grote radiaalweg naar Brussel is de rijksweg n° 9.

» Men wachtte steeds naar de afschaffing van de buurtspoorweg. Nu deze zaak in orde komt, kan de eerste fase van dit uiterst dringend werk niet langer worden uitgesteld.

» Wij aanvaardden echter dat dit krediet wordt genomen op het conjunctureel programma om te vermijden dat reeds karige kredieten voor de gewone rijkswegen worden verminderd. »

Daar de Minister beloofde dat de eerste vastleggingen voor weg n° 9 zullen voorkomen op de begroting 1968, werd het amendement ingetrokken.

3. Een derde amendement op artikel 533.01 had betrekking op de autosnelweg van Wallonië. Het luidt als volgt :

« Artikel 533.01. — Eigenlijke bijzondere uitgaven (blz. 122 van de begroting).

» Programma der werken.

» 1. Autosnelwegen.

» A. Autosnelweg van Wallonië :

» In de post « Verrekeningen, herzieningen, allerlei tussenkomsten, veiligheidsmaatregelen, signalisatie, verlichting, enz... », het cijfer 505 miljoen te vervangen door 1.455 miljoen.

» Aldus wordt het totaal voor de autosnelweg van Wallonië van 4.050 miljoen op 5 miljard afgerond ».

Het amendement werd als volgt verantwoord :

« Door 5 miljard, of 1 miljard meer te besteden aan de autoweg van Wallonië, zou worden tegemoet gekomen aan de wens en aan de ongerustheid van de Waalse kringen. Men zou aldus opgewassen zijn tegen onvoorziene omstandigheden, zoals die welke zich onlangs te Gosselies hebben voorgedaan en de autoweg binnen een redelijke termijn kunnen voltooien.

» Deze bijkomende 950 miljoen zouden tevens een billijker verhouding tot stand brengen tussen de rijks-tegemoetkomingen waarin in 1967 wordt voorzien voor de autoweg van Wallonië (4.050 miljoen) en voor de E3-weg (5.200 miljoen), waarbij deze laatste nog steeds in het voordeel blijft.

» Een miljard méér voor de autoweg van Wallonië in 1967 kan derhalve niet als demagogisch of anti-Vlaams worden beschouwd ».

In zijn antwoord wijst de Minister o.a. op het feit dat voor de E3 er in 1967 voor 5,2 miljard vastleggingen voorzien zijn maar in dit bedrag is 1 miljard overdrachten van 1965 begrepen. In het verleden heeft men voor de Waalse autosnelweg vastleggingen geconcentreerd op zeer dure werken (bvb. Loncin). Het ligt in de bedoeling van de Minister, zo vlug mogelijk een zo groot mogelijk aantal kilometer volledig af te werken.

Het amendement werd verworpen met acht tegen drie stemmen bij één onthouding.

« Le seul grand axe conduisant à Bruxelles qui n'ait pas encore été modernisé, est la route de l'Etat n° 9.

» On a toujours attendu la suppression du chemin de fer vicinal. A présent que cette question va être réglée, on ne peut ajourner davantage la première phase de ces travaux extrêmement urgents.

» Nous admettons cependant que le crédit soit prélevé sur le programme conjoncturel, afin d'éviter que d'autres crédits déjà trop modestes ne soient réduits, au détriment des routes ordinaires de l'Etat. »

Le Ministre ayant promis que les premiers crédits d'engagement pour la route n° 9 seraient inscrits au budget de 1968, l'amendement est retiré.

3. Un troisième amendement à l'article 533.01 concerne l'autoroute de Wallonie. Il est rédigé comme suit :

« Article 533.01. — Dépenses particulières proprement dites (p. 122 du budget).

» Programme des travaux.

» 1. Autoroutes.

» A. Autoroute de Wallonie.

» Au poste : « Décomptes, revisions, interventions diverses, mesures de sécurité, signalisation, éclairage, etc... », remplacer le chiffre de 505 millions par 1.455 millions.

» Le total pour l'autoroute de Wallonie s'arrondirait ainsi de 4.050 millions à 5 milliards ».

Cet amendement a été justifié de la manière suivante :

« Consacrer 5 milliards, soit 1 milliard de plus, à l'autoroute de Wallonie, ce serait répondre au vœu et à l'inquiétude des milieux wallons. Cela permettrait de faire face à des aléas comme celui qui vient de surgir à Gosselies et de terminer l'autoroute dans des délais raisonnables.

» Ces 950 millions supplémentaires rétabliraient aussi une plus juste proportion entre les subventions de l'Etat prévues en 1967 pour l'autoroute de Wallonie (4.050 millions) et pour l'autoroute E3 (5.200 millions), en laissant l'avantage à cette dernière.

» Un milliard de plus pour l'autoroute de Wallonie en 1967 n'a donc rien de demagogique ni d'antiflamand ».

Dans sa réponse, le Ministre souligne notamment le fait que si le budget de 1967 prévoit 5,2 milliards de crédits d'engagement pour l'autoroute E3, ce montant comprend 1 milliard de transferts du budget de 1965. Dans le passé, on a concentré les engagements pour l'autoroute de Wallonie sur des ouvrages très coûteux (par exemple Loncin). Le Ministre a l'intention de faire achever au plus tôt un kilométrage aussi important que possible.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

4. Een vierde amendement op artikel 533.01 had betrekking op de Ring van Brussel. Het luidt als volgt :

« In punt C een bijkomend krediet van 100 miljoen frank uit te trekken voor het wegvak Drogenbos-Groot-Bijgaarden van het westergedeelte van de Ring, op basis van een bezuiniging op de kredieten voor punt B (Machelen-Walem) en voor punt C (Drogenbos - Haut-Ittre) die te hoog schijnen te zijn geraamd door de Administratie. »

Het amendement werd als volgt verantwoord :

« Volgens het vijfjarenplan moet de westelijke ring in 1971 voltooid zijn. Zal dit ook werkelijk gebeuren ? In ieder geval komt die voltooiing veel te laat. De Brusselse agglomeratie raakt hoe langer hoe meer in de knel. Het verkeer wordt er steeds ongemakkelijker. Het is volstrekt noodzakelijk dat de wagens die van Antwerpen en Oostende naar Bergen moeten, om Brussel heen kunnen worden geleid, want het doorkruisen van de stad doet hen veel tijd verliezen en veroorzaakt geweldige opstoppen die het op zichzelf reeds zo drukke verkeer nog moeilijker maken. »

Volgens de Minister kunnen de werken niet vastgelegd worden in 1967 omdat de studies niet beëindigd zijn en de onteigeningen niet verwezenlijkt. Trouwens men moet maar onteigenen wanneer men werkelijk binnen korte tijd met de werken kan beginnen. Verder wenst de Minister, kredieten te concentreren op de penetratie-autosnelwegen (Rings kosten zeer duur). De Minister zal een omstandig technisch advies aan zijn administratie vragen en na deze raadpleging zal men eventueel het programma voor de jaren 1968 à 1971 wijzigen.

Na deze verklaring van de Minister, wordt het amendement ingetrokken.

5. Een vijfde amendement strekt ertoe, de kredieten voor het Wegenfonds te vermeerderen met 1.350 miljoen. Het programma der werken zou volgens het amendement als volgt dienen gewijzigd te worden :

— voor de autosnelweg van Wallonië zou men een supplementair bedrag van 700 miljoen voorzien voor het vak Horion-Hingeon;

— in het conjunctureel programma zou men een supplementair bedrag van 350 miljoen voorzien voor de autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen;

— wat de autosnelweg Brussel-Bergen betreft, zou men een supplementair bedrag van 500 miljoen voorzien voor het vak Haut-Ittre - Houdeng;

— wat de autosnelweg Brussel-Luik betreft, zou men de post van 300 miljoen voor onteigeningen als volgt splitsen : 200 miljoen voor Luik-Tienen, onteigeningen inbegrepen, en 100 miljoen voor niet nader bepaalde onteigeningen;

— wat de autosnelweg Brussel-Namen-Ardennen betreft, zou men in het conjunctureel programma een supplementair bedrag van 100 miljoen voorzien;

— voor de autosnelweg Lummen-Genk zou men het bedrag van 100 miljoen schrappen;

4. Un quatrième amendement à l'article 533.01 concerne le Ring de Bruxelles. Il est rédigé comme suit :

« Inscrire au C un crédit supplémentaire de 100 millions de francs pour le tronçon Drogenbos-Grand-Bigard de la partie Ouest du Ring, sur base des économies à réaliser sur les crédits affectés au point B (Machelen-Walem) et au point C (Drogenbos-Haut-Ittre) qui semblent surestimés par l'Administration. »

L'auteur de l'amendement le justifie de la manière suivante :

« Le Plan quinquennal prévoit l'achèvement du Ring Ouest pour 1971. Cette prévision pourra-t-elle être réalisée ? De toute manière, cet achèvement est absolument trop tardif. De plus en plus, l'agglomération bruxelloise s'engorge. La circulation y devient de plus en plus malaisée. Il est indispensable que le trafic d'Anvers et d'Ostende vers Mons puisse éviter la ville de Bruxelles, dont la traversée lui fait perdre un temps considérable et provoque des embouteillages monstres qui rendent la circulation déjà si dense plus difficile encore. »

Le Ministre déclare que ces travaux ne peuvent pas bénéficier de crédits d'engagement en 1967 parce que les études ne sont pas achevées et qu'il n'a pas été procédé aux expropriations. D'ailleurs, celles-ci ne peuvent se faire que lorsqu'on est en mesure d'entamer effectivement les travaux à bref délai. D'autre part, le Ministre souhaite concentrer les crédits sur les autoroutes de pénétration, le coût des rings étant très élevé. Il demandera à son administration un avis technique détaillé, après quoi le programme prévu pour les années 1968 à 1971 sera éventuellement modifié.

Après cette déclaration du Ministre, l'amendement est retiré.

5. Un cinquième amendement tend à majorer de 1.350 millions les crédits alloués au Fonds des Routes. Le programme des travaux devrait être modifié comme suit :

— en ce qui concerne l'autoroute de Wallonie, il serait prévu un montant supplémentaire de 700 millions pour la section Horion-Hingeon;

— dans le programme conjoncturel, il serait prévu un montant supplémentaire de 350 millions pour l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers;

— pour l'autoroute Bruxelles-Mons, il serait prévu un montant supplémentaire de 500 millions pour la section Haut-Ittre - Houdeng;

— en ce qui concerne l'autoroute Bruxelles-Liège, le poste de 300 millions destiné aux expropriations devrait être scindé de la manière suivante : 200 millions pour Liège-Tirlemont, expropriations comprises, et 100 millions pour des expropriations non indentifiées;

— dans le programme conjoncturel, il serait prévu un montant supplémentaire de 100 millions pour l'autoroute Bruxelles-Namur-Ardennes;

— le montant de 100 millions prévu pour l'autoroute Lummen-Genk serait supprimé.

— voor de Ring van Brussel zou men een bedrag van 250 miljoen inschrijven;

— de post « allerlei » van het programma der wegen zou verminderd worden met 150 miljoen (100 miljoen op de verrekeringen, enz., en 50 miljoen op de veiligheidsmaatregelen, enz.);

— de 300 miljoen vastleggingskredieten van artikel 533.04 zouden geschrapt worden.

Om het totaal van de middelen dat beschikbaar wordt gesteld, niet te wijzigen, zouden volgens het amendement, de kredieten « Waterwegen en havens » verminderd worden met 980 miljoen en zouden, steeds volgens het amendement en voor zoverre de mogelijkheden van de kapitaalmarkt dit noodzakelijk maken, de vastleggingskredieten uitgetrokken door de Maatschappij van de E3-autoweg verminderd worden met 370 miljoen. De vermindering met 980 miljoen van de kredieten « Waterwegen en havens » zou volgens het amendement als volgt verwezenlijkt worden :

— een vermindering met 50 miljoen op artikel 63.04 (ontwatering);

— een vermindering met 688 miljoen op artikel 73.03 (o.a. kanaal Brussel-Charleroi);

— een vermindering met 45 miljoen op artikel 73.04 (o.a. haven van Brugge en Zeebrugge en kustbescherming);

— een vermindering met 60 miljoen op artikel 73.05 (stuwdammen en toevoerleidingen);

— een vermindering met 137 miljoen op artikel 73.07 (zeekanaal Brussel-Rupel).

Volgens de indieners van het amendement verzet niets er zich tegen dat de kredieten voor de waterwegen verder vertraagd worden, want de waterwegen komen te laat (denk aan Ronquières waarvoor nog moet bewezen worden dat de werken nuttig zijn). Wegens de evolutie heeft het land en meer speciaal het Zuiden van het land meer belang bij de wegen.

Volgens de Minister is het amendement niet realistisch. Men kan de kredieten voor Ronquières bv. niet stoppen, want er moet nog ongeveer 1 miljard betaald worden en er is geen organisme om te praefinancieren. Ook voor andere artikelen van de kredieten voor de waterwegen kunnen de verminderingen niet aanvaard worden, bv. voor de ontwatering zullen de betrokken middelen waarschijnlijk niet akkoord zijn om de kredieten te verminderen.

Aan de andere kant deelt de Minister mede dat het Wegenfonds, sedert de instelling ervan d.w.z. van 9 augustus 1955 tot 30 juni 1966, de volgende bedragen heeft betaald :

1. Nederlandstalig landsgedeelte (provincie Antwerpen, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Limburg)	9.743 miljoen
2. Franstalige landsgedeelte (provincie Henegouwen, Namen, Luik en Luxemburg)	17.977 miljoen
3. Provincie Brabant	6.555 miljoen
	34.275 miljoen

— un crédit de 250 millions serait inscrit au budget pour le Ring de Bruxelles;

— le poste « Divers » du programme des routes serait réduit de 150 millions (100 millions sur les décomptes, etc., et 50 millions sur les mesures de sécurité, etc.);

— les 300 millions de crédits d'engagement de l'article 533.04 seraient supprimés.

Afin de ne pas modifier l'ensemble des moyens mis à la disposition du Ministre, l'auteur de l'amendement propose de réduire de 980 millions les crédits « Voies hydrauliques et ports » et, dans la mesure où les possibilités du marché des capitaux le rendraient nécessaire, de réduire de 370 millions les crédits d'engagement prévus par l'Association intercommunale de l'autoroute E3. La réduction de 980 millions des crédits « Voies hydrauliques et ports » serait réalisée comme suit :

— réduction de 50 millions à l'article 63.04 (démergement);

— réduction de 688 millions à l'article 73.03 (notamment en ce qui concerne le canal Bruxelles-Charleroi);

— réduction de 45 millions à l'article 73.04 (notamment en ce qui concerne les port de Bruges et de Zeebrugge et la défense de la côte);

— réduction de 60 millions à l'article 73.05 (barrages-réservoirs et adductions);

— réduction de 137 millions à l'article 73.07 (canal maritime Bruxelles-Rupel).

Les auteurs de l'amendement estiment que rien ne s'oppose à ce que les crédits affectés aux voies hydrauliques subissent un nouvel ajournement, car celles-ci viennent trop tard (il suffit de se rappeler que l'utilité des travaux exécutés à Ronquières doit toujours être démontrée). En raison de l'évolution actuelle, la Belgique, et plus spécialement la partie Sud du pays, a plus d'intérêt à disposer de bonnes routes.

Le Ministre répond que l'amendement n'est pas réaliste. Ainsi, il n'est pas possible de suspendre les crédits destinés à Ronquières, car les paiements à effectuer s'élèvent à 1 milliard environ et il n'existe aucun organisme de préfinancement. Pour d'autres articles relatifs aux crédits destinés aux voies hydrauliques, les réductions ne peuvent pas davantage être admises, et notamment pas pour le démergement, car les milieux intéressés ne seraient probablement pas d'accord.

D'autre part, le Ministre signale que le montant des paiements effectués par le Fonds des Routes depuis sa création, c'est-à-dire du 9 août 1955 au 30 juin 1966, se décompose comme suit :

1. Partie néerlandophone du pays (provinces d'Anvers, de Flandre occidentale, de Flandre orientale et de Limbourg)	9.743 millions
2. Partie francophone du pays (provinces de Hainaut, de Namur, de Liège et de Luxembourg)	17.977 millions
3. Province de Brabant	6.555 millions
	34.275 millions

De verdeling per arrondissement voor de provincie Brabant is in de boekhouding niet opgetekend. Voorts heeft de Intercommunale E 3 tot dezelfde datum van 30 juni 1966 voor de autosnelweg E 3 in totaal reeds 2.156 miljoen betaald.

Na deze verklaring van de Minister, wordt het amendement verworpen met acht tegen drie stemmen bij één onthouding.

D. Artikels van het ontwerp.

Artikel 1.

Dit artikel wordt aangenomen met negen tegen één stem bij twee onthoudingen.

Artikel 10 (blz. 4 der begroting).

1. De globale cijfers der toelagen per provincie voor de jaren 1965 en 1966 komen voor op onderstaande tabel :

Dienstjaar 1965 :

Antwerpen	64.959.000
Brabant	324.352.000
Henegouwen	263.375.000
Luik	90.138.000
Limburg	59.520.000
Luxemburg	19.063.000
Namen	52.305.000
Oost-Vlaanderen	101.859.000
West-Vlaanderen	198.967.000
Totaal	1.174.538.000

Dienstjaar 1966 (vaste belofte) :

Antwerpen	185.529.000
Brabant	275.181.000
Henegouwen	159.142.000
Luik	107.450.000
Limburg	67.976.000
Luxemburg	75.983.000
Namen	88.534.000
Oost-Vlaanderen	71.127.000
West-Vlaanderen	88.751.000
Totaal	1.119.673.000

Dienstjaar 1965 + 1966:

Antwerpen	250.488.000
Brabant	599.533.000
Henegouwen	422.517.000
Luik	197.588.000
Limburg	127.496.000
Luxemburg	95.046.000
Namen	140.839.000
Oost-Vlaanderen	172.986.000
West-Vlaanderen	287.718.000
Totaal	2.294.211.000

Les éléments de la comptabilité ne permettent pas de donner la ventilation par arrondissement pour la province de Brabant. A noter, par ailleurs, que l'Intercommunale E 3 a effectué des paiements pour l'auto-route E 3 à concurrence d'un montant total de 2.156 millions et cela jusqu'à la même date du 30 juin 1966.

Après cette déclaration du Ministre, l'amendement est rejeté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

D. Articles du projet.

Article 1^{er}.

Cet article est adopté par 9 voix contre 1 et 2 abstentions.

Article 10 (p. 4 du budget).

1. Les subventions par province pour les années 1965 et 1966 sont les suivantes :

Exercice 1965 :

Anvers	64.959.000
Brabant	324.352.000
Hainaut	263.375.000
Liège	90.138.000
Limbourg	59.520.000
Luxembourg	19.063.000
Namur	52.305.000
Flandre orientale	101.859.000
Flandre occidentale	198.967.000
Total	1.174.538.000

Exercice 1966 (promesse ferme) :

Anvers	185.529.000
Brabant	275.181.000
Hainaut	159.142.000
Liège	107.450.000
Limbourg	67.976.000
Luxembourg	75.983.000
Namur	88.534.000
Flandre orientale	71.127.000
Flandre occidentale	88.751.000
Total	1.119.673.000

Exercice 1965 + 1966 :

Anvers	250.488.000
Brabant	599.533.000
Hainaut	422.517.000
Liège	197.588.000
Limbourg	127.496.000
Luxembourg	95.046.000
Namur	140.839.000
Flandre orientale	172.986.000
Flandre occidentale	207.718.000
Total	2.294.211.000

Het bedrag der principiële beloften voor 1966 wordt hier ter inlichting aan toegevoegd :

Antwerpen	188.811.000
Brabant	302.305.000
Henegouwen	114.419.000
Luik	76.039.000
Limburg	135.377.000
Luxemburg	79.373.000
Namen	89.160.000
Oost-Vlaanderen	108.756.000
West-Vlaanderen	205.605.000
Algemene totalen	1.299.845.000

2. De vastleggingen per provincie der toelagen in 1965 en 1966 voor de provinciale wegen waren de volgende :

Dienstjaar — Exercice	Antwerpen — Anvers	Brabant — Brabant	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Oost-Vlaanderen — Flandre orientale	West-Vlaanderen — Flandre occidentale	Totaal — Total
1965	—	23.202.000	11.787.000	—	—	—	—	36.306.000	—	71.295.000
1966	13.334.000	18.738.000	—	—	—	2.354.000	12.704.000	11.999.000	134.000	59.263.000
Totalen —	13.334.000	41.940.000	11.787.000	—	—	2.354.000	12.704.000	48.305.000	134.000	130.558.000
<i>Totaux.</i>										
Lengte in km uitgedrukt — <i>Longueur en Km</i>	128	245	275	22	—	125	73	195	180	1.243

Er dient op gewezen dat de provincie Limburg geen provinciaal wegennet heeft, en dat het provinciaal wegennet van de provincie Luik uiterst beperkt is.

3. De Staat legt zijn openbare wegen aan door middel van grote uitvoeringen : asfaltering, bouw van tunnels. Hij regelt ook de lichtsignalisatie op de kruispunten en de doorgangen voor voetgangers. Maar hij kan niet op ieder ogenblik inspringen wanneer achtereenvolgens de Regies van Water, Gas en Elektriciteit ieder op haar beurt, en zonder coördinatie, een pas aangelegde weg openbreken zonder hem nadien met de nodige zorg terug berijdbaar te maken. Van daar dat op enkele maanden tijd een laan op sommige plaatsen zeer beschadigd kan zijn, te meer daar men nog moet denken aan de beschadigingen veroorzaakt door de ongevallen of door het gure winterweer : het beste voorbeeld wordt gegeven door de tunnel van de Louisapoort die sedert maanden op 6 plaatsen opgebroken is. Zou het niet wenselijk zijn aan de gemeenten de kredieten toe te staan die nodig zijn voor het onderhoud en de kleine herstellingen aan de Staatswegen in het raam van akkoorden die het mogelijk zouden maken dat die wegen altijd snel in perfecte staat zouden zijn ?

De Minister veronderstelt dat, wat de tunnel van de Louisapoort betreft, de wanden bedoeld worden die door voertuigen beschadigd zijn; in die gevallen is de tijd die verloopt tussen de datum van het ongeval en

A titre d'information, voici le montant des promesses de principe pour 1966 :

Anvers	188.811.000
Brabant	302.305.000
Hainaut	114.419.000
Liège	76.039.000
Limbourg	135.377.000
Luxembourg	79.373.000
Namur	89.160.000
Flandre orientale	108.756.000
Flandre occidentale	205.605.000
Totaux généraux	1.229.845.000

2. On trouve ci-dessous les engagements par province, en 1965 et en 1966, des subventions en faveur des routes provinciales :

A noter que le Limbourg ne possède pas de réseau de routes provinciales et que le réseau des routes provinciales de la province de Liège est très peu important.

3. L'Etat aménage ses voies publiques par de grands travaux : asphaltage, construction de tunnels. Il en règle également la signalisation lumineuse aux carrefours et aux passages pour piétons. Mais il ne peut intervenir à tout moment quand successivement les Régies des eaux, du gaz et de l'électricité ouvrent, chacune à son tour, sans coordination, une voirie fraîchement aménagée, sans procéder ensuite aux travaux nécessaires pour la remettre en état. Il en résulte qu'après quelques mois, une avenue peut être très abîmée à certains endroits, d'autant plus qu'il faut encore songer aux dégâts causés par les accidents ou les rigueurs de l'hiver : l'exemple le plus frappant est donné par le tunnel de la Porte Louise, défoncé à six endroits en quelques mois. Ne serait-il pas souhaitable d'octroyer aux communes les crédits nécessaires à l'entretien et aux petites réparations de la voirie d'Etat dans le cadre d'accords qui permettraient à celle-ci d'être toujours rapidement en parfait état ?

Le Ministre suppose qu'en ce qui concerne le tunnel de la porte Louise, l'honorable nombre vise les parois abîmées par des véhicules; dans ces cas, le temps qui s'écoule entre la date de l'accident et celle de la répara-

die van de herstelling te wijten aan formaliteiten van vaststelling, expertise en afgifte van de prijzen voor de herstelling. Daar die ongevallen talrijk zijn en daar de herstellingen het verkeer hinderen, is het beter allerhande reparaties in één enkele aanneming te groeperen. Wat het voorstel betreft om de gemeenten te belasten met de bedoelde herstellingen, laat niets toe te veronderstellen dat die reparaties sneller of goedkoper zouden uitgevoerd worden. Indien de gevallen bedoeld worden waarbij de concessiehouders de sleuven niet behoorlijk herstellen, kan de Minister moeilijk geloven dat de gemeenten meer strengheid aan de dag leggen dan de Staat, integendeel, in de voorschriften opgelegd door de Staat komen strengere voorwaarden voor dan die van de gemeenten, en de verscheidene concessiehouders hebben meer dan eens daarover hun beklag gemaakt.

4. Zou het Ministerie van Openbare Werken niet kunnen streven naar de bevordering, in overleg met de gemeenten, van een algemeen beleid inzake de bouw van gemeentelijke en particuliere parkeerruimten ?

De bepalingen van het koninklijk besluit van 1 februari 1960 betreffende de Rijkslegemoetkoming in de kosten van de door de lagere besturen uitgevoerde werken maken het mogelijk, aan de gemeenten een toelage te verlenen voor de aanleg van parkeerterreinen uit te voeren overeenkomstig een bij koninklijk besluit goedgekeurd plan van aanleg. De verlening, zowel aan de gemeenten als aan particuliere instellingen, van een toelage voor de bouw van parkeergarages werd door verscheidene titularissen van het departement onderzocht. Dat onderzoek bracht aan het licht dat de bouw van parkeergarages door particulieren in de regel als een rendabele onderneming kan worden opgevat. aangezien dergelijke garages kunnen worden gecombineerd met de inrichting van service-stations (verkoop van benzine, onderhoud en herstelling van auto's). Derhalve bleek dat de verlening van een subsidie aan particulieren voor zulke bouwwerken niet verantwoord is. Wat de bouw van parkeergarages door de gemeenten betreft, daarvoor zou een toelage van 35 % kunnen worden verleend (het voor gemeentegebouwen vastgestelde percentage), voor zover die parkeerruimten niet in concessie worden gegeven, in welk geval ze een inkomstenbron zouden worden en bijgevolg nog bezwaarlijk in aanmerking kunnen komen voor subsidiëring door het Rijk.

5. De wet van 15 april 1964 ontnemt aan de gemeenteverheid haar reglementaire macht ten opzichte van de openbare wegen deel uitmakend van de wegenis van de Staat. De beslissingen worden genomen door de Minister van Openbare Werken en de gemeenteverheid heeft slechts een adviserende bevoegdheid. Wordt het vermogen tot appreciatie van de grote stadscentra daardoor niet gevoelig verminderd, dan wanneer zij het dichtst bij de lokale werkelijkheden staan ? Daarenboven heeft dezelfde wet de gemeenten niet ontslagen van hun verplichtingen om de veiligheid van doorgang te verzekeren in alle openbare wegen. Terwijl de gemeenten hun verplichtingen behouden inzake algemene veiligheid, behoren de technische maatregelen die onontbeerlijk zijn voor de gemeente-

tion est dû aux formalités de constatation, d'expertise et de remise des prix de réparation. De plus, comme ces accidents sont fréquents et que les réparations entravent la circulation, il vaut mieux grouper diverses réparations en une seule entreprise. Quant à la proposition de charger les communes des dites réparations, rien ne permet de supposer qu'en ce cas, celles-ci seraient exécutées plus rapidement ou plus économiquement. Si l'honorable membre vise les cas où des concessionnaires ne réparent pas convenablement les tranchées, le Ministre ne peut croire davantage que les communes montrent plus de sévérité que n'en montre l'Etat; au contraire, car dans les prescriptions imposées par l'Etat figurent des conditions plus sévères que celles des communes et les divers concessionnaires s'en sont plaints à maintes reprises.

4. Le Ministère des Travaux publics ne peut-il pas encourager, en accord avec les communes, une politique générale de construction de parkings communaux ou privés ?

Les dispositions de l'arrêté royal du 1^{er} janvier 1960 relatif à l'intervention de l'Etat dans les frais d'exécution de travaux entrepris par les pouvoirs subordonnés, permettent l'octroi aux communes d'un subside pour la création de terrains de parking à exécuter conformément à un plan d'aménagement approuvé par arrêté royal. L'octroi d'un subside, tant aux communes qu'aux organismes privés, pour la construction de parkings (bâtiments) a été envisagé par plusieurs titulaires du département. Les études effectuées ont fait ressortir que la construction de parkings par des particuliers pouvait généralement être considérée comme une opération rentable, étant donné qu'elle peut aller de pair avec l'installation de stations-service (distribution de carburants, entretien et réparation de voitures). Dès lors, il est apparu que l'octroi d'un subside à des particuliers pour ce genre de construction ne se justifiait pas. Les parkings (bâtiments) construits par les communes pourraient bénéficier d'un subside de 35 % (au titre de bâtiments communaux), pour autant qu'ils ne soient pas concédés, ce qui en ferait une source de revenus, pour laquelle l'octroi d'un subside par l'Etat ne se justifierait plus.

5. La loi du 15 avril 1964 dessaisit l'autorité communale de son pouvoir réglementaire à l'égard des voies publiques qui font partie de la voirie de l'Etat : les décisions sont prises par le Ministre des Travaux publics et les autorités communales n'ont qu'une compétence consultative. Le pouvoir d'appréciation des grands centres urbains ne s'en trouve-t-il pas sensiblement diminué, alors qu'ils sont les plus proches des réalités locales ? En outre, la même loi n'a pas dégagé les communes de leur devoir d'assurer la sécurité du passage sur toutes les voies publiques. Alors que les communes conservent des devoirs de sécurité générale, les mesures techniques indispensables à la police communale sont du ressort du Ministère des Travaux publics. Comment établir les responsabilités en cas

lijke politie, tot de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken. Hoe wordt de aansprakelijkheid vastgesteld bij ongevallen? Is het om deze redenen, en inzonderheid om reden van de onvermijdelijke traagheid van de te volgen procedure, niet nodig de wet van 15 april 1964 te herzien ten einde een juiste grens te trekken tussen de bevoegdheid van de Staat en die van de gemeenten op het gebied van verkeer, het stationneren en de veiligheid op de staatswegen?

In zijn antwoord vestigt de Minister de aandacht op het feit dat de wet van 15 april 1964 tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 tot herziening van de wetgeving en van de reglementen op de verkeerspolitie, de gemeenteverheid niet geheel beroofd heeft van haar reglementaire macht ten opzichte van de openbare wegen die afhangen van de wegenis van de Staat. Inderdaad, krachtens artikel 1 § 3 van voormelde wet, mogen de gemeenteraden bijkomende reglementen vastleggen ter aanvulling van het algemeen reglement op de verkeerspolitie met betrekking tot de staatswegen indien de Minister van Openbare Werken ze niet voorgeschreven heeft. De gemeenteverheid behoudt dus een plaatsvervangende reglementaire macht.

Wat de reglementering betreft van het verkeer in de grote stadscentra, heeft voormelde wet in artikel 1 de oprichting voorzien van adviserende commissies belast met het geven van advies aangaande de verkeersproblemen en de problemen bij het stationneren van voertuigen; in die commissies zullen de betrokken burgemeesters of hun afgevaardigden zetelen. Op dit ogenblik wordt een koninklijk besluit uitgewerkt met het oog op de oprichting van de adviserende commissies *ad hoc* op het niveau van de vijf grote agglomeraties van het land. Naast hun adviserende bevoegdheden mogen die commissies aan de bevoegde Ministers voorstellen doen voor het nemen van maatregelen welke zij inzake reglementering nodig achten. Anderzijds is het juist dat diezelfde wet de gemeenten niet ontslagen heeft van hun verplichtingen om, in het raam van hun zending als algemene politie, te waken over het vlotte verloop en de veiligheid bij het doorrijden van de straten en de openbare wegen, en dit volgens de decreten van 1789 en 1790 aangaande de gemeentepolitie. De verplichting opgelegd aan de Staat, die beheerder is van de openbare weg, ontslaat hen niet om onmiddellijk de nodige maatregelen te treffen om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren, op straffe dat hun aansprakelijkheid eventueel in het gedrang komt terzelfdertijd als die van de Staat alhoewel op verschillende wettelijke grondslagen. Ten slotte wat de afbakening betreft tussen de bevoegdheid van de Staat en de gemeenten inzake reglementering van het verkeer op de staatswegen, deelt de Minister mede dat een ministeriële omzendbrief van 18 februari 1966, verschenen in het *Staatsblad* van 2 maart van hetzelfde jaar, aan de gemeenten dienaangaande alle nodige onderrichtingen geeft. In die omstandigheden ziet de Minister de noodzakelijkheid niet in om de wet van 15 april 1964 te wijzigen.

**

d'accident? Pour ces divers motifs, et plus particulièrement en raison des lenteurs inévitables de la procédure à suivre, ne faudrait-il pas revoir la loi du 15 avril 1964 pour délimiter exactement les compétences de l'Etat et celles des communes en matière de circulation, de stationnement et de sécurité sur la voirie d'Etat?

Dans sa réponse, le Ministre attire l'attention sur le fait que la loi du 15 avril 1964 modifiant la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, n'a pas dessaisi entièrement l'autorité communale de son pouvoir réglementaire à l'égard des voies publiques relevant de la voirie d'Etat. En effet, en vertu de l'article 1^{er}, § 3. de la loi précitée, les conseils communaux peuvent arrêter les règlements complémentaires au règlement général sur la police du roulage en ce qui concerne les routes de l'Etat si le Ministre des Travaux publics s'est abstenu de le faire. Les autorités communales conservent donc un pouvoir réglementaire de suppléance.

En ce qui concerne la réglementation de la circulation dans les grands centres urbains, l'article 1^{er} de la loi précitée a prévu la création de commissions consultatives chargées de donner des avis sur les problèmes de la circulation et du stationnement des véhicules; les bourgmestres intéressés ou leurs délégués seront appelés à y siéger. Un arrêté royal est actuellement en cours de préparation en vue de créer les commissions consultatives *ad hoc* pour les cinq grandes agglomérations du pays. Outre leur compétence d'avis, ces commissions pourront proposer aux Ministres intéressés toutes mesures de réglementation qu'elles jugeront utiles. D'autre part, il est exact que la même loi n'a pas déchargé les communes de leur devoir de veiller dans le cadre de leur mission de police générale, à la commodité et à la sûreté de passage dans les rues et voies publiques, conformément aux décrets de 1789 et de 1790 relatifs à la police communale. L'obligation imposée à l'Etat, gestionnaire de la voie publique, ne les dispense pas de prendre, dans l'immédiat, toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la sécurité des usagers, sous peine de voir leur responsabilité éventuellement engagée en même temps que celle de l'Etat, sur la base, toutefois, de dispositions légales différentes. Enfin, pour ce qui est de la délimitation exacte des compétences entre l'Etat et les communes en matière de réglementation de la circulation sur les routes de l'Etat, le Ministre signale qu'une circulaire ministérielle du 18 février 1966, publiée au *Moniteur* du 2 mars de la même année, donne aux communes toutes les instructions nécessaires à ce sujet. Dans ces conditions, le Ministre ne voit pas la nécessité de modifier la loi du 15 avril 1964.

**

Artikel 14 van het ontwerp.

De Regering stelt voor een artikel 14, als volgt opgesteld, bij te voegen :

« *Artikel 14.* — De Minister van Openbare Werken, in akkoord met de Minister van Financiën, wordt gemachtigd de Staatswaarborg, ten belope van een bedrag van 340.000.000 frank, te verlenen aan de lening van hetzelfde bedrag, aan te gaan door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, met het oog op de financiering van de moderniseringswerken van het zeekanaal Brussel-Rupel. De Staat zal aan de maatschappij de nodige dotaties bezorgen om in de financiële dienst der leningen te voorzien. »

Het amendement werd als volgt verantwoord :

« Het kanaal zoals wij het kennen werd gebouwd op het einde van de vorige eeuw. De sluizen zijn ongeveer 70 jaar oud en werden gebouwd volgens de techniek en de opvattingen van toen. De duur voor het vullen en het ledigen van de sassen, die destijds als normaal werd beschouwd, is heden onaanvaardbaar. De omloopriolen zijn belachelijk klein vergeleken met de seetjes die nu worden verwezenlijkt. De metselwerken uit bakstenen en hardsteen brokkelen af en de scheepvaartonderbrekingen, genoodzaakt door de dringende herstellingswerken, herhalen zich op een angstwekkende wijze.

» De incidenten die zich onlangs hebben voorgedaan aan de sluis van Willebroek en die tot tweemaal toe honderden schepen hebben geblokkeerd gedurende een tiental dagen, illustreren de dringende noodzakelijkheid de sluizen volledig te vernieuwen.

» Zoals men kan vaststellen stelt deze noodzakelijkheid zich reeds, en is ze onvermijdelijk, uit oorzaak van de ouderdom van de bestaande kunstwerken, zo niet zal de huidige toestand op korte termijn de ineensstorting van het karfaal betekenen.

» Maar er is een tweede evenzeer beslissende reden om deze werken uit te voeren; wanneer het kanaal op het einde van de vorige eeuw werd gebouwd, bedroeg het verkeer ongeveer 2.100.000 inhoudston per jaar. Tegenwoordig bedraagt dit verkeer meer dan 22 miljoen 500.000 ton, wat ontegensprekelijk meer vertegenwoordigt dan het redelijk maximum verkeer. Dit is de oorzaak van de voortdurende opstoppen voor elk sluizencomplex waar elk schip een gemiddelde vertraging oploopt van drie uur.

» Deze toestand vertegenwoordigt, op grond van het tegenwoordig verkeer, een globaal verlies van meer dan 100 miljoen frank per jaar voor al de gebruikers van het kanaal te zamen.

» De werken tot modernisering van het kanaal Brussel-Rupel worden geraamd op 2,6 miljard frank. Ze zouden dienen verwezenlijkt te worden over een termijn van 8 jaren, aan te vangen in 1967.

» De werken zouden worden aangevangen met de bouw van de nieuwe sluis te Kapelle-op-den-Bos en de verlaging van het kanaalpand Kapelle-Willebroek.

Article 14 du projet.

Le Gouvernement propose d'ajouter un article 14, libellé comme suit :

« *Article 14.* — Le Ministre des Travaux publics, en accord avec le Ministre des Finances, est autorisé à accorder la garantie de l'Etat, à concurrence d'un montant de 340.000.000 de francs, pour l'emprunt d'un même montant, à souscrire par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, en vue du financement des travaux de modernisation au canal maritime de Bruxelles au Rupel. L'Etat versera les dotations nécessaires à la société en vue d'assurer le service financier de l'emprunt. »

Voici la justification de cet amendement :

« Le canal tel que nous le connaissons, a été construit à partir de la fin du siècle dernier. Les écluses, qui datent d'il y a environ 70 ans, furent conçues suivant les techniques et les conceptions de l'époque. La durée de remplissage et de vidange des sas, considérée jadis comme normale, apparaît aujourd'hui inacceptable. Les aqueducs larrons sont ridiculement étriqués par rapport aux sections utilisées de nos jours. Les maçonneries de briques et de pierres de taille se désagrègent et les interruptions de la navigation nécessitées par des réparations urgentes se multiplient de manière inquiétante.

» Les incidents qui se sont produits récemment à l'écluse de Willebroek et qui, à deux reprises, ont bloqué des centaines de bateaux pendant une dizaine de jours, démontrent l'impérieuse nécessité de renouveler entièrement les écluses.

» Comme on le voit, la vétusté seule des ouvrages d'art existants rendrait déjà inévitable leur renouvellement; si on n'intervient pas, ce sera en effet l'effondrement du canal à très bref délai.

» Mais il existe une seconde raison tout aussi impérieuse d'effectuer ces travaux : lorsque le canal fut construit, à la fin du siècle dernier, son trafic atteignait environ 2.100.000 tonnes-capacité par an. Aujourd'hui on dépasse 22.500.000 tonnes, ce qui représente nettement plus que le débit maximum raisonnable. Cette situation entraîne un encombrement chronique devant chaque groupe d'écluses, où un retard moyen de trois heures est imposé à chaque bateau.

« Il en résulte, sur la base du trafic actuel, une perte globale dépassant 100 millions de francs par an pour l'ensemble des utilisateurs du canal.

» Les travaux de modernisation du canal Bruxelles-Rupel sont estimés à 2,6 milliards de francs. Ils devraient être réalisés dans un délai de 8 ans, à partir de 1967.

» Les travaux seraient entamés par la construction de la nouvelle écluse de Kapelle-op-den-Bos ainsi que par l'abaissement du bief de Kapelle à Willebroek.

» Vanaf het vijfde jaar zou de 2^e faze worden aangevat, te weten de bouw van de nieuwe sluis van Wintam en de uitmonding in de Schelde.

» De aanvang van de 1^{ste} faze is voorzien op de begroting van dit jaar, op artikel 73.07 van de buitengewone begroting, maar de voorziene werken voor een bedrag van 340.000.000 frank zijn opgenomen in het aanvullend programma. Hieruit spruit voort dat ze niet kunnen uitgevoerd worden dan naargelang de begrotingsmogelijkheden en ze kunnen slechts met zekerheid worden verwezenlijkt mits nieuwe bijkomende financieringsmiddelen.

» De N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel heeft besprekingen terzake gehad met het Gemeentekrediet van België, met het oog op een lening die een ad interim financiering van de 1^{ste} faze van het programma zou toelaten. Het voorgesteld amendement voorziet dat de Staat deze operatie zal waarborgen en aan de maatschappij de nodige dotaties zal storten om in de financiële dienst der leningen te voorzien. »

Het amendement wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen bij één onthouding.

**

STEMMINGEN.

De door de Regering geamendeerde (zie art. 14.03 der buitengewone begroting en artikel 14 van het ontwerp) begroting 1967 is aangenomen met negen stemmen tegen één stem bij twee onthoudingen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
H. VAN DONINCK.

De Voorzitter,
O. VAN DEN STORME.

» A partir de la cinquième année commencerait la 2^e phase, c.-à-d. l'écluse de Wintam et l'aménagement de la nouvelle embouchure dans l'Escaut.

» Le début de la première phase est prévu au budget de cette année à l'article 73.07 du budget extraordinaire, mais les travaux prévus, d'un montant de 340.000.000 de francs, sont compris dans le programme complémentaire. Il s'ensuit qu'ils ne peuvent être exécutés que dans la mesure des disponibilités budgétaires et ne peuvent l'être à coup sûr qu'à condition de trouver des moyens de financement supplémentaires.

» La S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles est en pourparlers avec le Crédit communal de Belgique en vue d'un prêt permettant le financement intermédiaire de la première phase du programme. L'amendement présenté prévoit que l'Etat accordera sa garantie à l'opération et qu'il versera à la société les dotations nécessaires en vue d'assurer le service financier de l'emprunt. »

L'amendement est adopté par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

**

VOTES.

Le budget 1967 amendé par le Gouvernement (voir art. 14.03 du budget extraordinaire ainsi que l'article 14 du projet de loi) a été adopté par 9 voix contre 1 et 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
H. VAN DONINCK.

Le Président,
O. VAN DEN STORME.

Uitvoering der Buitengewone Begroting 1966.

Exécution du budget extraordinaire 1966.

Artikels Articles	TEKSTEN LIBELLES	Voorzien op begroting 1966 Crédits initiaux 1966	Overdrachten 65/66 Reports 65/66	Aanpassingen Ajustements		Mogelijkheden Totalen 1966 (3+4+5-6) Possibilités totales 1966 (3+4+5-6)	Vastleggingen tot op 31-12-66 Engagements jusqu'au 31-12-66	Saldo op 31-12-66 Reliquats au 31-12-66	Voorzien op begroting 1967 Crédits initiaux 1967	Mogelijkheden voor de vastlegging in 1967 Possibilités d'engagement en 1967
1	2	3	4	in + — en +	in — — en —	7	8	9	10	11 (9 + 10)
WEGEN — ROUTES :										
14.02	Buitengewone onderhoudswerken — Entretien extraordinaire . . .	579.000.000	—	—	—	579.000.000	578.304.787	695.213	730.000.000	730.695.213
73.01	Beplantingen en groene ruimten — Plantations et espaces verts . .	15.000.000	—	—	—	15.000.000	14.996.475	3.525	15.000.000	15.003.525
73.02	Oorlogsschade — Dommages de guerre	330.000.000	—	—	—	330.000.000	329.194.063	805.937	204.000.000	204.805.937
73.12	Toeristische uitrusting — Equipe- ment touristique	—	—	—	—	—	—	—	40.000.000	40.000.000
Totalen Wegen — Totaux Routes .		924.000.000	—	—	—	924.000.000	922.495.325	1.504.675	989.000.000	990.504.675

WATERWEGEN — VOIES HYDRAU-
LIQUES :

14.03	Buitengewone onderhoudswerken — Entretien extraordinaire . . .	300.000.000	—	20.000.000	—	320.000.000	319.824.815	175.185	635.000.000	635.175.185
53.01	Gent-Terneuzen (Nederlands) — Gand-Terneuzen (Hollandais) . .	800.000.000	—	—	20.000.000	780.000.000	726.870.381	53.129.619	1.100.000.000	1.153.129.619
63.04	Ontwatering — Dérègement . . .	80.000.000	1.567.431	5.000.000	—	86.567.431	82.988.404	3.579.027	110.000.000	113.579.027
71.05	Aankoop grond voor waterlopen — Acquisitions cours d'eau . . .	80.000.000	—	70.000.000	—	150.000.000	70.878.597	79.121.403	305.000.000	384.121.403
71.06	Aankoop grond kust — Acquisi- tions côte, etc.	70.000.000	1.177.406	60.500.000	—	131.677.406	50.641.493	81.035.913	100.000.000	181.035.913
71.07	Aankoop grond stuwdammen — Acquisitions barrages	5.000.000	31.480.600	—	—	36.480.600	5.721.011	30.759.589	10.000.000	40.759.589
73.03	Werken aan waterlopen — Travaux cours d'eau	1.504.000.000	283.844.257	—	—	1.787.844.257	1.787.720.457	123.800	3.028.000.000	3.028.123.800
73.04	Werken aan de kust — Travaux côte, etc.	779.000.000	—	65.000.000	—	844.000.000	829.469.998	14.530.002	485.000.000	499.530.002
73.05	Werken aan stuwdammen — Tra- vaux barrages	820.000.000	—	—	—	820.000.000	819.706.644	293.356	455.000.000	455.293.356
73.06	Oorlogsschade kust — Dommages de guerre côte	69.000.000	809.936	7.000.000	—	76.809.936	76.682.326	127.610	150.000.000	150.127.610

Artikels Articles	TEKSTEN LIBELLES	1	2	3	4	Aanpassingen — Ajustements		Mogelijkheden Totalen 1966 (3 + 4 + 5 — 6) Possibilités totales 1966 (3 + 4 + 5 — 6)	Vastleggingen tot op 31-12-66 Engagements jusqu'au 31-12-66	Saldo op 31-12-66 — Reliquats au 31-12-66	Voorzien op begroting 1967 — Crédits initiaux 1967	Mogelijkheden voor de vastlegging in 1967 — Possibilités d'engagement en 1967
						in + en +	in — en —					
73.07	Zeehavens en autonome haven van Luik — <i>Port maritime et port autonome de Liège</i>			1.013.000.000	40.553.384	—	—	1.053.553.384	1.053.489.529	63.855	1.517.000.000	1.517.063.855
73.08	Oorlogsschade havens — <i>Dommages de guerre ports</i>			155.000.000	830.589	3.000.000	—	158.830.589	156.326.843	2.503.746	30.000.000	32.503.746
73.09	Droognaken Polders en Land van Waas — <i>Assèchement Polders et Pays de Waas</i>			—	4.040.713	12.000.000	—	16.040.713	11.833.782	4.206.931	10.000.000	14.206.931
Totalen Waterwegen — <i>Totaux Voies Hydrauliques</i>												
				5.675.000.000	364.304.316	242.500.000	20.000.000	6.261.804.316	5.992.154.280	269.650.036	7.935.000.000	8.204.650.036
GEBOUWEN — <i>BATIMENTS</i> :												
71.01	Aankoop gebouwen — <i>Acquisition bâtiments</i>			78.650.000	12.000.000	32.000.000	—	122.650.000	68.674.595	53.975.405	90.000.000	143.975.405
71.02	Aankoop Europese School — <i>Acquisition Ecole européenne</i>			3.000.000	—	—	—	3.000.000	2.620.137	379.863	—	379.863
71.03	Aankoop Administratieve Centra — <i>Acquisition centres administratifs</i>			110.000.000	—	—	—	110.000.000	55.071.811	54.928.189	170.000.000	224.928.189
71.04	Aankoop Administratieve Wijk E.G. — <i>Acquisition Cité administrative C.E.</i>			1.000.000	—	—	—	1.000.000	435	999.565	1.000.000	1.999.565
72.01	Bouwen van Administratieve Centra — <i>Construction centres administratifs</i>			187.000.000	174.057.482	—	—	361.057.482	125.543.271	235.514.208	510.000.000	745.514.208
72.02	Bouwen van Rijksgebouwen — <i>Construction bâtiments</i>			1.176.350.000	40.051.573	—	32.000.000	1.184.401.573	913.133.240	271.268.333	1.142.000.000	1.413.268.333
72.03	Bouwen Administratieve Wijk E.G. — <i>Construction Cité administrative C.E.</i>			90.000.000	56.757.094	—	—	146.757.094	66.461.407	80.295.687	160.000.000	240.295.687
72.04	Vestiging Europese Scholen — <i>Établissement Ecoles européennes</i>			25.000.000	31.633.912	—	—	56.633.912	40.753.837	15.880.075	50.000.000	65.880.075
72.05	Oorlogsschade staatsgebouwen — <i>Dommage de guerre bâtiments</i>			20.000.000	896.945	—	—	20.896.945	1.964.971	18.931.974	20.000.000	38.931.974
72.06	Buitengewone onderhoudswerken — <i>Entretien extraordinaire</i>			180.000.000	—	—	—	180.000.000	157.399.971	22.600.029	180.000.000	202.600.029
72.07	Constructie gebouwen Europese Gemeenschap — <i>Construction bâtiments Communauté européenne</i>			5.000.000	—	—	—	5.000.000	4.995.440	4.560	15.000.000	15.004.560
81.01	Constructie en geschiktmaking postgebouwen — <i>Construction et aménagement postes</i>			295.000.000	—	—	—	295.000.000	236.682.600	58.317.400	185.000.000	243.317.400

1	2	3	4	5		7	8	9	10	11 (9 + 10)
				in + en +	in — en —					
Artikels Articles	TEKSTEN LIBELLES	Voorzien op begroting 1966 Crédits initiaux 1966	Overdrachten 65/66 Reports 65/66	Aanpassingen Ajustements		Mogelijkheden Totale 1966 (3+4+5+6) Possibilités totales 1966 (3+4+5+6)	Vastleggingen tot op 31-12-66 Engagements jusqu'au 31-12-66	Saldo op 31-12-66 Reliquats au 31-12-66	Voorzien op begroting 1967 Crédits initiaux 1967	Mogelijkheden voor de vastlegging in 1967 Possibilités d'engagement en 1967
81.02	Oorlogsschade gebouwen Posterijen — <i>Dommages de guerre Postes</i> . . .	1.000.000	300.000	—	—	1.300.000	—	1.300.000	1.000.000	2.300.000
	Totaal Gebouwen — <i>Totaux Bâtiments</i> . . .	2.172.000.000	315.697.006	32.000.000	32.000.000	2.487.697.006	1.673.301.718	814.395.288	2.524.000.000	3.338.395.288
URBANISME — URBANISME :										
12.01	Opmaken wetenschappelijke dokum- mentatie — <i>Confection documen- tation scientifique</i> . . .	3.000.000	156.764	—	—	3.156.764	927.968	2.228.796	3.000.000	5.228.796
12.02	Studiekosten ordening van het land <i>Frais études aménagement terri- toire</i> . . .	75.000.000	—	—	—	75.000.000	63.049.250	11.950.750	75.000.000	86.950.750
14.01	Aanpassing openbare parken — <i>Aménagement parcs (Plan vert)</i>	15.700.000	5.917.597	—	—	21.617.597	4.156.516	17.461.081	15.000.000	32.461.081
43.01	Restauratie monumenten — <i>Restau- ration monuments</i> . . .	25.000.000	675.711	—	—	25.675.711	21.890.127	3.785.584	25.000.000	28.785.584
51.01	Oorlogsschade privé hospitalen — <i>Dommages de guerre hôpitaux privés</i> . . .	10.000.000	—	—	—	10.000.000	9.959.269	40.731	10.000.000	10.040.731
63.01	Aankoop en constructie bibliothe- ken en culturele centra — <i>Acqui- sition et construction bibliothé- ques et centres culturels</i> . . .	100.000.000	500.000	—	—	100.500.000	33.191.524	67.308.476	110.000.000	177.308.476
63.02.1	Subsidies onderg. openb. best. : Openbare Werken — <i>Subsides A.P.S. : Travaux publics</i> . . .	—	988.644	—	—	988.644	—	988.644	—	988.644
2	Subsidies onderg. openb. best. : Nationale Opvoeding — <i>Subsides A.P.S. : Education nationale</i> . . .	—	14.747.867	—	—	14.747.867	1.536.948	13.210.919	—	13.210.919
3	Subsidies onderg. openb. best. : Justitie — <i>Subsides A.P.S. : Justice</i>	165.000.000	—	—	—	165.000.000	130.465.639	34.534.361	165.000.000	199.534.361
4	Subsidies onderg. openb. best. : Binnenlandse Zaken — <i>Subsides A.P.S. : Intérieur et Fonction publique</i> . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Subsidies onderg. openb. best. : Verkeerswezen — <i>Subsides A.P.S. : Communication</i> . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63.05	Subsidies provincie Oost-Vlaande- ren : waterleidingsnet — <i>Subsi- des Flandre orientale</i> . . .	500.000	500.000	—	—	1.000.000	—	1.000.000	500.000	1.500.000
63.06	Waterhooschade — <i>Trombes d'eau</i>	4.500.000	3.934.137	—	—	8.434.137	—	8.434.137	4.500.000	12.934.137

Artikels <i>Articles</i>	TEKSTEN <i>LIBELLES</i>	2	3	4	Aanpassingen <i>Ajustements</i>			7	8	9	10	11 (9 + 10)
					in — en +	in — en +	in — en +					
			Voorzien op begroting 1966 <i>Credits initiaux 1966</i>	Overdrachten 65/66 <i>Reports 65/66</i>				Mogelijkheden Totalen 1966 (3+4+5+6) <i>Possibilités totales 1966 (3+4+5+6)</i>	Vastleggingen tot op 31-12-66 <i>Engagements jusqu'au 31-12-66</i>	Saldo op 31-12-66 <i>Restants au 31-12-66</i>	Voorzien op begroting 1967 <i>Credits initiaux 1967</i>	Mogelijkheden voor de vastlegging in 1967 <i>Possibilités d'engagement en 1967</i>
63.07	Oorlogsschade Openbare onderge- schikte besturen — <i>Dommages de guerre pouvoirs publics subor- donnés</i>		50.000.000	—	—	—	—	50.000.000	49.999.193	807	50.000.000	50.000.807
63.08	Subsidies 50.000 frank oorlogs- schade — <i>Subsides 50.000 francs dommages de guerre</i>		10.000.000	—	—	—	—	10.000.000	9.141.054	858.946	10.000.000	10.858.946
63.09	Subsidies plannen van aanleg — <i>Subsides plans aménagement</i>		20.000.000	—	—	—	—	20.000.000	—	20.000.000	20.000.000	40.000.000
64.01	Oorlogsschade privé-onderwijs — <i>Dommages de guerre enseigne- ment privé</i>		30.000.000	—	—	—	—	30.000.000	29.993.356	6.644	30.000.000	30.006.644
71.08	Aankoop onroerende goederen streekplan — <i>Acquisition immeu- bles réalisation plan aménage- ment</i>		20.000.000	—	—	—	—	20.000.000	—	20.000.000	20.000.000	40.000.000
73.10	Nationaal Fonds huisvesting — <i>Fonds national logement</i>		700.000.000	3.456.302	—	—	—	703.456.302	703.342.291	114.011	700.000.000	700.114.011
73.11	Aanleggen groene ruimten — <i>Créa- tion, aménagement espaces verts</i>		25.000.000	—	—	—	—	25.000.000	—	25.000.000	25.000.000	50.000.000
01.01	Economische reconversie — <i>Recon- version économique</i>		500.000.000	136.533.684	—	—	—	636.533.684	588.306.741	48.226.943	500.000.000	548.226.943
01.02	Ghlin - Baudour — <i>Ghlin - Baudour</i>		—	1.995.749	—	—	—	1.995.749	1.881.763	113.986	—	113.986
Totalen Stedebouw — <i>Totaux Urbanisme</i>			1.753.700.000	169.406.455	—	—	—	1.923.106.455	1.647.841.639	275.264.816	1.763.000.000	2.038.264.816
WEDEROPBOUW — <i>RECONSTRUCTION</i>												
63.03	Vergoedingen oorlogsschade — <i>Indemnités dommages de guerre</i>		—	23.157.427	—	—	—	23.157.427	7.737.555	15.419.872	—	15.419.872
VERSCHEIDENE — <i>DIVERS</i>												
01.03	Vergoedingen ingenieurs — <i>Alloca- tions ingénieurs</i>		—	—	—	—	—	—	—	—	25.000.000	25.000.000
ALGEMENE TOTALEN der vast- leggingskredieten der Buitenge- wone begroting — <i>TOTAUX GE- NERAUX des crédits d'engagement du budget extraordinaire</i>												
			10.524.700.000	872.565.204	274.500.000	—	—	52.000.000	11.619.765.204	10.243.530.517	13.236.000.000	14.612.234.687

Bij bovenvermelde vastleggingskredieten dienen nog gevoegd te worden :

Il faut ajouter aux crédits d'engagement mentionnés ci-dessus :

	Bedragen voorzien voor 1966 — <i>Montants prévus pour 1966</i>	Vastgelegd in 1966 — <i>Engagements en 1966</i>	Saldo in 1966 — <i>Reliquats de 1966</i>	Bedragen voorzien voor 1967 — <i>Montants prévus pour 1967</i>
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	7.850.000.000	7.849.996.429 (2)	3.571	10.300.000.000
E 3	3.780.000.000	3.778.143.592	1.856.408	5.200.000.000 (3)
Financiering Gemeentekrediet. — <i>Financement Crédit Communal</i>	1.400.000.000	1.119.673.000	280.327.000	1.700.000.000
Fonds voor provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen. — <i>Fonds des Constructions scolaires provinciales et communales</i>	745.000.000 (1)	515.937.366	201.062.634	768.000.000
Schoolgebouwen van de Staat. — <i>Constructions scolaires de l'Etat</i>	2.345.352.590 (1)	2.339.463.664	5.888.926	2.175.000.000

(1) Voor deze kredieten worden er slechts ordonnanceringskredieten voorzien. — *Pour ces crédits on prévoit uniquement des crédits de paiement.*

(2) Voor de autosnelweg van Wallonië werden 3.952 miljoen vastgelegd. — *Pour l'autoroute de Wallonie on a engagé 3.952 millions.*

(3) Inbegrepen 1 miljard overdrachten van vorige dienstjaren. — *Y compris 1 milliard reporté des années précédentes.*

Reden waarom de op de begroting uitgetrokken kredieten niet integraal werden opgebruikt.

Motifs pour lesquels les crédits prévus au budget n'ont pas été dépensés intégralement.

Bestuur der Wegen.

Administration des Routes.

Artikel 14.02. — F. 695.213.

Article 14.02. — F. 695.213.

Artikel 73.01. — F. 3.525.

Article 73.01. — F. 3.525.

Artikel 73.02. — F. 805.937.

Article 73.02. — F. 805.937.

Ingevolge het bereiken van het globaal plafond van het departement.

Le plafond global prévu pour le département était atteint.

Bestuur der Waterwegen.

Administration des Voies Hydrauliques.

Artikel 14.03. — F. 175.185.

Article 14.03. — F. 175.185.

Ingevolge het bereiken van het globaal plafond van het departement.

Le plafond global prévu pour le département était atteint.

Artikel 53.01. — F. 53.129.619.

Article 53.01. — F. 53.129.619.

De door de Waterstaat ingediende declaraties van gedane uitgaven voor de Schelde-Rijnverbinding en voor het kanaal Gent-Terneuzen bleven onder de uitgetrokken kredieten. De laatst ingediende declaratie gaf de stand aan op 15 november 1966.

Les déclarations de créances relatives à la liaison Escaut-Rhin et au canal de Gand à Terneuzen, introduites par le Waterstaat, n'atteignaient pas le montant des crédits prévus. La déclaration introduite en dernier lieu donnait la situation au 15 novembre 1966.

Artikel 63.04. — F. 3.579.027.

Article 63.04. — F. 3.579.027.

De door I.D.E.A. ingeleide bescheiden voor ontwateringswerken in de Henevallei bleven beneden de voorziene kredieten, daar deze laatste niet voldoende waren om voor een meer belangrijke aanneming een aanbesteding uit te schrijven.

Les documents introduits par l'I.D.E.A. concernant les travaux de démergement effectués dans la vallée de la Haine n'atteignaient pas les crédits prévus, étant donné que ces derniers n'étaient pas suffisants pour lancer une adjudication pour une entreprise plus importante.

Artikel 71.05. — F. 79.121.403.

Een door het bijblad toegekend bijkrediet van 70.000.000 frank kon slechts laattijdig ter beschikking van de Comités tot aankoop worden gesteld.

Artikel 71.06. — F. 81.035.913.

Een door het bijblad toegekend bijkomend krediet van 60.500.000 frank kon slechts laattijdig ter beschikking van de Comités tot aankoop worden gesteld.

Artikel 71.07. — F. 30.759.589.

De ingevolge het koninklijk besluit van overdracht 1965-1966 beschikbare kredieten dienden niet volledig aangewend.

Artikel 73.03. — F. 123.800.

Het krediet kon niet verder vastgesteld daar het globaal plafond van het departement bereikt werd.

Artikel 73.04. — F. 14.530.002.

De inschrijving, groot 16.525.149 frank, voor het bouwen van remmingswerken aan de nieuwe brug te Zelzate over het kanaal Gent-Terneuzen, kon niet worden goedgekeurd, daar ze $\pm 60\%$ hoger lag dan de raming. Er werd tot de heraanbesteding in 1967 beslist.

Artikel 73.05. — F. 293.356.

Artikel 73.06. — F. 127.610.

Artikel 73.07. — F. 63.855.

Niet noemenswaardige verschillen.

Artikel 73.08. — F. 2.503.746.

De aanbestedingen voor de werken tot het aanleggen van de toegangswegen tot de bruggen te Grimbergen, Humbeek en Tisselt over het Zeekanaal Brussel-Rupel en voor het leveren en plaatsen van de brugdekken van deze hefbruggen geschieden op 17 december 1966. De vastlegging der nodige kredieten gebeurde respectievelijk op 27 en op 19 december 1966.

Op die datum was het te laat om het bedrag volledig te kunnen aanwenden.

Artikel 73.09. — F. 4.206.931.

De door de Provincie Oost-Vlaanderen ingediende bescheiden in verband met de droogmakingswerken in de Polders van het Land van Waas bleven onder het bedrag der beschikbare kredieten.

Article 71.05. — F. 79.121.403.

Un crédit supplémentaire de 70 millions de francs, alloué par la voie du feuillet d'ajustement, n'a pu être mis que tardivement à la disposition des Comités d'acquisition.

Article 71.06. — F. 81.035.913.

Un crédit supplémentaire de 60.500.000 francs, alloué par la voie du feuillet d'ajustement, n'a pu être mis que tardivement à la disposition des Comités d'acquisition.

Article 71.07. — F. 30.759.589.

Les crédits disponibles en vertu de l'arrêté royal de transfert 1965-1966 n'ont pas dû être totalement utilisés.

Article 73.03. — F. 123.800.

Le plafond global du département étant atteint, le crédit n'a pu être engagé plus avant.

Article 73.04. — F. 14.530.002.

La soumission d'un montant de 16.525.149 francs, relative à la construction d'estacades de guidage au nouveau pont sur le canal de Gand    Terneuzen    Zelzate, n'a pu être approuvée, étant donné qu'elle dépassait de $\pm 60\%$ le montant de l'estimation. Il fut décidé de remettre les travaux en adjudication.

Article 73.05. — F. 293.356.

Article 73.06. — F. 127.610.

Article 73.07. — 63.855.

Soldes insignifiants.

Article 73.08. — F. 2.503.746.

Les adjudications relatives aux travaux de construction des accès aux ponts de Grimbergen, Humbeek et Tisselt sur le canal maritime de Bruxelles au Rupel ainsi que celles relatives à la fourniture et au placement des tabliers de ces ponts levants ont eu lieu le 17 décembre 1966. Les crédits nécessaires furent respectivement engagés les 27 et 19 décembre 1966.

A cette date, il était trop tard pour pouvoir épuiser le montant de $\pm 3.500.000$ francs.

Article 73.09. — F. 4.206.931.

Les documents introduits par la Provincie de Flandre orientale concernant les travaux d'ass  chement des polders du Pays de Waas restaient en d  c   du montant des crédits disponibles.

Een bedrag van 550.000 frank kon niet vastgelegd worden daar het globaal plafond van het departement bereikt was.

Bestuur der Gebouwen.

Artikel 71.01. — F. 53.975.405.

Het door het bijblad toegekend krediet van 32 miljoen frank kon slechts laatijdig ter beschikking van het Comité tot aankoop worden gesteld. De aankoop voor de Rijkswacht te Seraing (16.000.000 frank) kon daardoor niet in 1966 geschieden.

De Comités zijn er in 1966 niet in geslaagd het totale ter beschikking gestelde krediet te verwezenlijken.

Artikel 71.02. — F. 379.863.

Artikel 71.03. — F. 54.928.189.

Artikel 71.04. — F. 999.565.

Zelfde opmerking als voor artikel 71.01.

Artikel 72.01. — F. 235.514.208.

Het door de Regering vastgesteld vastleggingsplafond inzake werken voor het Bestuur der Gebouwen was beperkt tot 80 % van het oorspronkelijk toegekende krediet.

Daarenboven zijn twee dossiers voor een totaal bedrag van 107.000.000 frank niet meer kunnen doorgaan omdat ze laatijdig toekwamen en ondertussen het algemeen vastleggingsplafond bereikt werd.

Artikel 72.02. — F. 271.268.333.

Zelfde opmerking als voor eerste alinea van artikel 72.01.

Artikel 72.03. — F. 80.295.687.

Artikel 72.04. — F. 15.880.075.

Zie opmerking eerste alinea, artikel 72.01.

Daarenboven werden belangrijke sommen van 1965 naar 1966 overgedragen, maar die echter niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een plafondverhoging.

Artikel 72.05. — F. 18.931.974.

Op verzoek van het betrokken departement (Zee-zeven) werd een werk te Oostende (15.000.000 frank) naar het dienstjaar 1967 verschoven.

Le plafond global du département étant atteint, un montant de 550.000 francs n'a pu être engagé.

Administration des Bâtiments.

Article 71.01. — F. 53.975.405.

Le crédit de 32.000.000 de francs, alloué par la voie du feuillet d'ajustement, n'a pu être mis que tardivement à la disposition du Comité d'acquisition. De ce fait, il n'a pu être procédé en 1966 à l'acquisition d'immeubles pour les besoins de la Gendarmerie de Seraing (16.000.000 de francs).

En 1966, les Comités ne sont pas parvenus à utiliser le crédit global mis à leur disposition.

Artikel 71.02. — F. 379.863.

Artikel 71.03. — F. 54.928.189.

Artikel 71.04. — F. 999.565.

Même remarque que pour l'article 71.01.

Artikel 72.01. — F. 235.514.208.

Le plafond d'engagement fixé par le Gouvernement pour les travaux à exécuter par l'Administration des Bâtiments était limité à 80 % du crédit accordé primitivement.

En outre, deux dossiers représentant un montant total de 107.000.000 de francs n'ont plus pu être acceptés, parce qu'ils étaient introduits tardivement et qu'entretemps, le plafond d'engagement global avait été atteint.

Article 72.02. — F. 271.268.333.

Voir remarque premier alinéa, article 72.01.

Article 72.03. — F. 80.295.687.

Article 72.04. — F. 15.880.075.

Voir remarque premier alinéa, article 72.01.

En outre, d'importantes sommes afférentes à 1965 furent reportées sur 1966, sans toutefois qu'il fut procédé à un relèvement de plafond correspondant.

Article 72.05. — F. 18.931.974.

A la demande du département intéressé (Marine), un travail à exécuter à Ostende (15.000.000 de francs) a été reporté sur l'exercice 1967.

Artikel 72.06. — F. 22.600.029.

Artikel 81.01. — F. 58.317.400.

Zie opmerking eerste alinea, art. 72.01.

Artikel 81.02. — F. 1.300.000.

Geen dossiers oorlogsschade kwamen voor vastlegging in 1966 in aanmerking.

Bestuur van de Stedebouw.

Artikel 12.02. — F. 11.950.750.

Het door de Regering vastgesteld vastleggingsplafond voor het Bestuur van de Stedebouw was beperkt tot 80 % van het oorspronkelijk toegekend krediet.

Artikel 14.01. — F. 17.461.081.

Enkele dossiers werden om technische redenen naar 1967 verschoven.

Artikel 43.01. — F. 3.785.584.

Zie opmerking artikel 12.02.

Artikel 63.01. — F. 67.308.476.

Zie opmerking artikel 12.02.

Geen voldoende aantal dossiers werd door het departement van Nationale Opvoeding en Cultuur tijdig ingediend.

Artikel 63.02.1. — F. 988.644.

Geen dossiers werden in 1966 ingediend.

Artikel 63.02.2. — F. 13.210.919.

Geen dossiers werden in 1966 ingediend.

Artikel 63.02.3. — F. 34.534.361.

Zie opmerking artikel 12.02.

Artikel 63.05. — F. 1.000.000.

Geen dossiers werden in 1966 ingediend.

Artikel 63.06. — F. 8.434.137.

Geen dossiers werden in 1966 ingediend.

Artikel 63.08. — F. 858.946.

Zie opmerking artikel 12.02.

Artikel 63.09. — F. 20.000.000.

Nieuw principe. De toepassingsbesluiten zijn nog niet klaar.

Article 72.06. — F. 22.600.029.

Article 81.01. — F. 58.317.400.

Voir remarque au premier alinéa, art. 72.01.

Article 81.02. — F. 1.300.000.

Aucun dossier de dommages de guerre n'a donné lieu à engagement en 1966.

Administration de l'Urbanisme.

Article 12.02. — F. 11.950.750.

Le plafond d'engagement fixé par le Gouvernement pour l'Administration de l'Urbanisme était limité à 80 % du crédit accordé primitivement.

Article 14.01. — F. 17.461.081.

Quelques dossiers ont été reportés à 1967, pour des raisons techniques.

Article 43.01. — F. 3.785.584.

Voir remarque article 12.02.

Article 63.01. — F. 67.308.476.

Voir remarque article 12.02.

Le département de l'Education nationale et de la Culture n'a pas introduit un nombre suffisant de dossiers dans les délais voulus.

Article 63.02.1. — F. 988.644.

Aucun dossier n'a été introduit en 1966.

Article 63.02.2. — F. 13.210.919.

Aucun dossier n'a été introduit en 1966.

Article 63.02.3. — F. 34.534.361.

Voir remarque article 12.02.

Article 63.05. — F. 1.000.000.

Aucun dossier n'a été introduit en 1966.

Article 63.06. — F. 8.434.137.

Aucun dossier n'a été introduit en 1966.

Article 63.08. — F. 858.946.

Voir remarque article 12.02.

Article 63.09. — F. 20.000.000.

Nouveau principe. Les arrêtés d'exécution ne sont pas encore prêts.

Artikel 71.08. — F. 20.000.000.	Article 71.08. — F. 20.000.000.
Nieuw principe. De toepassingsbesluiten zijn nog niet klaar.	Nouveau principe. Les arrêtés d'exécution ne sont pas encore prêts.
Artikel 73.11. — F. 25.000.000.	Article 73.11. — F. 25.000.000.
Nieuw principe. De toepassingsbesluiten zijn nog niet klaar.	Nouveau principe. Les arrêtés d'exécution ne sont pas encore prêts.
Artikel 01.01. — F. 48.226.943.	Article 01.01. — F. 48.226.943.
Het toegestane plafond werd niet verhoogd met de kredietoverdracht van het dienstjaar 1966.	Le transfert de crédits de l'exercice 1966 ne s'est pas accompagné d'un relèvement de plafond correspondant.
Financiering Gemeentekrediet van België. — F. 280.327.000.	Financement par le Crédit Communal de Belgique. — F. 280.327.000.
Het vastleggingsplafond werd vastgesteld op 80 % van 1.400.000.000 frank.	Le plafond d'engagement était fixé à 80 % de 1.400.000.000 de francs.
Scholen Provincies en Gemeenten. — F. 201.062.634.	Ecoles provinciales et communales. — F. 201 millions 062.634.
Alle door het departement van Nationale Opvoeding en Cultuur ingediende dossiers werden vastgelegd.	Tous les dossiers introduits par le département de l'Education nationale et de la Culture ont fait l'objet d'un engagement.
Daarenboven was een plafond van 564 miljoen frank door de Regering vastgesteld.	D'autre part, un plafond de 564.000.000 de francs avait été fixé par le Gouvernement.

BIJLAGE 2.

ANNEXE 2.

Begroting 1966 — Wegennet.

Budget 1966 — Réseau routier.

Geografische verdeling der vastleggingen.

Répartition géographique des engagements.

	Wegenfonds — <i>Fonds des Routes</i>	E 3 — E 3	Bestuur der Wegen — <i>Administration des routes</i>	Totaal — <i>Total</i>
Nederlandstalige provincies. — <i>Provinces néerlandophones</i>	1.485.162.934	3.778.143.592	408.880.722	5.672.187.248
Frantelijke provincies. — <i>Provinces francophones</i>	5.361.698.103	—	385.365.633	5.747.063.736
Provincie Brabant. — <i>Province de Brabant</i> .	868.350.658	—	128.248.970	996.599.628
Uitgaven gemeen aan alle provincies. — <i>Dépenses communes à toutes les provinces</i>	134.784.734	—	—	134.784.734
TOTAAL. — TOTAL	7.849.996.429	3.778.143.592	922.495.325	12.550.635.346
Toegekende kredieten. — <i>Crédits alloués</i> .	7.850.000.000	3.780.000.000	924.000.000	12.554.000.000

BIJLAGE 3.

Wegenfonds.

Uitvoering programma 1966.

I. AUTOSNELWEGEN.

	Krediet in milj. F	Vastleg- gingen
a) Autoweg Antwerpen-Liège-Aachen.		
Battice - Dison (voltooiing)	115	87.011.874
Barchon - Melen - Battice (voltooiing)	100	65.060.091
Toegang Meerhout	15	(1)
Telefoonkabels	65	42.156.749
Buiten programma : Brug te Pulle		2.279.762
Onteigeningen	5	45.432.487
Verrekeningen, herzieningen, leidingen, enz.	75	275.715.501
Verlichting, signalisatie, veiligheidsmaatregelen	50	43.904.787
	425	561.561.251
b) Autoweg van Wallonië.		
Compleks van Loncin (aanvulling)	410	496.798.441
Jemeppe - Bieret (aanvulling)	115	110.303.545
Toegang tot Liège (Loncin - Avroy)	300	299.988.558
Manage - Chapelle-lez-Herlaimont : kunstwerken	135	131.596.346
Viesville - Gosselies	450	361.854.589
Ville s/Haine - Ghlin (aardwerken)	430	252.990.972
Brug van Ghlin over het kanaal	50	52.471.000
Ghlin - Jemappes (aardwerken)	220	290.459.933
Fleurus - Velaine (aardwerken)	130	47.356.742
Rondweg Tournai (aardwerken)	100	169.740.001
Brug B 1 over de Schelde te Froyennes	150	92.533.937
Viaduct te Onoz	55	61.142.509
Viaduct te Huccorgne	180	145.277.497
Onteigeningen	700	845.085.539
Verrekeningen, herzieningen, leidingen, enz.	420	594.381.513
Verlichting, signalisatie, veiligheidsmaatregelen	105	85.964
	3.950	3.952.067.086

ANNEXE 3.

Fonds des routes.

Exécution du programme 1966.

I. AUTOROUTES.

	Crédit (en millions de francs)	Engagements
a) Autoroute Anvers-Liège-Aix-la Chapelle.		
Battice-Dison (achèvement)	115	87.011.874
Barchon-Melen-Battice (achèvement)	100	65.060.091
Accès Meerhout	15	(1)
Câbles téléphoniques	65	42.156.749
Hors programme : Pont de Pulle		2.279.762
Expropriations	5	45.432.487
Décomptes, révisions, canalisations, etc.	75	275.715.501
Eclairage, signalisation, mesures de sécurité	50	43.904.787
	425	561.561.251
b) Autoroute de Wallonie.		
Complexe de Loncin (complément)	410	496.798.441
Jemeppe-Bieret (complément)	115	110.303.545
Accès de Liège (Loncin-Avroy)	300	299.988.558
Manage - Chapelle-lez-Herlaimont : ouvrages d'art	135	131.596.346
Viesville-Gosselies	450	361.854.589
Ville-sur-Haine - Ghlin (terrassements)	430	252.990.972
Pont de Ghlin sur le canal	50	52.471.000
Ghlin-Jemappes (terrassements)	220	290.459.933
Fleurus-Velaine (terrassements)	130	47.356.742
Contournement de Tournai (terrassements)	100	169.740.001
Pont B 1 sur l'Escaut à Froyennes	150	92.533.937
Viaduc d'Onoz	55	61.142.509
Viaduc de Huccorgne	180	145.277.497
Expropriations	700	845.085.539
Décomptes, révisions, canalisations, etc.	420	594.381.513
Eclairage, signalisation, mesures de sécurité	105	85.964
	3.950	3.952.067.086

	Krediet in milj. F	Vastleg- gingen		Crédit (en millions de francs)	Engagements
<i>c) Autoweg Brussel-Oosten- de.</i>			<i>c) Autoroute Bruxelles - Ostende.</i>		
9 kunstwerken (2)	105	34.533.366	9 ouvrages d'art (2)	105	34.533.366
Telefoonkabels	45	38.232.776	Câbles téléphoniques	45	38.232.776
Toegang te Erpe	15	21.468.573	Accès Erpe	15	21.468.573
Veiligheidsafsluiting (3)	40	15.020.703	Barrière de sécurité (3)	40	15.020.703
Verlichting van 3 toegangs- complexen	15	10.652.002	Eclairage de 3 échangeurs	15	10.652.002
Buiten programma : Toegang Merelbeke		12.884.946	Hors programme : accès Merel- beke		12.884.946
Oostende : bochtverbeteringen rondpunt Kennedy		6.110.244	Ostende : Amélioration rond- point Kennedy		6.110.244
Onteigeningen	20	22.678.909	Expropriations	20	22.678.909
Verrekeningen, herzieningen, leidingen, enz.	10	2.959.045	Décomptes, révisions, canali- sations, etc.	10	2.959.045
	250	164.540.564		250	164.540.564
<i>d) Autoweg Brussel-Boom- Antwerpen.</i>			<i>d) Autoroute Bruxelles- Boom-Anvers.</i>		
Meise - Wolvertem	155	121.513.844	Meise-Wolvertem	155	121.513.844
Zijrijwegen Wolvertem-Breen- donk en veiligheidsafsluitin- gen	110	124.464.748	Voies latérales Wolvertem- Breendonk et barrières de sécurité	110	124.464.748
Onteigeningen	40	23.225.000	Expropriations	40	23.225.000
Verrekeningen, herzieningen, leidingen, enz.	30	3.890.050	Décomptes, révisions, canali- sations, etc.	30	3.890.050
Verlichting signalisatie	10	—	Eclairage, signalisation	10	—
	345	273.093.642		345	273.093.642
<i>e) Onteigeningen</i>			<i>e) Expropriations relatives aux autoroutes.</i>		
die betrekking hebben op auto- wegen die in 1967 en later moeten worden aangevat	380	398.229.507	A commencer en 1967 et ulté- rieurement	380	398.229.507
Totaal	5.350	5.349.492.050		5.350	5.349.492.050

II. WEGEN.

Antwerpen.

Weg 14 - Carnotstraat	9	8.331.017
Turnhout - Rondweg (4)	20	5.472.224
Weg 53 - Doortocht Herselt	4	3.392.970
Weg 1. - Vak Edegem -Mortsel	15	19.411.950
Jubellaan te Mechelen	24	24.247.476
Weg 14 - Rondweg Turnhout, Brug over spoorweg	7	16.958.797
Weg 12 - Doortocht Mortsel	8	(5)
Weg 1 - Vak Brussel-Poort - Brug over Dijle te Mechelen	24	(6)
Weg 1 - Mechelsesteenweg te Antwerpen	7	9.267.698
Rondweg Lier : eerste schijf	25	(7)

II. ROUTES.

Anvers.

R. 14 - Rue Carnot	9	8.331.017
Turhout : contournement (4)	20	5.472.224
R. 53 - Traverse de Herselt	4	3.392.970
R. 1 - Section Edegem-Mortsel	15	19.411.950
Jubellaan à Mechelen	24	24.247.476
R. 14 - Contournement Turn- hout, pont sur le chemin de fer	7	16.958.797
R. 12 - Traverse de Mortsel	8	(5)
R. 1 - Section Brussel Poort - Pont sur la Dyle à Malines	24	(6)
R. 1 - Mechelsesteenweg à An- vers	7	9.267.698
Lierre : contournement (1 ^{re} tranche)	25	(7)

	Krediet in milj. F	Vastleg- gingen		Crédit (en millions de francs)	Engagements
Buiten programma : Weg 216 - Doortocht Broechem		3.258.150	Hors programme : R. 216 — Traverse de Broechem		3.258.150
	143	90.340.282		143	90.340.282
<i>Brusselse agglomeratie.</i>			<i>Agglomération bruxelloise.</i>		
Tunnel Troonplein - Belliard- straat	100	112.535.629	Tunnel Trône-Belliard	100	112.535.629
Generaal Jacqueslaan tussen de Waversesteenweg en de Kroonlaan	20	15.009.743	Bd. Gl. Jacques entre Chée de Wavre et av. de la Couronne	20	15.009.743
Kroonlaan	20	16.797.925	Avenue de la Couronne	20	16.797.925
Vorstlaan (Tervuurselaan - Bosvoorde)	30	35.169.295	Bd. du Souverain (av. de Tervuren-Boitsfort)	30	35.169.295
Leuvensesteenweg (Sint-Joost- plein - Daillyplein)	10	11.309.986	Chaussée de Louvain (Pl. St- Josse - Pl. Dailly)	10	11.309.986
Inrichten van kruispunten	13	11.904.553	Aménagement de carrefours	13	11.904.553
Woluwelaan (3° deel)	60	(8)	Boulevard de la Woluwe (3° tronçon)	60	(8)
Buitenprogramma : Tunnel Troonplein - Belliardstraat : elektromechanische uitrus- ting		24.515.523	Hors programme : Tunnel Trône-Belliard : équipement électromécanique		24.515.523
	253	227.242.654		253	227.242.654
<i>Waals Brabant.</i>			<i>Brabant wallon.</i>		
Weg 49 - Vak Nivelles - Ron- quières (1° schijf)	20	5.831.750	R. 49 - Section Nivelles-Ron- quières (1 ^{re} tranche)	20	5.831.750
Weg 37 - Doortocht van Basse Wavre	10	(9)	R. 37 - Traverse de Basse- Wavre	10	(9)
Nivelles : avenue des Arbalé- triers	4	3.299.292	Nivelles : avenue des Arbalé- triers	4	3.299.292
	34	9.131.042		34	9.131.042
<i>Vlaams Brabant.</i>			<i>Brabant flamand.</i>		
Ruisbroek - Brug over het kanaal	20	(10)	Ruisbroek : pont sur le canal	20	(10)
Weg 1 - Eppegem - Vilvoorde	10	12.530.406	R. 1 - Eppegem-Vilvorde	10	12.530.406
Weg 55 - Doortocht Herne	10	(11)	R. 55 - Traverse de Herne	10	(11)
Aarschot - Sint-Joris-Winge	3	1.978.014	Aarschot - St-Joris-Winge	3	1.978.014
Buiten programma : Weg 1 - Doortocht Zemst		2.699.492	Hors programme : R. 1 - Traverse de Zemst		2.699.492
Weg 185 - Diest - Singellaan		5.036.183	R. 185 - Boulevard circulaire Diest		5.036.183
	43	22.244.095		43	22.244.095
<i>Henegouwen.</i>			<i>Hainaut.</i>		
Weg 6 - Opheffen overweg van Thuin	15	25.923.757	R. 6 - Suppression du P.N. de Thuin	15	25.923.757
Weg 61 - Doortocht van Beau- mont en Rance	15	15.745.917	R. 61 - Traverses de Beaumont et de Rance	15	15.745.917
Weg 391 - Toegang tot de brug van Châtelet	25	23.021.247	R. 391 - Accès du pont à Châtelet	25	23.021.247

	Krediet in milj. F	Vastleg- gingen		Crédit (en millions de francs)	Engagements —
Nieuwe verbinding Charleroi - Beaumont	20	(12)	Nouvelle liaison Charleroi - Beaumont	20	(12)
Weg 6 - Ontdubbeling tussen Seneffe en Chapelle-lez-Her- laimont	70	69.696.080	R. 6 - Dédoublément entre Seneffe et Chapelle-lez- Herlaimont	70	69.696.080
Weg 14 - Doortocht van Moes- kroen	15	17.565.522	R. 14 - Traverse de Mouscron	15	17.565.522
Verbinding Noord-Zuid Bori- nage	40	30.196.194	Liaison Nord-Sud Borinage .	40	30.196.194
Weg 625	15	12.369.334	Route n° 625	15	12.369.334
Buiten programma : Weg 366 - Doortocht Quevy le Petit .		1.774.114	Hors programme : Route 366 Traverse de Quévy-le-Petit		1.774.114
	215	196.292.165		215	196.292.165
<i>Luik.</i>			<i>Liège.</i>		
Grote doorsteek van Huy .	40	22.551.213	Grande percée de Huy . .	40	22.551.213
Toegangen tot de brug van Fragnée en quai de Rome te Luik	42	40.971.004	Abords du pont de Fragnée et Quai de Rome à Liège . .	42	40.971.004
Weg 32 en 39 - Carrefour des Forges	6	4.834.870	R. 32 et 39 - Carrefour des Forges	6	4.834.870
Weg 35 - Soheit - Tinlot . .	12	11.365.540	R. 35 - Soheit-Tinlot . . .	12	11.365.540
Weg 31 - Pont Braquers te Chaufontaine	6	7.706.747	R. 31 - Pont Braquers à Chaud- fontaine	6	7.706.747
Weg 3 en 426 - Kruispunt te Oreye	5	5.170.400	R. 3 et 426 - Carrefour à Oreye	5	5.170.400
Weg 31 - Doortocht van Forêt	12	10.461.925	R. 31 - Traverse de Forêt . .	12	10.461.925
Weg 40-Waremme-Petit-Axhe	4	3.554.406	R. 40 - Waremme - Petit-Axhe	4	3.554.406
Buiten programma : Weg 26 - St-Vith-Losheimergraben .		10.968.035	Hors programme : Route 26 - Section St-Vith - Losheimer- graben		10.968.035
	127	117.584.140		127	117.584.140
<i>Limburg.</i>			<i>Limbourg.</i>		
Weg 15 - Hasselt - Rapertingen	13	14.040.220	R. 15 - Hasselt-Rapertingen .	13	14.040.220
Weg 15 - Hasselt - Zonhoven	40	46.737.273	R. 15 - Hasselt-Zonhoven . .	40	46.737.273
Brug over het kanaaldok te Hasselt	27	(12)	Pont sur la darse du canal à Hasselt	27	(12)
Weg 19 - Hechtel - Bree - Kessenich	37	33.440.035	R. 19 - Hechtel-Bree-Kessenich	37	33.440.035
	117	94.217.528		117	94.217.528
<i>Luxemburg.</i>			<i>Luxembourg.</i>		
Weg 4 en 35 - Rondweg van Marche (voltooing) . . .	70	52.203.031	R. 4 et 35 - Contournement de Marche (achèvement) . . .	70	52.203.031
Weg 4 - Rondweg om Arlon (voltooing)	25	28.881.567	R. 4 - Contournement d'Arlon (achèvement)	25	28.881.567
Weg 4 - Martelange - Bastogne	55	85.248.383	R. 4 - Martelange-Bastogne .	55	85.248.383
	150	166.332.981		150	166.332.981

<i>Namen.</i>	Krediet in milj. F	Vastleg- gingen	<i>Namur.</i>	Crédit (en millions de francs)	Engagements
Route de la Basse Sambre (voltooing)	30	30.569.041	Route de la Basse-Sambre (achèvement)	30	30.569.041
Weg 51 - uitgang Namur - Leuven	5	5.656.288	R. 51 - Sortie Namur-Louvain	5	5.656.288
Weg 36 - Silenrieux - Rosée	15	12.859.474	R. 36 - Silenrieux-Rosée	15	12.859.474
Boulevard du Nord te Namur	6	4.568.793	Boulevard du Nord à Namur	6	4.568.793
Weg 388 - Fosses	2	3.489.270	Route 388 - Fosses	2	3.489.270
Weg 4 - Beplantingen te Er- pent en Tenneville	5	3.798.265	R. 4 - Plantations à Erpent et Tenneville	5	3.798.265
Weg 22 en 559 - Opheffing overweg van Beez	44	41.220.386	R. 22 et 559 - Suppression P.N. de Beez	44	41.220.386
Buiten programma :			Hors programme :		
W. 4 - -Bouwen van tunnel te Beuzet		4.954.149	R. 4 - Construction tunnel à Beuzet		4.954.149
W. 4 - Voetgangerstunnel te Lonzée		1.440.648	R. 4 - Tunnel pour piétons à Lonzée		1.440.648
W. 4 - Moderniseren vak brug onder de spoorweg te Cour- rière		2.598.148	R. 4 - Modernisation section pont sous le chemin de fer à Courrière		2.598.148
W. 4 - Moderniseren vak brug onder de spoorweg te Sart- Bernard		5.258.622	R. 4 - Modernisation section pont sous le chemin de fer à Sart-Bernard		5.258.622
W. 667 - Namen : bouwen van een steunmuur : rue Bord de l'Eau		2.538.350	R. 667 - Namur : construc- tion d'un mur de soutène- ment rue Bord de l'Eau		2.538.350
	107	118.951.434		107	118.951.434
<i>Oost-Vlaanderen.</i>			<i>Flandre Orientale.</i>		
Verbinding met rondweg Ou- denaarde	35	(13)	Liaison avec le contournement d'Audenarde	35	(13)
Industrieweg Gent - Zelzate - 4 ^e vak	20	43.931.787	Route industrielle Gand-Zel- zate (4 ^e section)	20	43.931.787
Weg 14 - Kruispunt « Drie Sleutels »	10	12.191.438	R. 14 - Carrefour « Drie Sleu- tels »	10	12.191.438
Rondweg Gent - Visserijbrug	40	(14)	Contournement Gand-Visserij- brug	40	(14)
Weg 349 - Zelzate - Lochristi	22	27.287.182	R. 349 - Zelzate-Lochristi	22	27.287.182
Weg 58 - Gent - Oudenaarde	37	64.603.146	R. 58 - Gand-Audenarde	37	64.603.146
Buiten programma : Weg 66 - Brug W 4 over de ringvaart te Gent		57.626.055	Hors programme : R. 66 - Pont W 4 sur le canal circulaire à Gand		57.626.055
	164	205.639.608		164	205.639.608
<i>West-Vlaanderen.</i>			<i>Flandre Occidentale.</i>		
Weg 330 - Opritten brug te Wulpen	23	28.436.176	R. 330 - Rampes d'accès pont de Wulpen	23	28.436.176
Weg 10 - Sint-Pieterskaai - Dampoort te Brugge	15	12.568.269	R. 10 - St. Pieterskaai - Dam- poort à Bruges	15	12.568.269
Baron Ruzettelaan te Brugge	16	15.501.860	Baron Ruzettelaan à Bruges	16	15.501.860
Doortocht Kortrijk	18	20.891.115	Traverse Courtrai	18	20.891.115
Bedieningswegen rondweg Tielt	8	6.674.621	Voies latérales contournement de Tielt	8	6.674.621
Adinkerke - De Panne	9	12.982.694	Adinkerke-La Panne	9	12.982.694

	Krediet in milj. F	Vastleg- gingen		Crédit (en millions de francs)	Engagements
Westelijke rondweg Veurne :			Contournement Ouest de Fur- nes :		
— brug over de Bulscamp- vaart	5	9.968.464	Pont sur le « Bulscamp- vaart »	5	9.968.464
— brug over de Duinkerke- vaart	18	22.137.453	Pont sur le « Duinkerke- vaart »	18	22.137.453
Kustbaan, vak Oostende - Bre- dene	20	27.421.337	Route du littoral : section Oostende-Bredene	20	27.421.337
Brug in de weg Blauwe Toren - Loppem	10	(15)	Pont sur la route Blauwe Toren-Loppem	10	(15)
Torhout : Rondweg	25	30.910.090	Torhout : contournement	25	30.910.090
Buiten programma : W. 302 : Bochtverbetering te Veurne - Steenkerke		2.455.466	Hors programme : R. 302 - Amélioration d'un virage à Furnes-Steenkerke		2.455.466
W. 324 : Middelkerke - Lef- finge		2.772.613	R. 324 - Middelkerke-Leffin- ge		2.772.613
	167	192.720.158		167	192.720.158
<i>Allerlei.</i>			<i>Divers.</i>		
Onteigeningen	550	703.227.816	Expropriations	550	703.227.816
Verrekeningen, herzieningen, allerlei tussenkomsten	300	183.537.045	Décomptes, révisions, inter- ventions diverses	300	183.537.045
Veiligheidsmaatregelen, kruis- punten, signalisatie, verlich- ting, enz.	130	173.043.431	Mesures de sécurité, carre- fours, signalisation, éclaira- ge, etc.	130	173.043.431
	980	1.059.808.292		980	1.059.808.292
Totaal	2.500	2.500.504.379	Total	2.500	2.500.504.379
ALGEMEEN TOTAAL	7.850	7.849.996.429	TOTAL GENERAL	7.850	7.849.996.429

(1) De aanbesteding kon niet doorgaan wegens nodige aanpassingen aan het lastenboek.

(2) 6 kunstwerken konden niet in aanbesteding gesteld worden wegens vertraging van het indienen der plans, door de studiebureaus.

(3) De aanbesteding van het laatste vak op het gebied der provincie Oost-Vlaanderen had plaats op 12 januari 1967.

(4) Aanbesteding gehouden in 1966 — Uitgave vastgelegd in 1967.

(5) De aanbesteding kon niet doorgaan wegens moeilijkheden inzake onteigeningen.

(6) De aanbesteding kon niet doorgaan wegens het aanbrengen van wijzigingen aan de karakteristieken van het kunstwerk.

(7) De aanbesteding kon niet doorgaan wegens moeilijkheden inzake onteigeningen.

(8) Aanbesteding gehouden in 1966 — Uitgave vastgelegd in 1967.

(9) Aanbesteding gehouden in 1966 — Uitgave vastgelegd in 1967.

(10) De aanbesteding kon niet doorgaan wegens wijziging van opvatting van het kunstwerk.

(11) Aanbesteding gehouden in 1966 — Uitgave vastgelegd in 1967.

(12) De aanbesteding kon niet doorgaan wegens het feit dat dit werk afhankelijk is van beslissingen omtrent het verplaatsen van sporen van spoor- en buurtspoorwegen.

(13) Aanbesteding gehouden in 1966 — Uitgave vastgelegd in 1967.

(14) De aanbesteding kon niet doorgaan daar voorafgaandelijk een spoorbrug moet gebouwd worden door de N.M.B.S.

(15) De aanbesteding kon niet doorgaan wegens wijziging van opvatting van het kunstwerk.

(16) Aanbesteding gehouden in 1966 — Uitgave vastgelegd in 1967.

(1) L'adjudication n'a pu avoir lieu du fait des modifications à apporter au cahier des charges.

(2) Six ouvrages d'art n'ont pu être mis en adjudication du fait du retard dans l'introduction des plans par les bureaux d'études.

(3) Le 12 janvier 1967 a eu lieu l'adjudication de la dernière section sur le territoire de la Flandre Orientale.

(4) Adjudication tenue en 1966 — Dépense engagée en 1967.

(5) L'adjudication n'a pu avoir lieu du fait des difficultés en matière d'expropriation.

(6) L'adjudication n'a pu avoir lieu du fait de modifications dans les caractéristiques de l'ouvrage.

(7) L'adjudication n'a pu avoir lieu du fait de difficultés en matière d'expropriation.

(8) Adjudication tenue en 1966 — Dépense engagée en 1967.

(9) Adjudication tenue en 1966 — Dépense engagée en 1967.

(10) L'adjudication n'a pu avoir lieu du fait de modifications dans la conception de l'ouvrage.

(11) Adjudication tenue en 1966 — Dépense engagée en 1967.

(12) L'adjudication n'a pu avoir lieu du fait que ce travail était tributaire de décisions concernant le déplacement de voies de chemin de fer et de tramways urbains.

(13) Adjudication tenue en 1966 — Dépense engagée en 1967.

(14) L'adjudication n'a pu avoir lieu du fait que ce travail était tributaire de la construction d'un pont par la S.N.C.B.

(15) L'adjudication n'a pu avoir lieu du fait de modifications dans la conception de l'ouvrage.

(16) Adjudication tenue en 1966 — Dépense engagée en 1967.

BIJLAGE 4.

Bestuur der wegen.

Uitvoering van het programma 1966.

Buitengewone begroting.

Artikel 73.02. — Herstel van oorlogsschade aan rijkswegen.

	Krediet in milj. F	Vastleg- gingen
Antwerpen.		
Wederopbouw der brug n° 3 « Simonsebrug » in W. 12 Mol-Lommel over het kanaal Dessel-Kwaadmechelen te Mol (Rauw)	22	(1. b)
Wederopbouw der brug in Rijksweg Herselt - Herentals over het Albertkanaal te Herentals	22	(1. a)
	44	0
West-Vlaanderen.		
Wederopbouw der voorhaven- brug in rijksweg 72 te Oostende	42	39.334.621
Buiten programma : W. 10 en 72 te Oostende — Elektromechanische uitrus- ting der De Meybrug	(2. b)	13.660.325
	42	52.994.946
Oost-Vlaanderen.		
Wederopbouw der brug in rijksweg n° 9 Brussel-Duin- kerke over de Dender te Ninove	10	22.524.614
Wederopbouw der « Strobrug- gen » in rijksweg n° 68 Oudenburg - Aardenburg, te te Maldegem over : a) afleidingsvaart der Leie b) vaart Zelzate - Zee	24	27.427.785
	34	49.952.399
Limburg.		
Wederopbouw der brug in rijksweg n° 12 over het kanaal naar Beverlo te Lommel	26	32.207.694
Brug in rijksweg n° 22 As- Lanklaar over de Zuidwil- lemsvaart te Lanklaar	22	(1. c)

ANNEXE 4.

Administration des routes.

Exécution du programme 1966.

Budget extraordinaire.

Article 73.02 — Réparation dommages de guerre aux routes de l'Etat.

	Crédit (en millions de francs)	Engagements —
Anvers.		
R. 12 - Mol - Lommel; recon- struction du pont n° 3 dit « Simonsebrug » sur le canal Dessel-Kwaadmechelen à Mol (Rauw)	22	(1. b)
R. Herselt - Herentals : recon- struction du pont sur le canal Albert à Herentals	22	(1. a)
	44	0
Flandre occidentale.		
R. 72 - reconstruction du pont de la route 72 à Ostende	42	39.334.621
Hors programme : R. 10 et 72 à Ostende — Equi- pement électromécanique du pont De Mey	(2. b)	13.660.325
	42	52.994.946
Flandre orientale.		
R. 9 - Bruxelles-Dunkerque : reconstruction du pont sur la Dendre à Ninove	10	22.524.614
R. 68 - Oudenburg - Aarden- burg : reconstruction des ponts dits « Strobruggen », à Maldegem, sur : a) le canal de dérivation de la Lys b) le canal Zelzate - Mer	24	27.427.785
	34	49.952.399
Limbourg.		
R. 12 - Reconstruction du pont sur le canal de Beverlo à Lommel	26	32.207.694
R. 22 - As - Lanklaar : pont sur le Zuidwillemsvaart à Lan- klaar	22	(1. c)

	Krediet in milj. F	Vastleg- gingen		Crédit (en millions de francs)	Engagements
Wederopbouw der brug in rijksweg n° 19 Kessenich - Borgworm over de Zuidwil- lemsvaart te Bree	26	24.794.721	R. 19 - Kessenich - Waremmé : reconstruction du pont sur le Zuidwillemsvaart à Bree	26	24.794.721
Buiten programma : Brug te Lanaken over de verbin- dingsvaart Briegden - Neer- haren	(2. a)	24.166.953	Hors programme : Pont à Lanaken sur le canal de raccordement Briegden - Neerharen	(2. a)	24.166.953
	74	81.169.368		74	81.169.368
Brabant.			Brabant.		
Van Praetbrug — opruimen landhoofden brug de Trooz- square	22	29.027.206	Pont Van Praet : enlèvement des cuîces du pont square de Trooz	22	29.027.206
Henegouwen.			Hainaut.		
Opheffing overweg te Thuin . Luxemburg.	30	28.280.635	Thuin : suppression du passage à niveau	30	28.280.635
R. 34 - wederopbouw van de brug « Ferme au Pont » te Bertogne	22	20.786.500	R. 34 - reconstruction du pont de la Ferme au Pont, à Bertogne	22	20.786.500
R. 549 - Aubel-Val-Dieu : wederopbouw van de brug van Val-Dieu over de Ber- winne te Charneux	4	2.861.105	R. 549 - Aubel-Val-Dieu : recon- struction du pont de Val- Dieu sur la Berwinne, à Charneux	4	2.861.105
R. 18 - brug over de Berwinne te Berneau	2	1.484.126	R. 18 - pont de Berneau sur la Berwinne à Berneau	2	1.484.126
R. 428 - « Chemin de Porgays » brug over de Gileppe te Jalhay	1	(1. d)	R. 428 - chemin de Porgays, ponceau sur la Gileppe à Jalhay	1	(1. d)
R. 627 - Basse-Bodeux-Manhay — brug van Vilette over de Lienne te Bra	3	2.368.633	R. 627 - Basse-Bodeux-Man- hay : pont de Vilette sur la Lienne à Bra	3	2.368.633
R. 432 - Lorcé-Lierneux : brug van Targnon over de Am- blève te Lorcé	12	10.002.735	R. 432 - Lorcé - Lierneux : pont de Targnon sur l'Amblève à Lorcé	12	10.002.735
R. 29 - Dolhain - Eupen : brug over de Gileppe te Membach	4	(1. e)	R. 29 - Dolhain - Eupen : pont de Membach sur la Gileppe	4	(1. e)
Buiten programma : Brug over de Vesder te Vaux-sous-Chè- vremont	(2. c)	3.869.709	Hors programme : Pont sur la Vesdre à Vaux-sous- Chèvremont	(2. c)	3.869.709
	26	20.586.308		26	20.586.308
Diversen : kleine kunstwer- ken, werken aan voorlopige bruggen en bijkomende uit- gaven in verband met aan- nemingen die tijdens de vorige dienstjaren werden aanbesteed	36	46.396.701	Divers : petits ouvrages d'art, travaux aux ponts provisoi- res et dépenses supplémen- taires se rattachant à des entreprises adjudgées au cours des exercices anté- rieurs	36	46.396.701
Algemeen totaal	330	329.194.063	Total général	330	329.194.063

(1) Van het programma 1966 werden volgende werken niet vastgelegd :

a) Brug over het Albertkanaal te Herentals :

Het ontwerp moest opnieuw onderzocht worden wegens een nieuwe studie van de bocht in de rijksweg ter hoogte van de ligging der brug en de geplande verbreding van het kanaal aldaar;

(1) Les travaux ci-dessous, prévus au programme 1966, n'ont pas été engagés :

a) Pont sur le Canal Albert à Herentals :

Le projet a dû être réexaminé en raison, d'une part, de la nouvelle étude de la courbe de la route de l'Etat à la hauteur du pont et, d'autre part, de l'élargissement envisagé du canal;

b) *Simonsebrug over het kanaal Dessel - Kwaadmechelen te Mol :*
 Raming : 28 miljoen.
 Aanbesteding : 38 miljoen.
 Uitslag : heraanbesteding in januari 1967 op last van de Minister;

c) *Brug over de Zuid-Willemsvaart te Lanklaar :*
 Niet vastgelegd gezien de nodige onteigeningen niet tijdig konden verwezenlijkt worden;

d) *Brug over de Gileppe te Jalhay :*
 Vastgelegd op de begroting 1965;

e) *Brug over de Gileppe te Membach :*
 Dient niet herbouwd gezien de omgeving onder water zal gezet worden ingevolge de verhoging van de afdamming der Gileppe.

(2) Op de vrijgekomen kredieten werden, naast verrekeningen, volgende werken vastgelegd die niet op het programma voorzien waren :

a) Brug over de verbindingsvaart Briegden - Neerharen te Lanaken;

b) Electromechanische uitrusting der De Meybrug te Oostende;

c) Brug over de Vesder te Vaux-sous-Chèvremont.

b) *Pont Simons sur le canal Dessel-Kwaadmechelen à Mol :*
 Estimation : 28 millions.
 Adjudication : 38 millions.
 Résultat : réadjudication en janvier 1967 sur ordre du Ministre;

c) *Pont sur le Zuid-Willemsvaart à Lanklaar :*
 Pas engagé du fait que les expropriations nécessaires n'ont pu être réalisées en temps voulu;

d) *Pont sur la Gileppe à Jalhay :*
 Engagé sur le budget de 1965;

e) *Pont sur la Gileppe à Membach :*
 Le site étant appelé à être noyé par l'exhaussement du barrage de la Gileppe, la reconstruction du pont est devenue inutile.

(2) Outre les décomptes, les travaux suivants, non prévus au programme, ont été engagés sur les crédits devenus disponibles :

a) Pont au-dessus du Canal de liaison Briegden - Neerharen à Lanaken;

b) Equipement électromécanique du pont De Mey à Oostende;

c) Pont sur la Vesdre à Vaux-sous-Chèvremont.

BIJLAGE 5.

Het probleem van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken.

De omvang van de door het Ministerie van Openbare Werken uitgevoerde projecten is in de loop der laatste jaren in aanzienlijke mate toegenomen. Terwijl het bedrag van de aan de zorg van het departement van Openbare Werken opgedragen investeringswerken in 1950 en 1951 schommelde rond 6 miljard, is datzelfde bedrag voor het jaar 1965 gestegen tot 20 miljard en zal het naar verwachting 27 miljard bereiken in 1966. Nog grotere bedragen zijn voorzien in het raam van het vijfjarenplan 1967-1971. Voor de verwezenlijking van een zo omvangrijk programma moet men kunnen beschikken over een toereikend effectief van zeer bekwame burgerlijke ingenieurs, met een optimale productiviteit.

I. Werving van burgerlijke ingenieurs.

Tot voor de laatste oorlog was de werving van ingenieurs voor het Ministerie van Openbare Werken hoegenaamd geen probleem. In de regel meldden zich voor één aangeboden betrekking drie en soms zelfs meer kandidaten aan.

Sinds 1945 is een totale verandering in die toestand gekomen, zoals blijkt uit bijgaande tabel (bijlage I), houdende opgave, voor de door het Vast Wervingssecretariaat sinds 1945 georganiseerde 34 vergelijkende examens van ingenieur, van :

1. het aantal te begeven betrekkingen;
2. het aantal deelnemers;
3. het aantal geslaagden.

Zoals men uit die tabel kan zien :

a) was het aantal deelnemers, op vier uitzonderingen na, lager dan het aantal aangeboden betrekkingen (zie ook de bijlage I voor het bijzonder geval van de examenitzitting 1954-1955, een van de bedoelde vier uitzonderingen);

b) lag het aantal geslaagden, globaal gezien, telkens beneden het aantal aangeboden betrekkingen, behalve in een geval.

Ook is het niet zonder belang, voor de hierboven bedoelde 34 wervingsexamens een vergelijking te maken tussen het totaal aangeboden betrekkingen, namelijk 360, en het totaal aantal geslaagden, te weten 134.

Wanneer men er verder rekening mede houdt, dat zes van die geslaagden ten slotte niet in dienst zijn getreden bij Openbare Werken, dan komt men tot de vaststelling, dat sedert de jongste oorlog per drie aangeboden betrekkingen slechts één ingenieur in dienst kon worden genomen.

Daarbij komt nog, dat in de loop van dezelfde periode 58 in vast verband benoemde ingenieurs,

ANNEXE 5.

Le problème des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics.

Au cours des dernières années le volume des travaux exécutés par le Ministère des Travaux publics a augmenté dans des proportions considérables. Il suffit de rappeler à ce sujet, qu'en 1950 et 1951 par exemple, le montant des travaux d'investissement incombant au département des Travaux publics était voisin de 6 milliards. Pour l'année 1965, ce même montant a atteint 20 milliards et les prévisions pour l'année 1966 sont de l'ordre de 27 milliards, cependant que des montants plus importants encore sont prévus dans le cadre du programme d'investissement 1967-1971. La réalisation d'un programme d'une telle ampleur postule un effectif suffisant et hautement qualifié d'ingénieurs civils ainsi qu'une productivité optima.

I. Le recrutement des ingénieurs civils.

Avant la dernière guerre, le recrutement d'ingénieurs pour le Ministère des Travaux publics ne posait pas de problèmes. En règle générale, pour un emploi offert, le nombre des candidats était de 3 et parfois même davantage.

Cette situation s'est transformée radicalement après 1945, comme le montre le tableau faisant l'objet de l'annexe I, tableau qui donne pour les 34 concours de recrutement d'ingénieurs organisés par le Secrétariat permanent au Recrutement depuis 1945 :

1. le nombre d'emplois offerts en compétition;
2. le nombre des participants;
3. le nombre de lauréats.

Le tableau permet de constater :

a) qu'à quatre exceptions près, le nombre de participants aux concours n'a pas atteint le nombre d'emplois offerts (voir au surplus l'annexe n° I pour ce qui concerne le cas particulier de la session 1954-1955 qui figure parmi les quatre exceptions précitées);

b) que sauf en une occasion le nombre de lauréats n'a jamais atteint globalement le nombre d'emplois offerts.

Il est sans doute intéressant de mettre en parallèle pour les 34 concours de recrutement dont question ci-dessus, d'une part le nombre d'emplois offerts, soit 360, et d'autre part, le nombre de lauréats, soit 134.

Si l'on ajoute que parmi ces lauréats 6 ingénieurs ne sont pas entrés finalement à l'Administration des Travaux publics, on peut constater qu'en moyenne, il n'a été possible de recruter, depuis la dernière guerre, que 1 ingénieur pour 3 emplois offerts.

Il faut encore ajouter qu'au cours de la même période, 58 ingénieurs nommés à titre définitif ont quitté le

waarvan 45 sedert 1960, het departement van Openbare Werken hebben verlaten zonder een volledige loopbaan te hebben doorgemaakt, met het oogmerk elders een beter bezoldigde betrekking te aanvaarden. Bovendien hebben sedert hetzelfde jaar (1960) ook 23 tijdelijke ingenieurs het departement verlaten.

Die paar cijfers tonen duidelijk aan welke reële moeilijkheden bij de werving van ingenieurs werden ondervonden, en waarop het Vast Wervingssecretariaat trouwens sedert verscheidene jaren herhaaldelijk de aandacht heeft gevestigd.

En in stede van te verbeteren, schijnt die situatie in de loop van de jongste jaren nog te zijn verslechterd. Inderdaad, sedert de invoering van de nieuwe weddeschalen op 1 juli 1962 werden 5 vergelijkende wervingsexamens georganiseerd, en voor een totaal van 114 te begeven betrekkingen hebben die examens slechts 19 geslaagden opgeleverd, waarvan er 2 niet in dienst zijn getreden.

II. Verzwaring van de op de ingenieurs rustende taak.

Uit de hierboven aangehaalde gegevens, omtrent de evolutie van het bedrag der investeringswerken tussen de periode 1950-1951 en de jaren 1965 en 1966 kan men zien dat, zelfs wanneer rekening wordt gehouden met de stijging van de prijs der werken ten gevolge van de waardevermindering van het geld, de investeringen sedert 1950-1951 toegenomen zijn in de verhouding van ongeveer 1 tot 3.

In hetzelfde tijdsverloop werden de ingenieurskaders slechts in zeer beperkte mate aangepast (207 betrekkingen in 1950-1951; thans 253).

De in het kader voorkomende betrekkingen werden trouwens nooit ten volle bezet, vermits het feitelijke ingenieurseffectief dat 192 (waaronder 62 tijdelijken) bedroeg in 1950-1951, thans slechts gestegen is tot 205 (waaronder 28 tijdelijken).

III. Verlening van een overgangstoelage in 1960.

Ook al werd in de hierboven beschreven toestand geen werkelijk afdoende verbetering gebracht, toch valt het niet te ontkennen dat de opeenvolgende regeringen zich reeds sedert verscheidene jaren met de moeilijkheden bij de werving van ingenieurs hebben beziggehouden.

Zo werd bij koninklijk besluit van 22 april 1960 een overgangstoelage verleend aan de in vast verband benoemde burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken.

Die toelage bedroeg :

20 % voor de ingenieur;

15 % voor de eerstaanwezend ingenieur-diensthofd;

10 % voor de hoofdingenieur-directeur en de hogere graden.

département des Travaux publics sans avoir accompli une carrière complète, dont 45 depuis 1960, et cela pour occuper ailleurs des emplois mieux rémunérés. Au surplus, depuis la même année (1960), 23 ingénieurs temporaires ont également quitté le département.

Ces seuls chiffres mettent en lumière les difficultés réelles auxquelles on s'est heurté pour le recrutement d'ingénieurs, difficultés sur lesquelles le Secrétariat permanent au Recrutement n'a d'ailleurs cessé d'attirer l'attention depuis de nombreuses années.

Loin de s'améliorer, la situation semble au contraire s'aggraver au cours des dernières années. C'est ainsi que depuis la mise en application des nouveaux barèmes, le 1^{er} juillet 1962, 5 concours de recrutement ont été organisés. Pour un total d'emplois offerts de 114, le chiffre des lauréats n'a atteint que 19, parmi lesquels 2 ne sont pas entrés en fonction.

II. Accroissement des charges incombant aux ingénieurs.

Les précisions données ci-dessus, au sujet de l'évolution du montant des travaux d'investissement entre la période 1950-1951 et les années 1965 et 1966, permettent de constater que même en tenant compte de l'augmentation du coût des travaux résultant de la dépréciation de la monnaie, les investissements depuis 1950-1951 ont augmenté dans la proportion de 1 à 3 environ.

Dans le même intervalle, les cadres des ingénieurs n'ont subi que des adaptations très limitées (207 emplois en 1950-1951; 253 actuellement).

Les emplois prévus au cadre n'ont d'ailleurs jamais été entièrement occupés, puisque l'effectif réel en ingénieurs, qui était de 192 (dont 62 temporaires) en 1950-1951, n'est actuellement que de 205 (dont 28 temporaires).

III. Octroi en 1960 d'une allocation transitoire.

Bien qu'aucun remède vraiment efficace n'ait été apporté à la situation ainsi décrite, il n'est pas douteux néanmoins que depuis plusieurs années déjà les gouvernements successifs se sont penchés sur les difficultés de recrutement des ingénieurs.

C'est ainsi que par arrêté royal du 22 avril 1960, une allocation transitoire avait été accordée aux ingénieurs civils, nommés à titre définitif, du département des Travaux publics.

Elle était de :

20 % pour les ingénieurs;

15 % pour les ingénieurs principaux-chefs de service;

10 % pour les ingénieurs en chef-directeurs et les grades supérieurs.

Door de toekenning van die overgangstoelage konden weliswaar niet alle moeilijkheden uit de weg worden geruimd, maar het is zeer waarschijnlijk aan het psychologisch effect van die toelage te wijten, dat bij het wervingsexamen van 1961-1962 het aantal gegadigden voor een keer hoger lag dan het aantal aangeboden betrekkingen, en dat het aantal geslaagden de inzet tamelijk dicht benaderde.

Helaas, dezelfde regering die de bedoelde toelage had verleend, zou bij een voorlopige aanpassing van de weddeschalen voor het gezamenlijk Rijkspersoneel, ingaande op 1 januari 1961, het voordeel van die toelage in zekere zin ongedaan maken, vermits de ingenieurs, de enigen waren die niet profiteerden van de voorlopige aanpassing der weddeschalen, wegens de voorafgaande verlening van de hierboven bedoelde overgangstoelage.

Dientengevolge heeft de daaropvolgende regering, bij de algemene weddeherziening met ingang van 1 juli 1962, terwijl zij aan de ingenieurs een wedde toekende die tot op zekere hoogte als preferentieel kan worden bestempeld, vergeleken met de aanvankelijke voorstellen van het Openbaar Ambt, de overgangstoelage eenvoudig afgeschaft, zodat de ingenieurs op 1 juli 1962 in een positie kwamen te verkeren die enigszins te vergelijken was met die van begin 1960.

De tabel van bijlage II toont tevens aan dat sommige administratieve ambten in 1962 beter gerevalueerd werden dan het ambt van ingenieur.

IV. Verlenen van studieopdrachten aan particuliere ingenieursbureaus.

Met het oog op de praktische onmogelijkheid, een voldoende aantal ingenieurs in dienst te nemen, hebben de voorgangers van de huidige Minister belangrijke studieopdrachten aan particuliere ingenieursbureaus verleend.

Blijkens de in bijlage III gemaakte berekening drukt die maatregel, genomen om het land te voorzien van de infrastructuur waaraan het dringend behoefte heeft, buitengewoon zwaar op de Schatkist. Immers, terwijl de kosten van dergelijke door particuliere bureaus gemaakte ontwerpen neerkomen op een uitgave van 3,05 % voor de Staat, bedragen diezelfde kosten slechts 1,55 % wanneer de diensten van het departement de ontwerpen zelf kunnen uitvoeren.

Bovendien doet de Staat, door studieopdrachten te geven aan de particuliere sector, onrechtstreeks iets wat hij weigert rechtstreeks te doen, vermits de ingenieursbureaus die hij te hulp roept, hem als verantwoording van het bovenvermelde percentage de kosten aanrekenen van ingenieurswedden, waarvan het bedrag veel hoger ligt dan datgene dat hij aan zijn eigen ingenieurs betaalt.

Nadere gegevens hierover zullen verder in deze nota worden verstrekt.

Sans doute l'octroi de cette allocation transitoire n'était-il pas de nature à supprimer toutes les difficultés, mais ne faut-il pas attribuer à l'effet psychologique résultant de l'octroi de cette allocation, le fait que lors du concours de recrutement de 1961-1962, le nombre global des participants a dépassé exceptionnellement le nombre global des emplois offerts, et que celui des lauréats est assez voisin de l'enjeu.

Malheureusement, le même gouvernement qui avait accordé cette allocation transitoire devait, au cours d'une adaptation provisoire des barèmes de l'ensemble du personnel de l'Etat prenant date le 1^{er} janvier 1961, annuler en quelque sorte cette allocation, puisque les ingénieurs furent les seuls à ne pas bénéficier de l'adaptation provisoire des barèmes, en raison de l'octroi antérieur de l'allocation transitoire.

La conséquence en est que le gouvernement suivant, lors de la révision générale des barèmes au 1^{er} juillet 1962, tout en ayant accordé aux ingénieurs un traitement que l'on peut qualifier dans une certaine mesure de préférentiel par rapport aux propositions initiales de la Fonction publique, a purement et simplement supprimé l'allocation transitoire, de sorte que les ingénieurs se sont retrouvés au 1^{er} juillet 1962 dans une situation relativement comparable à celle du début de 1960.

Du tableau faisant l'objet de l'annexe II, il apparaît d'ailleurs qu'en 1962 certaines fonctions administratives furent mieux revalorisées que celles des ingénieurs.

IV. Passation de contrats d'étude à des bureaux privés.

Constatant l'impossibilité pratique devant laquelle ils se trouvaient de recruter des ingénieurs en nombre suffisant, les prédécesseurs du Ministre actuel ont confié d'importants contrats d'étude à des bureaux privés.

Il résulte de l'annexe III que cette mesure, prise pour doter le pays de l'infrastructure dont il a un besoin impérieux, est particulièrement onéreuse pour le Trésor. En effet, alors que le coût des études faites par le secteur privé entraîne une dépense de 3,05 % pour l'Etat, ce coût n'est que de 1,55 % lorsque les services du département peuvent effectuer eux-mêmes ces études.

De plus, lorsqu'il confie des études au secteur privé, l'Etat fait indirectement ce qu'il refuse de faire directement, puisque les bureaux d'étude auxquels il a recours, lui portent évidemment en compte pour justifier le pourcentage dont question ci-dessus, des rémunérations d'ingénieurs qui atteignent des taux de loin supérieurs à ceux accordés par l'Etat à ses propres ingénieurs.

Des précisions seront données plus loin à ce sujet.

Bovendien mag erop worden gewezen dat de Staat, mede met het financieel nadeel dat hij zich zelf berokkent, erg onrechtvaardig handelt jegens de ingenieurs die bij hem in dienst zijn gebleven en menigmaal het bewijs hebben geleverd van hun bekwaamheid en hun toegewijdeheid.

De ondervinding heeft bovendien geleerd dat verscheidene ingenieurbureaus ongetwijfeld kwaliteitswerk hebben geleverd, maar in de meeste gevallen pas na een tamelijk lange inwerkingsperiode; de ingenieurs van het departement moesten het werk van die particuliere ingenieurbureaus controleren, leiden en verbeteren.

In sommige gevallen is gebleken dat de private ingenieurbureaus zich bij het maken van de studies niet hadden bekommerd om de goedkoopste oplossingen te vinden.

V. De ontoereikende weddeschalen van de burgerlijke ingenieurs.

Het lijkt geen twijfel dat de afkeer van de ingenieurs voor de loopbanen die hun bij het Ministerie van Openbare Werken worden aangeboden, in hoofdzaak aan de ontoereikende weddeschalen is te wijten.

Bijlage IV geeft een samenvatting van de inlichtingen die werden ingewonnen omtrent de positie van de ingenieurs in de particuliere sector, met name in de ingenieurbureaus, in de aannemersbedrijven en in het elektriciteitsbedrijf.

Bijlage V handelt over de stand van de ingenieurs bij de Intercommunale Waterleidingsmaatschappij van Brussel.

Bijlage VI geeft enkele inlichtingen over de maatregelen die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ten gunste van haar ingenieurs heeft getroffen.

In bijlage VII tenslotte wordt de loopbaan van de ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken vergeleken met die van de ingenieurs bij de Sabena; zoals men kan zien is het verschil hier bijzonder groot, zelfs wanneer rekening gehouden wordt met de verschillende pensioenregeling.

Resumerend kan worden geconstateerd :

1. dat de beginwedde in de weddeschaal van de ingenieur iets lager ligt dan het salaris, aangeboden aan de jonge ingenieurs in de diverse sectoren;
2. dat zich na verloop van een zeer korte tijd daarentegen een zeer groot verschil van wedde aftekent ten nadele van de ingenieurs van het departement van Openbare Werken;
3. dat bedoeld verschil na een loopbaan van tien jaar tot 50 % kan bedragen, zelfs wanneer de ingenieur van Openbare Werken op dat tijdstip in zijn loopbaan de weddeschaal van eerstaanwezende ingenieur heeft bekomen.

Dit verschil is zeer aanzienlijk gebleven ten aanzien van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, vooral vanaf het elfde jaar daar de ingenieur van de Maatschappij alsdan de weddeschaal van

On peut ajouter qu'outre le préjudice financier que l'Etat s'inflige de la sorte, il traite fort injustement les ingénieurs qui sont restés attachés à ses services et qui ont donné maintes preuves de leur compétence et de leur dévouement.

L'expérience a prouvé en outre que plusieurs bureaux d'étude ont sans doute fourni un travail de qualité, mais dans la plupart des cas, après une assez longue période de rodage; les fonctionnaires ingénieurs ont dû superviser, guider et corriger le travail de ces bureaux privés.

Dans certains cas, il est apparu que les études établies par les bureaux privés n'avaient pas été menées avec le souci de trouver les solutions les plus économiques.

V. L'insuffisance des barèmes des ingénieurs civils.

Il n'est pas douteux que la cause essentielle de la désaffection des ingénieurs pour les carrières qui leur sont offertes au Ministère des Travaux publics, réside essentiellement dans l'insuffisance des barèmes.

L'annexe IV résume les renseignements recueillis sur la situation faite aux ingénieurs du secteur privé, soit dans des bureaux d'étude, soit dans des entreprises de travaux, soit encore dans le secteur de l'électricité.

L'annexe V est relative à la situation des ingénieurs au sein de l'Intercommunale bruxelloise des eaux.

L'annexe VI donne quelques renseignements sur les mesures prises par la Société nationale des chemins de fer en faveur de ses ingénieurs.

L'annexe VII enfin compare la carrière des ingénieurs du Ministère des Travaux publics à celle des ingénieurs de la Sabena; on peut constater que l'écart est particulièrement sensible même en tenant compte de la différence des régimes de pension.

En bref on peut constater :

1. que le point de départ du barème de l'ingénieur est légèrement inférieur à ce qui est offert aux jeunes ingénieurs dans les divers secteurs;
2. qu'au bout d'un laps de temps très court, un très net décalage se produit en défaveur des ingénieurs du département des Travaux publics;
3. qu'au bout de 10 ans de carrière, ce décalage peut atteindre 50 % par rapport au secteur privé, même en tenant compte qu'à cette période de sa carrière l'ingénieur des Travaux publics a obtenu le barème d'ingénieur principal.

Ce décalage reste très accusé par rapport à l'ingénieur de la Société nationale des chemins de fer, surtout à partir de la onzième année, l'ingénieur de la

adjunct-eersteanwezend ingenieur bekomt (met gratificatie en diverse voordelen);

1. dat het verschil in de verdere loopbaan toeneemt en na een vijftienjarige loopbaan 80 % bereikt ten opzichte van de particuliere sector, zelfs voor een ingenieur die bij Openbare Werken de graad van eerste aanwezend ingenieur-dienstchef heeft verkregen.

In vele gevallen bedraagt het verschil uiteindelijk 100 %, behalve misschien voor de ingenieurs bij Openbare Werken die tot de rang van directeur-generaal opklimmen.

In dat verband is het ook niet zonder belang, een vergelijking te maken tussen de positie van de ingenieurs die door de instellingen van de Europese Gemeenschap in dienst worden genomen, en die van de ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken.

Dienaangaande toont bijlage VIII nogmaals duidelijk aan, dat de Staat, via die internationale organisaties, aan sommige ingenieurs een bezoldiging toekent die merklijk hoger is dan die welke voortvloeit uit zijn eigen officiële weddeschalen.

Ofschoon de bovenstaande argumenten ontegensprekelijk het bewijs leveren van de ontoereikendheid der weddeschalen van de ingenieurs van Openbare Werken, heeft de Minister het dienstig geacht in bijlage IX de weddeschalen van hoofdingenieur-directeur, inspecteur-generaal en directeur-generaal te vergelijken met die van vrederechter, voorzitter of procureur des Konings bij de rechtbanken van eerste aanleg, en eerste voorzitter of procureur-generaal bij de hoven van beroep.

De Minister voegt er tot slot nog aan toe, dat hij aan de hand van een onweerlegbaar officieel document heeft kunnen constateren, dat in Frankrijk de ingenieurs van bruggen en wegen een nettobezoldiging genieten (de hun verleende vergoedingen medegerekend) die gemiddeld het dubbele bedraagt van die van de met een gelijkwaardige graad beklede ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken; zelfs rekening houdend met het feit, dat het stelsel van de belastingheffing aan de bron niet hetzelfde is als in België, staat het vast dat bedoeld buurland zijn ingenieurs een heel wat gunstiger positie verschaft dan wij in België doen.

VI. Besluiten en voorstellen.

De prestaties die in verband met de steeds groeiende omvang der investeringswerken van de ingenieurs van het departement worden geëist, liggen voor de meesten onder hen boven het normale, en het ware dan ook ten volle gerechtvaardigd, hun weddeschalen toe te kennen die merklijk boven de thans vigerende liggen.

Aan dat vraagstuk moet een grondig onderzoek worden gewijd in samenwerking met de ambtenaren van het Algemeen Bestuur (Openbaar Ambt).

Société nationale des chemins de fer ayant obtenu le barème d'ingénieur principal-adjoint (avec gratification et avantages divers).

4. ce décalage s'accroît encore dans la suite de la carrière pour atteindre par rapport au secteur privé 80 % au bout de quinze ans de carrière, même pour un ingénieur ayant obtenu le grade d'ingénieur principal - chef de service.

Dans beaucoup de cas ce décalage finit par atteindre 100 %, sauf peut-être pour les ingénieurs qui accèdent au rang de directeur général.

A cet égard, il est également intéressant de comparer la situation des ingénieurs engagés par les organismes de la Communauté européenne et celle des ingénieurs du Ministère des Travaux publics.

L'annexe VIII montre clairement à ce sujet qu'ici encore, par le truchement de ces organismes internationaux, l'Etat rétribue des ingénieurs à un taux largement supérieur à celui qu'il alloue par ses barèmes officiels.

Bien que les arguments ci-dessus paraissent prouver d'une manière irréfutable l'insuffisance des barèmes des ingénieurs des Travaux publics, le Ministre a cru utile de faire figurer à l'annexe IX, la comparaison des barèmes de l'ingénieur en chef-directeur, de l'inspecteur général et du directeur général, avec ceux du Juge de paix, du président ou procureur du Roi des tribunaux de première instance et du premier président ou procureur général de la Cour d'appel.

Le Ministre ajoute encore qu'il a pu constater sur base d'un document officiel irréfutable qu'en France, les ingénieurs des ponts et chaussées obtiennent (compte tenu des indemnités qui leur sont allouées) un revenu net atteignant en moyenne deux fois celui des ingénieurs du Ministère des Travaux publics de grade équivalent; même si le régime des retenues fiscales à la source n'est pas identique à celui appliqué en Belgique, il n'est pas douteux que ce pays voisin traite ses ingénieurs d'une manière infiniment plus favorable que nous ne le faisons en Belgique.

VI. Conclusions et propositions.

Le travail exigé des ingénieurs du département, compte tenu de l'ampleur toujours croissante des travaux d'investissement, dépasse pour la plupart d'entre eux les prestations normales, et il justifierait largement l'octroi de barèmes nettement supérieurs à ceux actuellement en vigueur.

Ce problème doit faire l'objet d'une étude minutieuse avec la collaboration des fonctionnaires de l'Administration générale (Fonction publique).

In afwachting moet aan de ingenieurs van het departement die minstens een jaar werkelijke dienst hebben, een productiviteitstoelage verleend worden. Daartoe is op art. 01.03 van de buitengewone begroting 1967 een post van 25 miljoen uitgetrokken.

Het past nog op te merken dat de honoraria van de private ingenieurs bureaus steeds op de buitengewone begroting worden aangerekend, hetgeen volkomen logisch is, vermits het in feite investeringsuitgaven betreft die samengaan met de bouwwerken waarop die honoraria betrekking hebben.

De ingenieurs van het departement verrichten juist hetzelfde werk als de private ingenieursbureaus en de meesten wijden zich, zo niet uitsluitend, dan toch in ruime mate, aan de taken die voortvloeien uit de uitvoering van het investeringsprogramma. Het is dus logisch de productiviteitstoelage op de buitengewone begroting aan te rekenen.

**

Bijlage I (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

En attendant, il doit être accordé aux ingénieurs du département qui comptent au moins une année de prestations effectives, une allocation de productivité. A cet effet un poste de 25 millions a été prévu à l'art. 01.03 du budget extraordinaire de 1967.

Il convient encore de remarquer que les honoraires des bureaux privés sont toujours imputés sur le budget extraordinaire, ce qui est parfaitement logique, puisqu'il s'agit en fait de dépenses d'investissement allant de pair avec les travaux de génie civil, auxquels ces honoraires se rapportent.

Les ingénieurs fonctionnaires font exactement le même travail que les bureaux privés et la plupart d'entre eux se consacrent sinon exclusivement, tout au moins dans une large mesure, aux missions résultant de l'exécution du programme d'investissement. Il est donc logique d'imputer l'allocation de productivité à charge du budget extraordinaire.

**

Annexe I (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

EXAMENZITTING — Betrekking — SESSION — Emploi	Inzet — Enjeu		Deelnemers — Participants		Geslaagden — Lauréats	
	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl
1945-1946						
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	5	5	8	3	6	2
1947						
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	2	2	4	4	2	2
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	1	1	0	0	—	—
1948						
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	4	4	3	2	0	0
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	1	1	1	1	0	0
1949						
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	12	12	9	9	2	0
Ingenieur-architect Bestuur der Gebouwen. — <i>Ingénieur-architecte</i> <i>Administration des Bâtiments</i>	4	4	1	1	0	1
Ingenieur Bestuur der Gebouwen. — <i>Ingénieur Administration des</i> <i>Bâtiments</i>	1	1	0	1	—	0
Ingenieur Bestuur van de Stedebouw. — <i>Ingénieur Administration</i> <i>de l'Urbanisme</i>	8	8	2	0	0	—
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	1	0	4	—	1	—
1952						
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	16	16	13	9	8	4
1954-1955						
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	8	8	16	28	11	19
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	1	1	1	1	1	1
Ingenieur Bestuur van de Stedebouw. — <i>Ingénieur Administration</i> <i>de l'Urbanisme</i>	1	1	0	1	—	1

EXAMENZITTING — Betrekking — SESSION — Emploi	Inzet — Enjeu		Deelnemers — Participants		Geslaagden — Lauréats	
	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl
1955-1956						
Ingenieur-architect Bestuur der Gebouwen. — <i>Ingénieur-architecte Administration des Bâtiments</i>	4	4	0	1	—	0
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	8	4	6	10	4	7
1956-1957						
Ingenieur Bestuur van de Stedebouw. — <i>Ingénieur Administration de l'Urbanisme</i>	1	0	0	—	—	—
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	10	8	2	7	1	3
Ingenieur Bestuur der Gebouwen. — <i>Ingénieur Administration des Bâtiments</i>	3	3	0	1	—	0
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	1	1	0	0	—	—
1957-1958						
Ingenieur Bestuur van de Stedebouw. — <i>Ingénieur Administration de l'Urbanisme</i>	1	0	0	—	—	—
Ingenieur Bestuur der Gebouwen. — <i>Ingénieur Administration des Bâtiments</i>	3	0	0	—	—	—
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	1	1	1	0	1	—
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	9	8	5	8	4	3
1958-1959						
Ingenieur Bestuur van de Stedebouw. — <i>Ingénieur Administration de l'Urbanisme</i>	1	0	1	—	0	—
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	6	6	7	12	4	7
1959-1960						
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	3	4	1	1	1	1
Ingenieur Bestuur der Gebouwen. — <i>Ingénieur Administration des Bâtiments</i>	3	3	0	1	—	1
	119	106	85	101	46	52

	Vergelijkend examen voor toelating tot de proeftijd — Concours d'admission au stage						Toelatingsexamens (ambte- naren van de kaders van Afrika) — Examen d'admission (agents des Cadres d'Afrique)					
	Inzet Enjeu		Deelnemers Participants		Geslaagden Lauréats		Inzet Enjeu		Deelnemers Participants		Geslaagden Lauréats	
	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl
	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl	Fr	Nl
Transport. — <i>Report</i>	119	106	85	101	46	52						
1961-1962												
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	6	5	17	11	8	6	6	4	1	4	1	3
1962-1963												
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	4	5	4	3	2	1	5	6	0	1	—	1
1963-1964												
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	12	12	7	6	6	2	12	12	3	1	—	1
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	1	1	0	1	—	1	1	1	0	0	—	—
1964-1965												
Ingenieur van bruggen en wegen. — <i>Ingénieur des ponts et chaussées</i>	9	9	4	5	2	1	10	10	0	0	—	—
Ingenieur Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Ingénieur Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i>	1	1	2	2	0	1	1	1	0	0	—	—
	152	139	119	129	64	64	35	34	41	6	1	5

Samenvatting			Résumé		
Inzet	Deelnemers	Geslaagden	Enjeu	Participants	Lauréats
152	119	64	152	119	64
139	129	64	139	129	64
35	4	1	35	4	1
34	6	5	34	6	5
360	258	134	360	258	134

**

Bijlage II (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

Annexe II (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

Graden — Grades	Op 30.6.1962 Vroegere maximum wetten à 117,5 % met inbegrip van de overgangstoe- lage voor de inge- nieurs — Au 30.6.1962 Anciens barèmes maxima à 117,50 % y compris alloca- tions transitoires en ce qui concerne les ingénieurs	Op 1.7.1962 Nieuwe maxi- mumwetten — Au 1.7.1962 Nouveaux barè- mes maxima	% meer en + minder en —	
Ingenieur (toelage 20 %). — Ingénieur (alloc. 20 %)	287.640	278.000	—	3,4
Eerstaanwend ingenieur-diensthooft (toelage 15 %). — Ingé- nieur principal-chef de service (alloc. 15 %)	302.680	337.000	11,3	—
Hoofdingenieur-directeur (toelage 10 %). — Ingénieur-chef- directeur (alloc. 10 %)	334.005	397.000	15,4	—
Directeur. — Directeur	263.200	340.000	29,1	—
Bestuurssecretaris (voormalige bureauchef). — Secrétaire d'ad- ministration (ex-chef de bureau)	190.350	249.000	30,8	—

**

Bijlage III (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

Annexe III (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

OPMAKEN VAN DE ONTWERPEN VOOR AUTOSNELWEGEN.

A. — Kosten wanneer het Bestuur de ontwerpen zelf uitwerkt.

1. Opmetingen door een particulier landmetersbureau, met in tekening brengen van het bestaande lengteprofiel en van het tracé der in het voorontwerp bepaalde wegen. 100.000

2. Bodemonderzoek, sonderingen en desbetreffende rapporten 150.000

3. Studie van de kunstwerken door het Bruggenbureau — zie verantwoording hieronder (1,85 % van 16 miljoen) 300.000

4. Studie van het ontwerp door een als volgt samengesteld team, dat 10 km per jaar uitwerkt :

1/4 hoofdingenieur 100.000

1 ingenieur 260.000

1 bureauchef-tekenaar 200.000

3 tekenaars 450.000

2 adjunct-tekenaars 200.000

1/3 conducteur 70.000

ETABLISSEMENT DES PROJETS D'AUTOROUTES.

A. — Coût dans l'hypothèse où l'Administration étudie elle-même les projets.

1. Levés par un bureau de géomètres privés avec dessin du profil en long existant et tracé de l'axe prévu à l'avant-projet 100.000

2. Etude du sol, sondages et rapports correspondants. 150.000

3. Etude des ouvrages d'art par le Bureau des Ponts — voir justification ci-après (1,85 % de 16 millions) 300.000

4. Etude du projet par une équipe composée comme suit et sortant 10 km par an :

1/4 ingénieur en chef. 100.000

1 ingénieur 260.000

1 chef de bureau de dessin 200.000

3 dessinateurs 450.000

2 dessinateurs-adjoints 200.000

1/3 conducteur 70.000

1/8 opsteller	15.000	
1/4 typiste	20.000	
1/8 administratief bureau- chef	25.000	
1/8 klerk.	12.500	
	<u>1.352.500</u>	
Sociale lasten 30 % . . .	405.750	
	<u>1.758.250</u>	
of per km		175.000
5. Opmaken van bestek en nazien van de tekenin- gen der kunstwerken :		
1/10 ingenieur	26.000	
1/10 opsteller	12.000	
1/10 typiste	8.000	
	<u>46.000</u>	
Sociale lasten 30 % . . .	13.800	
	<u>59.800</u>	
of per km		6.000
6. Reiskosten	90.000	
of per km		9.000
7. Kantoorbehoeften : ongeveer 10 % van de in 4 vermelde wedden . . .		15.000
8. Huur van lokalen voor 8 à 9 personen . . .	180.000	
of per km.		18.000
9. Onderhoud, verwar- ming, electriciteit. . . .	120.000	
of per km		12.000
10. Bijkomende kosten voor aanvullende ontle- dingen, Proctor-proeven, uitzetting van het tracé, enz...		150.000
Totaal :		935.000 f/km

Van waar : $\frac{0,935}{60,5} = 1,55 \%$

B. — Kosten wanneer het Bestuur een beroep doet
op particuliere ingenieursbureaus.

Eigenlijke kosten van de ingenieursbureaus :

1. studie autosnelwegen - (gemid- deld)	910.000
2. kunstwerken (gemiddeld) 4,7 % van 16 miljoen	750.000
3. medewerking van het Bestuur voor onderzoek der ontwerpen, richt- lijnen, wijzigingen (10,5 % van 1 + 2)	175.000

1/8 rédacteur	15.000	
1/4 dactylo	20.000	
1/8 chef de bureau admi- nistratif.	25.000	
1/8 commis	12.500	
	<u>1.352.500</u>	
Charges sociales 30 % . .	405.750	
	<u>1.758.250</u>	
Soit par km		175.000
5. Etablissement du ca- hier des charges et vérifi- cation des plans des ou- vrages d'art :		
1/10 ingénieur	26.000	
1/10 rédacteur	12.000	
1/10 dactylo.	8.000	
	<u>46.000</u>	
Charges sociales 30 % . .	13.800	
	<u>59.800</u>	
Soit par km		6.000
6. Frais de déplacement	90.000	
Soit par km		9.000
7. Fournitures de bu- reau : environ 10 % des traitements repris en 4 . .		15.000
8. Location des locaux pour 8 à 9 personnes . . .	180.000	
Soit par km		18.000
9. Nettoyage, chauffage, électricité	120.000	
Soit par km		12.000
10. Suppléments pour analyses complémentaires, essais Proctor, balisage du tracé, etc...		150.000
Total :		935.000 f/km

D'où : $\frac{0,935}{60,5} = 1,55 \%$

B. — Coût dans l'hypothèse où l'Administration
utilise des bureaux d'études privés.

Coût des bureaux d'étude proprement dit :

1. études autoroutes (en moyenne).	910.000
2. ouvrages d'art (en moyenne) 4,7 % de 16 millions.	750.000
3. intervention de l'Administration pour examen des projets, directives, modifications (10,5 % de 1 + 2)	175.000

4. reiskosten en diversen (huur van lokalen, verwarming, enz...) 10.000

Totaal : 1.845.000 f/km

Van waar : $\frac{1,845}{60,5} = 3,05 \%$

Verantwoording van het toegepaste percentage in punt A. 3 : Studie van de kunstwerken door het Bruggenbureau :

Het percentage is berekend op basis van de in 1955 en 1956 door het Bruggenbureau gemaakte studies. De totale raming van de in studie genomen ontwerpen bedroeg 871.100.000 frank.

Hebben aan die studie medegewerkt (op basis van de prijzen 1955-1956) :

1 inspecteur-generaal, met een jaarwedde van	300.000
1 hoofdingenieur-directeur	280.000
7 ingenieurs	
1 architect	1.600.000
2 bureauchefs-tekenaars	
15 tekenaars	1.500.000
5 administratieve personeelsleden	500.000

Totale uitgave 4.180.000

Medewerking van het Hoofdbestuur en de buitendiensten (20 %) 836.000

Sociale lasten (30 %) 1.504.000

6.520.000

Huur van lokalen voor 32 personen 450.000

Onderhoud, verlichting, verwarming 300.000

Kantoorbehoeften, telefoon, enz... 10 % van de werkelijke wedden 500.000

Reiskosten 180.000

Totaal voor één jaar 7.950.000

of voor 2 jaar : 15.900.000 frank voor werken ten bedrage van 871.100.000 frank.

Percentage : $\frac{15.900.000}{871.100.000} = 1,85 \%$

••

Bijlage IV (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

PARTICULIERE SECTOR.

Een ingenieursbureau.

1. Toepassing van het F.A.B.I.-tarief, vermeerderd met 30 %;

2. Toekenning van een 13^e maand.

Minimumwedde van de Ingenieur.
208.000 tot 531.200 in 10 jaar.

Bij omvangrijke en moeilijke studies worden bovendien gratificaties verleend.

4. frais de déplacement et divers (location de locaux, chauffage, etc...) 10.000

Total : 1.845.000 f/km

D'où : $\frac{1,845}{60,5} = 3,05 \%$

Justification du pourcentage pris en considération au point A. 3 : Etude des ouvrages d'art par le Bureau des Ponts :

Le pourcentage a été établi sur base des études effectuées par le Bureau des Ponts en 1955 et 1956. L'estimation totale des projets étudiés était de 871 millions 100.000 francs.

Ont collaboré à ces études (sur base des prix 1955-1956) :

1 inspecteur général, dont le traitement annuel est de	300.000
1 ingénieur en chef-directeur	280.000
7 ingénieurs.	
1 architecte	1.600.000
2 chefs de bureau-dessinateurs	
15 dessinateurs	1.500.000
5 agents administratifs	500.000

Dépense totale : 4.180.000

Intervention de l'Administration Centrale et des services extérieurs (20 %) 836.000

Charges sociales (30 %) 1.504.000

6.520.000

Location des locaux pour 32 personnes 450.000

Entretien, éclairage, chauffage 300.000

Fourniture de bureau, téléphone, etc.

10 % des traitements réels 500.000

Déplacements 180.000

Total pour un an : 7.950.000

Soit pour 2 ans : 15.900.000 f. pour des travaux d'un montant de 871.100.000 f.

Percentage : $\frac{15.900.000}{871.100.000} = 1,85 \%$

••

Annexe IV (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

SECTEUR PRIVE.

Un bureau d'étude.

1. Application du barème F.A.B.I. majoré de 30 %;

2. Octroi d'un 13^e mois.

Traitement minimum de l'ingénieur.
208.000 à 531.200 en 10 ans.

Les études importantes et difficiles donnent en outre lieu à l'octroi de gratifications.

N.B. — De ingenieur geniet bovendien een groepsverzekering, die hem een pensioen verschaft dat ten minste gelijkwaardig is met het pensioen dat wordt verleend aan de ingenieurs die hun loopbaan bij het Ministerie van Openbare Werken hebben volbracht.

In een aannemersbedrijf.

1. Toepassing van het F.A.B.I.-tarief.
2. Toekenning van een 13° maand.
3. Toekenning van een conjunctuurpremie, gelijk aan een 14° maand.
4. Gratificaties (per jaar gemiddeld 2 à 4 maanden).

Minimumwedde van de ingenieur.
208.000 tot 480.000 in 10 jaar.

N.B. — De ingenieur geniet bovendien een groepsverzekering, die hem een pensioen verschaft dat ten minste gelijkwaardig is met het pensioen dat wordt verleend aan de ingenieurs die hun loopbaan bij het Ministerie van Openbare Werken hebben volbracht.

In de Electriciteitssector.

In een Luikse centrale.

Meesterspersoneel	10 personen
Administratiepersoneel	9 personen
	19 personen

1 Ingenieur-Directeur : 60 jaar;
955.125 volgens het indexcijfer 112,50 %.

1 Ingenieur-Onderdirecteur : 59 jaar;
838.375 volgens het indexcijfer 112,50 %.

1 Ingenieur-Kandidaat diensthoofd : 35 jaar;
449.750 volgens het indexcijfer 112,50 %.

In de electriciteitssector verkrijgt de ingenieur in de langzaamste loopbaan een jaarlijkse bezoldiging van 650.000 frank na dienstjaren.

**

Bijlage V (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

INTERCOMMUNALE WATERLEIDINGSMAATSCHAPPIJ
VAN BRUSSEL.

Bezoldiging in het kader van de ingenieurs
en de doctors in de wetenschappen.

N.B. — L'ingénieur bénéficie également d'une assurance-groupe, ce qui lui assure une pension au moins équivalente à celle accordée aux ingénieurs faisant carrière dans les services du Ministère des Travaux publics.

Dans une entreprise.

1. Application du barème F.A.B.I.
2. Octroi d'un 13° mois.
3. Octroi d'une prime de conjoncture égale à un 14° mois.
4. Octroi de gratifications (2 à 4 mois en moyenne par an).

Traitement minimum de l'ingénieur.
208.000 à 480.000 en 10 ans.

N.B. — L'ingénieur bénéficie en outre d'une assurance-groupe, ce qui lui assure une pension au moins équivalente à celle accordée aux ingénieurs faisant carrière dans les services du Ministère des Travaux publics.

Dans le secteur de l'électricité.

Dans une centrale de la région liégeoise.

Personnel de maîtrise	10 personnes
Personnel d'administration	9 personnes
	19 personnes

1 Ingénieur directeur : 60 ans;
955.125 à l'index 112,50 %.

1 Ingénieur sous-directeur : 59 ans;
838.375 à l'index 112,50 %.

1 Ingénieur candidat chef de service : 35 ans;
449.750 à l'index 112,50 %.

Dans le secteur de l'électricité, la carrière la plus lente amène l'ingénieur à une rémunération de 650.000 francs l'an, après 15 années de service.

**

Annexe V (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

COMPAGNIE INTERCOMMUNALE BRUXELLOISE
DES EAUX.

Rémunération du cadre des ingénieurs
et docteurs en sciences.

Graden — Grades	Toelatingsvoorwaarden — Conditions d'accès	Leeftijd - Age	Wedden - Traitements
Ingenieur — Ingénieur	— diploma met graad — <i>diplôme avec grade</i> — psychotechnische en psychologische test — <i>examens psychotechnique et psychologique</i> — technische ondervraging — <i>interview technique</i>	24 jaar - ans	202.000 frank - francs (8 × 16.000) (21 × 3.200) (1 × 2.800)
Eerstaanwendend ingenieur — <i>Ingénieur principal</i>	— 6 jaar dienst — <i>6 ans de service</i> — verdienste — <i>mérite</i>	54 jaar - ans 30 jaar - ans	400.000 frank - francs 338.000 frank - francs (4 × 16.500) (20 × 4.900)
		54 jaar - ans	502.000 frank - francs

Graden — Grades	Toelatingsvoorwaarden — Conditions d'accès	Leeftijd — Age	Wedden — Traitements
Ingenieur onderdienstchef — <i>Ingénieur-sous-chef de service</i>	— 15 jaar dienst — <i>15 ans de service</i> — vacature — <i>vacance</i> — verdienste — <i>mérite</i>	39 jaar - ans 54 jaar - ans	468.500 frank - <i>francs</i> (14 × 10.700) (1 × 11.700) 630.000 frank - <i>francs</i>
Ingenieur-dienstchef — <i>Ingénieur-chef de service</i>	— 15 jaar dienst — <i>15 ans de service</i> — vacature — <i>vacance</i> — verdienste — <i>mérite</i>	39 jaar - ans 54 jaar - ans	508.500 frank - <i>francs</i> (14 × 12.800) (1 × 12.300) 700.000 frank - <i>francs</i>

**

Bijlage VI (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

POSITIE VAN DE INGENIEURS BIJ DE N.M.B.S.
(OP 1 JANUARI 1965).

De enige officieel gekende ingenieursweddeschaal aan 110 % op 1 januari 1965 is zoals aangeduid in kolom A. Rekening houdend met de premies en de promotie tot de graad van adjunct-hoofdingenieur, is het werkelijk barema samengesteld zoals aangeduid in kolom B.

Anciënniteit	A.	B.
0	200.838	228.000
1	210.375	256.000
2	219.912	266.000
3	229.449	277.000
4	238.986	287.000
5	248.523	297.000
6	258.060	307.000
7	267.597	317.000
8	277.134	397.000
9	—	—
10	284.203	—
11	—	409.000
12	291.271	—
13	—	—
14	298.340	421.000
15	—	—
16	305.408	—
17	—	438.000
18	312.572	—

De ingenieur geniet bovendien verschillende voordelen, onder meer kosteloze spoorwegreizen voor hemzelf en de leden van zijn gezin.

Later kan de adjunct-eerstaanwezend ingenieur volgens de kadernogelijkheden worden bevorderd tot de graad van eerstaanwezend ingenieur, waarvan de evenmin officieel gekende weddeschaal volgens ingewonnen inlichtingen praktisch dezelfde zou zijn als die van inspecteur-generaal bij Openbare Werken. Eigenlijk wordt laatstgenoemde weddeschaal overschreden als men rekening houdt met de voormelde voordelen en de eindejaarspremie.

Annexe VI (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

SITUATION DES INGENIEURS A LA S.N.C.B.
(AU 1^{er} JANVIER 1965).

Le barème de l'ingénieur, qui est le seul officiellement connu, s'établit comme indiqué en colonne A à 110 % au 1^{er} janvier 1965. Toutefois, compte tenu des primes et de la promotion au grade d'ingénieur principal adjoint, le barème réel s'établit comme indiqué en colonne B.

Ancienneté	A.	B.
0	200.838	228.000
1	210.375	256.000
2	219.912	266.000
3	229.449	277.000
4	238.986	287.000
5	248.523	297.000
6	258.060	307.000
7	267.597	317.000
8	277.134	397.000
9	—	—
10	284.203	—
11	—	409.000
12	291.271	—
13	—	—
14	298.340	421.000
15	—	—
16	305.408	—
17	—	438.000
18	312.572	—

L'ingénieur bénéficie en outre d'avantages divers, notamment en ce qui concerne les voyages en chemins de fer pour lui-même et pour les membres de sa famille.

Dans la suite, l'ingénieur principal-adjoint peut obtenir une promotion, suivant les possibilités du cadre, au grade d'ingénieur principal dont le barème, toujours non officiel, doit être, d'après les informations recueillies, pratiquement identique à celui de l'inspecteur général des Travaux publics. En fait, ce dernier barème est dépassé si l'on tient compte des avantages repris ci-dessus et de la prime de fin d'année.

Er is nog een andere bevordering mogelijk : die tot de graad van hoofdingenieur, waarvan de weddeschaal zou overeenkomen met die van directeur-generaal bij het Ministerie van Openbare Werken. Men mag evenwel gerust veronderstellen dat de eindejaarspremie in die graad veel hoger ligt dan de gewone dertiende maand die aan de adjunct-eerstaanwezend ingenieur wordt toegekend.

De graad van directeur bij de N.M.B.S. ten slotte, is aanmerkelijk hoger dan die van secretaris-generaal van een ministerieel departement maar er kon niet worden vernomen welke de aan dat hoge ambt verbonden weddeschaal is, evenmin het bedrag van de toegekende premies.

**

Bijlage VII (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

BEZOLDIGINGEN VAN DE BURGERLIJKE INGENIEURS
BIJ DE SABENA.

(weddeschaal volgens index 12,50 %)

De loopbaan van de ingenieurs bij de Sabena omvat vier graden die hieronder, alsmede in de tabellen, worden vergeleken met die van de ingenieurs bij het Ministerie van Openbare Werken.

Jaren	Sabena	Jaren	Openbare Werken
—	—	—	—
0	226.620	0	205.400
10	473.820	10	268.513
38	700.488	18	319.003

INGENIEUR-DIENSTHOOFD.

(gelijkgesteld met eerstaanwezend ingenieur-diensthooft bij Openbare Werken)

Jaren	Sabena	Jaren	Openbare Werken
—	—	—	—
0	257.532	0	260.481
10	545.892	10	323.594
38	817.812	20	386.706

EERSTAANWEZEND INGENIEUR-DIENSTHOOFD.

(gelijkgesteld met hoofdingenieur-directeur bij Openbare Werken)

Jaren	Sabena	Jaren	Openbare Werken
—	—	—	—
0	270.396	0	316.709
10	573.156	10	379.822
38	858.792	22	455.556

Une autre promotion est encore possible : celle au grade d'ingénieur en chef dont le barème doit correspondre à celui de directeur général du Ministère des Travaux publics. On peut toutefois tenir pour acquis à ce grade que la prime de fin d'année devient certainement beaucoup plus importante que le simple treizième mois accordé à l'ingénieur principal-adjoint.

Enfin, le grade de directeur de la S.N.C.B. dépasse très sensiblement celui du secrétaire général d'un département ministériel, mais le barème attaché à ces hautes fonctions n'a pu être obtenu en communication, et encore moins le montant des primes allouées.

**

Annexe VII (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

REMUNERATIONS DES INGENIEURS CIVILS
DE LA SABENA.

(Barème avec index 12,50 %)

La carrière des ingénieurs de la Sabena comporte quatre grades, qui sont comparés ci-dessous ainsi que dans les tableaux, à ceux des ingénieurs du Ministère des Travaux publics.

Années	Sabena	Années	Travaux publics
—	—	—	—
0	226.620	0	205.400
10	473.820	10	268.513
38	700.488	18	319.003

INGENIEURS CHEFS DE SERVICE.

(assimilés aux ingénieurs principaux-chefs de service des Travaux publics)

Années	Sabena	Années	Travaux publics
—	—	—	—
0	257.532	0	260.481
10	545.892	10	323.594
38	817.812	20	386.706

INGENIEURS CHEFS DE SERVICE PRINCIPAUX.

(assimilés aux ingénieurs en chef-directeurs des Travaux publics)

Années	Sabena	Années	Travaux publics
—	—	—	—
0	270.396	0	316.709
10	573.156	10	379.822
38	858.792	22	455.556

INGENIEUR-AFDELINGSCHIEF.

(gelijkgesteld met inspecteur-generaal
bij Openbare Werken)

Jaren	Sabena	Jaren	Openbare Werken
—	—	—	—
0	288.432	0	343.100
10	618.072	10	406.080
38	935.268	22	481.950

VERGELIJKING VAN TWEE INGENIEURSLOOPBANEN.

De maximale bezoldiging van de Sabena-ingenieur die normaal tot de graad van ingenieur-afdelingschef opklimt, bedraagt 935.268 frank na 40 dienstjaren.

Door een gelijkaardige loopbaan tot de graad van inspecteur-generaal, is de jaarlijkse bezoldiging van de ingenieur bij Openbare Werken 481.950 frank op het einde van zijn loopbaan.

Over zijn gehele loopbaan ontvangt de ingenieur bij de Sabena een bedrag van 26.217.336 frank, en de ingenieur bij Openbare Werken 15.456.830 frank.

Laatstgenoemde kan weliswaar op een voordeliger pensioen aanspraak maken (255.000 frank netto tegen 85.000 frank) maar hij heeft voor de vestiging van dat pensioen ongeveer 800.000 frank meer betaald dan de ingenieur bij de Sabena. Men moet dan ook constateren dat voor dezelfde overlevingstijd van tien jaar na de pensioenleeftijd, de loopbaan van de ingenieur bij de Sabena 60 % hoger ligt dan die van de ingenieur bij Openbare Werken.

**

Bijlage VIII (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

EUROPESE GEMEENSCHAPPEN.

1. In het statuut van het personeel is aan de wetenschappelijke en technische ambtenaren een afzonderlijk hoofdstuk gewijd, waarin hen voordelen worden verleend die de andere ambtenaren niet genieten.

2. De ingenieurs hebben een loopbaan die over de graden A.8 tot A.1 gespreid is.

Na 6 maanden proeftijd en hun vaste aanstelling kunnen zij aanspraak maken op alle vacante betrekkingen in A.8 tot A.5, mits zij de vereiste titels bezitten.

De aanvangswedde is A.8.

Ze bedraagt $18.000 \times 12 = 216.000 + 5 \%$ of 226.800 frank.

Het maximum van A.5, dat overeenkomt met een functie van adjunct bij een directie (te vergelijken met de eertaanwezende ingenieur-diensthooft) bedraagt : $40.900 \times 12 = 490.800 + 5 \%$, of 515.340 frank.

INGENIEURS CHEFS DE DIVISION.

(assimilés aux inspecteurs généraux
des Travaux publics)

Années	Sabena	Années	Travaux publics
—	—	—	—
0	288.432	0	343.100
10	618.072	10	406.080
38	935.268	22	481.950

COMPARAISON DE DEUX CARRIERES D'INGENIEURS.

L'ingénieur de la Sabena qui gravit normalement les échelons jusqu'au grade d'ingénieur chef de division touche une rémunération maximum de 935.268 fr. par an après 40 années de service.

L'ingénieur des Travaux publics, pour une carrière similaire jusqu'au grade d'inspecteur général, touche 481.950 francs par an en fin de carrière.

Sur l'ensemble de sa carrière, l'ingénieur de la Sabena touche un montant de 26.217.336 francs contre 15.456.830 francs à l'ingénieur des Travaux publics.

Si ce dernier peut prétendre à une pension plus avantageuse (255.000 francs net contre 85.000 francs), ses versements pour la constitution de cette pension auront cependant été supérieurs de quelque 800.000 francs à l'effort parallèle de l'ingénieur de la Sabena. On constate dès lors que pour une survie identique de dix ans après l'âge de la retraite, la carrière de l'ingénieur de la Sabena est supérieure de 60 % à celle de l'ingénieur des Travaux publics.

**

Annexe VIII (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

COMMUNAUTES EUROPEENNES.

1. Dans le statut du personnel, les fonctionnaires scientifiques et techniques font l'objet d'un chapitre particulier qui leur accorde des avantages dont ne bénéficient pas les autres fonctionnaires.

2. Les ingénieurs ont une carrière qui s'échelonne dans les grades A.8 à A.1.

Ils ont, après 6 mois de stage et leur engagement à titre définitif, vocation à tous les emplois vacants, de A.8 à A.5, à la condition de posséder les titres exigés.

Le barème de début est le A.8.

Il est de $18.000 \times 12 = 216.000 + 5 \%$ soit 226.800 francs.

Le maximum de A.5, qui correspond à des fonctions d'adjoint à une direction (comparable à l'ingénieur principal-chef de service) est de : $40.900 \times 12 = 490.800 + 5 \%$, soit 515.340 francs.

Bevorderingen en weddeverhogingen geschieden bij toepassing van de statuten van de E.E.G.

Artikel 65 bepaalt dat « De Raden jaarlijks het niveau van de bezoldigingen der ambtenaren onderzoeken.

» Tijdens dat onderzoek wordt nagegaan of het gewenst is, in het kader van de economische en sociale politiek van de gemeenschappen, de *bezoldigingen aan te passen*. Onder meer worden de eventuele verhoging van de wedden in overheidsdienst en de wervingsbehoeften in aanmerking genomen ».

Artikel 93 bepaalt dat aan de ambtenaren met de graden A.1 en A.2 (directeur-generaal en directeur), die heel grotere wetenschappelijke of technische bekwaamheden bezitten, grotere geldelijke voordelen kunnen worden verleend, gaande tot maximum 25 % van hun weddeschaal.

Dienovereenkomstig kan een directeur-generaal een wedde bekomen van : 72.450 + 5 % + 25 % voor buitengewone verdiensten, d.i. 94.185 frank per maand of 1.130.220 frank per jaar.

Artikel 97 biedt de mogelijkheid, een bijkomende bevordering voor buitengewone verdiensten te verlenen, beperkt tot 1/8 van het jaarlijks effectief. Dat voordeel kan in elke graad eenmaal worden verkregen.

Artikel 98 biedt de mogelijkheid, eenmaal per tijdperk van vijf jaar, tot één jaar af te wijken van de voorwaarden inzake bevorderingsanciënniteit, ten gunste van de verdienstelijke ambtenaren.

Artikel 99 staat toe een premie te verlenen voor buitengewone diensten; het bedrag ervan mag per jaar niet hoger zijn dan driemaal de som van de maandelijke basiswedde.

Artikel 73 bevat een regeling tot verzekering tegen de gevolgen van beroepsziekten en ongevallen, waarin de ambtenaar bijdraagt voor 0,1 % van zijn wedde. Die bijdrage dekt in feite ook de aan zijn *privaat leven* verbonden risico's.

Bij overlijden wordt 5 maal de jaarlijkse basiswedde uitbetaald.

Bij invaliditeit, uitbetaling van 8 maal de jaarlijkse basiswedde.

De pensioengerechtigde leeftijd is 60 jaar.

Zo beschikken de Directieraden over een hele reeks middelen die zij kunnen aanwenden om bekwaam personeel te belonen en aan te trekken.

..

L'avancement et les promotions se font en application des statuts de la C.E.E.

L'article 65 prévoit que « les Conseils procèdent annuellement à un examen du niveau des rémunérations des fonctionnaires.

» Au cours de cet examen, les conseils étudient s'il est approprié, dans le cadre de la politique économique et sociale des Communautés, de procéder à une *adaptation des rémunérations*. Sont notamment prises en considération l'augmentation éventuelle des traitements publics et les nécessités de recrutement ».

L'article 93 stipule que les fonctionnaires appartenant aux grades A.1 et A.2 (directeur général et directeur) et possédant de très hautes qualifications scientifiques ou techniques peuvent se voir octroyer des avantages financiers supérieurs de 25 % au maximum de leurs barèmes.

Un directeur général peut ainsi atteindre un traitement de : 72.450 + 5 % + 25 % pour mérites exceptionnels, soit 94.185 francs par mois ou 1.130.220 fr. par an.

L'article 97 permet, dans la limite du huitième de l'effectif annuel, d'accorder un avancement d'échelon supplémentaire pour mérites exceptionnels. Cet avantage peut être acquis une fois dans chaque grade.

L'article 98 permet, une fois par période de cinq années, de déroger, dans la limite d'un an, aux conditions prévues en matière d'ancienneté pour promotion, en faveur des fonctionnaires méritants.

L'article 99 permet l'octroi d'une prime pour services exceptionnels, dont le montant ne peut dépasser par année trois fois le montant du traitement mensuel de base.

L'article 73 organise une couverture contre les risques de maladies professionnelles et les risques d'accident, à laquelle le fonctionnaire participe pour 0,1 % de son traitement. Cette participation couvre en fait les risques inhérents à *sa vie privée*.

En cas de décès, versement de 5 fois le traitement de base annuel.

En cas d'invalidité, versement de 8 fois le traitement de base annuel.

La pension est acquise à 60 ans.

Ainsi, les Conseils de Direction disposent d'une gamme de mesures dont ils peuvent user pour récompenser et s'attacher les éléments intéressants.

..

Bijlage IX (aan de nota betreffende de bezoldiging van de burgerlijke ingenieurs van het Ministerie van Openbare Werken).

Annexe IX (à la note relative à la rémunération des ingénieurs civils du Ministère des Travaux publics).

	Vrederechter 1ste Klas — <i>Juge de Paix 1re Classe</i>	Hoofdingenieur- Directeur — <i>Ingénieur en Chef-Directeur</i>	Inspecteur- Generaal — <i>Inspecteur Général</i>	Voorzitter en Procureur des Konings 1ste Aanleg — <i>Président et Procureur du Roi 1re Instance</i>	Directeur- Generaal — <i>Directeur Général</i>	Eerste Voorzitter en Procureur-Generaal van het Hof van Beroep — <i>Premier Président et Procureur Général de la Cour d'Appel</i>	
1966							575.000
525.000							
499.800							
455.000							
428.400							
404.940							
1940							
96.000							
90.000							
86.000							
80.000							
75.000							
71.000							

BIJLAGE 6.

ANNEXE 6.

BIJLAGE 6-1.

ANNEXE 6-1.

Programma 1967-1971.

Programme 1967-1971.

Vastleggingen.

Engagements.

Samenvatting.

Récapitulation.

(In miljoenen frank.)

(En millions de francs.)

	1967	1968	1969	1970	1971	Totaal — Total
<i>Buitengewone begroting. — Budget extraordinaire</i>						
Wegen. — <i>Routes</i>	989	1.050	1.100	1.150	1.200	5.489
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>	7.611	8.500	9.600	10.500	12.000	48.211
Gebouwen. — <i>Bâtiments</i>	2.524	3.105	2.850	3.002	3.025	14.506
Stedebouw. — <i>Urbanisme</i>	1.763	2.077	2.137	2.177	2.217	10.371
Totaal. — <i>Total</i>	12.887 ⁽¹⁾	14.732	15.687	16.829	18.442	78.577
<i>Wegenfondsen — Fonds des Routes</i>						
Autowegen. — <i>Autoroutes</i>	7.300	9.100	11.000	13.400	12.200	53.000
Wegen. — <i>Routes</i>	3.000	3.500	4.000	4.500	5.000	20.000
Totaal. — <i>Total</i>	10.300	12.600	15.000	17.900	17.200	73.000
<i>E 3. — E 3</i>	5.200	5.100	4.094	3.213	520	18.127
<i>Schoolfondsen. — Fonds Scolaires</i>						
Prov. en Gemeent. schoolgebouwen. — <i>Ecoles prov. et comm.</i>	768 ⁽²⁾	768	768	768	768	3.840
Nationale Opvoeding. — <i>Education Nationale</i>	2.175 ⁽³⁾	2.175	2.175	2.175	2.175	10.875
Totaal. — <i>Total</i>	2.943	2.943	2.943	2.943	2.943	14.715
Financiering Gemeentekrediet — <i>Financement Crédit communal</i>	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	8.500
ALGEMEEN TOTAAL. — <i>TOTAL GENERAL.</i>	33.030	37.075	39.424	42.585	40.805	192.919

⁽¹⁾ Niet inbegrepen 25 miljoen — ingénieurs. — *Non compris 25 millions — ingénieurs.*⁽²⁾ 600.000.000 (dotatie) × 1,2793 = 767.580.000. — *600.000.000 (dotation) × 1,2793 = 767.580.000.*⁽³⁾ 1.700.000.000 (dotatie) × 1,2793 = 2.174.810.000. — *1.700.000.000 (dotation) × 1,2793 = 2.174.810.000.*

BIJLAGE 6-2.

Wegenfonds — Vijfjarenplan 1967-1971.

(Vastleggingskredieten in miljoen frank).

ANNEXE 6-2.

Fonds des Routes — Plan quinquennal 1967-1971.

(Crédits d'engagement en millions de francs.)

	1967	1968	1969	1970	1971	Totaal 1967 tot 1971 — Total 1967 à 1971
I. AUTOSNELWEGEN. — AUTO- ROUTES.						
Liège-Aken (toegang tot Verviers). — <i>Liège-Aix-la-Chapelle (accès de Verviers)</i>	100	150	150	200	150	750
Waalse autoweg. — <i>Autoroute de Wallonie</i>	4.050	4.250	4.250	3.150	500	16.200
Brussel-Boom-Antwerpen. — <i>Bruxelles- Boom-Anvers</i>	100	200	250	250	600	1.400
Brussel - Mechelen - Antwerpen. — <i>Bruxelles-Malines-Anvers</i>	1.000	1.240	830	1.100	1.300	5.470
Antwerpen-Breda. — <i>Anvers-Breda</i>	—	500	950	1.100	—	2.550
Brussel-Bergen. — <i>Bruxelles-Mons</i>	1.000	1.500	1.300	1.820	260	5.880
Brussel-Luik. — <i>Bruxelles-Liège</i>	500	600	1.800	3.000	2.450	8.350
Brussel-Namen-Ardennen. — <i>Bruxelles- Namur-Ardennes</i>	150	300	970	920	1.400	3.740
Jabbeke - Veurne - Franse grens. — <i>Jabbeke-Furnes-Front. française</i>	—	—	100	420	2.280	2.800
Lummen-Genk-Nederland. — <i>Lummen- Genk-Pays-Bas</i>	100	110	400	690	900	2.200
Chênée-Beaufays. — <i>Chênée-Beaufays</i>	—	—	—	700	300	1.000
Loppem - Blauwe Toren. — <i>Loppem - Blauwe Toren</i>	—	250	—	50	—	300
Nijvel-Gouy. — <i>Nivelles-Gouy</i>	—	—	—	—	1.160	1.160
Ring van Charleroi. — <i>Ring de Charleroi</i>	—	—	—	—	900	900 ⁽¹⁾
Allerlei. — <i>Divers</i>	300	—	—	—	—	300
II. WEGEN. — ROUTES	3.000	3.500	4.000	4.500	5.000	20.000
	10.300	12.600	15.000	17.900	17.200	73.000

⁽¹⁾ Voort te zetten na 1971. — *A poursuivre après 1971.*

BIJLAGE 6-3.

Intercommunale vereniging voor de Autoweg E.3.

Vijfjarenplan 1967-1971.

(Vastleggingskredieten in miljoen frank).

ANNEXE 6-3.

Association intercommunale pour l'Autoroute E 3.

Plan quinquennal 1967-1971.

(crédits d'engagement en millions de francs).

1967	1968	1969	1970	1971	Totaal — Total
5.200 ⁽¹⁾	5.100	4.094	3.213	520	18.127

⁽¹⁾ Inbegrepen 1 miljard overdrachten van vorige dienstjaren. — *Y compris 1 milliard de transferts d'exercices antérieurs.*

BIJLAGE 6-4.

Vijfjarenplan 1967-1971 — Gewone wegen.

ANNEXE 6-4.

Plan quinquennal 1967-1971 — Routes ordinaires.

	1967	1968	1969	1970	1971	Totaal — Total
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	159	195	210	235	235	1.034
Brusselse agglomeratie. — <i>Aggl. bruxelloise</i>	136	210	320	385	325	1.376
Waals Brabant. — <i>Brabant wallon</i>	72	72	69	57	80	350
Vlaams Brabant. — <i>Brabant fl.</i>	120	78	83	86	110	477
West-Vlaanderen. — <i>Fl. Occidentale</i>	167	230	211	200	275	1.083
Oost-Vlaanderen. — <i>Fl. Orientale</i>	216	176	154	220	275	1.041
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	218	185	210	240	300	1.152
Luik. — <i>Liège</i>	194	185	210	235	235	1.059
Limburg. — <i>Limbourg</i>	148	160	210	235	340	1.093
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	160	185	210	235	240	1.030
Namen. — <i>Namur</i>	160	185	210	235	235	1.025
Verscheidene. — <i>Divers</i>	1.250	1.640	1.903	2.137	2.350	9.280
Totaal. — <i>Total</i>	3.000	3.500	4.000	4.500	5.000	20.000

BIJLAGE 6-5.

Autosnelweg van Wallonië (A 15).

ANNEXE 6-5.

Autoroute de Wallonie (A 15).

1967 — Toegang tot Luik. — <i>Accès de Liège</i>	300	
Complex van Loncin. — <i>Complexe de Loncin</i>	260	
Jemeppe-Bierset. — <i>Jemeppe-Bierset</i>	15	
Loncin-Horion. — <i>Loncin-Horion</i>	80	
Horion-St. Georges. — <i>Horion-St. Georges</i>	240	
Velaine-Rhisnes. — <i>Velaine-Rhisnes</i>	525	
Rœulx-Manage. — <i>Rœulx-Manage</i>	200	
Ville s/Haine-Pommerœul-Franse grens. — <i>Ville s/Haine-Pommerœul Front. française</i>	725	
Lamain-Gaurain. — <i>Lamain-Gaurain</i>	555	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, revision, etc.</i>	505	
Onteigeningen — <i>Expropriations</i>	645	4.050
1968 — Toegang tot Luik (voltooiing). — <i>Accès de Liège (fin)</i>	150	
Complex van Loncin (voltooiing). — <i>Complexe de Loncin (fin)</i>	145	
Loncin-Horion (voltooiing). — <i>Loncin-Horion (fin)</i>	75	
Horion-Hingeon. — <i>Horion-Hingeon</i>	690	
Fleurus-Hingeon. — <i>Fleurus-Hingeon</i>	835	
Toegang tot Namen (voltooiing). — <i>Accès de Namur (fin)</i>	600	
Manage-Chapelle-lez-Herlaimont (voltooiing). — <i>Manage-Chapelle-lez-Herlaimont (fin)</i>	100	
Ville s/Haine-Pommerœul-franse grens (vervolg). — <i>Ville s/Haine-Pommerœul-Frontière française (suite)</i>	440	
Lamain-Gaurain (vervolg). — <i>Lamain-Gaurain (suite)</i>	120	
Noordelijke toegang tot Charleroi. — <i>Accès Nord de Charleroi</i>	100	
Verrekeningen, herzieningen, enz. — <i>Décomptes, revisions, etc.</i>	525	
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	470	4.250
1969 — Ville s/Haine-Pommerœul-Franse grens (voltooiing). — <i>Ville s/Haine-Pommerœul-Frontière française (fin)</i>	770	
Horion-Hingeon (vervolg). — <i>Horion-Hingeon (suite)</i>	510	
Pommerœul-Gaurain. — <i>Pommerœul-Gaurain</i>	1.215	
Lamain-Gaurain (vervolg). — <i>Lamain-Gaurain (suite)</i>	300	
Noordelijke toegang tot Charleroi. — <i>Accès Nord de Charleroi</i>	240	
Westelijke toegang tot Charleroi. — <i>Accès Ouest de Charleroi</i>	340	
Verrekeningen, herzieningen, enz. — <i>Décomptes, revisions, etc.</i>	525	
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	350	4.250

1970 —	Fleurus-Hingon (voltooing). — <i>Fleurus-Hingon (fin)</i>	405	
	Horion-Hingon (voltooing). — <i>Horion-Hingon (fin)</i>	520	
	Pommerœul-Gaurain (voltooing). — <i>Pommerœul-Gaurain (fin)</i>	490	
	Westelijke toegang tot Charleroi (voltooing). — <i>Accès Ouest de Charleroi (fin)</i>	830	
	Verrekeningen, herzieningen, enz. — <i>Décomptes, revisions, etc.</i>	700	
	Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	205	
			3.150
1971 —	Verrekeningen, herzieningen, enz. — <i>Décomptes, revisions, etc.</i>		500
			16.200

BIJLAGE 6-6.**Brussel-Mechelen-Antwerpen (A 1).****ANNEXE 6-6.****Bruxelles-Malines-Anvers (A 1).**

1967 —	Brussel-Mechelen-Zuid. — <i>Bruxelles-Malines-Sud</i>	560	
	Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	440	
			1.000
1968 —	Mechelen Zuid-Mechelen Noord. — <i>Malines-Sud-Malines Nord</i>	430	
	Mechelen Noord-Antwerpen. — <i>Malines Nord-Anvers</i>	510	
	Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	80	
	Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	220	
			1.240
1969 —	Brussel-Mechelen Noord (einde). — <i>Bruxelles-Malines Nord (fin)</i>	400	
	Mechelen Noord-Antwerpen (vervolg). — <i>Malines Nord-Anvers (suite)</i>	115	
	Toegang Brussel Noord. — <i>Accès Bruxelles Nord</i>	155	
	Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	80	
	Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	80	
			830
1970 —	Mechelen Noord-Antwerpen (einde). — <i>Malines Nord-Anvers (fin)</i>	310	
	Toegang Brussel West. — <i>Accès Bruxelles Ouest</i>	490	
	Toegang Brussel Noord (vervolg). — <i>Accès Bruxelles Nord (suite)</i>	140	
	Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	160	
			1.100
1971 —	Toegang Brussel West. — <i>Accès Bruxelles Ouest</i>	650	
	Toegang Brussel Noord. — <i>Accès Bruxelles Nord</i>	270	
	Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	380	
			1.300
			5.470

BIJLAGE 6-7.**Antwerpen-Breda (A 1).****ANNEXE 6-7.****Anvers-Breda (A 1).**

1967 —	Nihil. — <i>Néant</i>	—	
1968 —	Antwerpen-Breda. — <i>Anvers-Breda</i>	150	
	Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	350	
			500
1969 —	Antwerpen-Breda. — <i>Anvers-Breda</i>	790	
	Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	160	
			950
1970 —	Antwerpen-Breda. — <i>Anvers-Breda</i>	680	
	Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	420	
			1.100
1971 —	Nihil. — <i>Néant</i>	—	
			2.550

ANNEXE 6-8.**Autoweg Brussel-Bergen (A 7).****BIJLAGE 6-8.****Autoroute Bruxelles-Mons (A 7).**

1967 — Brussel-Halle. — <i>Bruxelles-Hal</i>	800	
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	200	1.000
1968 — Brussel-Halle (einde). — <i>Bruxelles-Hal (fin)</i>	500	
Halle-Houdeng. — <i>Hal-Houdeng</i>	500	
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	500	1.500
1969 — Halle-Houdeng (vervolg). — <i>Hal-Houdeng (suite)</i>	680	
Toegang Brussel West. — <i>Accès Bruxelles Ouest</i>	400	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	220	1.300
1970 — Halle-Houdeng (einde). — <i>Hal-Houdeng (fin)</i>	840	
Toegang Brussel West (einde). — <i>Accès Bruxelles Ouest (fin)</i>	700	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	280	1.820
1971 — Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>		260
		5.880

BIJLAGE 6-9.**Brussel-Luik (A 3)****ANNEXE 6-9.****Bruxelles-Liège (A 3).**

1967 — Viadukt Kraainem. — <i>Viaduc Kraainem</i>	200	
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	300	500
1968 — Brussel-Leuven. — <i>Bruxelles-Louvain</i>	350	
Toegang Brussel Oost. — <i>Accès Bruxelles Est</i>	150	
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	100	600
1969 — Brussel-Leuven (vervolg). — <i>Bruxelles-Louvain (suite)</i>	390	
Toegang Leuven. — <i>Accès Louvain</i>	145	
Toegang Brussel Oost (vervolg). — <i>Accès Bruxelles Est (suite)</i>	140	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	220	
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	905	1.800
1970 — Brussel-Leuven (einde). — <i>Bruxelles-Louvain (fin)</i>	565	
Leuven-Tienen. — <i>Louvain-Tirlemont</i>	580	
Tienen-Luik. — <i>Tirlemont-Liège</i>	1.275	
Toegang Leuven (einde). — <i>Accès Louvain (fin)</i>	105	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	475	3.000
1971 — Leuven-Tienen (einde). — <i>Louvain-Tirlemont (fin)</i>	310	
Tienen-Luik (einde). — <i>Tirlemont-Liège (fin)</i>	1.600	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	540	2.450
		8.350

BIJLAGE 6-10.**Brussel-Namen (A 4).****ANNEXE 6-10.****Bruxelles-Namur (A 4).**

1967 — Toegang Brussel. — <i>Accès Bruxelles</i>	120	
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	30	150

1968 — Toegang Brussel. — <i>Accès Bruxelles</i>	200	
Ontheffingen. — <i>Expropriations</i>	100	300
1969 — Omlegging te Namen. — <i>Contournement de Namur</i>	430	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	60	
Ontheffingen. — <i>Expropriations</i>	480	970
1970 — Waver-Daussoulx. — <i>Wavre-Daussoulx</i>	720	
Omlegging te Namen (vervolg). — <i>Contournement de Namur (suite)</i>	120	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	80	920
1971 — Waver-Daussoulx (einde). — <i>Wavre-Daussoulx (fin)</i>	960	
Omlegging te Namen. — <i>Contournement de Namur</i>	240	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	200	1.400
		3.740

BIJLAGE 6-11.

Lummen-Genk-Nederland (A 2).

ANNEXE 6-11.

Lummen-Genk-Pays-Bas (A 2).

1967 — Ontheffingen. — <i>Expropriations</i>	100	100
1968 — Lummen-Genk. — <i>Lummen-Genk</i>	35	
Ontheffingen. — <i>Expropriations</i>	75	110
1969 — Lummen-Genk (vervolg). — <i>Lummen-Genk (suite)</i>	275	
Ontheffingen. — <i>Expropriations</i>	125	400
1970 — Lummen-Genk (einde). — <i>Lummen-Genk (fin)</i>	590	
Genk-Grens. — <i>Genk-Frontière</i>	100	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	—	690
1971 — Genk-Grens (einde). — <i>Genk-Frontière (fin)</i>	600	
Verrekeningen, enz. — <i>Décomptes, etc.</i>	300	900
		2.200

BIJLAGE 6-12.

Chênée-Beaufays.

ANNEXE 6-12.

Chênée-Beaufays.

1970 —	700	
1971 —	300	
		1.000

BIJLAGE 6-13.

Loppem-Blauwe Toren.

ANNEXE 6-13.

Loppem-Blauwe Toren.

1969 — Ontheffingen. — <i>Expropriations</i>	50	
Werken. — <i>Travaux</i>	200	250
1970 — Werken. — <i>Travaux</i>	50	50
		300

BIJLAGE 6-14.

Jabbeke-Veurne.

ANNEXE 6-14.

Jabbeke-Furnes.

1969 — Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>		100
1970 — Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	120	
Werken. — <i>Travaux</i>	300	420
1971 — Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	280	
Werken. — <i>Travaux</i>	2.000	2.280
		2.800

BIJLAGE 6-15.

Bestuur der waterwegen.

Ontwerp van het tweede programma voor
economische expansie.

(vastleggingen in miljoenen frank).

ANNEXE 6-15.

Administration des voies hydrauliques.

Projet du deuxième programme
d'expansion économique.

(Engagements en millions de francs).

Art. der begr.	Tekst	1967	1968	1969	1970	1971	Later voort te zetten — <i>A pour- suivre ultérieu- rement</i>	Totalen — <i>Totaux</i>
—	—							
Art. du budget	Texte							
14.03	<i>Buitengewoon onderhoud. — Entretien extraordinaire</i>							
	Werken. — <i>Travaux</i>	300	300	300	300	300	×	1.500
	Bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen. — <i>Dépenses supplémentaires et revisions contrac- tuelles</i>	11	63	63	63	63		263
		311	363	363	363	363		1.763
53.01	<i>Vermogensoverdrachten aan het buitenland. — Trans- ferts de capitaux à l'étranger :</i>							
	Kanaal Gent-Terneuzen. — <i>Canal Gand-Terneuzen</i>	600	850	225	—	—		1.675
	Schelde. — <i>Escaut</i>	300	500	500	450	—		1.750
	Schelde-Rijnverbinding. — <i>Liaison Escaut-Rhin.</i>	200	300	400	400	450	×	1.750
		1.100	1.650	1.125	850	450		5.175
63.04	<i>Ontwatering. — Démergement :</i>							
	Hainevallei. — <i>Vallée de la Haine</i>	55	55	60	60	80	×	310
	Maasvallei. — <i>Vallée de la Meuse</i>	55	55	60	60	80	×	310
		110	110	120	120	160		620
71.05	<i>Aankoop van gronden voor het uitvoeren van werken aan de waterlopen. — Acquisition de terrains pour l'exécution de travaux aux cours d'eau</i>	305	300	300	300	325	×	1.530

Art. der begr.	Tekst	1967	1968	1969	1970	1971	Later voort te zetten — A pour suivre ultérieu- rement	Totalen — Totaux
Art. du budg.	Texte							
71.06	<i>Aankoop van gronden voor het uitvoeren van werken aan de kust, de zeehavens en aan hun toegangswegen. — Acquisition de terrains pour l'exécution de travaux à la côte, aux ports maritimes et à leurs voies d'accès</i>	100	25	25	25	50	×	225
71.07	<i>Aankoop van gronden voor het uitvoeren van werken aan de stuwdammen en hun afvoerleidingen. — Acquisition de terrains pour l'exécution de travaux aux barrages-réservoirs et à leurs adductions</i>	10	75	75	75	75	×	310
								9.623
73.03	<i>Waterlopen. Waterafvoer en ontwatering. — Cours d'eau. Ecoulement et démergement :</i>							
	Yzer. — <i>Yser</i>	—	100	200	200	240		740
	Leie. — <i>Lys</i>	50	100	30	50	—		230
	Zuidervaart. — <i>Zuidervaart</i>	—	25	25	—	—		50
	Zeeschelde. — <i>Escaut</i>	—	100	150	200	80		530
	Dender. — <i>Dendre</i>	—	50	50	100	—		200
	Durme. — <i>Durme</i>	80	100	30	30	—		240
	Neten. — <i>Nèthes</i>	—	—	80	80	—		160
	Dijle en Demer. — <i>Dyle et Démer</i>	50	—	30	50	—		130
	Zenne. — <i>Senne</i>	15	—	—	—	—		15
	La Haine. — <i>La Haine</i>	—	250	250	300	—		800
	Kanaal Pommerœul-Condé. — <i>Canal Pommerœul-Condé</i>	C 125	—	—	—	—		125
	Ruisseau d'Acoz. — <i>Ruisseau d'Acoz</i>	50	—	—	—	—		50
	<i>Voortzetting van moderniseringsprogramma's. — Continuation du programme de modernisation :</i>							
	Ringvaart om Gent. — <i>Canal circulaire autour de Gand</i>	207	100	—	—	—		307
	Zeeschelde opwaarts Antwerpen en bijrivieren. — <i>Escaut maritime en amont d'Anvers et affluents</i>	70	100	100	100	200		570
	Netekanaal en Beneden Nete. — <i>Canal de la Nèthe et Nèthe inférieure</i>	50	100	100	100	250		600
	Kanaal Charleroi-Brussel. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles</i>	1.016	—	—	—	—	×	1.016
	Beneden Sambre. — <i>Basse-Sambre</i>	315	—	—	—	—		315
	Maas tussen Namur en Liège. — <i>Meuse entre Namur et Liège</i>	—	100	100	200	300	×	700
	Centrumkanaal. — <i>Canal du Centre</i>	—	200	250	400	1.000	×	1.850
	Bovenschede. — <i>Haut-Escaut</i>	150	250	300	300	320		1.320
	Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. — <i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes</i>	—	65	—	65	—		130
	Dender. — <i>Dendre</i>	100	—	—	—	—		100
	<i>Nieuwe moderniseringsprogramma's. — Nouveau programme de modernisation :</i>							
	Schelde-Rijnverbinding. — <i>Liaison Escaut-Rhin</i>	—	100	200	200	100		600
	Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i>	B 400 C 450	400	400	400	500	×	2.250
	Verbinding Albertkanaal-Antwerpse dokken. — <i>Liaison canal Albert aux bassins d'Anvers</i>	—	—	200	200	275	×	675
	Beneden Maas. — <i>Basse Meuse</i>	—	—	200	150	200	×	550
	Kanaal Gent-Brugge-Oostende. — <i>Canal Gand-Bruges-Ostende</i>	—	100	100	200	300	×	700
	Kanaal Bossuit-Kortrijk. — <i>Canal Bossuit-Courtrai</i>	—	50	50	150	200	×	450
	Kanaal Roeselare-Leie. — <i>Canal Roulers-Lys</i>	—	50	100	100	100	×	350
	Leie. — <i>Lys</i>	—	—	50	100	200	×	350

Art. der begr.	Tekst	1967	1968	1969	1970	1971	Later voort te zetten — <i>A pour suivre ultérieu- rement</i>	Totalen — <i>Totaux</i>
Art. du budg.	Texte							
	Kanaal Dessel-Kwaadmechelen. — <i>Canal Dessel-Kwaadmechelen</i>	C 100	—	75	75	40		290
	Dender. — <i>Dendre</i>	—	—	—	—	400		400
	Kanaal Leuven-Dijle. — <i>Canal Louvain-Dyle</i>	—	—	—	—	50	×	50
	Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>	100	—	519	672	812		2.566
		B 2.353						
		C 675						
		3.028	2.803	3.589	4.422	5.567		19.409
73.04	<i>Kust, zeehavens en hun toegangswegen. — Côte, ports maritimes et voies d'accès :</i>							
	Kustbescherming. — <i>Défense de la côte</i>	75	50	50	100	100		375
	Schelde afwaarts Antwerpen en haar verbindingen met de diepe passen in zee. — <i>Escaut en aval d'Anvers et ses liaisons avec les passes profondes en mer</i>	70	100	100	100	100		470
	Kanaal Gent-Terneuzen. — <i>Canal Gand-Terneuzen</i>	110	—	—	—	—		110
	Haven te Zeebrugge-Brugge. — <i>Port à Zeebrugge-Bruges</i>	150	175	150	150	1.000		1.625
	Haven te Oostende. — <i>Port d'Ostende</i>	—	150	220	170	100		640
	Haven te Nieuwpoort. — <i>Port de Nieuport</i>	—	15	20	25	50		110
	Haven te Blankenberge. — <i>Port de Blankenberge</i>	—	10	10	10	25		55
	Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>	80	85	105	115	116		501
		485	585	655	670	1.491		3.886
73.05	<i>Stuwdammen en afvoerleidingen. Spaarbekkens. — Barrages-réservoirs et adductions. Bassins d'épargne :</i>							
	Stuwdam van de Ry de Rome. — <i>Barrage-réservoir du Ry de Rome</i>	—	—	—	120	—		120
	Stuwdam van de Gileppe. — <i>Barrage-réservoir de la Gileppe</i>	—	200	—	—	—		200
	Stuwdam op de «L'Eau d'Heure». — <i>Barrage-réservoir sur l'Eau d'Heure</i>	—	—	400	—	400		800
	Stuwdam op de «La Hoëgne». — <i>Barrage-réservoir La Hoëgne</i>	—	—	500	500	500		1.500
	Stuwdam op een bijrivier van de Maas. — <i>Barrage-réservoir sur un affluent de la Meuse</i>	C 415	600	400	600	—		2.015
	Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>	B 40	87	168	273	256		824
		B 40						
		C 415						
		455	887	1.468	1.493	1.156		5.459
73.06	<i>Herstel van oorlogsschade aan de Kust, aan de binnenscheepvaartwegen en de afvoerwaterwegen aan de havens en zeescheepvaartwegen, afbreken van militaire bouwwerken. — Restauration de dommages de guerre à la côte, aux voies de navigation intérieure et d'écoulement, aux ports et aux voies de navigation maritime, démolition de constructions militaires :</i>							
	Herbouwen van bruggen, enz. — <i>Reconstruction de ponts, etc.</i>	140	100	250	250	216		956

Art. der begr.	Tekst	1967	1968	1969	1970	1971	Later voort te zetten — <i>A pour- suivre ultérieu- rement</i>	Totalen — <i>Totaux</i>
<i>Art. du budg.</i>	<i>Texte</i>							
	Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>	10	30	21	52	52		165
		150	130	271	302	268		1.121
73.07	<i>Zeehavens en autonome havens. — Ports maritimes et ports autonomes :</i>							
	Haven van Antwerpen. — <i>Port d'Anvers</i>	1.052	800	800	1.000	1.000	×	4.652
	Haven van Gent. — <i>Port de Gand</i>	100	200	200	250	250	×	1.000
	Haven van Oostende. — <i>Port d'Ostende</i>	—	30	30	—	—		60
	Zeekanaal Brussel-Rupel. — <i>Canal maritime Bruxelles-Rupel</i>	C 340	130	200	200	300	×	1.170
	Haven van Brussel. — <i>Port de Bruxelles</i>	—	—	50	50	50	×	150
	Autonome haven te Liège. — <i>Port autonome de Liège</i>	25	25	30	30	30	×	140
	Haven van Charleroi. — <i>Port de Charleroi</i>	—	20	25	25	25	×	95
	Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>	—	318	253	280	326		1.177
		B 1.177						
		C 340						
		1.517	1.523	1.588	1.835	1.981		8.444
73.08	<i>Herstel van oorlogsschade aan de in concessie gegeven en autonome havens en scheepvaartwegen, aan de havens en waterwegen van ondergeschikte openbare besturen en gelijkaardige instellingen. — Restauration de dommages de guerre aux ports et aux voies concédés et autonomes et aux ports et voies navigables dépendant des administrations publiques subordonnées et d'institutions similaires :</i>							
	Haven van Antwerpen. — <i>Port d'Anvers</i>	—	10	—	—	—		10
	Haven van Gent. — <i>Port de Gand</i>	—	10	—	—	—		10
	Haven van Oostende. — <i>Port d'Ostende</i>	20	—	—	—	—		20
	Haven van Brussel. — <i>Port de Bruxelles</i>	—	10	—	30	93		133
	Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>	10	4	6	—	6		26
		30	34	6	30	99		199
73.09	<i>Droogmaken van de Polders van het Land van Waas. — Assèchement des Polders du Pays de Waas</i>	10	15	15	15	15	×	70
		B 6.181						
		C 1.430						
	Algemeen totaal — <i>Total général</i>	7.611	8.500	9.600	10.500	12.000		48.211

1967 — B = basisprogramma — *programme de base.*1967 — C = complementairprogramma — *programme complémentaire.*

BIJLAGE 6-16.

Programma van de werken, studies en aankopen
voor de periode 1967-1971 — Gebouwen.

in miljoenen franken.

ANNEXE 6-16.

Programme des travaux, études et acquisitions pour
la période 1967-1971 — Bâtiments.

en millions de francs.

Artikel — Article	Nr litt. — No litt.	AARD — NATURE	1967	1968	1969	1970	1971	Totalen — Totaux
71.01		Alle departementen-aankopen (met uitzondering van de A.C.). — <i>Tous les départements-Acquisitions (sauf les C.A.)</i>	90	105	105	105	120	525
71.02		Europese scholen-aankopen. — <i>Ecoles européennes-Acquisitions</i>	—	—	—	—	—	—
71.03	1	Brussel-Adm. Wijk Kongreskolom-Aankopen. — <i>Bruxelles C.A. Colonne du Congrès-Acquisitions</i> .	145	25	—	—	—	170
	2	Alle andere verscheidene aankopen voor de Administratieve Centra. — <i>Toutes les autres acquisitions diverses pour les C.A.</i>	25	25	25	25	25	125
71.04		Brussel «Cité Berlaimont»-Aankopen. — <i>Bruxelles-Cité Berlaimont-Acquisitions</i>	1	—	—	—	—	1
		Totaal 71. — <i>Total 71</i>	261	155	130	130	145	821
72.01		Constructies, studies, studie stadsverwarming. — <i>Constructions, études, chauffage urbain.</i>						
	1	Brussel-Adm. Wijk Kongreskolom. — <i>Bruxelles-Cité Adm. Colonne du Congrès</i>	250	400	400	500	400	1.950
	2	Brussel-Leuvense weg. — <i>Bruxelles-rue de Louvain</i> .	60	10	—	—	—	70
	3	Brussel-Regentiestraat. — <i>Bruxelles-rue de la Régence</i> .	20	110	10	10	10	160
	4	Verscheidene administratieve centra (Charleroi, Liège, Mons, enz.). — <i>Divers Centres Administratifs (Charleroi, Liège, Mons, etc.)</i>	130	308	205	180	280	1.103
	5	Dringende werken + verrekeningen. — <i>Travaux urgents + décomptes</i>	50	50	50	50	50	250
	6	Brussel «Résidence Palace». — <i>Bruxelles-Résidence Palace</i>	—	100	50	50	100	300
		Totaal 72.01. — <i>Total 72.01</i>	510	978	715	790	840	3.833
72.02		Nieuwbouw, studies, enz. evenals de Koninklijke Paleizen. — <i>Constructions, études, etc. y compris Palais Royaux.</i>						
	A	Justitie. — <i>Justice</i>	220	250	275	255	250	1.250
	B	Binnenlandse Zaken en Burg. Veiligh. — <i>Intérieur et Sécurité Civile</i>	70	100	35	35	50	290
	C	Nationale Opvoeding en Cultuur. — <i>Education nationale et Culture</i>	200	250	205	105	100	860
	D	Buitenlandse Zaken. — <i>Affaires étrangères</i>	51	51	51	221	100	474
	E	Financiën. — <i>Finances</i>	60	80	60	50	60	310
	F	Economische Zaken. — <i>Affaires économiques.</i>	5	5	3	3	5	21
	G	Landbouw. — <i>Agriculture</i>	45	50	60	50	50	255
	H	Zeewezen. — <i>Marine</i>	5	5	5	5	5	25
	I	Openbare Werken. — <i>Travaux publics</i>	30	30	40	30	30	160
	J	Volksgezondheid en Gezin. — <i>Santé publique et Famille</i>	120	120	150	105	100	595
	K	Rijkswacht. — <i>Gendarmerie</i>	236	234	235	235	250	1.190
	L	Sociale Voorzorg. — <i>Prévoyance Sociale</i>	15	5	5	5	5	35
	M	Arbeid en Tewerkstelling. — <i>Emploi et Travail</i>	15	5	5	5	5	35
	N	Diverse uitgaven — Koninklijke Paleizen — Artistieke werken + Verrekeningen. — <i>Dépenses diverses — Palais Royaux — Travaux artistiques + décomptes</i>	70	90	100	90	100	450
		Totaal 72.02. — <i>Total 72.02</i>	1.142	1.275	1.229	1.194	1.110	5.950

Artikel — Article	N ^r litt. — N ^o litt.	AARD — NATURE	1967	1968	1969	1970	1971	Totalen — Totaux
72.03		Brussel « Cité Berlaumont » — Werken, studies, interesten en terugbetaling financiële lasten. — <i>Bruxelles — Cité Berlaumont — travaux, études, intérêts et remboursement charges financières</i>	160	230	290	442	445	1.567
72.04		Europese scholen — Ukkel en Mol — Werken, studies en terugbetalingen. — <i>Ecoles européennes — Uccle et Mol — travaux, études, remboursement</i>	50	40	40	10	10	150
72.05		Oorlogsschade. — <i>Dommages de guerre</i>	20	50	65	65	75	275
72.06		Buitengewone onderhoudswerken en schade aan de gebouwen van de Gentse Universiteit. — <i>Entretien extraordinaire et réparation des dégâts aux bâtiments de l'université de Gand</i>	180	180	180	180	200	920
72.07		Gebouwen voor het personeel van de Europese Gemeenschap. — <i>Bâtiments pour le personnel de la Communauté européenne</i>	15	5	—	—	—	20
Totaal 72. — <i>Total 72</i>			2.047	2.758	2.519	2.681	2.680	12.715
81.01		Bestuur der Posterijen — Aankopen, onteigeningen, werken, studies, enz. — <i>Administration des Postes Acquisitions, expropriations — Travaux, études, etc.</i>	185	190	200	190	200	965
81.02		Bestuur der Posterijen — Oorlogsschade. — <i>Administration des Postes — Dommages de guerre</i>	1	2	1	1	—	5
Totaal 81. — <i>Total 81</i>			186	192	201	191	200	970
Algemeen totaal. — <i>Total général</i>			2.524	3.105	2.850	3.002	3.025	14.506

BIJLAGE 6-20.

Bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening.

Programma 1967-1971.

Vastleggingskredieten (in miljoentallen frank).

ANNEXE 6-20.

Administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

Programme 1967-1971.

Crédits d'engagement (en millions de francs).

Voorwerp (met verwijzing naar artikelen van de begroting van 1966) — Objets (références aux articles du budget 1966)	1967	1968	1969	1970	1971	Totalen — Totaux
1. Subsidies aan de ondergeschikte besturen (financiering door het Gemeentekrediet). — <i>Subsides aux administrations subordonnées (Financement par le Crédit communal)</i>	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	8.500

Voorwerp (met verwijzing naar artikelen van de begroting van 1966)	1967	1968	1969	1970	1971	Totalen — Totaux
Objets (références aux articles du budget 1966)						
2. Subsidies voor kerken en pastoriën (art. 63.02). — <i>Subsidies pour églises et presbytères (art. 63.02)</i>	165	165	165	165	165	825
3. Subsidies voor restauratiewerken aan geklasseerde burgerlijke monumenten (art. 43.01). — <i>Subsidies pour travaux de restauration de monuments civils classés (art. 43.01)</i>	25	40	40	40	40	185
4. Subsidies voor gemeentelijke en provinciale bibliotheken, culturele centra en musea (art. 63.01). — <i>Subsidies pour les bibliothèques communales et provinciales, centres culturels et musées (art. 63.01)</i>	110	95	95	95	95	490
5. Herstel Oorlogsschade (wet van 6.7.1948) (artikelen 51.01, 63.07 en 64.01). — <i>Réparation de dommages de guerre (Loi du 6.7.1948) (articles 51.01, 63.07 et 64.01)</i>	90	145	160	160	160	715
6. Krediet voor provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen (art. 61.02). — <i>Crédits à verser au Fonds des Constructions scolaires provinciales et communales (art. 61.02)</i>	768	768	768	758	758	3.840
7. Aanleg van groenruimten (art. 73.11) — <i>Aménagement d'espaces verts (art. 73.11)</i>	25	30	30	30	30	145
8. Groenplan (art. 14.01). — <i>Plan vert (art. 14.01)</i>	15	27	40	40	40	162
9. Subsidies aan ondergeschikte besturen voor de uitvoering van de plannen van aanleg (art. 63.09). — <i>Subsidies aux administrations subordonnées pour l'exécution de plans d'aménagement (art. 63.09)</i>	20	20	25	25	25	115
10. Aankoop van onroerende goederen voor de verwezenlijking door de Staat van de voorschriften van de plannen van aanleg (art. 71.08). — <i>Acquisition de biens immeubles pour la réalisation par l'Etat des prescriptions des plans d'aménagement (art. 71.08)</i>	20	20	25	25	25	115
11. Wet Brunfaut (art. 73.10). — <i>Loi Brunfaut (art. 73.10)</i>	700	800	820	820	840	3.980
12. Economische omschakeling (art. 01.01). — <i>Reconversion économique (art. 01.01)</i>	500	640	640	680	700	3.160
13. Opmaken van plannen van aanleg (art. 12.02). — <i>Elaboration de plans d'aménagement (art. 12.02)</i>	75	75	75	75	75	375
14. Verscheidene (art. 12.01, 63.05, 63.06, 63.08). — <i>Divers (art. 12.01, 63.05, 63.06, 63.08)</i>	18	20	22	22	22	104
	4.231	4.545	4.605	4.645	4.685	22.711

BIJLAGE 6-21.

**Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, S.V.
St.-Michielsplein 20, Gent.**

Programma E3.

Vastleggingen (miljoen frank).

ANNEXE 6-21.

**Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, S.V.
St.-Michielsplein 20, Gand.**

Programme E3.

Engagements (en millions de francs).

Aanwijzing — <i>Libellé</i>	Jaar van boekhoudkundige vastlegging — <i>Année d'engagement</i>					Algemeen totaal — <i>Total général</i>
	1967	1968	1969	1970	1971	
Studiekosten. — <i>Frais d'étude</i>	55	—	—	—	—	—
Onteigeningen. — <i>Expropriations</i>	1.070	1.030	524	163	—	—
Franse grens-Waregem. — <i>Frontière française-Waregem</i> .	585	140	—	1.230	—	—
Waregem-Zevergem. — <i>Waregem-Zevergem</i>	270	100	740	430	—	—
Zevergem-Beervelde. — <i>Zevergem-Beervelde</i>	1.070	1.780	590	—	—	—
Beervelde-Kruike. — <i>Beervelde-Kruike</i>	880	200	880	—	—	—
Kruike-Burcht. — <i>Kruike-Burcht</i>	—	40	—	—	—	—
E 3-Scheldetunnel. — <i>E 3-Tunnel Escaut</i>	240	170	120	—	—	—
Ring Antwerpen. — <i>Ring d'Anvers</i>	310	1.240	—	—	—	—
Havenverbinding Antwerpen. — <i>Accès port d'Anvers</i> . .	460	340	—	—	180	—
Ranst-Wechelderzande. — <i>Ranst-Wechelderzande</i> . . .	260	60	480	690	—	—
Wechelderzande-Nederl. grens. — <i>Wechelderzande-fron- tière néerland.</i>	—	—	760	700	—	—
Ring rond Kortrijk. — <i>Ring de Courtrai</i>	—	—	—	—	170	—
Heusden-Melle. — <i>Heusden-Melle</i>	—	—	—	—	170	—
TOTALEN. — TOTAUX	5.200	5.100	4.094	3.213	520	18.127

BIJLAGE 7.

Nagekomen antwoorden.

Artikel 11.03 der gewone begroting.

Hoeveel dossiers van oorlogsschade werden nog afgehandeld in 1966 ? Met hoeveel personeelsleden ? Hoeveel kost een dossierafwerking ?

Volgende inlichtingen werden door de Minister verstrekt :

1. In het jaar 1966 werden er door de provinciale directie voor oorlogsschade van Brabant, bevoegd voor heel het Koninkrijk, in totaal 4982 beslissingen genomen inzake definitieve vergoeding.

Deze beslissingen zijn onderverdeeld als volgt :

— Oorspronkelijke beslissingen bij verstek (betreffende nog niet onderzochte dossiers)	2797
— Bijkomende verbeterde of vernietigende beslissingen bij verstek	493
— Beslissingen bij verstek inzake herziening.	16
— Oorspronkelijke contradictoire beslissingen	1312
— Bijkomende verbeterde of vernietigende contradictoire beslissingen	356
— Contradictoire beslissingen inzake herziening	8

2. Op 31 december 1966 bedroeg het totaal op de voormelde provinciale directie effectief in dienst 49 agenten.

3. Het is praktisch onmogelijk, zelfs benaderend, de kostprijs van een dossierafwerking vast te stellen.

Artikel 32.01 der buitengewone begroting.

Nieuwe machtigingen 1967 : 67.500.000 frank.

Hoeveel bedragen einde 1966 de gecumuleerde terugvorderbare voorschotten ?

Met welk percentage zouden de scheepvaartrechten moeten verhoogd worden om :

1. geen verlies meer te lijden?
2. en daarenboven de voorschotten in 10 jaar terug te betalen?

Volgens de Minister bedraagt het totaal van de terugvorderbare voorschotten die gedurende de achtereenvolgende jaren aan de Dienst der Scheepvaart werden verleend, op het einde van 1966, 602.978.010 frank.

Om een einde te stellen aan de deficitaire exploitatie van de kanalen waarvan het beheer aan de Dienst der Scheepvaart is toevertrouwd, zouden de scheepvaart-

ANNEXE 7.

Réponses reçues tardivement.

Article 11.03 du budget ordinaire.

Quel est le nombre de dossiers de dommages de guerre traités en 1966 ? Quel était le nombre d'agents affectés à ce travail ? Quel est le coût de l'instruction d'un dossier ?

Le Ministre a fourni les renseignements suivants :

1. Pendant l'année 1966, la direction provinciale des dommages de guerre du Brabant, compétente pour tout le Royaume, a rendu au total 4982 décisions en matière d'indemnisation définitive.

Ces décisions se répartissent comme suit :

— Décisions initiales rendues par défaut (relative à des dossiers non encore examinés)	2797
— Décisions complémentaires, rectificatives ou d'annulation, rendues par défaut	493
— Décisions rendues par défaut en matière de revision	16
— Décisions contradictoires initiales	1312
— Décisions contradictoires complémentaires, rectificatives ou d'annulation.	356
— Décisions contradictoires en matière de revision	8

2. Au 31 décembre 1966, l'effectif en service à la direction provinciale précitée comprenait 49 agents.

3. Il est pratiquement impossible de déterminer, même approximativement, le coût de l'examen d'un dossier.

Article 32.01 du budget extraordinaire.

Autorisations nouvelles 1967 : 67.500.000 francs.

A combien s'élevaient, à la fin de 1966, les avances récupérables cumulées ?

De quel pourcentage les droits de navigation devraient-ils être majorés :

1. pour qu'il n'y ait plus de déficit?
2. et, de plus, pour que les avances soient remboursées en dix ans?

Le Ministre répond que le total des avances récupérables accordées à l'Office de la Navigation était de 602.978.010 francs à la fin de 1966.

Pour mettre fin à l'exploitation deficitaire des canaux dont l'administration est confiée à l'Office de la Navigation, il faudrait majorer les droits de naviga-

rechten met 150 % moeten verhoogd worden, d.w.z. zij zouden van F 0,02 per ton/Kilometer moeten opgevoerd worden tot F 0,05; opdat de Dienst van de Scheepvaart bij machte zou zijn, niet alleen zijn jaarlijkse inkomsten en uitgaven in evenwicht te brengen, maar ook de tot nog toe ontvangen voorschotten binnen een termijn van 10 jaar terug te betalen, zouden de scheepvaartrechten moeten verhoogd worden tot F 0,075 per ton-kilometer, hetgeen een tariefverhoging van 350 % betekent.

Het tarief van de scheepvaartrechten dat thans van kracht is voor de scheepvaart op alle door de Staat beheerde waterwegen en op de kanalen beheerd door de Dienst der Scheepvaart werd bepaald bij de wet van 2 januari 1926.

Een ontwerp van wet tot verhoging van bedoeld tarief ligt ter studie.

In verband hiermede dient aangestipt dat een tariefverhoging, een complex probleem vormt. De gevolgen ervan kunnen verreikend zijn. Een eventuele tariefverhoging zal zeker niet goedschiks aanvaard worden door de gebruikers van de waterwegen. Bepaalde industriële activiteiten kunnen er door in het gedrang komen omdat de kostprijzen in belangrijke mate zouden stijgen. De Minister denkt hier vooral aan de staalindustrie die reeds in een moeilijke toestand verkeert, vooral in de bekkens van Henegouwen en Luik.

Er moet ook rekening mede gehouden worden met het feit dat het vervoer langs de waterwegen zou lijden onder de ongebreidelde concurrentie van andere vervoermiddelen, waarvan de economische en sociale rol nochtans niet dezelfde veelzijdigheid als die van scheepvaartweg vertonen. Een gedeelte van de kosten welke aan deze laatste worden besteed komt inderdaad nog andere functies dan die van het vervoer ten goede, zoals het leveren van drinkbaar te maken water, het afvoeren van het waswater (bovendebieten), de irrigatie, het lozen van industrieel en huishoudelijk afvalwater.

De productiviteit van de op het stuk van scheepvaartwegen toegestane investeringen moet overigens steeds beschouwd worden in het licht van de totale efficiëntie die wordt gerealiseerd voor het geheel van de economische en de sociale activiteiten van een land.

Artikel 53.01 en 73.04 der buitengewone begroting.

a) Werd er reeds een overeenkomst bereikt met Nederland om zoals op Belgisch grondgebied, het kanaal Gent-Terneuzen op 13,50 m diepte te brengen en dienvolgens de sluisdrempel aan te passen ?

b) Werd de aanpassing voorzien van de vaargeul tussen het schepen Sifferdok en het eiland van Langerbrugge ?

Zo ja, op welke begrotingspost ?

Volgend antwoord werd gegeven :

a) Een akkoord met Nederland omtrent de verdieping van het kanaal tot 13 m. 50 werd nog niet bereikt. Tijdens een recent onderhoud met de heer de Quay, Vice-Minister President van de Nederlandse regering,

tion de 150 %, autrement dit les porter de 0,02 franc à 0,05 franc par tonne/kilomètre; pour permettre à l'Office de la Navigation non seulement d'équilibrer ses recettes et dépenses annuelles, mais aussi de rembourser dans un délai de dix ans les avances obtenues jusqu'ici, il faudrait porter les droits de navigation à 0,075 franc par tonne/kilomètre, soit une augmentation de 350 %.

Le tarif des droits de navigation actuellement en vigueur pour la navigation sur toutes les voies navigables administrées par l'Etat et sur les canaux administrés par l'Office de la Navigation a été fixé par la loi du 2 janvier 1926.

Un projet de loi tendant à majorer ce tarif est actuellement à l'étude.

A cet égard, il convient de noter qu'une telle majoration constitue un problème complexe. Ses conséquences pourraient aller très loin. Elle ne serait sûrement pas admise de bon gré par les usagers des voies navigables. Certaines activités industrielles pourraient s'en trouver compromises, du fait que les prix de revient augmenteraient de beaucoup. Et ici le Ministre songe surtout à la sidérurgie, dont la situation est déjà difficile, particulièrement dans les bassins du Hainaut et de Liège.

Il faut aussi tenir compte du fait que les transports par eau souffriraient d'une concurrence effrénée de la part d'autres moyens de transport dont le rôle économique et social ne présente cependant pas la même diversité. En effet, une partie des dépenses relatives aux voies navigables sont affectées à d'autres usages que les transports, comme, par exemple, la fourniture d'eau destinée à être rendue potable, l'écoulement des eaux de crue (débits supérieurs), l'irrigation, l'évacuation des eaux usées industrielles et ménagères.

D'ailleurs, la productivité des investissements consentis dans le domaine des voies navigables doit toujours être envisagée sous l'angle de l'efficacité globale atteinte pour l'ensemble des activités économiques et sociales d'un pays.

Articles 53.01 et 73.04 du budget extraordinaire.

a) A-t-on déjà abouti à un accord avec les Pays-Bas en vue de porter le canal Gand-Terneuzen à la profondeur de 13,50 m. comme en territoire belge, et d'adapter le busc en conséquence ?

b) A-t-on prévu l'adaptation du chenal entre le bassin Echevin Siffer et l'île de Langerbrugge ?

Dans l'affirmative, de quel poste budgétaire s'agit-il ?

Le Ministre a donné la réponse suivante :

a) Nous ne sommes pas encore parvenus à un accord avec les Pays-Bas sur le calibrage du canal à 13,50 m. Lors d'un récent entretien avec M. de Quay, Vice-Premier Ministre du Gouvernement néerlandais

tevens Minister van Verkeer en Waterstaat, heb ik slechts heel even kunnen spreken over dit probleem. U weet dat nog in de maand februari vervroegde verkiezingen zullen plaatsvinden in Nederland.

Ik hoop binnenkort een rechtstreeks onderhoud te kunnen hebben met mijn toekomstige Nederlandse Collega van Verkeer en Waterstaat, om aldus de besprekingen die met Minister Suurhoff reeds werden aangevangen, te kunnen voortzetten.

b) De aanbesteding van de aanpassingswerken van de vaargeul tussen het schepen Sifferdok en het eiland van Langerbrugge is voorzien voor het tweede semester van 1967. De werken worden geraamd op 50 miljoen frank, en zullen op artikel 73.04 aangeschreven worden.

Artikel 63.04 der buitengewone begroting.

1. Haine — Nieuwe machtigingen 1967 : 55 miljoen.

Welke is de aard van die werken?

Wanneer zullen ze beëindigd zijn?

Als die ontwatering de landbouwgronden verbetert, zouden die kredieten niet beter op de begroting van landbouw voorkomen?

Volgens de Minister bestaan de werken uit herstellen en aanpassing van de bijrivieren van de Haine afwaarts van Bergen, met het oog op het bereiken van een ongehinderde afvoer van het waswater van deze waterlopen. De verbetering van de waterafvoer moet helpen de periodische overstromingen te beletten die de Borinage teisteren.

In sommige lage gebieden bijzonder onderhevig aan mijnverzakkingen zijn de bovenvermelde herstellingswerken echter onvoldoende; daarom moeten ook nog pompstations worden gebouwd in de bedoelde gebieden.

Al deze werken maken wel deel uit van de ontwatering in zoverre zij verband houden met de benedenlopen van de vernoemde bijrivieren, tzt. aan de zone met industrieel en residentieel karakter. Een grens werd gelegd om de landbouwzones die afhangen van het Ministerie van Landbouw te scheiden van de industriezones, die het Ministerie van Openbare Werken aanbelangen. Men kan thans nog voorzien dat de werken binnen 10 jaar zullen beëindigd zijn.

2. Maas — Nieuwe machtigingen 1967 : 55 miljoen.

Welke is de aard van die werken?

Wanneer zullen ze beëindigd zijn?

Als die ontwatering de landbouwgronden verbetert, zouden die kredieten niet beter op de begroting van landbouw voorkomen?

et Ministre des Communications et du Waterstaat, je n'ai pu qu'effleurer le problème. Vous n'ignorez pas que des élections anticipées auront lieu aux Pays-Bas au mois de février prochain.

J'espère pouvoir m'entretenir bientôt directement avec mon futur collègue néerlandais des Communications et du Waterstaat afin de reprendre les pourparlers déjà entamés avec le Ministre Suurhoff.

b) L'adjudication des travaux d'adaptation du chenal entre le bassin Echevin Siffer et l'île de Langerbrugge est prévue pour le second semestre de 1967. Les travaux sont estimés à 50 millions de francs et seront imputés sur l'article 73.04.

Article 63.04 du budget extraordinaire.

1. Haine — Autorisations nouvelles pour 1967 : 55 millions.

Quelle est la nature de ces travaux?

Quand seront-ils terminés?

Si le démergement améliore les terres de culture, ne serait-il pas préférable d'inscrire ces crédits au budget de l'Agriculture?

Le Ministre répond qu'il s'agit de travaux de réparation et d'aménagement des affluents de la Haine en aval de Mons, destinés à faciliter l'écoulement des eaux usées déversées dans ces rivières. L'amélioration de l'écoulement des eaux doit contribuer à empêcher les inondations dont le Borinage souffre périodiquement.

Dans certaines régions basses particulièrement sujettes aux affaissements miniers, les travaux de réparation précités sont cependant insuffisants; c'est pourquoi il est également nécessaire d'y construire des stations de pompage.

Tous ces travaux font partie du démergement dans la mesure où ils se rapportent au cours inférieur des affluents en question, c'est-à-dire à la zone à caractère industriel et résidentiel. Une limite a été définie entre les zones agricoles dépendant du Ministère de l'Agriculture et les zones industrielles qui intéressent le Ministère des Travaux publics. D'après les prévisions du moment, les travaux pourraient être terminés dans dix ans.

2. Meuse — Autorisations nouvelles pour 1967 : 55 millions.

Quelle est la nature de ces travaux?

Quand seront-ils terminés?

Si le démergement améliore les terres de culture, ne serait-il pas préférable que ces crédits figurent au budget de l'Agriculture?

Door de Minister werd als volgt geantwoord :

De streek van Luik is onderhevig aan mijnverzakkingen die in de loop der jaren, steeds veelvuldiger overstromingen hebben veroorzaakt in periode van waterwas en die bovendien steeds maar schadelijker zijn geworden.

Het overmijdelijk gevolg van de bodemverzakking deed zich scherp voelen tijdens de belangrijke waterwas van de Maas in het jaar 1926.

Vanaf die tijd werd, om de herhaling van dergelijke catastrofale overstromingen te voorkomen, de Maas ingedijkt; diensgevolge moest het water in de gebieden achter de dijk kunstmatig afgevoerd worden.

Die werken werden ondernomen en worden steeds voortgezet door de « Association intercommunale pour le démergement de la région de Liège ».

De Staat komt voor 83 % tussen in de kosten van de eigenlijke werken.

Het krediet van 55 miljoen voorzien op de begroting van 1967 is bestemd voor de voortzetting van de werken, hoofdzakelijk afwaarts van Luik.

Het geheel van de nog uit te voeren werken wordt geraamd op 850 miljoen frank, uitgave die nog over 10 à 15 jaar moet gespreid worden.

Die ontwatering betreft het gebied van Luik dat quasi volledig is bebouwd. Het is derhalve logisch dat de financiering ervan op de begroting van openbare werken voorkomt en niet op die van Landbouw.

Artikel 71.06 der buitengewone begroting.

Aankoop gronden. — Kust. — Zeehavens.

Aangepaste kredieten 1966 : 130.500.000.

Nieuwe machtigingen 1967 : 100.000.000.

Welke zijn de gronden met lokalisatie en bedrag, die met het krediet van 1966 werden aangekocht ?

Zelfde vraag betreffende de vooruitzichten voor 1967.

Volgend antwoord werd verstrekt :

Aankoop gronden — Kust — Zeehavens.

Aangepast krediet 1966 : 130.500.000 frank.

Op dit aangepast krediet kon einde 1966 slechts een bedrag van 50.641.000 frank worden vastgelegd, grotendeels door het laattijdig toekennen van het bijkomend krediet van 60.500.000 frank.

Het vastgelegd krediet ging naar :

— het zeekanaal Brussel-Rupel, te Hingene : 144.000 frank — in verband met de toekomstige omleiding van de monding van dit kanaal;

— het kanaal Gent-Terneuzen = ± 50.500.000 fr.

Dit bedrag kan gesplitst in ± 40.500.000 frank voor onteigeningen voor het aanleggen van het Spaarbekken te Ertvelde — Sleidinge en in ± 10.000.000 frank voor

Le Ministre a donné la réponse suivante :

La région liégeoise est sujette à des affaissements miniers qui, au cours des ans, ont provoqué des inondations toujours plus fréquentes en période de crue, et les dégâts causés deviennent toujours plus importants.

Les conséquences inévitables de ces affaissements du sol se sont fait sentir d'une manière aiguë lors de la grande crue de 1926.

A partir de ce moment, la Meuse a été endiguée pour empêcher le retour d'inondations aussi catastrophiques; à la suite de ces travaux, il a fallu évacuer artificiellement les eaux des terrains situés derrière les digues.

Ces travaux ont été entrepris et sont toujours poursuivis par l'Association intercommunale pour le démergement de la région de Liège.

L'Etat intervient à raison de 83 % dans le coût des travaux proprement dits.

Le crédit de 55 millions qui est prévu au budget de 1967 est destiné à couvrir la continuation des travaux, principalement en aval de Liège.

L'ensemble des travaux restant à exécuter est estimé à 850 millions de francs, dépense qui doit encore être étalée sur une période de 10 à 15 ans.

Ce démergement concerne la région liégeoise qui est presque entièrement bâtie. C'est pourquoi il est logique que son financement figure au budget des Travaux publics et non à celui de l'Agriculture.

Article 71.06 du budget extraordinaire.

Acquisition de terrains. — Côte et ports maritimes.

Crédits ajustés 1966 : 130.500.000 francs.

Autorisations nouvelles 1967 : 100.000.000 francs.

Où sont situés les terrains achetés au moyen des crédits de 1966 et quel en a été le prix ?

Même question au sujet des perspectives de 1967.

Le Ministre a donné la réponse suivante :

Acquisition de terrains — Côte et ports maritimes.

Crédits ajustés 1966 : 130.500.000 francs.

Fin 1966, seul un montant de 50.641.000 francs avait pu être engagé sur ces crédits ajustés, cela principalement en raison de l'octroi tardif du crédit supplémentaire de 60.500.000 francs.

Le crédit engagé a été affecté :

— au Canal maritime Bruxelles-Rupel, à Hingene : 144.000 francs, travaux en rapport avec le déplacement prochain de l'embouchure du canal;

— le canal Gand-Terneuzen : ± 50.500.000 francs.

De ce montant, ± 40.500.000 francs sont destinés aux expropriations nécessaires à l'aménagement du bassin d'épargne de Ertvelde-Sleidinge et ± 10 mil-

onteigeningen voor de moderniseringswerken van het kanaal met zijn aanhorigheden (wegen, spoorwegen).

Nieuwe machtigingen 1967 : 100.000.000 frank.

Zullen o.m. dienen aangewend voor :

— Het kanaal Gent-Terneuzen :			
Moderniseringswerken	F	10.000.000	
Spaarbekken Ertvelde-Sleidinge . .		52.000.000	
— Het kanaal Brussel-Rupel :			
Omleggen van de monding	F	26.000.000	
— De autonome haven te Luik :			
Aanleggen van haven te Seraing . .	F	8.000.000	

Artikel 72.01 der buitengewone begroting.

Administratieve centra (studie van de stadsverwarming te Brussel en te Charleroi inbegrepen).

Kunnen op dit krediet ook studiën van stadsverwarming voor andere steden bekostigd of gesubsidieerd worden ?

Dit krediet is volgens de Minister uitsluitend voorbehouden voor de studie van de stadsverwarming te Brussel en te Charleroi.

Artikel 73.03 der buitengewone begroting.

1. Wat is de evolutie van de scheepvaart op de Schelde en de Leie gedurende de laatste 10 jaar ?

Volgende inlichtingen werden door de Minister verstrekt :

— Vanaf 1955 is de scheepvaart op de Leie van 55.382.233 T km gestegen tot 136.243.348 T km in 1965 (146 % verhoging). Het gaat hier vooral over een regelmatige progressieve stijging.

— Wat de Schelde betreft werd eveneens een gunstige evolutie waargenomen.

Voor de Bovenschelde vermeerdeerde de trafiek van 377.418.704 T km tot 523.333.885 T km (139 % verhoging). Een lichte daling was nochtans waar te nemen van 1961 tot 1963.

De Zeeschelde vanaf Gentbrugge tot de monding van de Rupel kende eveneens een regelmatige stijging van de trafiek. Aldus 271.628.694 T km in 1955 tot 313.995.481 T km in 1965 (16 % verhoging). Een zekere stabiliteit kwam voor in de jaren 1959-1960 en 1961. Vanaf de monding van de Rupel tot de Nederlandse grens evolueerde het verkeer van 590.227.482 T km in 1955 tot 746.355.145 T km in 1965 (27 % verhoging).

De hierbijgaande tabel geeft een algemeen overzicht van de evolutie inzake de scheepvaart op de Leie en de Schelde.

lions de francs aux expropriations qu'entraîneraient les travaux de modernisation du canal et de ses dépendances (routes, chemins de fer).

Autorisation nouvelles 1967 : 100.000.000 francs.

Ces crédits seront affectés notamment aux travaux suivants :

— Canal Gand-Terneuzen :			
Travaux de modernisation	F	10.000.000	
Bassin d'épargne Ertvelde-Sleidinge . .		52.000.000	
— Canal Bruxelles-Rupel :			
Déplacement de l'embouchure	F	26.000.000	
— Port autonome de Liège :			
Aménagement d'un port à Seraing . .	F	8.000.000	

Article 72.01 du budget extraordinaire.

Centres administratifs (y compris l'étude du chauffage urbain à Bruxelles et à Charleroi).

Peut-on également, au moyen de ce crédit, financer ou subsidier l'étude du chauffage urbain dans d'autres villes ?

Le Ministre répond que ce crédit est exclusivement réservé à l'étude du chauffage urbain à Bruxelles et à Charleroi.

Article 73.03 du budget extraordinaire.

1. Comment a évolué la navigation sur l'Escaut et sur la Lys au cours des dix dernières années ?

Suivant les renseignements qui ont été fournis par le Ministre :

— La navigation sur la Lys est passée de 55.382.233 T/km en 1955 à 136.243.348 T/km en 1965 (146 % d'augmentation). Il s'agit surtout d'une augmentation régulière et progressive.

— En ce qui concerne l'Escaut, l'évolution est également favorable.

Sur l'Escaut supérieur, le trafic est passé de 377.418.704 T/km à 523.333.885 T/km. (139 % d'augmentation). Cependant, de 1961 à 1963 on a enregistré une légère diminution.

De Gentbrugge à l'embouchure du Rupel, l'Escaut maritime a, lui aussi, connu une augmentation régulière du trafic, qui est passé de 271.628.694 T/km en 1955 à 313.995.481 T/km en 1965 (16 % d'augmentation). Cette progression s'est stabilisée au cours des années 1959, 1960 et 1961. De l'embouchure du Rupel à la frontière des Pays-Bas, le trafic est passé de 590.227.482 T/km en 1955 à 746.355.145 T/km en 1965 (27 % d'augmentation).

Le tableau ci-dessous donne un aperçu général de l'évolution de la navigation sur la Lys et sur l'Escaut.

Trafiek op de Schelde en de Leie.

(in miljoen tonkilometer).

Trafic sur l'Escaut et sur la Lys.

(en millions de tonnes/kilomètres).

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Boven Schelde. — <i>Escaut supérieur</i>	377	372	393	353	415	427	456	443	436	502	523
Zeeschelde I (Gentbrugge-Rupel). — <i>Escaut maritime I (Gentbrugge-Rupel)</i>	271	271	258	242	279	283	283	307	296	319	313
Zeeschelde II (Rupel-Lillo). — <i>Escaut maritime II (Rupel-Lillo)</i>	590	581	530	449	437	554	621	611	608	685	746
Leie. — <i>Lys</i>	55	53	58	61	72	79	95	101	120	222	136
Het gehele net (1953 index 100). — <i>Ensemble du réseau (1953 index 100)</i>	117,5	114,4	117,1	110,1	122,5	133,0	139,3	137,9	132,4	155,4	155,0

2. Kanaal Brussel-Rupel.**Huidige toestand.****Sluizen :**

1 getijsluis te Wintam.

Afmetingen : 116 m × 16 m — Diepgang 6 m 50.

1 groep samengevoegde sluizen te Willebroek en 1 te Kapelle-op-den-Bos.

Grote sluis 116 m × 16 m × 6 m 50.

Kleine sluis 67 m × 8 m 60 × 3 m 00.

Maximum-tonnemaat en maximum-afmetingen toegestaan voor de schepen : (zee)schepen : 3.000 ton — gemiddelde afmetingen bij benadering 105 m × 14 m × 5 m 80; aken : 2.000 ton — maximum-afmetingen 100 m × 10 m 50 × 2 m 50.

Toekomstige toestand.

1 grote sluis te Wintam en 1 te Kapelle-op-den-Bos.

Afschaffing van de sluis van Willebroek.

Nuttige afmetingen van de toekomstige sluizen : 185 m × 25 m.

Diepgang : 9 m 50.

Maximum-tonnemaat en maximum-afmetingen van de schepen : Schepen tot 10.000 ton tot Willebroek (fabrieken).

Geduwde slepen van schuiten : 6.000 ton, d.i. 4 samengevoegde schuiten van 1.500 ton elk + duwboot.

Afmetingen van elke schuit : 75 m × 11 m 40.

Duwboot (+ bijhorigheden) 35 m.

Huidig verkeer :

a) in volume (scheepsruimcapaciteit) 23,5 miljoen registerton/jaar;

b) in vervoerde goederen : 12 miljoen ton.

2. Canal de Bruxelles au Rupel.**Situation actuelle.****Ecluses :**

1 écluse à marée à Wintam.

Dimensions 116 m × 16 m — Mouillage 6 m 50.

1 groupe d'écluses accolées à Willebroek et 1 à Kapelle-op-den-Bos.

Grande écluse 116 m × 16 m × 6 m 50.

Petite écluse 67 m × 8 m 60 × 3 m 00.

Tonnage et dimensions maxima autorisés pour les bateaux : navires (de mer) 3.000 tonnes — dimensions approximatives moyennes 105 m × 14 m × 5 m 80 péniches : 2.000 tonnes — dimensions maxima 100 m × 10 m × 10 m 50 × 2 m 50.

Situation future.

1 grande écluse à Wintam et 1 à Kapelle-op-den-Bos.

Suppression de l'écluse de Willebroek.

Dimensions utiles des écluses futures : 185m × 25m.

Mouillage : 9 m 50.

Tonnage et dimensions maxima des bateaux : bateaux de 10.000 tonnes au maximum jusqu'à Willebroek (usines).

Trains poussés de barges fluviales : 6.000 tonnes soit 4 barges accolées de 1500 tonnes chacune + pousseur.

Dimensions de chaque barge : 75 m × 11 m 40;

Pousseur (+ appareillage) 35 m.

Trafic actuel :

a) en volume (capacité de cale) 23,5 millions de tonnes de jauge/an;

b) en marchandises transportées : 12 millions de tonnes.

Artikel 01.01 der buitengewone begroting.

Hierbij volgt een lijst van de nog te verwezenlijken aanhangige beslissingen van het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie die in de loop van 1967 zullen uitgevoerd worden in de mate dat de desbetreffende bundels van infrastructuurwerken zullen klaar komen.

*Zuiderkempen.**Geel-Punt.*

Modernisatie waterlopen .	2.500.000
Uitbatingsweg	45.000.000
Albertkanaal vak Geel-Stelen	200.000.000
	247.500.000

Tessenderlo-Paal.

Uitbatingsweg	10.000.000
Modernisering Tervant en Rijsselstraten	12.500.000
	22.500.000

Aarschot.

Industrieweg	9.000.000
Ophogingswerken	1.000.000
	10.000.000

Heist-op-den-Berg.

Nijverheidsweg	4.500.000

F 284.500.000

*Westhoek.**Terrein Diksmuide.*

Onderbrugging Steenweg Diksmuide-Ieper . . .	16.000.000
Infrastructuur (2 ^e fase) .	36.000.000

Terrein Veurne.

Infrastructuur (2 ^e fase) .	23.000.000
--	------------

Terrein Ieper.

Infrastructuur	33.000.000

F 108.000.000

Lanaken.

Toegangsweg + riolen .	9.000.000
Watertoevoer	9.000.000

F 18.000.000

Genk.

Zone West (1 ^{ste} fase) .	19.500.000
Zone N. en Z.	26.500.000

F 46.000.000

Article 01.01 du budget extraordinaire.

On trouvera ci-dessous une liste de décisions du Comité ministériel de coordination économique et social, qui restaient à réaliser et qui seront exécutées au cours de l'année 1967, au fur et à mesure de la mise au point des dossiers d'infrastructure correspondante.

*Campine du Sud.**Geel-Punt.*

Modernisation cours d'eau F	2.500.000
Voirie d'exploitation .	45.000.000
Canal Albert — tronçon Geel-Stelen	200.000.000
	247.500.000

Tessenderlo-Paal.

Voirie d'exploitation .	10.000.000
Modernisation des rues Tervant et Rijssel . .	12.500.000
	22.500.000

Aarschot.

Chemin industriel . . .	9.000.000
Travaux de nivellement .	1.000.000
	10.000.000

Heist-op-den-Berg.

Chemin industriel . . .	4.500.000

F 284.500.000

*Westhoek.**Terrain Dixmude.*

Suppression passage à niveau route Dixmude-Ypres . . .	16.000.000
Infrastructure (2 ^e phase)	36.000.000

Terrain Furnes.

Infrastructure (2 ^e phase)	23.000.000
---------------------------------------	------------

Terrain Ypres.

Infrastructure	33.000.000

F 108.000.000

Terrain Lanaken.

Chemin d'accès + égouts	9.000.000
Adduction d'eau . . .	9.000.000

F 18.000.000

Genk.

Zone Ouest (1 ^{re} phase) .	19.500.000
Zone Nord et Sud . . .	26.500.000

F 46.000.000

Provincie Limburg.

In afwachting van de goedkeuring van het reconversieplan van de E.G.K.S. kan een urgentieschijf van 75 miljoen besteed worden aan dringende infrastructuurwerken in de verschillende zones. Een concreet plan dient daartoe voorgelegd te worden 75.000.000

Izegem-Emelgem-Kachtem.

Nijverheidszone langs
Kanaal van Roeselare.

Verbreiding kanaal . . .	43.000.000	
Wegenwerken . . .	5.200.000	
		F 48.200.000

*Henegouwen.**Moeskroen.*

Riolen — watertoevoer . . . 2.869.000

Gosselies.

Uitrustingswerken . . .	15.122.000	
		F 17.991.000

Streek van Charleroi.

Een bedrag van 40 miljoen kan besteed worden voor de infrastructuurwerken in de industrieterreinen van Jumet, Heppignies, Fleurus en Farciennes zodra deze zones zullen erkend zijn 40.000.000

Luik.

Tihange	70.000.000	
Alleur (1 ^{ste} schijf)		
— zone van nationaal belang	60.000.000	
Haut-Sarts	17.100.000	
		F 147.100.000

Provincie Luik.

Een schijf van 75 miljoen frank kan besteed worden in de verschillende zones van deze provincie op basis van een concreet plan door de provinciale autoriteiten uit te werken 75.000.000

Provincie Namen.

Gembloux-Sauvenière . . .	11.153.500
---------------------------	------------

Province de Limbourg.

En attendant l'approbation du plan de reconversion de la C.E.C.A., une tranche de 75 millions peut être consacrée à l'exécution de travaux d'infrastructure dans les différentes zones. Un plan doit être établi à cette fin 75.000.000

Terrain Izegem-Emelgem-Kachtem.

Zone industrielle le long
du Canal de Roulers.

— Elargissement du canal	43.000.000	
— Travaux de voirie . . .	5.200.000	
		F 48.200.000

*Province de Hainaut.**Mouscron.*

Egouts — adduction d'eau . . . 2.869.000

Gosselies.

Travaux d'équipement . . .	15.122.000	
		F 17.991.000

Région de Charleroi.

Un crédit de 40.000.000 francs peut être utilisé pour l'exécution de travaux d'infrastructure dans les zones industrielles de Jumet, Heppignies, Fleurus et Farciennes, dès que ces zones seront reconnues comme telles 40.000.000

Province de Liège.

Tihange	70.000.000	
Alleur (1 ^{re} tranche)		
— zone d'intérêt national	60.000.000	
Haut-Sarts	17.100.000	
		F 147.100.000

Province de Liège.

Une tranche de 75 millions francs peut être utilisée dans les différents terrains industriels de cette province sur base d'un plan concret à élaborer par les autorités provinciales 75.000.000

Province de Namur.

Gembloux-Sauvenière . . .	11.153.500
---------------------------	------------

*Province Luxemburg.**Aubange.*

Principe-beslissing waar-
bij de Staat de finan-
ciering van de aankoop
en de uitrusting van
een industrieterrein van
± 30 ha. op zich neemt.

Harnoncourt.

Toegangsweg « Cellulose
des Ardennes » 2.720.000

P. S. Borinage - Centrum.

Hier zal de eerste schijf
van 250 miljoen frank
van de E.G.K.S.-lening
van 750 miljoen frank
worden besteed aan de
verdere uitbouw van de
industriezones van Ghlin
Baudour en Seneffe-
Manage 250.000.000

Wegenfonds.

1. Voor wanneer wordt voorzien de verbreding en
modernisering van de weg :

— Turnhout-Geel-Lommel-Diest ?

— Verbreding weg, Lommel — omleiding Wester-
loo met rechtekking Herselt ?

Hoever staan hiervoor de plannen, onteigeningsbe-
sluiten en onteigeningen ?

Volgens de Minister waren de onteigeningen voor de
verbreding en de modernisering van de rijksweg n° 20
tussen de Koning Boudewijnautoweg en Geel nog niet
ver genoeg gevorderd om in de begroting van 1967
een krediet in te schrijven voor de uitvoering der wer-
ken op dit wegvak.

Van zodra die onteigeningen voltooid zijn zullen
maatregelen worden getroffen om de nodige kredieten
voor de wegenwerken voor te behouden.

Naarmate de onteigeningen vorderen op de weste-
lijke omlegging te Geel, de omlegging te Kasterlee en
de tussenliggende wegvakken op het vak Geel-Turn-
hout zullen ook de nodige kredieten voor die wegen-
werken ter beschikking worden gesteld.

Wat het wegvak van rijksweg n° 20 betreft tussen de
Koning Boudewijnautoweg en Diest zijn er geen
moderniseringswerken voorzien voor de eerstvolgende
jaren. Er werden dan ook nog geen onteigeningsbeslui-
ten getroffen.

Voor de wegomlegging te Westerloo in de rijksweg
n° 221 werd het tracé definitief vastgesteld en zijn de
onteigeningsplannen in opmaak.

*Province de Luxembourg.**Aubange.*

Décision de principe de
financement par l'Etat
des opérations d'acqui-
sition et d'aménage-
ment d'une superficie
d'au moins 30 ha.

Harnoncourt.

Chemin d'accès — « Cel-
lulose des Ardennes » 2.720.000

P.S. Borinage-Centre.

Une première tranche de
250.000.000 francs de
l'emprunt C.E.C.A. de
750.000.000 francs, sera
utilisée à l'extension des
zonings industriels de
Ghlin-Baudour et de
Seneffe-Manage 250.000.000

Fonds des Routes.

1. Pour quand prévoit-on :

— l'élargissement et la modernisation de la route
Turnhout-Geel-Lommel-Diest ?

— l'élargissement de la route Lommel et le con-
tournement de Westerloo avec rectification à Herselt ?

Où en sont les plans, les arrêtés d'expropriation et
les expropriations ?

Le Ministre signale que les expropriations pour
l'élargissement et la modernisation de la route natio-
nale n° 20 entre l'autoroute Roi Baudouin et Geel
n'étaient pas suffisamment avancées pour permettre
l'inscription au budget de 1967 d'un crédit pour l'exé-
cution des travaux sur cette section.

Dès que ces expropriations auront été réalisées, des
mesures seront prises pour réserver les crédits néces-
saires à ces travaux routiers.

Au fur et à mesure de l'avancement des expropria-
tions qu'implique le contournement de Geel par
l'ouest, le contournement de Kasterlee et l'aménage-
ment des tronçons intermédiaires de la section Geel-
Turnhout, les crédits nécessaires à ces travaux routiers
seront également mis à la disposition des services
compétents.

En ce qui concerne la section de la route nationale
n° 20 entre l'autoroute Roi Baudouin et Diest, il n'est
pas prévu de travaux de modernisation dans les pro-
chaines années. C'est pourquoi aucun arrêté d'expro-
priation n'a encore été pris.

Le tracé définitif du contournement de Westerloo par
la route nationale n° 224 a été fixé et les plans d'expro-
priation sont en élaboration.

2. Het betreft de verbinding van de Ring rond Oude-naarde met het centrum van de stad. De werken werden niet uitgevoerd in 1966. Zullen zij in 1967 uitgevoerd worden ?

Volgens de Minister zijn de onteigeningen nodig voor deze werken voltooid. De verwezenlijking van deze verbindingsweg, vereist echter het bouwen van de brug onder de spoorweg.

Deze brug kan slechts gebouwd worden na algemene verhoging van de spoorweg. Deze verhoging van de spoorlijn hangt op haar beurt af van de opvulling van de oude Scheldearm. Er wordt voorzien dat de spoorwerken — brug inbegrepen — niet zullen voltooid zijn in de loop van dit jaar.

Het is dus niet verantwoord de werken van de verbindingsweg zelf dit jaar aan te vatten. Zij zouden ten vroegste einde 1967 kunnen aanbesteed worden en uitgevoerd in de loop van 1968.

3. Na menigvuldige contacten tussen de betrokken diensten van het departement van Verkeerswezen en van het departement van Openbare Werken is een akkoord bereikt over een principieoplossing in de doortocht van Aarschot, wat betreft het vraagstuk der overwegen.

Deze oplossing wordt thans nader tot ontwerp uitgewerkt door de studiediensten van de N.M.B.S.

Het departement van Openbare Werken zal tussenkomen in het verleggen en aanpassen van de wegen en zal hiervoor het nodige doen van zodra de N.M.B.S. klaar is met de studie.

4. Heeft het departement geen betere oplossing dan het voorstel tot overname van de ellendige Rijksweg Meerhout-Kwaadmechelen, gezien laatstgenoemde gemeente niet op dit voorstel wil ingaan?

Het lijkt onverantwoord, dat de weggebruikers — die toch hun verkeersbelasting betalen — hiervoor moeten boeten?

Volgens de Minister werden de nodige maatregelen getroffen om nog in de loop van dit jaar met de kredieten voor het buitengewoon onderhoud 1967 een aanvang te maken met de wegverbetering van de secundaire rijksweg n° 210 Meerhout-Genendijk.

Er zal worden begonnen met de doortocht van Meerhout en de verbeteringswerken zullen in 1968 worden voortgezet in de mate dat hiervoor kredieten zullen ter beschikking gesteld worden.

5. Zijn er speciale schikkingen getroffen bij het departement van Openbare Werken om de rentabiliteit der wegen te verhogen met geringe uitgaven ?

Bv. door het aanpassen van zekere gevaarlijke kruispunten of door het verlichten van bepaalde vakken.

2. Raccordement du boulevard circulaire d'Audenarde au centre de la ville. Les travaux n'ont pas été exécutés en 1966. Le seront-ils en 1967 ?

Le Ministre répond que les expropriations nécessaires sont terminées. La réalisation de ce raccordement nécessite cependant la construction d'un pont sous le chemin de fer.

La construction de ce pont n'est possible qu'après exhaussement général de la ligne de chemin de fer. D'autre part, cet exhaussement n'est possible qu'après comblement de l'ancien bras de l'Escaut. Il est à prévoir que les travaux à effectuer à la voie ferrée — pont compris — ne seront pas terminés au cours de cette année.

Il serait donc illogique d'entreprendre au cours de cette année les travaux de construction de la route de raccordement. Ces travaux pourraient être adjugés au plus tôt fin 1967, et être exécutés en 1968.

3. Après de multiples contacts entre les services intéressés du Département des Communications et ceux du Département des Travaux publics, un accord de principe a été réalisé sur une solution du problème des passages à niveau dans la traverse d'Aarschot.

Cette solution est reprise dans un projet actuellement élaboré par les services d'études de la S.N.C.B.

Dès que l'étude de la S.N.C.B. sera terminée, le département des Travaux publics interviendra pour permettre le déplacement et l'adaptation des routes à la nouvelle configuration des lieux.

4. Le département ne peut-il trouver une meilleure solution que la proposition de reprise de la malheureuse route d'Etat Meerhout-Kwaadmechelen, puisque cette dernière commune n'accepte pas cette proposition?

Il paraît anormal que les usagers de la route — qui paient leur taxe de circulation — subissent les conséquences de cette situation.

Les dispositions nécessaires sont prises pour entreprendre dans le courant de cette année l'amélioration de la route secondaire de l'Etat n° 210 de Meerhout à Genendijk, au moyen des crédits prévus pour l'entretien extraordinaire en 1967.

On commencera par la traverse de Meerhout et les travaux seront poursuivis en 1968, dans la mesure où les crédits nécessaires seront mis à la disposition du Ministre.

5. Le département des Travaux publics a-t-il pris des dispositions particulières pour augmenter à peu de frais la rentabilité des routes ?

On songe, par exemple, à l'aménagement de certains carrefours dangereux ou à l'éclairage de certaines sections de route.

Om de rentabiliteit der wegen te verhogen met geringe uitgaven worden volgens de Minister de volgende maatregelen toegepast :

— het voorlopig inrichten van wegen op verbreed rijwegoppervlak door het innemen van vrij gekomen tramwegbeddingen van de N.M.V.B.;

— het inrichten van stationeergelegenheden voor lijnautobussen, zonder of met geringe onteigeningen;

— het inrichten van kruispunten, door wegenwerken, al dan niet gepaard gaande met het plaatsen van een driekleurige lichtsignalisatie of van een openbare verlichting;

— het verlichten van gevaarlijke kruispunten of wegvakken.

Een speciale rubriek wordt telkens in de begroting van openbare werken voorzien voor veiligheidsmaatregelen, kruispunten, signalisatie, verlichting.

In het Wegenfondsprogramma 1967 is onder « allerlei » een bedrag van 250 miljoen frank daarvoor ingeschreven voor de gewone wegen (blz. 126 van het document 5-XVI van de Senaat — zitting 1966-1967).

6. Wat de vastleggingen betreft die voor beide autosnelwegen gedaan werden, zij verwezen naar volgende vergelijkende tabel (in miljoenen frank) :

Jaar	E.3	Autoweg van Wallonië
—	—	—
1961	—	—
1962	—	333
1963	409	754
1964	2.654	2.261
1965	1.747	2.941
1966	3.778	3.952
Totalen :	8.588	10.241

7. Albertkanaal.

1. Brug in de baan Herentals-Olen.

Er ligt nu een halfbestendige brug.

De definitieve herbouw is afhankelijk van de inplanting van een nieuwe sluis te Olen naast de bestaande. Deze studie is aan de gang. Het is vooralsnog niet mogelijk een datum voorop te stellen wegens de gecompliceerdheid van de studie.

2. Brug te Godsheid (Hasselt).

Er was averij. Een schip stootte eerst tegen de oever en dan tegen een brugpijler. De brug is een Baileybrug. Door de stoot was de brug scheef komen te hangen. De Dienst der Scheepvaart heeft de brug doen wegnemen.

Gezien er weinig verkeer over de brug is onderzocht men of de brug wel moet vervangen worden.

Les mesures suivantes ont été prises pour augmenter à peu de frais la rentabilité des routes :

— élargissement de routes, au moyen de revêtements provisoires, grâce à l'occupation des sites désaffectés des tramways vicinaux;

— aménagement d'aires de stationnement pour autobus, sans expropriation ou grâce à des expropriations peu importantes;

— aménagement de carrefours par des travaux routiers allant parfois de pair avec l'installation d'une signalisation lumineuse tricolore ou d'un éclairage public;

— éclairage de sections de routes ou de carrefours dangereux.

Une rubrique spéciale est inscrite chaque année au budget des Travaux publics pour l'application de mesures de sécurité aux carrefours, et l'amélioration de la signalisation ou de l'éclairage.

Le programme du Fonds des Routes pour 1967 prévoit à cette fin, sous la rubrique « divers » (page 126 du document n° 5-XVI du Sénat — session 1966-1967), un montant de 250 millions pour les routes ordinaires.

6. En ce qui concerne les engagements effectués pour les deux autoroutes, il y a lieu de se reporter au tableau comparatif reproduit ci-dessous (en millions de francs) :

Année	E.3	Autoroute de Wallonie
—	—	—
1961	—	—
1962	—	333
1963	409	754
1964	2.654	2.261
1965	1.747	2.941
1966	3.778	3.952
Totaux :	8.588	10.241

7. Canal Albert.

1. Pont sur la route Herentals-Olen.

Il s'agit d'un ouvrage semi-permanent.

La reconstruction définitive dépend de l'implantation d'une nouvelle écluse à Olen à côté de l'écluse existante. Le projet en est à l'étude. Il n'est pas encore possible de fixer une date, étant donné la complexité du problème.

2. Pont de Godsheid (Hasselt).

Une avarie s'est produite. Un bateau a d'abord heurté la berge, et ensuite l'un des piliers du pont Bailey. Sous l'effet du choc, le tablier du pont a basculé. L'Office de la Navigation a fait enlever le pont.

Vu la faible densité du trafic, on étudie la question de savoir s'il est vraiment nécessaire de le remplacer.

In elk geval zou de herbouw niet meer strikt nodig zijn nadat de weg Hasselt-Genk zou ontdubbeld zijn. Dan moet immers halfweg tussen beide steden een nieuwe brug gebouwd worden.

3. Brug te Eigenbilzen.

De herbouw was oorspronkelijk voorzien op het programma 1967. Wegens onenigheid nopens de inplanting van de brug tussen de gemeenten Gellik en Eigenbilzen onderling, was het niet mogelijk de definitieve studie aan te vangen.

Een akkoord is in voorbereiding. Zo dit bereikt wordt : 1968.

4. Verder zijn er drie bruggen waarvan de herbouw in beraad gehouden wordt wegens het secundair belang :

- brug te Meerhout-Vorst;
- Nederviersel;
- Schoten II.

En tout cas, ce remplacement ne sera plus indispensable lorsque la route Hasselt-Genk aura été dédoublée. En effet, il faudra alors construire un nouveau pont à mi-chemin de ces deux agglomérations.

3. Pont d'Eigenbilzen.

La reconstruction de ce pont était initialement prévue au programme de 1967. Toutefois les divergences de vues, quant à son implantation, entre les communes de Gellik et d'Eigenbilzen ont empêché de passer au stade des études définitives.

Un accord est en préparation. S'il est réalisé, ce sera pour 1968.

4. La reconstruction de trois autres ponts est tenue en délibéré en raison de leur importance secondaire; il s'agit de ceux de :

- Meerhout-Vorst;
- Nederviersel;
- Schoten II.