

# BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1968-1969.

26 FEBRUARI 1969.

**Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1969.**

## VERSLAG

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

## INHOUDSOPGAVE.

|                                                                                | Blz. |
|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| <i>Uiteenzetting van de Minister</i> . . . . .                                 | 5    |
| <i>Algemene bespreking</i> . . . . .                                           | 12   |
| A. Wegen :                                                                     |      |
| a) Algemene wegenproblematiek . . . . .                                        | 12   |
| b) Autosnelwegen . . . . .                                                     | 19   |
| B. Waterwegen :                                                                |      |
| a) Infrastructuur der zeehavens en der toegangs-<br>wegen tot de zee . . . . . | 20   |
| b) Bevaarbare waterwegen . . . . .                                             | 27   |
| C. Gebouwen . . . . .                                                          | 32   |
| D. Stedebouw en ruimtelijke ordening . . . . .                                 | 40   |
| <i>Artikelsgewijze bespreking</i> . . . . .                                    | 46   |
| A. Gewone uitgaven (titel I) . . . . .                                         | 46   |
| B. Buitengewone uitgaven (titel II) . . . . .                                  | 46   |
| C. Instellingen van openbaar nut (titel III) (o.a.<br>Wegenfonds) . . . . .    | 48   |
| D. Afzonderlijke sectie (titel IV) . . . . .                                   | 54   |
| E. Artikels van het ontwerp . . . . .                                          | 56   |
| <i>Stemmingen</i> . . . . .                                                    | 57   |
| <i>Bijlagen</i> . . . . .                                                      | 63   |

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

De heren A. De Clerck, voorzitter; Akkermans, Bailly, Barbeaux, Block, Bogaert, Bologne, Collart, P. De Clercq, Decoux, Demuyter, Hambye, Hercot, Jeurissen, Mesotten, Peeters, Snyers d'Attenhoven, Strivay, Vanaudenhove, Van den Daele, Van Hoeylandt en Van Doninck, verslaggever.

**R. A 7820**

*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI (Zitting 1968-1969) : Ontwerp van wet;  
221 (Zitting 1968-1969) : Amendement + Erratum.

# SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1968-1969.

26 FEVRIER 1969.

**Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1969.**

## RAPPORT

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

## SOMMAIRE.

|                                                                                      | Page |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <i>Exposé du Ministre</i> . . . . .                                                  | 5    |
| <i>Discussion générale</i> . . . . .                                                 | 12   |
| A. Routes :                                                                          |      |
| a) Problèmes généraux . . . . .                                                      | 12   |
| b) Autoroutes . . . . .                                                              | 19   |
| B. Voies hydrauliques :                                                              |      |
| a) Infrastructure des ports de mer et des voies<br>d'accès à la mer . . . . .        | 20   |
| b) Voies navigables . . . . .                                                        | 27   |
| C. Bâtiments . . . . .                                                               | 32   |
| D. Urbanisme et aménagement du territoire . . . . .                                  | 40   |
| <i>Discussion des articles</i> . . . . .                                             | 46   |
| A. Dépenses ordinaires (titre I) . . . . .                                           | 46   |
| B. Dépenses extraordinaires (titre II) . . . . .                                     | 46   |
| C. Organismes d'intérêt public (titre III) (notamment<br>Fonds des Routes) . . . . . | 48   |
| D. Section particulière (titre IV) . . . . .                                         | 54   |
| E. Articles du projet . . . . .                                                      | 56   |
| <i>Votes</i> . . . . .                                                               | 57   |
| <i>Annexes</i> . . . . .                                                             | 63   |

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

MM. A. De Clerck, président; Akkermans, Bailly, Barbeaux, Block, Bogaert, Bologne, Collart, P. De Clercq, Decoux, Demuyter, Hambye, Hercot, Jeurissen, Mesotten, Peeters, Snyers d'Attenhoven, Strivay, Vanaudenhove, Van den Daele, Van Hoeylandt et Van Doninck, rapporteur.

**R. A 7820**

*Voir :*

Document du Sénat :

5-XVI (Session de 1968-1969) : Projet de loi;  
221 (Session de 1968-1969) : Amendement + Erratum.

MIJNE HEREN,

MESSIEURS,

Voor 1969 kunnen de voorziene investeringen als volgt samengevat worden (in miljoen frank) :

Les investissements prévus pour l'exercice 1969 se décomposent comme suit (en millions de francs) :

| Art. | Tekst. — Libellé | Vastleggingskredieten     |      |
|------|------------------|---------------------------|------|
|      |                  | —<br>Crédits d'engagement |      |
|      |                  | 1968                      | 1969 |

A1 Buitengewone begroting (posten met specifieke vastleggingskredieten).  
— *Budget extraordinaire (postes ayant des crédits d'engagement) :*

## Wegen. — Routes.

|                                               |                                                                                  |         |         |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| 14.02                                         | Buitengewoon onderhoud. — <i>Entretien extraordinaire</i> . . . . .              | 795,—   | 1.314,— |
| 73.01                                         | Beplantingen en groene ruimten. — <i>Plantations et espaces verts</i> . . . . .  | 15,—    | 15,—    |
| 73.02                                         | Oorlogsschade rijkswegen. — <i>Dommages de guerre routes de l'Etat</i> . . . . . | 200,—   | 200,—   |
| 73.12                                         | Toeristische uitrusting. — <i>Equipement touristique</i> . . . . .               | 40,—    | 80,—    |
| 73.14                                         | Fietspaden. — <i>Pistes cyclables</i> . . . . .                                  | 10,—    | 10,—    |
| Totaal wegen. — <i>Total routes</i> . . . . . |                                                                                  | 1.060,— | 1.619,— |

## Waterwegen. — Voies hydrauliques.

|                                                                |                                                                                                              |         |             |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------|
| 14.03                                                          | Buitengewoon onderhoud. — <i>Entretien extraordinaire</i> . . . . .                                          | 367,—   | 385,—       |
| 53.01                                                          | Kanaal Gent-Terneuzen-Zeeschelde. — <i>Canal Gand-Terneuzen-Escaut maritime</i> . . . . .                    |         |             |
|                                                                | Schelde-Rijnverbinding. — <i>Canal Escaut-Rhin</i> . . . . .                                                 | 1.000,— | 1.000,— (*) |
| 63.04                                                          | Ontwatering. — <i>Démergement</i> . . . . .                                                                  | 110,—   | 120,—       |
| 63.11                                                          | Toelage Nieuwpoort. — Uitbreiding vismijn. — <i>Subside Nieuport — Extension criée</i> . . . . .             | —       | 9,—         |
| 71.05                                                          | Aankopen waterlopen — kust — zeehavens. — <i>Acquisitions cours d'eau — côte — ports maritimes</i> . . . . . | 175,—   | 355,—       |
| 73.03                                                          | Waterlopen. — <i>Cours d'eau</i> . . . . .                                                                   | 2.464,— | 3.121,—     |
| 73.04                                                          | Kust, zeehavens. — <i>Côte, ports maritimes</i> . . . . .                                                    | 585,—   | 852,—       |
| 73.05                                                          | Stuwdammen. — <i>Barrages</i> . . . . .                                                                      | 144,—   | 565,—       |
| 73.06                                                          | Oorlogsschade kusthavens. — <i>Dommages de guerre côte et ports</i> . . . . .                                | 150,—   | 255,—       |
| 73.07                                                          | Zeehavens en autonome haven Luik. — <i>Ports maritimes et port autonome de Liège</i> . . . . .               | 1.060,— | 745,—       |
| 73.08                                                          | Oorlogsschade havens en scheepvaartwegen. — <i>Dommages de guerre ports et voies navigables</i> . . . . .    | 55,—    | 20,—        |
| 73.09                                                          | Droogmaken polders Land van Waas. — <i>Assèchement polders Pays de Waas</i> . . . . .                        | 15,—    | 15,—        |
| Totaal waterwegen. — <i>Total voies hydrauliques</i> . . . . . |                                                                                                              | 6.125,— | 7.442,—     |

## Gebouwen (1). — Bâtiments (1).

|       |                                                                                                                    |         |       |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------|
| 71.01 | Aankopen rijksgebouwen + administratieve centra. — <i>Acquisition bâtiments + centres administratifs</i> . . . . . | 100,—   | 248,— |
| 72.01 | Oprichten administratieve centra. — <i>Construction centres administratifs</i> . . . . .                           | 397,—   | 400,— |
| 72.02 | Oprichten rijksgebouwen. — <i>Construction bâtiments de l'Etat</i> . . . . .                                       | 1.100,— | 947,— |

(\*) Waarvan. — *Dont :*

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| (1) Kanaal Gent-Terneuzen. — <i>Canal Gand-Terneuzen</i> . . . . . | 400 |
| (2) Zeeschelde. — <i>Escaut maritime</i> . . . . .                 | 345 |
| (3) Schelde-Rijnverbinding. — <i>Canal Escaut-Rhin</i> . . . . .   | 255 |

1.000

| Art.                                                                                  | Tekst. — Libellé                                                                                                                                                     | Vastleggingskredieten<br>—<br>Crédits d'engagement |         |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------|
|                                                                                       |                                                                                                                                                                      | 1968                                               | 1969    |
| 72.03                                                                                 | Administratieve centra Europese Gemeenschap. — <i>Centres administratifs Communautés Européennes</i> . . . . .                                                       | 230,—                                              | 52,—    |
| 72.04                                                                                 | Oprichten Europese scholen Ukkel, Mol. — <i>Etablissement écoles européennes Uccle, Mol</i> . . . . .                                                                | 40,—                                               | 40,—    |
| 72.05                                                                                 | Oorlogsschade rijksgebouwen. — <i>Dommages de guerre bâtiments</i> . . . . .                                                                                         | 20,—                                               | 10,—    |
| 72.06                                                                                 | Gebouwen : buitengewoon onderhoud. — <i>Bâtiments : entretien extraordinaire</i> . . . . .                                                                           | 180,—                                              | 160,—   |
| 72.07                                                                                 | Bouw en inrichting gebouwen Europese Gemeenschappen. — <i>Construction et aménagement bâtiments Communautés Européennes</i> . . . . .                                | 5,—                                                | 10,—    |
| 81.01                                                                                 | Posterijen : werken en aankopen. — <i>Postes : travaux et acquisitions</i> . . . . .                                                                                 | 167,—                                              | 220,—   |
| 81.02                                                                                 | Posterijen : oorlogsschade. — <i>Postes : dommages de guerre</i> . . . . .                                                                                           | 5,—                                                | 1,—     |
| Totaal gebouwen (1). — <i>Total bâtiments (1)</i> . . . . .                           |                                                                                                                                                                      | 2.244,—                                            | 2.088,— |
| Gebouwen (2) — Wetenschapsbeleid. —<br><i>Bâtiments (2) — Politique scientifique.</i> |                                                                                                                                                                      |                                                    |         |
| 71.01                                                                                 | Aankopen rijksgebouwen. — <i>Acquisition bâtiments de l'Etat</i> . . . . .                                                                                           | —                                                  | 5,—     |
| 72.02                                                                                 | Oprichten rijksgebouwen. — <i>Construction bâtiments de l'Etat</i> . . . . .                                                                                         | —                                                  | 312,—   |
| Totaal gebouwen (2). — <i>Total bâtiments (2)</i> . . . . .                           |                                                                                                                                                                      | —                                                  | 317,—   |
| Totaal gebouwen. — <i>Total bâtiments</i> . . . . .                                   |                                                                                                                                                                      | 2.244,—                                            | 2.405,— |
| Stedebouw. — <i>Urbanisme.</i>                                                        |                                                                                                                                                                      |                                                    |         |
| 12.02                                                                                 | Studiekosten — ordening van het land. — <i>Frais d'étude — aménagement du territoire</i> . . . . .                                                                   | 75,—                                               | 75,—    |
| 14.01                                                                                 | Groen plan — parken, plantsoenen. — <i>Plan vert — parcs, squares</i> . . . . .                                                                                      | 10,—                                               | 10,—    |
| 43.01                                                                                 | Nationale Opvoeding — Monumenten. — <i>Education nationale — Monuments</i> . . . . .                                                                                 | 25,—                                               | 30,—    |
| 51.01                                                                                 | Oorlogsschade private hospitalen. — <i>Dommages de guerre hôpitaux privés</i> . . . . .                                                                              | 10,—                                               | 10,—    |
| 63.01                                                                                 | Kultuur — kulturele centra. — <i>Culture — centres culturels</i> . . . . .                                                                                           | 120,—                                              | 135,—   |
| 63.02.3                                                                               | Subsidies ondergeschikte openbare besturen — Justitie. — <i>Subsides administrations publiques — Justice</i> . . . . .                                               | 165,—                                              | 175,—   |
| 63.05                                                                                 | Subsidies provincie Oost-Vlaanderen. — <i>Subsides Flandre orientale</i> . . . . .                                                                                   | 0,5                                                | 0,5     |
| 63.06                                                                                 | Waterhozen en onweders. — <i>Trombes d'eau et tempêtes</i> . . . . .                                                                                                 | 4,—                                                | 5,—     |
| 63.07                                                                                 | Oorlogsschade organismen gelijkgesteld met provincies en gemeenten. — <i>Dommages de guerre organismes équivalents aux provinces et communes</i> . . . . .           | 40,—                                               | 40,—    |
| 63.08                                                                                 | Subsidies oorlogsschade minder dan 100.000 frank. — <i>Subsides dommage de guerre moins de 100.000 francs</i> . . . . .                                              | 10,—                                               | 5,—     |
| 63.09                                                                                 | Subsidies ondergeschikte openbare besturen — plannen van aanleg. — <i>Subsides administrations publiques subordonnées — plans d'aménagement</i> . . . . .            | 5,—                                                | 19,—    |
| 63.10                                                                                 | Subsidies ondergeschikte openbare besturen — aankopen groene ruimten. — <i>Subsides administrations publiques subordonnées — acquisition espaces verts</i> . . . . . | 10,—                                               | 10,—    |
| 64.01                                                                                 | Herstel oorlogsschade — goederen privaat onderwijs. — <i>Dommages de guerre — biens de l'enseignement privé</i> . . . . .                                            | 25,—                                               | 30,—    |
| 71.08                                                                                 | Aankopen — verwezenlijking plan van aanleg. — <i>Acquisition — réalisation plan d'aménagement</i> . . . . .                                                          | —                                                  | 10,—    |
| 71.09                                                                                 | Aankopen gronden — aanleg groene ruimten. — <i>Acquisition — aménagement espaces verts</i> . . . . .                                                                 | —                                                  | 10,—    |
| 73.10                                                                                 | Wet Brunfaut. — <i>Loi Brunfaut</i> . . . . .                                                                                                                        | 1.000,—                                            | 900,—   |
| 73.11                                                                                 | Aanleggen groene ruimten. — <i>Création espaces verts</i> . . . . .                                                                                                  | —                                                  | 10,—    |
| Totaal stedebouw. — <i>Total urbanisme</i> . . . . .                                  |                                                                                                                                                                      | 1.499,5                                            | 1.474,5 |

| Art.                                                                                                                           | Tekst. — Libellé                                                                                                                       | Vastleggingskredieten<br>—<br>Crédits d'engagement |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------|
|                                                                                                                                |                                                                                                                                        | 1968                                               | 1969      |
| Bestuur voor Electriciteit en Elektromechanica. —<br>Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique.                 |                                                                                                                                        |                                                    |           |
| 14.04                                                                                                                          | Buitengewoon onderhoud, installaties waterwegen. — <i>Entretien extraordinaire, installations voies hydrauliques</i>                   | 35,—                                               | 95,—      |
| 72.08                                                                                                                          | Buitengewoon onderhoud, installatie gebouwen. — <i>Entretien extraordinaire, installation bâtiments</i>                                | 50,—                                               | 120,—     |
| 72.09                                                                                                                          | Noodverlichting rijksgebouwen. — <i>Eclairage de secours bâtiments de l'Etat</i>                                                       | —                                                  | 50,—      |
| 73.15                                                                                                                          | Informatie + automatie waterwegen. — <i>Information + automation voies hydrauliques</i>                                                | 55,—                                               | 85,—      |
| Totaal Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica. — <i>Total Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique</i> |                                                                                                                                        | 140,—                                              | 350,—     |
| Diversen. — <i>Divers.</i>                                                                                                     |                                                                                                                                        |                                                    |           |
| 12.01                                                                                                                          | Wetenschappelijke en propagandaschriften. — <i>Publications scientifiques et de propagande</i>                                         | 5,—                                                | 5,5       |
| 63.03                                                                                                                          | Oorlogsschade — Wederopbouw. — <i>Dommages de guerre — Reconstruction</i>                                                              | 10,5                                               | —         |
| 01.03                                                                                                                          | Productiviteitstoelage ingenieurs en technisch personeel. — <i>Prime de productivité ingénieurs et personnel technique</i>             | 25,—                                               | 25,—      |
| Totaal diversen. — <i>Total divers</i>                                                                                         |                                                                                                                                        | 40,5                                               | 30,5      |
| Totaal A1 buitengewone begroting. — <i>Total A1 budget extraordinaire</i>                                                      |                                                                                                                                        | 11.109,—                                           | 13.321,—  |
| A2                                                                                                                             | Posten zonder specifieke vastleggingskredieten (fondsen). — <i>Postes n'ayant pas de crédits d'engagement (fonds) dans le budget :</i> |                                                    |           |
| 61.01                                                                                                                          | Staatsscholen. — <i>Ecoles de l'Etat</i>                                                                                               | 2.297,—                                            | 2.381,53  |
| 61.02                                                                                                                          | Provinciale en gemeentescholen. — <i>Ecoles provinciales et communales</i>                                                             | 811,—                                              | 840,54    |
| 61.03.1                                                                                                                        | Zonings. — <i>Zonings</i>                                                                                                              | 700,—                                              | } 1.200,— |
|                                                                                                                                | Toegangswegen. — <i>Voies d'accès</i>                                                                                                  | 350,—                                              |           |
| 61.03.2                                                                                                                        | Steenkolensanering. — <i>Assainissements des mines</i>                                                                                 | 970,—                                              | 100,—     |
| Totaal A2. — <i>Total A2</i>                                                                                                   |                                                                                                                                        | 5.128,—                                            | 4.522,07  |
| Totaal A1 + A2. — <i>Total A1 + A2</i>                                                                                         |                                                                                                                                        | 16.237,—                                           | 17.843,07 |
| B                                                                                                                              | Andere rubrieken. — <i>Autres rubriques</i>                                                                                            |                                                    |           |
| 1.                                                                                                                             | Wegenfondsen. — <i>Fonds des routes</i>                                                                                                | 12.080,—(1)                                        | 13.320,—  |
| 2.                                                                                                                             | Spec. fin. Zeekanaal Brussel-Rupel. — <i>Fin. spéc. Canal maritime Bruxelles-Rupel</i>                                                 | 260,—                                              | 535,—     |
| 3.                                                                                                                             | Spec. fin. Albertkanaal. — <i>Fin. spéc. Canal Albert</i>                                                                              | 1.000,—                                            | 1.140,—   |
| 4.                                                                                                                             | Fin. Gemeentekrediet. — <i>Fin. Crédit Communal</i>                                                                                    | 1.701,—                                            | 1.962,—   |
| 5.                                                                                                                             | E 3 — Intercommunale. — <i>E 3 — Intercommunale</i>                                                                                    | 4.862,—                                            | 4.600,—   |
| 6.                                                                                                                             | E 5 — Intercommunale. — <i>E 5 — Intercommunale</i>                                                                                    | 2.000,—                                            | 4.000,—   |
| 7.                                                                                                                             | E 39 — Intercommunale. — <i>E 39 — Intercommunale</i>                                                                                  | 150,—(1)                                           | 600,—     |
| Totaal B. — <i>Total B.</i>                                                                                                    |                                                                                                                                        | 21.903,—                                           | 26.157,—  |
| Totaal A + B. — <i>Total A + B</i>                                                                                             |                                                                                                                                        | 38.140,—                                           | 44.000,07 |
| Voorschotten en participaties (Dienst van de Scheepvaart). — <i>Avances et participations (Office de la Navigation)</i>        |                                                                                                                                        | 73,8                                               | 80,—      |

(1) Wegenfondsen 12.080 miljoen : bedrag van de gestemde kredieten met inbegrip van de 150 miljoen voor de E 39. — *Fonds des Routes 12.080 millions : montant des crédits votés y compris les 150 millions de la E 39.*

## UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

### INLEIDING.

De Minister stelde er prijs op eraan te herinneren dat in de loop van de voorgaande jaren, er plafonds tot beperking van de vastleggingen werden vastgesteld door de Regering, rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden. In 1966 waren die plafonds veranderlijk : sommige rubrieken ontvingen 100 % van de door het Parlement gestemde kredieten, terwijl dit cijfer voor andere slechts 80 of 90 % bedroeg. In 1967 werd op voorstel van de Minister aangenomen een veel meer algemene regel te volgen. Zo komt het dat voor alle kredieten het plafond werd vastgesteld op 85 % van de gestemde kredieten. In 1968 werd een plafond van 90 % overwogen doch, wegens de gunstige conjunctuur, werd het op 95 % gebracht.

Het spreekt vanzelf dat de ingevolge de beperking niet vastgelegde kredieten naar het volgende jaar worden overgedragen en dat er aldus een verschuiving in de uitvoering van de programma's ontstaat. Alleen voor de jaren 1967 en 1968, moesten 20 % van een jaarlijks programma, hetzij meer dan 6 miljard, naar een latere datum worden verschoven. Voor het jaar 1969 werd het plafond nu reeds door de Regering vastgesteld op 85 %. Rekening houdend met het gezamenlijk programma zal een nieuwe tranche van 6 miljard een vertraging kennen die nadelig is voor de regelmatige uitvoering van het programma.

De Minister wenst er de nadruk op te leggen hoe gemakkelijk de maximum-bedragen van toegestane vastleggingen werden bereikt doch hij wees ook op de nadelen die deze plafonds bieden.

In de eerste plaats dus, werden de plafonds bereikt en de meeste besturen hadden al de hun toegestane kredieten reeds vastgelegd in het begin van december 1968. Er valt evenwel vertraging waar te nemen voor het Fonds voor expansie en reconversie omwille van de vrij lange duur van uitvoering van het beleid inzake gezondmaking van de steenkolenvestigingen. De overeenstemmende kredieten zullen worden overgedragen.

De prefinanciering door de Spaarkas, voor de werken aan het Albertkanaal, en door het Gemeentekrediet, voor de werken aan het Kanaal Brussel-Rupel, heeft een procedure meegebracht die uiterst lang is gebleken. Voor deze twee laatste rubrieken zullen vastleggingen gedaan worden in het begin van 1969 en zal een vertraging op het fysisch programma kunnen voorkomen worden.

Ten einde op het fysisch programma gedeeltelijk de vertraging op te vangen voortvloeiend uit de plafonds 1967 en 1968, heeft de Minister op het programma 1969 van het Wegenfonds speciale posten voorzien in verband met de werken van de vorige programma's. De overeenstemmende bedragen belopen 913 miljoen voor de Waalse autoweg, 257 miljoen voor de autoweg Brussel-Mechelen-Antwerpen, 198 miljoen voor de autoweg Brussel-Bergen en 456 miljoen voor de gewone wegen. Wat het surplus betreft, zal

## EXPOSE DU MINISTRE.

### INTRODUCTION.

Le Ministre a commencé son exposé en rappelant qu'au cours des années antérieures, des plafonds limitant les engagements avaient été fixés par le Gouvernement, compte tenu des possibilités budgétaires. En 1966, ces plafonds étaient variables : certaines rubriques bénéficiaient de 100 % des crédits votés par le Parlement, tandis que d'autres n'en obtenaient que 80 ou 90 %. En 1967, il a été admis, sur la proposition du Ministre, une règle beaucoup plus générale. C'est ainsi que, pour l'ensemble des crédits, le plafond a été fixé à 85 % des crédits votés. Les engagements ont donc été limités à ce pourcentage. En 1968, un plafond de 90 % avait été envisagé mais, en raison de la conjoncture favorable, il a été porté à 95 %.

Il est évident que les crédits non engagés par suite de la limitation sont reportés à l'année suivante et qu'un décalage se produit ainsi dans l'exécution des programmes. Pour les seules années 1967 et 1968, c'est 20 % d'un programme annuel, soit plus de 6 milliards, qui ont dû ainsi être postposés. Pour l'année 1969, le plafond a dès à présent été fixé à 85 % par le Gouvernement. Compte tenu de l'ensemble du programme, c'est une nouvelle tranche de 6 milliards qui accusera un retard préjudiciable à l'exécution régulière du programme.

Le Ministre a souligné combien les montants maxima d'engagements autorisés ont été facilement atteints, mais il a tenu également à signaler les inconvénients qui résultent de ces plafonds.

En premier lieu donc, les plafonds ont été atteints, et la plupart des administrations avaient engagé dès le début de décembre 1968 tous les crédits qui leur étaient alloués. Toutefois, des retards apparaissent pour le Fonds d'expansion et de reconversion en raison de la durée assez longue de mise en œuvre de la politique d'assainissement des sites charbonniers. Les crédits correspondants seront reportés.

Le préfinancement, par la Caisse d'Épargne, des travaux du Canal Albert et par le Crédit communal des travaux du Canal Bruxelles-Rupel a entraîné une procédure qui s'est avérée particulièrement longue. Ces deux dernières rubriques feront l'objet d'engagements au début de 1969 et un retard sur le programme physique pourra être évité.

En vue de résorber partiellement, sur le programme physique, le retard résultant des plafonds de 1967 et 1968, le Ministre a prévu, au programme de 1969 du Fonds des Routes, des postes spéciaux relatifs aux travaux des programmes antérieurs. Les montants correspondants s'élèvent à 913 millions pour l'autoroute de Wallonie, 257 millions pour l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers, 198 millions pour l'autoroute Bruxelles-Mons et 456 millions pour les routes ordinaires. Quant au surplus, il sera possible, cette année encore,

het, dit jaar nogmaals, mogelijk zijn het fysisch programma geen vertraging te doen oplopen dank zij de aanzienlijke vastleggingen die in januari 1969 zullen gedaan worden voor het programma 1968. Zodoende zullen al de voorziene werken in het goede seizoen kunnen aangevat worden en kan men zeggen dat, met uitzondering van het boekhoudkundig aspect, die vastleggingen in het begin van het jaar even afdoend zijn als die welke in december zouden gedaan zijn en de aanvang van de werken toch maar in de lente van 1969 zouden mogelijk gemaakt hebben.

#### **Uitzonderlijke inspanning geleverd sedert 1966.**

Toen de Minister zijn eerste begroting betreffende het dienstjaar 1966 uitwerkte, werd hem in bepaalde kringen gezegd dat de door hem voorgenomen verhoging van de vastleggingskredieten niet aanvaardbaar was en dat men vroeg of laat op moeilijkheden zou stuiten.

Daarom wenste de Minister bijzonder hulde te brengen aan de Ministers van Financiën die zijn inspanning hebben willen steunen en hem op die manier in de gelegenheid hebben gesteld zijn opvattingen te verdedigen. Hij citeerde in het bijzonder de heer Henrion, Minister van Financiën in de Regering van de heer Vanden Boeynants, en Baron Snoy, Minister van Financiën in de huidige Regering.

De ervaring opgedaan in de drie voorbije jaren heeft aangetoond dat de financiering van een uitzonderlijk programma van openbare investeringen zonder twijfel kon worden gedragen door het land. De openbare schuld is ongetwijfeld aanzienlijk toegenomen, hetgeen bij sommigen kritiek uitlokt. De Minister, van zijn kant, verdedigt de tegengestelde thesise. Hij is van oordeel dat men er zich moet over verheugen dat men in het land aanzienlijke leningen kan plaatsen om de financiering van de buitengewone begroting te verzekeren. Hij ziet daarin het bewijs van een onwankelbaar vertrouwen van het Belgisch publiek. Dit vertrouwen bleef in stand niettegenstaande de crisis van de dollar, niettegenstaande de crisis van de Franse frank, niettegenstaande het wegtrekken van de kapitalen naar de zone van de Duitse Mark, niettegenstaande sommige winstgevendende beleggingen in het buitenland. Het loont de moeite de aandacht te vestigen op dit succes dat de stevigheid van onze munt bewijst. Wij moeten zeker op dezelfde weg voortgaan. De Belgen zijn zeker niet bereid om bijkomende belastingen te aanvaarden bestemd om openbare investeringen te financieren. Deze kunnen derhalve slechts doorgevoerd worden door middel van leningen. Indien de leningen aanvechtbaar zijn, wanneer het er om gaat de gewone begroting te stijven, dan zijn zij integendeel lovenswaardig wanneer zulks geschiedt om de buitengewone begroting te stijven met het oog op productieve investeringen. Men verrijkt het land door rendabele investeringen : de resultaten van dit stoutmoedig beleid laten zich trouwens nu reeds voelen op een vrij spectaculaire manier bij de indienststelling van sommige autowegen of van sommige waterwegen. De Minister gelooft niet dat men, zoals sommigen, een vergelijking met het buitenland mag maken die leidt tot het criti-

de ne pas retarder le programme physique grâce aux engagements importants relatifs au programme de 1968 qui seront réalisés en janvier 1969. De cette façon, tous les travaux prévus pourront commencer à la bonne saison et on peut dire qu'exception faite de l'aspect comptable, ces engagements survenant au début de l'année ont la même efficacité que ceux qui auraient été faits en décembre et qui, en tout état de cause, n'auraient permis d'entamer les travaux qu'au printemps 1969.

#### **Effort exceptionnel consenti depuis 1966.**

Lorsque le Ministre a élaboré son premier budget, qui se rapportait à l'exercice 1966, il lui fut déclaré dans certains milieux que l'augmentation des crédits d'engagement qu'il envisageait n'était pas acceptable et qu'on irait tôt ou tard à des difficultés.

Aussi a-t-il tenu à rendre un hommage particulier aux Ministres des Finances qui ont bien voulu soutenir son effort et qui lui ont permis de défendre ses conceptions. Il a cité spécialement M. Henrion, Ministre des Finances sous le Gouvernement de M. Vanden Boeynants, et le Baron Snoy, Ministre des Finances sous les Gouvernements actuels.

L'expérience des trois années écoulées a démontré que le financement d'un programme exceptionnel d'investissements publics pouvait certainement être assuré par le pays. Certes, la dette publique a augmenté considérablement, ce que certains critiquent. Pour sa part, le Ministre défend la thèse opposée. Il estime qu'il faut se réjouir de ce qu'on puisse placer dans le pays des emprunts importants pour assurer le financement du budget extraordinaire. Il y voit la preuve d'une confiance inébranlable du public belge. Cette confiance a été maintenue malgré la crise du dollar, malgré la crise du franc français, malgré la fuite des capitaux vers la zone du deutsche Mark, malgré certains placements fructueux à l'étranger. Ce succès mérite d'être souligné et démontre la solidité de notre monnaie. Nous devons certainement continuer dans la même voie. Les Belges ne sont sans doute pas prêts à admettre des impôts supplémentaires destinés à financer les investissements publics. Ceux-ci ne peuvent donc être réalisés que grâce aux emprunts. Si les emprunts sont critiquables lorsqu'il s'agit d'alimenter le budget ordinaire, ils sont au contraire louables lorsqu'il s'agit d'alimenter le budget extraordinaire pour des investissements productifs. On enrichit le pays grâce à ces investissements rentables : les résultats de cette politique audacieuse commencent d'ailleurs à se faire sentir de façon particulièrement spectaculaire à l'occasion des mises en service de certaines autoroutes ou de certaines voies d'eaux. Le Ministre ne pense pas que l'on puisse, comme certains, procéder à une comparaison avec l'étranger qui conduit à critiquer l'augmentation de la dette publique. Si la situation se présente différemment à l'étranger, c'est que la politique de financement est autre, ce qui ne signifie pas pour autant qu'elle soit meilleure. Le fait que les

seren van de verhoging van de openbare schuld. Indien de toestand anders is in het buitenland, komt zulks doordat het financieringsbeleid er anders is; zulks betekent echter niet dat het beter is. Het feit dat de Belgische kapitalen bestaan en dat zij in het land geïnvesteerd worden, zowel voor privé-investeringen als voor openbare investeringen, is uiterst bemoedigend. De Minister rekent dan ook op de leden van de Commissie van Openbare Werken van de Senaat om bij elke gelegenheid de hiervoren uiteengezette ideeën te verdedigen en aldus het behoud van een geldig programma van openbare investeringen op het gebied van de infrastructuur waar wij zo zeer behoefte aan hebben, mogelijk te maken.

#### Het programma voor 1969.

Om het programma van dit jaar uit te werken, is de Minister zo dicht mogelijk gebleven bij de tranche 1969 van het vijfjarenplan 1969-1973 dat verleden jaar werd vastgesteld. Het totale bedrag diende in zekere mate te worden verminderd en wel van 46.023 miljoen tot 44.000 miljoen. Deze vermindering van iets meer dan 2 miljard vertegenwoordigt slechts 4 % van het geheel en is derhalve miniem. Er moet echter worden opgemerkt dat die vermindering geen betrekking had op de wegen en de autowegen waar het voorziene programma behouden blijft en soms werd uitgebreid. De vermindering geldt gedeeltelijk voor de gezondmaking van de steenkolenvestigingen, niet omdat die gezondmaking wordt geremd doch wel omdat de procedure tot een zekere vertraging heeft geleid. De vermindering is eveneens te vinden op het gebied van de bevaarbare waterwegen waar het voorzien bedrag bijzonder stoutmoedig was. Er dient evenwel de nadruk op gelegd dat het programma van 1969 dat 7.112 miljoen belooft, een duidelijke verhoging vertoont, vergeleken bij dit van 1968 dat 6.125 miljoen bedroeg en reeds een rekordprogramma was.

De inspanning blijft dus slaan op de wegen en de autowegen. Voor het Wegenfonds, de Intercommunales E.3, E.5 en E.39 belooft het totale bedrag aldus 22.520 miljoen waarvan 4.080 miljoen voor de gewone wegen. Benevens de drie autowegen waarvoor intercommunales zijn opgericht (E.3, E.5 en E.39) maakt ook de autoweg E.10 van de Franse grens over Bergen-Brussel-Antwerpen tot de Nederlandse grens het voorwerp uit van een bijzondere inspanning, zoals trouwens ook de autoweg E.41 (de Waalse autoweg), waarvoor de uitzonderlijke inspanning van de vorige jaren wordt voortgezet.

De Minister legde er de nadruk op dat voor dit uiterst aanzienlijk bedrag van 22.520 miljoen waarvan trouwens de buitengewone begroting der wegen, hetzij 1.619 miljoen, kan worden toegevoegd, hij het beginsel van de regionale pariteit heeft behouden. Het is derhalve op het belangrijkste bedrag van zijn begroting, hetzij meer dan 24 miljard, dat die pariteit verzekerd is. Er dient wel opgemerkt dat de Minister niet gewacht heeft op de recente Regeringsverklaring om een totale pariteit op het gebied van wegen en autowegen te verwezenlijken. Reeds in 1966, 1967 en 1968 was zulks het geval. Toch dient erop gewezen te wor-

capitaux belges existent et qu'ils s'investissent dans le pays, aussi bien pour les investissements privés que pour les investissements publics, est extrêmement encourageant. Aussi le Ministre compte-t-il sur les membres de la Commission des Travaux publics du Sénat pour défendre en toutes occasions les idées qu'il a émises et permettre ainsi le maintien d'un programme valable d'investissements publics dans le domaine des infrastructures dont nous avons tellement besoin.

#### Le programme de 1969.

Pour élaborer le programme de cette année, le Ministre s'en est tenu autant que possible à la tranche de 1969 du programme quinquennal 1969-1973 présenté l'année dernière. Une certaine réduction a dû être opérée sur le montant total, qui est ramené de 46.023 millions à 44.000 millions. Cette réduction d'un peu plus de 2 milliards ne représente que 4 % de l'ensemble et est donc minime. Mais il faut noter qu'elle n'a pas porté sur les routes et les autoroutes où le programme prévu a été maintenu et parfois amplifié. Elle se rapporte en partie à l'assainissement des sites charbonniers, non que le rythme des opérations d'assainissement se soit ralenti, mais parce que la procédure a entraîné un certain retard. La réduction se rapporte également au secteur des voies navigables où le montant prévu était particulièrement audacieux. Mais il faut souligner cependant que le programme de 1969 atteignant 7.412 millions est en très nette augmentation sur celui de 1968 qui s'élevait à 6.125 millions et constituait déjà un programme record.

L'effort continue donc de se porter sur les routes et les autoroutes. C'est ainsi que pour le Fonds des Routes, les Intercommunales E3, E5 et E39, le montant total atteint 22.520 millions, dont 4.080 millions pour les routes ordinaires. Outre les trois autoroutes pour lesquelles des Intercommunales ont été créées (E3, E5 et E39), l'autoroute E10 allant de la frontière française à la frontière hollandaise par Mons-Bruxelles-Anvers fait l'objet d'un effort particulier, de même que l'autoroute E41 (autoroute de Wallonie), pour laquelle l'effort exceptionnel des années antérieures est maintenu.

Le Ministre a souligné qu'en ce qui concerne la répartition de ce montant extrêmement important de 22.520 millions, auquel on peut d'ailleurs ajouter le budget extraordinaire des routes, soit 1.619 millions, il a maintenu le principe de la parité régionale. C'est donc sur le montant le plus important de son budget, soit plus de 24 milliards, que cette parité est assurée. Il convient de remarquer que le Ministre n'a pas attendu la récente déclaration gouvernementale pour réaliser une parité totale dans le domaine des routes et des autoroutes. Déjà en 1966, 1967 et 1968, cela avait été le cas. Or, il faut remarquer que la

den dat in de Regeringsverklaring slechts sprake is van pariteit voor de industriezones en de toegangswegen ertoe (Openbare Werken), voor de sociale woningbouw wat de supplementaire tranche betreft (Volksgezondheid) en voor de hulp aan privé-investeringen (Economische Zaken). Een paritaire verdeling voor de wegen en de autowegen gaat derhalve veel verder dan de Regeringsverklaring. Daar moet nog worden aan toegevoegd dat in die Verklaring een voorbehoud is opgenomen, aangezien de pariteit slechts beloofd wordt zolang er geen objectieve criteria zijn vastgesteld.

Bij die paritaire verdeling moeten, wel verstaan, sommige werken die Brussel of de beide landstrekken aanbelangen, buiten de Vlaamse of Waalse streken worden gerekend. Zo werd de E.5 uit de regionale verdeling genomen, en ook het Albertkanaal en de Boven-Schelde. Men heeft dit aan de Minister reeds verweten en dat verwondert hem. De autoweg E.5 werd inderdaad hoofdzakelijk door de Luikse streek geëist. Hij is echter van even groot belang voor de streek rond Verviers. Ongetwijfeld is hij ook belangrijk voor Leuven en Tienen; daarom is de Minister van oordeel dat door die autoweg buiten de verdeling te doen vallen en er aldus een even groot belang voor elk van beide streken aan te hechten, hij tegelijkertijd een historische en economische waarheid eerbiedigt. Voor het Albertkanaal heeft ook de streek rond Luik ten eerste aangedrongen en voor de Boven-Schelde was het Westelijk Henegouwen en de Borinage. De verzoeken voor die beide waterwegen waren steeds minder dringend in Limburg enerzijds en in Vlaanderen anderzijds. Er dient trouwens opgemerkt dat de streek rond Oudenaarde geen belangstelling heeft voor het op profiel brengen van de Boven-Schelde, noch in de doortocht van de stad, noch stroomafwaarts. Voor die beide waterwegen worden bij een rangschikking buiten de gewestelijke verdeling, de historische en economische gegevens eveneens geëerbiedigd.

Bepaalde indiscreties hebben aanleiding gegeven tot sommige artikelen in de pers. In dat verband verklaarde de Minister dat die indiscreties — zoals in dergelijke gevallen vaak voorkomt — tendentiekus zijn. De Minister heeft nooit verklaard dat hij werken ging stopzetten noch ten zuiden, noch ten noorden van de taalgrens.

#### **Onderhoud van de wegen en toeristische uitrusting.**

Los van het programma van het wegenfonds, wordt op de buitengewone begroting voor de wegen een aanzienlijk bedrag voorbehouden. Dit jaar worden 1.314 miljoen besteed aan buitengewoon onderhoud, dus heel wat meer dan de vorige jaren. Deze post blijft gestadig toenemen en de gevolgen van deze toename laten zich nu nog maar pas voelen. Zij zullen des te beter worden aangevoeld in de toekomst daar de Minister aan zijn Administratie formele onderrichtingen heeft gegeven om die kredieten uitsluitend te gebruiken voor het eigenlijk onderhoud en nooit meer voor verbredingen, voor rechttrekkingen, voor de aanleg van rijwielpaden of voor andere werken die in feite modernisering zijn en op het programma van

Déclaration gouvernementale ne parle d'une parité que pour les zonings industriels et leurs voies d'accès (intéressant les Travaux publics), le logement social dans sa tranche supplémentaire (intéressant la Santé publique) et les aides aux investissements privés (intéressant les Affaires économiques). Une répartition paritaire pour les routes et les autoroutes va donc bien au-delà de la Déclaration gouvernementale. Et il faut encore faire remarquer que cette dernière est assortie d'une réserve, puisque la parité n'est promise qu'aussi longtemps que des critères objectifs n'auront pas été établis.

Mais il va de soi que certains travaux intéressant Bruxelles ou les deux régions à la fois ne peuvent intervenir dans cette répartition paritaire entre régions flamandes et wallonnes. C'est ainsi que E5 a été retirée de la répartition régionale, de même que le Canal Albert et le Haut Escaut. Le Ministre a déjà encouru des reproches à ce sujet et il s'en étonne. En effet, l'autoroute E5 a été essentiellement réclamée par la région liégeoise. Elle intéresse également au premier titre la région verviétoise. Sans aucun doute, elle intéresse aussi Louvain et Tirlemont; c'est la raison pour laquelle le Ministre estime qu'en mettant cette autoroute hors répartition et en lui donnant ainsi une importance égale pour chacune des deux régions, il respecte à la fois une vérité historique et économique. Pour le Canal Albert, c'est aussi la région liégeoise qui a vivement insisté, et pour le Haut Escaut, ce sont le Hainaut occidental et le Borinage. Le Limbourg d'une part, les Flandres d'autre part, ont toujours fait preuve de moins d'insistance dans leurs demandes relatives à ces deux voies d'eau. A noter d'ailleurs que la région d'Audenarde ne s'intéresse guère au calibrage du Haut Escaut, ni dans la traversée de la ville ni en aval. Pour ces deux voies d'eau, un classement hors répartition régionale respecte donc aussi les données historiques et économiques.

Des indiscretions ont donné lieu à certains articles de presse. A ce sujet, le Ministre a déclaré que ces indiscretions — comme cela arrive souvent en pareil cas — sont tendancieuses. Le Ministre n'a donc jamais déclaré qu'il allait arrêter des travaux ni au sud, ni au nord de la frontière linguistique.

#### **Entretien des routes et équipement touristique.**

Indépendamment du programme du Fonds des Routes, un montant important est réservé au budget extraordinaire pour les routes. C'est 1.314 millions qui, cette année, sont réservés à l'entretien extraordinaire, donc beaucoup plus que les années précédentes. Ce poste est en augmentation constante et les effets de cette augmentation commencent seulement à se faire sentir. Ils seront ressentis d'autant mieux à l'avenir que le Ministre a donné des instructions formelles à son Administration pour que ces crédits soient utilisés exclusivement pour l'entretien proprement dit et ne servent plus jamais à des élargissements, à des rectifications, à des constructions de pistes cyclables ou à d'autres travaux qui sont en fait des améliorations et

het Wegenfonds moeten voorkomen. Door dus 1.314 miljoen te besteden aan het eigenlijk buitengewoon onderhoud en door er de lichtjes verhoogde kredieten van de gewone begroting aan toe te voegen, zal men er binnen enkele jaren in slagen de uiterst aanzienlijke vertraging op dat gebied in te lopen.

Een andere maatregel die werd getroffen om het onderhoud van de wegen in de hand te werken, is de oprichting van een gespecialiseerde directie belast met de studie van al de onderhoudsmethodes, met het opsporen van de beschadigde plaatsen, met het vormen van het nodige personeel, kortom met al wat enigszins te maken heeft met het onderhoud van de wegen en de autowegen. Die dienst zal de adviezen coördineren, de buitendiensten raad verschaffen, waarbij deze laatste echter steeds belast blijven met de uitvoering van alle onderhoudswerken. Ten einde die uitvoering eveneens te verbeteren, zal aan elke buitendienst een ingenieur, adjunkt van de directeur en gespecialiseerd in onderhoud worden toegevoegd. Zo ook zullen in elke buitendienst, in het kader van de algemene reorganisatie, onderhoudsregies worden ontwikkeld naar het voorbeeld van de test-regie te Ciney die in het begin van 1968 door Uw Commissie werd bezocht. De resultaten van die test-regie zijn voldoende overtuigend om thans al die regies over het gehele land zonder verder dralen te ontwikkelen. Die ontwikkeling omvat de oprichting van gecentraliseerde posten met hun uitrusting in materieel en personeel.

In het kader van het onderhoud wees de Minister op de winterdienst waarvoor eveneens bijzondere studies zullen worden gedaan door de nieuwe in het onderhoud van de wegen gespecialiseerde directie; de winterdienst zal op een veel meer rationele wijze worden verzekerd door de ontwikkeling van de regies.

Tenslotte werd erop gewezen dat onder de rubriek van de buitengewone begroting der wegen, de toeristische uitrusting in versneld tempo zal worden voortgezet vermits het krediet van 40 miljoen in 1968 op 80 miljoen wordt gebracht in 1969.

#### De onteigeningen.

Deze rubriek blijft ons heel wat geld kosten; de Minister zou zelfs zeggen te veel geld en in ieder geval veel meer dan voorzien. Al wat voor onteigeningen wordt besteed, kan niet meer voor werken worden gebruikt. De onteigeningen moeten nochtans op actieve wijze worden voortgezet om het beleid te kunnen verder voeren dat de Minister vanaf 1966 heeft gekozen en dat erin bestaat die onteigeningen tijdig te doen ten einde de werken niet te moeten aanbesteden vooraleer er zeker van te zijn dat de aannemers over de nodige terreinen zullen kunnen beschikken; er moet definitief een einde worden gemaakt aan de tijd van vergoedingen uitbetaald aan aannemers ingevolge werkloosheid van hun personeel en hun materieel na het begin van uitvoering der werken.

Wij mogen er ons over verheugen dat die onteigeningen zonder veel verwijten of ernstige geschillen

doivent trouver leur place dans le programme du Fonds des Routes. En consacrant donc 1.314 millions à l'entretien extraordinaire proprement dit et en y ajoutant les crédits légèrement majorés du budget ordinaire, on arrivera à rattraper d'ici quelques années le retard extrêmement important qui s'était accumulé dans ce domaine.

Une autre mesure qui a été prise pour favoriser l'entretien des routes est la création d'une direction spécialisée qui est chargée de l'étude de toutes les méthodes d'entretien, de la recherche des endroits défectueux, de la formation du personnel nécessaire, bref de tout ce qui intéresse de loin ou de près l'entretien des routes et des autoroutes. Ce service coordonnera les avis, conseillera les services extérieurs, ceux-ci restant bien entendu chargés de toute l'exécution des travaux d'entretien. En vue d'améliorer également cette exécution, chacun des services extérieurs sera renforcé par un ingénieur adjoint au directeur et spécialisé dans l'entretien. De même, dans le cadre de la réorganisation générale, seront développées, au sein de chaque service extérieur, les régies d'entretien, à l'exemple de ce qui a été fait pour la régie-test de Ciney, que votre Commission a visitée au début de 1968. Les résultats de cette régie-test sont suffisamment probants pour que l'on puisse actuellement développer sans désespérer toutes ces régies à travers le pays, ce développement comprenant la création de postes centralisés et leur équipement en matériel et en personnel.

Dans le cadre de l'entretien, le Ministre a également signalé le service d'hiver qui fera lui aussi l'objet d'études particulières par la nouvelle direction spécialisée dans l'entretien des routes et qui sera exécuté d'une manière beaucoup plus rationnelle grâce au développement des régies.

Enfin, le Ministre a signalé que, sous la rubrique du budget extraordinaire des Routes, l'exécution du programme d'équipement touristique sera poursuivi d'une façon accélérée, puisque le crédit passe de 40 millions en 1968 à 80 millions en 1969.

#### Les expropriations.

Cette rubrique continue à nous coûter très cher, trop cher aux yeux du Ministre, et en tout cas beaucoup plus que prévu. Or, tout ce qui est utilisé pour les expropriations n'est plus disponible pour les travaux. Mais il faut cependant poursuivre activement les expropriations en vue de continuer la politique que le Ministre a adoptée dès 1966 afin de réaliser ces expropriations à temps et de ne jamais mettre des travaux en adjudication sans être assuré que les entrepreneurs disposeront des terrains voulus; il faut que soit définitivement révolu le temps des indemnités payées à des entrepreneurs par suite du chômage imposé à leur personnel et à leur matériel après le début d'exécution des travaux.

Nous devons certes nous féliciter de ce que ces expropriations se font avec très peu de récriminations

met de eigenaars geschieden. Het blijkt evenwel dat zulks ons enorm veel kost en dat terreinen zeer vaak te duur betaald worden. De Aankoopcomités kan evenwel geen verwijt worden toegestuurd in dat verband want, wanneer zij tot de gelukkig zelden voorkomen- de gerechtelijke onteigening moeten overgaan, komen de prijzen vaak nog hoger te liggen.

### Waterwegen en havens.

Het programma voor 1969 omvat hoofdzakelijk de voortzetting van al wat aan de gang is en voortvloeit uit vorige programma's. De Minister heeft de aandacht gevestigd op het Albertkanaal en op het kanaal Brussel-Rupel die op een bijzondere manier worden gefinancierd, het eerste door de Spaarkas en het tweede door het Gemeentekrediet door prefinanciering en door leningen die later moeten uitgegeven worden om die prefinanciering te consolideren. Het is wel verstaan dat de in 1968 niet vastgelegde kredieten naar 1969 worden overgedragen zodat er geen enkele vertraging optreedt bij de uitvoering van de verschillende fazen van de modernisering.

De Minister heeft even gesproken over het havenbeleid. Eerst dient opgemerkt dat het voor de onteigening van de Linker-Schelde-oever te Antwerpen voorziene krediet het zal mogelijk maken de werken toekomend jaar aan te vatten. Een principieel akkoord werd nu reeds bekomen van de Nederlandse Regering in verband met het nieuwe kanaal naar Baalhoek. De Minister hoopt dat dit jaar nog een definitief akkoord tot stand zal komen.

Wat de haven van Gent betreft, daar werd nog maar pas het nieuwe Kanaal Gent-Terneuzen in dienst gesteld en reeds wordt een nieuw kanaal voor schepen van 100.000 of 125.000 ton met een nieuwe sluis op Nederlands grondgebied door deze haven gevraagd. De Minister beweert niet dat deze verwezenlijking op lange termijn geen nut kan hebben, doch hij meent dat het voorbarig zou zijn in de loop van dit jaar reeds studies daaromtrent aan te vatten. Wij mogen niet vergeten dat benevens de aanzienlijke uitgaven voor het kanaal Gent-Terneuzen en de inrichting van de Gentse haven, ook de Ringvaart als volledige rondweg om de agglomeratie Gent voor de binnenscheepvaart in de loop van dit jaar zal beëindigd zijn.

Te Zeebrugge zijn thans werken aan de gang voor de voltooiing van de nieuwe kaaimuren; zeer belangrijke indienststellingen hadden plaats, inzonderheid het cindstation voor car-ferries en de verbinding tussen de installaties van Texaco en de raffinaderijen van de Gentse haven.

Een algemene opmerking lijkt hier onontbeerlijk: de Minister betreurt ten eerste de geest van gering-schatting en defaitisme die bij de publieke opinie werd geschapen in verband met onze nationale havens. Volgens sommigen zouden wij veroordeeld zijn en zouden de openbare besturen niet gedaan hebben wat zij moesten doen in de loop van de laatste jaren. Het Bestuur en de technici zouden veel vergissingen begaan hebben en verder aarzelend blijven optreden.

et sans conflits graves avec les propriétaires. Il apparaît que cela nous coûte énormément et que, très souvent, les terrains sont payés trop cher. Les Comités d'acquisition sont cependant au-dessus de tout reproche à cet égard car, lorsqu'ils doivent recourir à la procédure de l'expropriation judiciaire — cas heureusement rare — les prix sont souvent plus élevés encore.

### Les voies hydrauliques et les ports.

Le programme 1969 comporte essentiellement la poursuite de tout ce qui est en cours et résulte des programmes antérieurs. Le Ministre a attiré l'attention sur le Canal Albert et le Canal Bruxelles-Rupel, qui font l'objet de financements particuliers: le préfinancement du premier est assuré par la Caisse d'Epargne et celui du second par le Crédit Communal; des emprunts à lancer ultérieurement viendront consolider ce préfinancement. Il est bien entendu que les crédits non engagés en 1968 sont reportés sur 1969, de façon qu'il n'en résulte aucun retard dans l'exécution des différentes phases de la modernisation.

Le Ministre s'est quelque peu étendu sur la politique portuaire. Il a signalé tout d'abord que le crédit d'expropriation prévu pour la rive gauche de l'Escaut à Anvers permettra d'entamer les travaux l'année prochaine. Un accord de principe a dès à présent été obtenu du Gouvernement des Pays-Bas pour le projet de nouveau canal vers le Baalhoek. Le Ministre espère qu'il sera possible, cette année encore, de mettre au point un accord définitif.

Quant au port de Gand, à peine a-t-on mis en service le nouveau Canal Gand-Terneuzen que les autorités portuaires de cette ville réclament un nouveau canal au gabarit de 100.000 ou 125.000 tonnes, avec une nouvelle écluse en territoire hollandais. Sans vouloir dire que cette réalisation ne sera pas utile à long terme, le Ministre estime qu'il serait prématuré d'entamer des études dans ce sens en 1969. N'oublions pas qu'outre les dépenses importantes consenties pour le Canal Gand-Terneuzen et l'aménagement du port de Gand, le Ringvaart, qui assurera le contournement complet de l'agglomération gantoise pour toute la navigation intérieure, sera terminé cette année.

Quant à Zeebrugge, des travaux sont actuellement en cours en vue de l'achèvement des nouveaux murs de quai; des mises en service fort importantes ont eu lieu, notamment le car-ferry terminal et la liaison des installations de Texaco avec les raffineries du port de Gand.

Une remarque de caractère général s'impose ici: le Ministre regrette vivement l'atmosphère de dénigrement et de défaitisme qui a été créée dans l'opinion publique au sujet de nos ports nationaux. D'après certains, nous serions condamnés, et les pouvoirs publics n'auraient vraiment pas fait ce qu'ils devaient au cours des dernières années. L'administration et les techniciens auraient commis de nombreuses erreurs et continueraient à hésiter. Le port d'Anvers, limité

De haven van Antwerpen, beperkt tot schepen van 80.000 à 90.000 ton, en die van Gent, beperkt tot schepen van 60.000 ton, zouden definitief diep in de Schelde ingesloten zijn terwijl de kansen van Zeebrugge niet zouden te baat genomen zijn.

De Minister stelde er prijs op tegen een dergelijke houding op te komen die niet alleen blijk geeft van défaitisme doch eveneens in strijd is met de waarheid. Het volstaat de statistieken van 1968 te bekijken om vast te stellen in welke mate de in de loop van de laatste jaren door de openbare besturen geleverde inspanningen voor de modernisering van onze nationale havens nu reeds vruchten afwerpen. Het verkeer te Antwerpen is aldus van 62 miljoen ton in 1967 gestegen tot 72 miljoen ton in 1968, hetzij een vermeerdering met 10 miljoen ton of 16 %. Daar werd werkelijk een buitengewone sprong vooruit gemaakt. Voor Zeebrugge liggen de cijfers in absolute waarde vanzelfsprekend lager, doch in percentage uitgedrukt is de stijging werkelijk sensationeel aangezien in 1968 het verkeer twee en half maal hoger lag dan in 1967, hetzij een vermeerdering met 150 %. Ook te Gent is de ontwikkeling belangrijk en tijdens de dertig eerste dagen na de inwijding van het kanaal Gent-Terneuzen konden twee maal meer schepen worden geteld dan vroeger. De werken op de rechter-oever van de haven van Antwerpen, het op profiel brengen van de Schelde, de oprichting van een eindstation voor containervervoer en de installatie van Texaco te Zeebrugge zijn het resultaat van de door de openbare besturen en inzonderheid Openbare Werken geleverde inspanningen. Die inspanningen en de resultaten die er het gevolg van waren, miskennen, betekent werkelijk aan tegenpropaganda doen op het ogenblik dat de buitenlandse havens van hun kant een systematische en degelijk georganiseerde propaganda voeren. Onze havens zijn afhankelijk van een zeer ruime stroming van internationale uitwisselingen. Ze doen gering-schatten in het buitenland, betekent werkelijk een anti-nationaal en anti-economisch beleid voeren. De Minister rekent op de leden van Uw Commissie van Openbare Werken om de opvattingen op dat gebied recht te zetten.

De Minister heeft ook gesproken over de grote ontwerpen die voor het ogenblik op het Departement en inzonderheid door de Technische Commissie die hij daartoe heeft opgericht, worden onderzocht. Hij beschikt nog maar over voorlopige resultaten en kan derhalve geen enkele conclusie mededelen. Toch heeft de Minister een ongunstig vooroordeel over de bouw van een « atol » in volle zee : hoe kan een kunstmatig eiland gerechtvaardigd worden wanneer, niet ver van ons, er een natuurlijk eiland bestaat dat nu reeds toegankelijk is voor schepen van 320.000 ton en dat ligt in rustig water, waar geen enkel onderhoudsbagwerk noodzakelijk is. Voor het zogenoemd ontwerp « Zeestad » is het vooroordeel van de Minister eerder gunstig. Die verwezenlijking is aantrekkelijk onder verschillende oogpunten; in de eerste plaats zal men enkele tientallen vierkante kilometer op de zee winnen, hetgeen de rendabiliteit van de operatie verhoogt. Bovendien kan dit ontwerp in schijven worden uitgevoerd waardoor snel voordeel kan gehaald worden uit een gedeeltelijke verwezenlijking; ten slotte gaat het

aux navires de 80.000 à 90.000 tonnes et celui de Gand, limité aux navires de 60.000 tonnes, seraient définitivement enfermés au fond de l'Escaut, tandis que les chances de Zeebrugge auraient été manquées.

Le Ministre tient à protester contre pareille attitude, qui, non seulement est défaitiste, mais en outre ne correspond en rien à la vérité. Il suffit d'examiner les statistiques de 1968 pour constater combien l'effort développé au cours des dernières années par les pouvoirs publics pour la modernisation de nos ports nationaux porte dès à présent des fruits. C'est ainsi qu'à Anvers, le trafic est passé de 62 millions de tonnes en 1967 à 72 millions de tonnes en 1968, soit une augmentation de 10 millions de tonnes ou 16 %. Il s'agit là vraiment d'un bond spectaculaire. Pour Zeebrugge, les chiffres en valeur absolue se situent évidemment à un niveau plus bas, mais en pourcentage, la majoration est réellement sensationnelle, puisqu'en 1968, le trafic a été deux fois et demi plus important qu'en 1967, soit une augmentation de 150 %. A Gand aussi, le développement est intense, et les trente premiers jours qui ont suivi l'inauguration du Canal Gand-Terneuzen ont permis de dénombrer deux fois plus de navires que précédemment. Les travaux de la rive droite du port d'Anvers, le calibrage de l'Escaut, l'installation d'un terminal container et l'installation de Texaco à Zeebrugge résultent des efforts consentis par les pouvoirs publics, et notamment par les Travaux publics. Ne pas reconnaître ces efforts et les résultats auxquels ils ont donné lieu, c'est vraiment faire de la contre-propagande au moment où les ports étrangers, eux, font une propagande systématique et bien organisée. Or, nos ports sont tributaires d'un très large courant d'échanges internationaux. Les dénigrer à l'étranger c'est incontestablement mener une politique anti-nationale et anti-économique. Le Ministre compte sur les membres de votre Commission des Travaux publics pour redresser les idées dans ce domaine.

Le Ministre a parlé ensuite des grands projets qui sont actuellement examinés au Département, notamment par la Commission technique qu'il a instaurée à cet effet. Il ne dispose encore que de résultats provisoires et ne peut donc donner aucune conclusion. Il a cependant un préjugé défavorable à l'égard de la construction d'un « atol » en pleine mer : comment une île artificielle se justifierait-elle alors que, non loin de chez nous, existe une île naturelle qui, dès à présent, est accessible aux navires de 320.000 tonnes dans une zone d'eau calme et ne nécessitant aucun dragage d'entretien ? Au contraire, vis-à-vis du projet dit « Zeestad », le préjugé du Ministre est plutôt favorable. Cette réalisation est séduisante à plusieurs points de vue; d'abord, on gagnera quelques dizaines de kilomètres carrés sur la mer, ce qui augmente la rentabilité de l'opération. De plus, ce projet peut se réaliser par étapes, ce qui permet de tirer rapidement un bénéfice d'une réalisation partielle; enfin, il s'agit d'un projet global qui aura pour effet d'améliorer dans le même temps la navigabilité de l'Escaut maritime. Mais

om een globaal ontwerp waardoor tegelijkertijd de bevaarbaarheid van de Zeeschelde wordt verbeterd. Doch de Minister herhaalt dat geen enkele conclusie kan getrokken worden vooraleer de technische studies tot een goed einde zijn gebracht.

#### Gebouwen en stedenbouw.

De Minister heeft enkel medegedeeld dat op het gebied van de gebouwen er zware problemen rijzen ingevolge de uiterst aanzienlijke en dringende behoeften voor Justitie, de Rijkswacht en de Post. Alhoewel de inspanning dienaangaande in de loop van de laatste drie jaar niet zo groot was als voor de wegen, werden de vastleggingen voor de Rijksgebouwen in 1968 meer dan verdubbeld in vergelijking met 1965.

Inzake stedenbouw geschiedt de vooruitgang zeer traag en men kan spreken van een status-quo behalve wat de werken betreft voor de uitrusting van de wijken gebouwd bij toepassing van de wet Brunfaut. Het krediet van 800 miljoen in 1968 werd op het einde van het jaar met 200 miljoen verhoogd ingevolge een door de Ministerraad getroffen beslissing. Aan de wet Brunfaut werden dus 1.000 miljoen besteed in 1968 en de Minister voorziet een zelfde bedrag, hetzij 990 miljoen op het programma van 1969. Deze verhoogde kredieten en de coördinatie tussen de verschillende betrokken Departementen die weldra drie jaar terug werd tot stand gebracht en uitstekende resultaten oplevert, laten de Minister toe te bevestigen dat binnenkort de eveneens aanzienlijke vertraging op dit gebied zal zijn ingelopen.

#### ALGEMENE BESPREKING.

##### A. Wegen.

###### a) Algemene problemen.

Voor 1969 belopen de investeringen van het Wegenfonds en van de Intercommunale Verenigingen E3, E5 en E39 :

##### AUTOWEGEN.

|                                          |       |
|------------------------------------------|-------|
| E 39 . . . . .                           | 600   |
| E 3 . . . . .                            | 4.600 |
| Brussel - Boom - Antwerpen . . . . .     | 80    |
| Brussel - Mechelen - Antwerpen . . . . . | 1.370 |
| Antwerpen - Nederlandse grens . . . . .  | 330   |
| Loppem - Blauwe Toren . . . . .          | 50    |
| Brussel - Oostende . . . . .             | 40    |
| Jabbeke - Veurne . . . . .               | 100   |
|                                          | <hr/> |
|                                          | 7.170 |
| Wallonië . . . . .                       | 4.600 |
| Brussel - Bergen . . . . .               | 1.380 |
| Brussel - Namen - Ardennen . . . . .     | 610   |
| Nijvel - Charleroi . . . . .             | 550   |
| Luik - Maastricht . . . . .              | 30    |
|                                          | <hr/> |
|                                          | 7.170 |

le Ministre a répété qu'aucune conclusion ne peut être tirée avant que les études techniques n'aient été menées à bien.

#### Les bâtiments et l'urbanisme.

Le Ministre s'est borné à signaler que, dans le domaine des bâtiments, de gros problèmes se présentent par suite des besoins extrêmement importants et très urgents de la Justice, de la Gendarmerie et des Postes. Bien qu'au cours des trois dernières années l'effort n'ait pas été aussi considérable dans ce domaine que dans celui des routes, les engagements pour les bâtiments de l'Etat ont été plus que doublés en 1968 par rapport à 1965.

Dans le domaine de l'urbanisme, la progression est très lente, et on peut parler d'un statu quo, sauf en ce qui concerne les travaux relatifs à l'équipement des cités construites en application de la loi Brunfaut. Le crédit de 800 millions de 1968 a été majoré de 200 millions en fin d'année à la suite d'une décision du Conseil des Ministres. C'est donc 1.000 millions qui ont été consacrés à la loi Brunfaut en 1968, et le Ministre a prévu au programme de 1969 une somme équivalente, soit 990 millions. Ces crédits majorés et la coordination entre les différents Départements intéressés, établie il y a bientôt trois ans et qui donne d'excellents résultats, permettent d'affirmer que le retard également important qui avait été accumulé dans ce domaine, sera résorbé d'ici peu.

#### DISCUSSION GENERALE.

##### A. Routes.

###### a) Problèmes généraux.

Pour 1969, les investissements du Fonds des Routes et des intercommunales E3, E5 et E39 s'élèvent à :

##### AUTOROUTES.

|                                           |       |
|-------------------------------------------|-------|
| E 39 . . . . .                            | 600   |
| E 3 . . . . .                             | 4.600 |
| Bruxelles - Boom - Anvers . . . . .       | 80    |
| Bruxelles - Malines - Anvers . . . . .    | 1.370 |
| Anvers - Frontière néerlandaise . . . . . | 330   |
| Loppem - Blauwe Toren . . . . .           | 50    |
| Bruxelles - Ostende . . . . .             | 40    |
| Jabbeke - Furnes . . . . .                | 100   |
|                                           | <hr/> |
|                                           | 7.170 |
| Wallonie . . . . .                        | 4.600 |
| Bruxelles - Mons . . . . .                | 1.380 |
| Bruxelles - Namur - Ardennes . . . . .    | 610   |
| Nivelles - Charleroi . . . . .            | 550   |
| Liège - Maastricht . . . . .              | 30    |
|                                           | <hr/> |
|                                           | 7.170 |

|                                                   |        |                                              |        |
|---------------------------------------------------|--------|----------------------------------------------|--------|
| Diversen . . . . .                                | 100    | Divers . . . . .                             | 100    |
| E 5 . . . . .                                     | 4.000  | E 5 . . . . .                                | 4.000  |
|                                                   | 4.100  |                                              | 4.100  |
| Totaal autowegen . . . . .                        | 18.440 | Total autoroutes . . . . .                   | 18.440 |
| WEGEN.                                            |        | ROUTES.                                      |        |
| Antwerpen . . . . .                               | 120    | Anvers . . . . .                             | 120    |
| West-Vlaanderen . . . . .                         | 145    | Flandre Occidentale . . . . .                | 145    |
| Oost-Vlaanderen . . . . .                         | 194    | Flandre Orientale . . . . .                  | 194    |
| Luxemburg . . . . .                               | 146    | Luxembourg . . . . .                         | 146    |
| Vlaams Brabant . . . . .                          | 170    | Brabant flamand . . . . .                    | 170    |
|                                                   | 775    |                                              | 775    |
| Waals Brabant . . . . .                           | 106    | Brabant wallon . . . . .                     | 106    |
| Henegouwen . . . . .                              | 166    | Hainaut . . . . .                            | 166    |
| Luik . . . . .                                    | 151    | Liège . . . . .                              | 151    |
| Luxemburg . . . . .                               | 205    | Luxembourg . . . . .                         | 205    |
| Namen . . . . .                                   | 147    | Namur . . . . .                              | 147    |
|                                                   | 775    |                                              | 775    |
| Brusselse agglomeratie . . . . .                  | 184    | Agglomération bruxelloise . . . . .          | 184    |
| Werken vorige jaren . . . . .                     | 456    | Travaux années antérieures . . . . .         | 456    |
| Onteigeningen . . . . .                           | 1.134  | Expropriations . . . . .                     | 1.134  |
| Verrekeningen - herzieningen . . . . .            | 491    | Décomptes - révisions . . . . .              | 491    |
| Veiligheidsmaatregelen . . . . .                  | 265    | Mesures de sécurité . . . . .                | 265    |
|                                                   | 2.530  |                                              | 2.530  |
| Totaal wegen . . . . .                            | 4.080  | Total routes . . . . .                       | 4.080  |
| Algemeen totaal W.F. + E 3 + E 5 + E 39 . . . . . | 22.520 | Total général F.R. + E3 + E5 + E39 . . . . . | 22.520 |

Dit jaar hadden de vragen vooral betrekking op het wegenonderhoud en de signalisatie. Die vragen kunnen als volgt samengevat worden :

1. De moeilijkheden die men bij wegenonderhoud blijkt te ondervinden, doen de vraag van de keuze der verharding rijzen. De wegen met bitumineuze verharding zijn misschien minder duur bij de aanleg, maar het onderhoud ervan is zeker veel kostbaarder. De schade veroorzaakt door de winter alsmede door het strooizout is bij bitumineuze verhardingen veel groter. Kortom, men kan zich de vraag stellen, of de totale economische balans van de bouw en het onderhoud der wegen niet pleit voor een veel frekwenter toepassing van cementbetonverhardingen. Wat is het standpunt van de Minister ter zake ?

Volgens de Minister zijn op dit ogenblik, voor een goed gedimensioneerde weg, de bouwkosten van een weg met cementbetonverharding of met een dichte bitumineuze verharding nagenoeg gelijk. Wanneer ze goed zijn uitgevoerd, kunnen die twee verhardingssoorten ongeveer dezelfde levensduur hebben.

Volgens de Minister is het juist dat de winterschade aanzienlijker is voor bitumineuze verhardingen, vooral als ze niet waterdicht zijn. Daarom werden in de

Cette année, les questions ont porté avant tout sur l'entretien des routes et sur la signalisation. On peut les résumer brièvement comme suit :

1. Les difficultés qui sont apparues en ce qui concerne l'entretien des routes posent le problème du choix du revêtement. A la construction, les routes asphaltées sont peut-être moins coûteuses, mais leur entretien est certainement plus onéreux. Les dégâts causés à l'asphalte par les intempéries et par les produits d'épandage sont beaucoup plus importants que pour les autres revêtements. Bref, on peut se demander si le bilan global de la construction et de l'entretien des routes ne plaide pas en faveur d'une utilisation plus fréquente de revêtements en béton de ciment. Quel est le point de vue du Ministre sur la question ?

D'après le Ministre, le prix de revient actuel d'une route de bonnes dimensions revêtue de béton de ciment est pratiquement le même que celui d'une route revêtue d'asphalte étanche. Lorsqu'ils sont bien réalisés, ces revêtements ont à peu près la même durée.

Le Ministre admet que les dégâts causés par les intempéries à l'asphalte — surtout s'il n'est pas étanche — sont plus graves que pour les autres revête-

jongste uitgave van het type-bestek 108 van 1967 de voorschriften betreffende het percentage holle ruimten van de bitumineuze verhardingen verscherpt en wordt overwogen ze in een nabije toekomst nog strenger te maken. Het toezicht op de uitvoering en de strengheid tegenover de aannemers zullen insgelijks worden verscherpt.

Terwijl men in het buitenland talrijke beschadigingen van de cementbetonverhardingen tengevolge van het gebruik van strooizout constateert, is dat bij ons gelukkig niet het geval. Dit is te danken aan de hoedanigheid van het zeer compacte beton met zeer groot weerstandsvermogen, dat op onze wegen wordt verwerkt. Het enige nadeel dat aan de cementbetonverharding is verbonden, is de aanwezigheid van dwarsvoegen. Aanzienlijke verbeteringen werden reeds aangebracht om dat nadeel te verhelpen, maar de definitieve oplossing is de voegloze betonweg. Daarom werden verscheidene proefvakken van voegloos gewapend beton aangelegd, die thans worden onderzocht, en zullen dit jaar nog andere dergelijke wegen worden gebouwd om de uitvoeringstechniek te verbeteren.

Steeds volgens de Minister, is het logisch en noodzakelijk, bij de keuze van een bepaald verhardingstype rekening te houden met de totale economische balans, waarin benevens de bouwkosten ook de onderhoudskosten en de exploitatiekosten zijn begrepen.

Daarom heeft de Minister aan de uitvoeringsdiensten van het Bestuur der Wegen gevraagd, vaker cementbetonverhardingen toe te passen.

2. Volgens een lid zou het wegenonderhoud beter kunnen worden uitgevoerd indien zich gespecialiseerde aannemersfirma's konden ontwikkelen, die over speciaal en modern materieel zouden beschikken. Daartoe zouden die firma's de zekerheid moeten hebben dat hun geregeld onderhoudscontracten, met een looptijd van ten minste drie jaar, kunnen worden opgedragen. Kan een dergelijk systeem niet worden overwogen?

Volgens de Minister wordt het onderhoud van de wegen verricht met gewoon materieel waarover de meeste aannemers van wegenwerken doorgaans beschikken. Anderzijds geeft het afsluiten van contracten voor een duur van meer dan een jaar aanleiding tot budgettaire moeilijkheden en ook tot onzekerheid in verband met de aard van de voorziene werken die ten eerste kunnen verschillen van jaar tot jaar. Daarom geven de ingenieurs er de voorkeur aan de werken voor onderhoud van de wegen te verdelen per specialiteit terwijl het onderhoud van de werken die bijzondere zorgen vergen of die moeilijk precies kunnen bepaald worden, zal verzekerd worden door wegen- of autowegenregies die voor het ogenblik geleidelijk worden opgericht. Zulks geldt, bij voorbeeld, voor de markeringen op de rijbanen, voor het onderhoud van de verkeerstekens, voor het onderhoud van sloten, bermen, enz.

3. Sommige nieuwe produkten zouden, volgens een lid, met goed gevolg kunnen worden toegepast bij de aanleg van de wegverhardingen. De proeven

C'est la raison pour laquelle, dans la dernière édition du devis-type n° 108 de 1967, les prescriptions relatives à la compacité des revêtements d'asphalte ont été renforcées et qu'on envisage de les rendre plus strictes encore dans un proche avenir. En même temps, le contrôle de l'exécution sera renforcé, et l'administration se montrera plus sévère à l'égard des entrepreneurs.

Alors qu'à l'étranger, on constate que des dommages importants sont causés par les produits d'épandage aux revêtements en béton de ciment, ce n'est heureusement pas le cas chez nous, grâce à la qualité du béton très compact et à grande résistance que l'on emploie sur nos routes. Le seul inconvénient des revêtements en béton de ciment, c'est l'existence des joints. Des améliorations considérables ont déjà été apportées aux procédés utilisés, mais la solution définitive consisterait à supprimer ces joints. C'est pourquoi on a réalisé plusieurs tronçons expérimentaux de béton armé sans joints; ils font actuellement l'objet d'études et, cette année encore, d'autres routes seront construites suivant ce procédé afin d'améliorer les techniques d'exécution.

Toujours selon le Ministre, il est logique et même indispensable de tenir compte, dans le choix d'un type de revêtement déterminé, du bilan global de la réalisation, non seulement quant au coût de la construction, mais aussi aux frais d'entretien et aux risques d'exploitation.

C'est pourquoi le Ministre a demandé aux services d'exécution de l'Administration des Routes d'utiliser plus souvent des revêtements en béton de ciment.

2. Un commissaire croit que l'entretien des routes pourrait être mieux réalisé si des firmes d'entrepreneurs spécialisés, disposant d'un matériel ad hoc et moderne, pouvaient se constituer. Mais ces firmes devraient avoir la certitude de se voir confier régulièrement des contrats d'entretien portant sur trois années au moins. Est-il possible d'envisager un système de ce genre?

Le Ministre déclare que les routes sont entretenues au moyen du matériel ordinaire dont disposent la plupart des entrepreneurs de travaux publics. D'autre part, la conclusion de contrats pour une durée de plus d'un an donne lieu à des difficultés d'ordre budgétaire, sans compter l'incertitude où l'on se trouve quant à la nature des travaux à réaliser, qui peuvent différer fortement d'une année à l'autre. C'est pourquoi les ingénieurs préfèrent répartir par spécialité les travaux d'entretien des routes, alors que l'entretien des ouvrages qui exigent des soins spéciaux ou difficilement définissables sera assuré par des régies d'entretien des routes ou des autoroutes qui sont actuellement en voie de constitution. C'est le cas notamment pour le marquage des bandes de circulation, pour l'entretien des signaux routiers, des fossés, des accotements, etc.

3. Un commissaire croit que certains produits nouveaux pourraient être utilisés avec succès pour le revêtement des routes. Néanmoins il faudrait effec-

zouden evenwel moeten worden uitgevoerd op korte vakken, en van nabij moeten worden gevolgd. Daarom voert het Bestuur dan lange proefvakken uit, die achteraf onaangename verrassingen blijken op te leveren? Op grote schaal zouden enkel traditionele produkten mogen worden gebruikt, althans produkten waarvan de deugdelijkheid voldoende is bewezen.

Volgens de Minister kan de toepassing van zekere nieuwe produkten of nieuwe bouwprocedures bij de aanleg van de rijbanen inderdaad met voordeel in overweging worden genomen, op voorwaarde dat die nieuwigheden verantwoord zijn, zowel technisch als op het vlak van de totale rentabiliteit, rekening houdend met de onderhouds- en exploitatiekosten.

Bij gebruik van nieuwe produkten of procédé's worden de proeven genomen met betrekkelijk korte wegvakken, die echter tevens een voldoende lengte moeten hebben om een toepassing op semi-industriële schaal mogelijk te maken, daarbij rekening houdend met de variabelen van de proef evenals met de diverse strooiingsfactoren die eigen zijn aan de uitvoeringsmiddelen, de verwerkte materialen en de plaatselijke omstandigheden.

Verder dient de proef in diverse andere streken te worden herhaald, ten einde rekening te kunnen houden met de verschillende verkeersintensiteiten en zekerheid te verkrijgen omtrent de deugdelijkheid van het systeem in verschillende klimatologische en morfologische omstandigheden.

Indien in andere landen reeds proeven zijn genomen, dient kennis te worden genomen van de daar verkregen resultaten, behoudens aanpassing aan de aan ons land eigen omstandigheden. Dit geldt onder meer ten aanzien van het zware verkeer. In ons land mag de zwaarste asbelasting 13 ton bedragen, terwijl die in andere landen tot 10 ton, ja zelfs tot 8 ton, is beperkt.

Steeds volgens de Minister zijn het trouwens niet altijd, om niet te zeggen nooit, de proefvakken die onaangename verrassingen opleveren, maar wel bitumeneuze verhardingen die zijn uitgevoerd met traditionele produkten die bij de wegenbouw in de regel worden gebruikt, doordat de bereiding of de verwerking van deze produkten niet naar de vereisten is gebeurd. Momenteel worden trouwens maatregelen getroffen met het doel de controle op de aannemingen te verscherpen.

4. Het gebeurt dat bruggen door andere besturen dan het Bestuur der Wegen worden gebouwd (b.v. door het Bestuur der Waterwegen). Bij een latere verbreding van de rijbanen of fietspaden worden dan ernstige moeilijkheden ondervonden ten gevolge van de onvoldoende breedte van de brug. Waarom wordt er te bekwaamere tijd niet voorzien in een coördinatie van het werk?

Volgens de Minister is geen enkel dergelijk geval aan de diensten van zijn departement bekend. Voor al de door het Bestuur der Waterwegen gebouwde bruggen op rijkswegen werd, wat de weg betreft, vooraf overleg met het Bestuur der Wegen gepleegd.

tuer des essais sur de petits tronçons et ils devraient être suivis de près. Pourquoi l'administration se livre-t-elle alors à des essais sur des tronçons importants, qui nous réservent des surprises désagréables après coup? Seuls des produits traditionnels devraient être utilisés à grande échelle, ou du moins des produits dont les qualités sont suffisamment connues.

Le Ministre déclare qu'on pourrait en effet envisager avantageusement la mise en œuvre de certains produits nouveaux ou de certains procédés inédits dans la construction des routes, à condition que ces innovations se justifient, tant du point de vue technique que sur le plan de la rentabilité globale, compte tenu des frais d'entretien et d'exploitation.

L'utilisation de produits ou de procédés nouveaux donne lieu à des essais sur des tronçons relativement courts, qui doivent cependant avoir une longueur suffisante pour permettre une application à l'échelle semi-industrielle, compte tenu des éléments variables de l'essai, ainsi que des divers facteurs d'épandage inhérents aux moyens d'exécution, aux matériaux mis en œuvre et aux conditions locales.

D'autre part, les essais doivent être répétés dans d'autres régions, afin de tenir compte de l'influence de trafics plus ou moins denses et d'être certain de la valeur du procédé mis à l'essai dans des conditions climatiques et orographiques différentes.

Si des essais ont été effectués dans d'autres pays, il convient de prendre connaissance des résultats obtenus, et de se demander si : ceux-ci peuvent être adaptés aux conditions propres à notre pays. Cette remarque s'applique notamment au trafic lourd. En Belgique, la charge maximum par essieu est de 13 tonnes, alors que dans d'autres pays, elle est limitée à 10, voire à 8 tonnes.

Toujours d'après le Ministre, ce ne sont pas toujours, pour ne pas dire jamais, les tronçons d'essai qui réservent des surprises désagréables, mais plutôt les revêtements d'asphalte exécutés au moyen de produits traditionnels régulièrement utilisés dans la construction des routes, mais qui n'ont pas été préparés ou appliqués selon les règles. On prend d'ailleurs actuellement des mesures en vue de renforcer le contrôle sur les entreprises.

4. Il arrive que des ponts soient construits par d'autres services que ceux de l'Administration des Routes (par exemple, par l'Administration des Voies hydrauliques). Lorsque, ultérieurement, on veut élargir la route ou la piste cyclable, de graves difficultés apparaissent en raison de la largeur insuffisante du pont. Pourquoi ne veille-t-on pas à coordonner le travail en temps opportun?

Le Ministre déclare que les services de son Département ne connaissent aucun cas de ce genre. Pour tous les ponts construits par l'Administration des Voies hydrauliques sur des routes de l'Etat, des contacts préalables ont été pris avec l'Administration des Routes.

5. De wegen worden vaak beschadigd door het zwaar vervoer, inzonderheid naar aanleiding van grote werken. Waarom worden er geen maatregelen genomen om te gelegener tijd herstellingen uit te voeren ?

De Minister geeft toe dat sommige plaatselijke wegen werden beschadigd door het zwaar vervoer en de uitvoering van grote werken, inzonderheid aan de autowegen. In Henegouwen werden over het algemeen, in overleg met de belanghebbende gemeenten, maatregelen genomen om deze wegen te laten herstellen. Het is evenwel uitgesloten dat deze herstellingen worden uitgevoerd terwijl het zwaar vervoer voor de werken nog voortduurt. Het is dus slechts na afloop van het werk dat de plaatselijke wegen kunnen worden hersteld.

6. Waarom zijn de zwarte wegbekledingen zo slecht in België, in vergelijking met het buitenland ?

Deze zwarte wegbekledingen zijn nochtans op verschillende plaatsen nodig, want zij zijn soepeler dan een betondek.

In zijn antwoord deelt de Minister mede dat het bestuur van de wegen, dat over onvoldoende personeel beschikt om toezicht uit te oefenen, sedert de toepassing van het type bestek 1961, de wijze van oplevering van de bekledingswerken en hun funderingen afgestemd heeft op een aantal proefnemingen die werden gedaan — voornamelijk in het laboratorium — na de uitvoering van dergelijke werken.

Deze maatregelen die uitgaan van de veronderstelling dat de firma's, belast met deze werken, technisch meer onderlegd zijn, hebben echter niet geheel voldaan; dit verklaart waarom sommige zwarte wegbekledingen niet aan de verwachtingen beantwoorden.

Om deze toestand te verhelpen, heeft de Minister zopas maatregelen genomen ter versterking van het toezicht, zowel vóór als tijdens de uitvoering van de werken.

7. Is het juist dat het massale gebruik van smeltend zout de rivieren verontreinigt ?

Volgens de Minister is de verontreiniging van de rivieren een ernstig probleem dat reeds jaren bestaat en wel lang vóórdat er chemische smeltmiddelen werden gebruikt om de wegen vrij te maken in de winter. Die verontreiniging is een gevolg van de industriële of demografische ontwikkeling van bepaalde streken in de nabijheid van waterlopen. De oplossing van dit probleem behoort tot de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid.

Om onze wegen in de winter te ruimen wordt natrium- en calciumchloride gebruikt, welke stoffen geen erkende schadelijke invloed hebben, behalve dan de glycols en aminen die, in grote hoeveelheden gebruikt, chemische gevolgen zouden kunnen hebben die bij voldoende sterke concentratie het water verontreinigen.

5. Les routes sont souvent dégradées par des transports pondéreux, spécialement à l'occasion de grands travaux. Pourquoi les mesures ne sont-elles pas prises pour que les réparations soient exécutées en temps voulu ?

D'après le Ministre, il est vrai que des voiries locales ont été dégradées par les transports pondéreux nécessaires à l'exécution des grands travaux, en particulier les travaux aux autoroutes. Dans le Hainaut, en règle générale, des mesures ont été prises pour assurer la réparation de ces voiries, en accord avec les communes intéressées. Mais il est exclu que ces réparations soient exécutées alors même que les transports lourds provenant des chantiers n'auraient pas cessé. Ce n'est donc qu'en fin d'entreprise que la remise en état des voiries locales peut être réalisée.

6. Pourquoi les revêtements noirs sont-ils si mauvais en Belgique alors qu'ils sont nettement meilleurs à l'étranger ?

Ces revêtements noirs sont pourtant nécessaires en différents endroits, car ils sont plus souples que le revêtement en béton de ciment.

Dans sa réponse le Ministre signale que, pour faire face à une insuffisance de personnel de surveillance, l'Administration des Routes a, depuis la mise en application du cahier des charges-type de 1961, orienté les modes de réception des travaux de revêtements et de leurs fondations vers un ensemble d'essais réalisés — principalement en laboratoire — après exécution des travaux correspondants.

Il s'avère, cependant, que ces dispositions basées sur l'hypothèse d'une technicité accrue des firmes exécutant ces travaux, n'ont pas donné entière satisfaction; ceci explique que certains revêtements noirs n'ont pas donné les résultats espérés.

Pour faire face à cette situation, le Ministre vient de prescrire des mesures de renforcement des contrôles tant avant que pendant l'exécution des travaux.

7. Est-il exact que l'utilisation massive de sel fondant pollue les rivières ?

D'après le Ministre, la pollution des rivières est un problème grave qui se pose depuis de nombreuses années bien avant l'utilisation des fondants chimiques pour le dégagement des routes en hiver. Cette pollution est la contrepartie du développement industriel ou démographique de certaines régions situées à proximité des cours d'eau. Les mesures à prendre en vue de la solution de ce problème sont du ressort du Ministère de la Santé publique.

Pour le dégagement des routes en période hivernale, on utilise sur nos routes des chlorures de sodium et de calcium, qui n'ont pas d'influence nocive reconnue, à l'exclusion des glycols et des amines qui, utilisés en grande quantité, pourraient, si la concentration était suffisante, avoir des effets chimiques favorisant la pollution des eaux.

De gevallen van verontreiniging die een massale slachting onder de vissen aanrichten, komen niet steeds voor in een bepaalde periode van het jaar. Wanneer zij zich toevallig in de winter voordoen, is men geneigd ze toe te schrijven aan het zout dat voor de ontdooiing gebruikt wordt.

Uit andere Europese landen en vooral in de Verenigde Staten en Canada waar zouten sedert lang en gedurende een groter deel van het jaar worden gebruikt, worden geen gevallen van waterverontreiniging als gevolg van zoutgebruik gemeld.

8. De wegverharding van sommige, zelfs recent aangelegde autowegen, en inzonderheid van de Koning Boudewijn autoweg, vertoont ernstige gebreken. Is de controle van en het toezicht op de uitvoering wel voldoende? Zo ja, laat dan de conceptie te wensen over?

Volgens de Minister moest in de provincie Luik de Koning Boudewijn autosnelweg in zeer ongunstige weersomstandigheden worden aangelegd omwille van het feit dat de datum van openstelling voor het verkeer vanwege de overheid werd opgelegd zonder rekening te houden met de technische voorwaarden van uitvoering.

Het wegdek heeft gebreken vertoond, doch deze worden hersteld telkens ze zich voordoen. Men mag evenwel zeggen dat de algemene stabiliteit van de autoweg voldoening schenkt. Volgens de Minister zijn de voorkomende gebreken oppervlakkig.

9. Volgens een lid is de wegsignalisatie niet genoeg verzorgd en zijn de markeringen onvoldoende. De bouwwerken worden niet altijd gesignaliseerd overeenkomstig de onderrichtingen.

Volgens de Minister behoort de zorg voor het aanbrengen van de nodige signalisatie op de bouwwerken tot de verplichtingen van de aannemers. Dat staat uitdrukkelijk vermeld in alle bijzondere lastenboeken die terzake verwijzen naar de Wegcode. De werkopzichters en conducteurs van Openbare Werken oefenen controle uit. Over het algemeen mag gezegd worden dat de meeste aannemers bijzondere inspanningen doen om tegemoet te komen aan de vereisten. Sommige werven evenwel zijn bijzonder ingewikkeld en de toestand verandert er bijna dagelijks, vooral in de grote agglomeraties.

Wat de wegsignalisatie betreft, kan vastgesteld worden dat belangrijke verbeteringen vast te stellen zijn. In de bebouwde kommen van steden en gemeenten worden meer en meer inwendig verlichte richtingswijzers opgesteld, die ook bij dag zeer duidelijk zijn.

Men mag niet vergeten dat gewoonlijk de bewegwijzering vastgesteld wordt in overleg met de gemeenten wat soms wel eens tot iets langere termijnen leidt.

De markering van het wegdek wordt meerdere keren in de loop van het jaar bijgewerkt en zelfs vernieuwd. Deze markeringen zijn op onze druk bereden wegen aan buitengewone sleet onderhevig. Daarbij genomen het feit dat de markeringen soms door modder worden bedekt en daardoor onduidelijk worden, is het begrijpelijk dat soms de indruk gewekt wordt dat de markering slecht aangebracht of slecht onderhouden is.

Les cas de pollution caractérisée par les hécatombes de poissons ne sont pas spécifiques d'une période déterminée de l'année. Lorsque ces cas se présentent par hasard en période hivernale, il est tentant d'en attribuer la cause aux sels de déneigement.

Dans d'autres pays d'Europe et surtout aux Etats-Unis et au Canada où les sels de déneigement sont utilisés depuis plus longtemps et pendant une plus grande partie de l'année, on ne signale pas de cas de pollution de rivière due à l'emploi de sels de déneigement.

8. Le revêtement de certaines autoroutes, même de construction récente, et notamment de l'autoroute Roi Baudouin, présente de graves défauts. Le contrôle et la surveillance de l'exécution sont-ils bien suffisants? Dans l'affirmative, serait-ce la conception des autoroutes qui laisse à désirer?

D'après le Ministre, c'est dans des conditions météorologiques très défavorables qu'a dû être construite l'autoroute Roi Baudouin dans la province de Liège, du fait que la date d'ouverture au trafic fut imposée par les autorités, sans tenir compte des conditions techniques d'exécution.

Le revêtement a accusé des défauts, mais ceux-ci sont réparés dès qu'on les a constatés. Néanmoins, on peut dire que la stabilité générale de l'autoroute donne satisfaction. D'après le Ministre, les défauts sont purement superficiels.

9. Un membre est d'avis que la signalisation routière n'est pas assez soignée et que les marquages sont insuffisants. Les chantiers ne sont pas toujours signalés conformément aux instructions.

Le Ministre répond que le soin d'aménager la signalisation nécessaire sur les chantiers incombe aux entrepreneurs. Cette obligation est expressément prévue dans tous les cahiers de charges spéciaux, qui renvoient au Code de la route. Les surveillants et conducteurs des Travaux publics exercent le contrôle. En général, on peut dire que la plupart des entrepreneurs consentent un effort tout spécial pour faire face aux nécessités. Certains chantiers sont toutefois d'une complexité particulière et la situation y change presque journellement, surtout dans les grandes agglomérations.

Pour ce qui est de la signalisation routière, on peut constater d'importantes améliorations. Dans les agglomérations bâties des villes et des communes, on établit de plus en plus d'indicateurs à éclairage intérieur, parfaitement visibles même en plein jour.

Il ne faut pas oublier que, d'ordinaire, la signalisation routière est établie d'accord avec les communes, ce qui a parfois pour effet de prolonger les délais.

Le marquage des routes est réparé plusieurs fois au cours de l'année et même renouvelé. Sur nos routes si fréquentées, ces marquages subissent une usure dépassant la normale. Si on ajoute qu'ils sont parfois recouverts de boue, ce qui ne permet pas de les distinguer, on comprendra que certains aient parfois l'impression que le marquage a été mal exécuté ou qu'il est mal entretenu.

10. Volgens een commissielid gebeuren er te veel ongevallen in de tunnels, want de centrale kantstenen, die er onlangs werden geplaatst, zijn niet voldoende zichtbaar.

Kan men geen soort van metalen reling aanbrengen die beter zichtbaar is en onze metaalnijverheid zou stimuleren ?

Volgens de Minister is deze kwestie in onderzoek. Allereerst zullen er kantstenen worden gelegd over een grotere lengte zodat de scheiding zoveel mogelijk zal doorlopen over het gehele traject.

Verder zullen er maatregelen worden genomen om deze kantstenen dikwijls te doen borstelen.

De oplossing van verhoogde relingen schijnt niet in aanmerking te kunnen komen omdat zij het wand-effect opwekken en de rijstroken versmallen.

11. Waarom wordt de winterdienst niet snel en doeltreffend genoeg uitgevoerd ? Op zaterdag 28 december 1968 heeft een commissielid opgemerkt dat om 15 uur nog geen aanvang was gemaakt met de sneeuw- of ijselbestrijding op de volgende weg : Koksijde, Veurne, Ieper, Menen, Moeskroen, Dottenijs, Doornik, Barry, Bergen, Binche, Charleroi.

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat, uit de gegevens van de betrokken Dienst der Wegen blijkt dat op 28 december 1968 verschillende vakken van de weg Charleroi-Dottenijs met steengruis waren bestrooid, met uitzondering van het vak Barry-Doornik dat met chloride werd behandeld.

Op die 28 december 1968 was er plots vrij veel sneeuw gevallen in gans die streek. De bestrooiingswerken hebben de sneeuw niet volkomen kunnen doen smelten, maar het verkeer niettemin mogelijk gemaakt.

12. Een ander commissielid merkte op dat de autosnelweg Brussel-Oostende op 29 december 1968 niet was vrijgemaakt. De weg Brussel-Namen was eveneens beijzeld. Tussen Namen en Marche echter, waar de regie functioneert, was de toestand uitstekend.

Welke maatregelen is de Minister voornemens te nemen om op alle hoofdwegen soortgelijke resultaten te bereiken ? Dit schijnt werkelijk mogelijk te zijn.

In zijn antwoord stipt de Minister aan dat de bestrooiingswerken, ten gevolge van de sterke sneeuwval op 29 december 1968, niet doeltreffend genoeg zijn geweest, zodat de sneeuwlaag voortdurend dikker werd.

De bestrooiingswerken begonnen zeer vroeg in de ochtend; in één district waren zij zelfs al om 1 uur 30 aan de gang. Een tweede bestrooiing had plaats in de loop van de voormiddag.

In bepaalde districten werden mechanische middelen — graders en bulldozers — gebruikt om verkeers-

10. D'après un membre, il y a trop d'accidents dans les tunnels, car les bordures centrales qui y ont été placées récemment ne sont pas suffisamment visibles.

Peut-on prévoir une espèce de garde-corps métallique qui serait plus visible et stimulerait notre industrie métallurgique ?

D'après le Ministre, cette question est à l'examen. Comme première mesure, les bordures seront prolongées là où elles n'existent pas actuellement, de façon à établir au maximum la continuité du séparateur sur l'ensemble de l'itinéraire.

D'autre part, d'après le Ministre, des mesures seront prises pour assurer de fréquents brossages de ces bordures.

La solution des garde-corps surélevés ne paraît pas pouvoir être retenue en raison de l'effet de paroi provoqué par de tels dispositifs et du rétrécissement effectif des chaussées qui en résulte.

11. Pourquoi le service d'hiver n'est-il pas exécuté d'une manière suffisamment rapide et efficace ? Le samedi 28 décembre 1968, un membre a pu constater qu'aucun dispositif de lutte contre la neige ou la glissance du sol n'avait été mis en œuvre à 15 heures sur l'itinéraire suivant : Coxyde, Furnes, Ypres, Menin, Mouscron, Dottignies, Tournai, Barry, Mons, Binche, Charleroi.

Dans sa réponse le Ministre signale que des relevés effectués par le Service des Routes intéressé, il ressort que, le 28 décembre 1968, les différentes sections de la route Charleroi-Dottignies ont été grenailées, à l'exception de la section Barry-Tournai qui a été traitée au chlorure.

Ce 28 décembre 1968, il y a eu sur toute la région intéressée des précipitations de neige assez abondantes. Les grenailages exécutés n'ont pu assurer une élimination complète de la neige, mais ont néanmoins rendu la circulation possible.

12. Un autre membre a signalé que le 29 décembre 1968, l'autoroute Bruxelles-Ostende n'était pas dégagée. La route Bruxelles-Namur était également verglassée. Par ailleurs, entre Namur et Marche, là où fonctionne la régie, la situation était excellente.

Quelles mesures le Ministre compte-t-il prendre pour que sur toutes les routes principales les résultats analogues soient obtenus ? La chose apparaît comme étant réellement possible.

Dans sa réponse le Ministre signale que, par suite des fortes chutes de neige du 29 décembre 1968, les travaux d'épandage n'ont pas été suffisamment efficaces de sorte que la couche de neige est devenue constamment plus épaisse.

Les travaux d'épandage ont débuté très tôt le matin; dans un district ils furent même entamés à 1 h. 30. Un deuxième épandage eut lieu dans le courant de l'avant-midi.

Dans certains districts, des moyens mécaniques — graders et bulldozers — ont été mis en œuvre afin de

wegen buiten de steden te ruimen. Onmiddellijk daarop volgden bestrooiingswerken, maar eerst op 30 december 1968 kon de weg over zijn gehele breedte worden vrijgemaakt.

13. Uw verslaggever verwijst eveneens naar de artikelsgewijze bespreking — C. Instellingen van openbaar nut.

#### b) Autosnelwegen.

1. Moeten wij geen zelfstandig fonds voor autosnelwegen instellen om ze te financieren en tot een eenvormige afschrijvingsformule te komen ?

Voor de E3 komt men tot 3,40 frank per kilometer per voertuig, dus een ander bedrag dan voorzien is door de betrokken intercommunale.

Volgens de Minister is de afschrijvingsformule voor de drie intercommunales dezelfde, maar bij de berekening worden alle omstandigheden van het ogenblik, onder meer het verkeer en het af te lossen kapitaal mee in aanmerking genomen.

Voor de drie intercommunales wordt het bedrag berekend en herzien naarmate de factoren van de formule veranderen.

Het verschil in de afschrijvingsprijs per voertuig  $\times$  kilometer zou niet worden opgeheven door het instellen van één enkel fonds, aangezien iedere autosnelweg en zelfs elk vak weer andere factoren in de berekening brengt.

2. Voor de keuze van de plaatsen waar de stedelijke autowegen zullen doorlopen vraagt een commissie een snelle beslissing zodat de eigenaars weten wat hun te doen staat.

De Minister verklaart dat zijn administratie, in het openbaar belang, binnen de bebouwde kommen bepaalde zones reserveert waar zij van plan is stedelijke autowegen aan te leggen.

De nauwkeurige vastlegging van die tracés, om de eigenaars uitsluitend te geven, geschiedt binnen de kortst mogelijke termijn, maar stuit vaak op moeilijkheden waarvan de oplossing veel tijd in beslag neemt.

3. Een lid vraagt welke de huidige stand van zaken is i.v.m. de « Autoroute de Wallonie » en de E3 en tevens welke de vooruitzichten zijn desdaangaande.

De Minister antwoordt dat de vordering van de E3 autosnelweg en de « Autoroute de Wallonie » volgens de vooruitzichten verloopt.

Wat de E3 autosnelweg betreft werd er sinds de stichting van de Intercommunale in 1963 17.629.449.683 frank vastgelegd, verdeeld als volgt :

|        |               |
|--------|---------------|
| 1963 : | 409.897.198   |
| 1964 : | 2.654.555.960 |
| 1965 : | 1.747.952.933 |
| 1966 : | 3.778.143.592 |
| 1967 : | 4.420.000.000 |
| 1968 : | 4.618.900.000 |

De voorziene vastleggingen der volgende jaren belopen :

dégager les voies de circulation extérieures. Cette opération fut suivie immédiatement d'un épandage. Toutefois, ce n'est que le 30 décembre 1968 que la chaussée put être dégagée sur toute la largeur.

13. Votre rapporteur renvoie également à la discussion des articles, C. Organisations d'intérêt public.

#### b) Autoroutes.

1. Ne faut-il pas créer un fonds autonome des autoroutes en vue de financer les autoroutes et d'uniformiser la formule d'amortissement ?

Pour l'autoroute E3 on arrive en effet, à 3,40 francs par km et par véhicule, ce qui est différent du taux prévu par les Intercommunales en question.

D'après le Ministre, la formule d'amortissement est identique pour les trois intercommunales mais son calcul tient compte de toutes les circonstances du moment, notamment du trafic et du capital à rembourser.

Pour les trois intercommunales, le taux est calculé et revu à mesure que les facteurs de la formule varient.

La variation du prix d'amortissement au véhicule  $\times$  kilomètre ne serait pas supprimée par la création d'un fonds unique, chaque autoroute et même chaque section d'autoroute introduisant dans le calcul des facteurs différents.

2. Pour le choix des sites des autoroutes urbaines, un membre demande une décision rapide en vue de fixer les propriétaires.

D'après le Ministre, son administration, pour sauvegarder l'intérêt public, réserve dans les agglomérations bâties les zones où elle projette d'établir des autoroutes urbaines.

La détermination précise de ces tracés, qui permet de fixer définitivement les propriétaires, est faite dans les moindres délais, mais se heurte souvent à des difficultés dont la solution prend beaucoup de temps.

3. Un membre voudrait savoir où en est la réalisation de l'Autoroute de Wallonie et de l'autoroute E3, et aussi quelles sont les perspectives actuelles à cet égard.

Le Ministre répond que la construction de ces deux autoroutes progresse conformément aux prévisions.

Pour ce qui est de l'autoroute E3, depuis la création de l'Intercommunale en 1963, les crédits engagés ont atteint un montant de 17.629.449.683 francs, qui se répartit comme suit :

|        |               |
|--------|---------------|
| 1963 : | 409.897.198   |
| 1964 : | 2.654.555.960 |
| 1965 : | 1.747.952.933 |
| 1966 : | 3.778.143.592 |
| 1967 : | 4.420.000.000 |
| 1968 : | 4.618.900.000 |

Les engagements prévus pour les années suivantes s'élèvent à :

voor 1969 : 4.600 miljoen  
 voor 1970 : 3.940 miljoen  
 voor 1971 : 520 miljoen  
 voor 1972 : 1.630 miljoen

Wat de totale voorzieningen voor deze autosnelweg op 28.319 miljoen brengt.

Voor deze autosnelweg is het thans zo dat einde 1969 over de ganse lengte van de autosnelweg de grondwerken hetzij in uitvoering hetzij aanbesteed zullen zijn.

Dit jaar wordt zelfs een eerste vak in dienst gesteld vermits op 31 mei a.s. de plechtige openstelling van de nieuwe tunnel onder de Schelde mogelijk is waarbij eveneens het vak autoweg tot Kruibeke en het gedeelte van de ring om Antwerpen tot aan de Boudewijnautosnelweg in gebruik wordt genomen.

De akkoorden voor de aansluitingen aan de grenzen met Nederland en Frankrijk blijven geldig; de aansluiting met het Nederlands Autosnelwegennet is voorzien voor 1971 en die met het Franse Autowegennet in 1972.

Voor de « autoroute de Wallonie » belopen de vastleggingen tot op heden 18.459.695.182 frank verdeeld als volgt :

1961 : 2.603.700  
 1962 : 605.127.315  
 1963 : 823.068.252  
 1964 : 2.269.043.267  
 1965 : 2.969.845.908  
 1966 : 3.925.623.403  
 1967 : 3.268.939.888  
 1968 : 4.595.403.449

De nog voorziene vastleggingen zijn :

voor 1969 : 4.600 miljoen  
 voor 1970 : 4.300 miljoen  
 voor 1971 : 1.910 miljoen  
 hetzij samen een uitgave van 29.269 miljoen.

In de loop van 1968 werden 32,5 km in de provincie Henegouwen in dienst gesteld. Begin 1969 wordt het complex te Loncin in zijn geheel opengesteld voor het verkeer en wordt de aanleg van de wegverharding voorzien in het vak Lamain-Gaurain, het vak Jemappes-Havré en het vak Fleurus-Keumiée, zodat mag verwacht worden dat nog verschillende kilometers van deze Autosnelweg einde van dit jaar zullen in dienst komen.

De verbinding met Frankrijk en Parijs is voorzien voor 1972 langs de Franse Autosnelwegverbinding Franse-grens-Kamerijk-Comblès (A2) alwaar de bestaande autosnelweg Rijsel-Parijs wordt vervoegd.

De verbinding Doornik-Rijsel is voorzien met de aanleg van Franse zijde van de Autosnelweg Rijsel-Ascq waarvan de aanleg eveneens in het Franse vijfjarenplan is voorzien.

## B. Waterwegen.

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

1. Wat de havenpolitiek betreft, beweert men in diverse kringen dat in België geen nationale haven-

pour 1969 : 4.600 millions  
 pour 1970 : 3.940 millions  
 pour 1971 : 520 millions  
 pour 1972 : 1.630 millions

Ainsi donc, les prévisions globales pour cette autoroute atteignent 28.319 millions.

La situation est telle qu'à la fin de 1969, sur toute la longueur de la même autoroute, les travaux de terrassement seront en cours d'exécution, ou du moins auront été adjugés.

Au cours de cette année, un premier tronçon sera même mis en service, puisque, le 31 mai prochain, il pourra être procédé à l'inauguration solennelle du nouveau tunnel sous l'Escaut et qu'en même temps, le tronçon de l'autoroute allant jusqu'à Kruibeke ainsi que la partie du ring d'Anvers qui va jusqu'à l'autoroute Roi Baudouin seront ouverts à la circulation.

Les conventions concernant les raccordements aux frontières néerlandaise et française restent d'application; le raccordement au réseau néerlandais est prévu pour 1971 et le raccordement au réseau français pour 1972.

Pour l'autoroute de Wallonie, les crédits engagés s'élèvent jusqu'ici à 18.459.695.182 francs; ils se répartissent comme suit :

1961 : 2.603.700  
 1962 : 605.127.315  
 1963 : 823.068.252  
 1964 : 2.269.043.267  
 1965 : 2.969.845.908  
 1966 : 3.925.623.403  
 1967 : 3.268.939.888  
 1968 : 4.595.403.449

Les crédits d'engagement sont encore prévus pour 1969 :

pour 1969 : 4.600 millions  
 pour 1970 : 4.300 millions  
 pour 1971 : 1.910 millions  
 soit une dépense totale de 29.269 millions.

En 1968, 32,5 km ont été mis en service dans la province de Hainaut. Au début de 1969, tout le complexe de Loncin sera ouvert à la circulation et on prévoit pour le même moment l'exécution du revêtement du tronçon Lamain-Gaurain, du tronçon Jemappes-Havré et du tronçon Fleurus-Keumiée, ce qui permet d'espérer que d'autres kilomètres de cette autoroute pourront être mis en service à la fin de cette année.

La liaison avec la France, et notamment Paris, est prévue pour 1972 par raccordement à l'autoroute française allant de la frontière à Cambrai (A2), qui rejoint à Comblès l'autoroute existante Lille-Paris.

Quant à la liaison Tournai-Lille, elle sera assurée par la construction, du côté français, de l'autoroute Lille-Ascq, qui est également prévue dans le programme quinquennal français.

## B. Voies hydrauliques.

a) *Infrastructure des ports de mer et des voies d'accès à la mer.*

1. En ce qui concerne la politique portuaire, on affirme dans certains milieux que la Belgique n'a pas

politiek bestaat. Dit belet niet dat het de zeehavens in België zeer goed gaat. De Minister stelt zelfs de vraag of het de zeehavens even goed zou gaan met een nationale havenpolitiek.

Waar het volgens hem vooral op aankomt, is dat in de laatste jaren de zeehavens in België een voortdurende stijging van de tonnage der overgeslagen goederen hebben genoteerd.

Daarom vraagt de Minister uitdrukkelijk zich bij de feiten te houden. Antwerpen bereikte in het jaar 1968 een totale goederenoverslag van 72 miljoen ton tegen 62 miljoen ton in 1967. Antwerpen behield in 1968 zijn 3<sup>e</sup> plaats in de rangschikking der wereldhavens. De Minister citeert een bericht in de pers van 11 februari 1969 waarin gemeld wordt dat zopas het rekord in diepgang van een in Antwerpen binnengelopen schip werd behaald, nl. 42,5 voet diepgang. Dit alles betekent dat de haven van Antwerpen de wind in de zeilen heeft.

Sprekende over Zeebrugge begint de Minister met een krantenbericht van dezelfde dag waarin te Zeebrugge het rekord wordt gebroken wat betreft de tonnenmaat van binnengelopen schepen. Zopas wordt gemeld dat een schip van 110.000 dwt met een lading van 45.000 ton ruwe petroleum veilig is binnengelopen. De Minister wijst erop dat dit nog geenszins de limiet betekent in Zeebrugge.

Inderdaad werd op 7 februari 1967 op vraag van de firma Texaco, die een raffinaderij had gepland te Gent, door de Minister beslist over te gaan tot het verdiepen van de toegang uit de volle zee naar Zeebrugge.

De bedoeling van Texaco was met schepen van 130.000 dwt ruwe olie aan te voeren in Zeebrugge en vervolgens deze olie per pijpleiding naar Gent verder te stuwten.

Indien dus vandaag reeds een 110.000 dwt schip kan binnenlopen, is het zeker in hoofdzaak te danken aan de gunstige beslissing van de Minister van Openbare Werken. Deze beslissing heeft als gevolg gehad dat de goederenoverslag in Zeebrugge in de loop van 1968 een forse stijging heeft ondergaan :

- in 1967 was de tonnage 2,1 miljoen ton goederen,
- in 1968 bereikte dit 5,1 miljoen ton, hetzij dus meer dan het dubbel.

Een ander gunstig element in deze stijging was het definitief op gang komen van de car-ferrylijn van de Britse firma Townsend en verder het in dienst nemen in maart 1968 van de nieuwe containereindpost.

Voor deze beide vaste lijnen werd telkens in samenwerking met het Ministerie van Verkeerswezen de nodige infrastructuur gebouwd door het Ministerie van Openbare werken.

Samenvattend kan de Minister gerust vaststellen dat de gunstige ontwikkeling van Zeebrugge voor een groot deel aan zijn beleid te danken is.

Wat de haven van Gent betreft, wijst de Minister erop dat zopas het verruimde kanaal met zeesluis voor schepen tot 60.000 dwt in dienst werd genomen.

de politiek portuaire nationale. Il n'empêche que la situation des ports de mer belges est très prospère. Le Ministre se demande même si cette situation serait aussi bonne si on appliquait une politique portuaire nationale.

L'essentiel, pour lui, c'est qu'au cours des dernières années, les ports de mer belges ont enregistré une augmentation constante du tonnage des marchandises transbordées.

C'est pourquoi le Ministre demande avec instance que l'on s'en tienne aux faits. Anvers a atteint en 1968 un trafic global de 72 millions de tonnes, contre 62 millions en 1967. Ce port est resté en 1968 le troisième du monde. Le Ministre cite une information publiée dans la presse du 11 février 1969 et d'après laquelle le record du tirant d'eau d'un navire entré à Anvers venait d'être atteint, c'est-à-dire 42,5 pieds. Tout cela signifie que le port d'Anvers a le vent en poupe.

Parlant de Zeebrugge, le Ministre cite d'abord une information de presse du même jour, d'après laquelle ce port a battu le record du tonnage. Et l'on vient d'annoncer qu'un navire de 110.000 dwt, avec un chargement de 45.000 tonnes de pétrole brut, y est bien arrivé. Le Ministre souligne que ce n'est encore aucunement la limite de ce qu'il est possible de réaliser à Zeebrugge.

En effet, le 7 février 1967, à la demande de la firme Texaco, qui avait envisagé d'établir une raffinerie à Gand, le Ministre décida d'approfondir l'accès à Zeebrugge à partir de la haute mer.

L'intention de Texaco était d'amener du pétrole brut à Zeebrugge dans des navires de 130.000 dwt et ensuite de le transporter à Gand par oléoduc.

Si donc, dès à présent, le port est accessible à un navire de 110.000 dwt, c'est certainement et essentiellement l'effet de la décision favorable du Ministre des Travaux publics. Cette décision a eu pour conséquence que le trafic des marchandises à Zeebrugge a accusé une augmentation considérable au cours de l'année 1968 :

- en 1967, le tonnage était de 2,1 millions de marchandises;
- en 1968, il a atteint 5,1 millions de tonnes, soit donc plus du double.

Un autre élément favorable de cette expansion fut la mise en service définitive de la ligne de car-ferry de la firme britannique Townsend, et aussi la mise en service, en mars 1968, du nouveau terminus du transport par containers.

Pour ces deux lignes régulières, l'infrastructure nécessaire a été construite chaque fois par le Ministère des Travaux publics en collaboration avec le Ministère des Communications.

En résumé, le Ministre croit pouvoir constater que le développement favorable de Zeebrugge est dû en grande partie à la politique qu'il a menée.

En ce qui concerne le port de Gand, il signale que le canal élargi comportant une écluse pour navires de mer jusqu'à 60.000 dwt vient d'être mis en service.

Hoewel het moeilijk is reeds besluiten te trekken uit de gegevens van slechts twee maanden, is het nu reeds een feit dat het aantal schepen geweldig toeneemt.

De Minister drukt de hoop uit dat de industriële ontwikkeling van de Gentse kanaalzone thans zal bewijzen dat de staatsinvesteringen aldaar meer dan gerechtvaardigd zijn.

Ook voor de haven van Oostende zijn de berichten over de evolutie meer dan bemoedigend.

Samenvattend is er dus alle reden tot fierheid wat betreft onze zeehavens. Daartegen steken de pessimistische klanken, die men van verscheidene zijden hoort, schrill af.

De politiek die de Minister inzake de zeehavens volgt, wordt door hem als volgt samengevat : het komt erop aan elk van onze zeehavens in de mate van het mogelijke te helpen een maximale evolutie van de trafieken te verwezenlijken en dit, voor wat het departement van Openbare Werken betreft, door het bouwen van de nodige infrastructuur.

Bij de toepassing van dit principe moet vooral rekening gehouden worden met het feit van de verschuiving van de activiteiten in elke zeehaven ter wereld, nl. verglijding van traditionele havenactiviteiten naar industriële activiteiten.

Als duidelijke voorbeelden wordt gewezen op Antwerpen rechteroever, Gent kanaalzone en reeds in zekere mate Zeebrugge.

Ook voor Zeebrugge zullen de nodige beslissingen genomen worden wanneer zich concrete privé-projecten aankondigen.

Terloops wijst de Minister erop dat zijns inziens onder nationale havenpolitiek in elk geval niet kan verstaan worden een door de overheid opgelegde takenverdeling tussen de verschillende havens. Dit noemt de Minister een louter academische visie.

Handelend over de industriële evolutie in de zeehavens wijst de Minister erop dat op dit ogenblik het dringendste probleem dat is van de ontsluiting van de Linkerscheldeoever ter hoogte van Antwerpen.

Bij de industrialisatie van het toekomstig haven- en industriegebied aldaar, zal zeer selectief moeten te werk gegaan worden. Dit betekent dat alleen diepwatergebonden industrieën zullen toegelaten worden terwijl alle andere industrieën liefst in het binnenland zullen worden ingeplant, zowel in Vlaanderen als in Wallonië.

De stand van zaken van het Baalhoekplan ter ontsluiting van de Linkeroever, kan als volgt samengevat worden :

Er is een principieel akkoord tot medewerking vanwege de Nederlandse regering. Nadere afspraken werden gemaakt te Middelburg in september 1968. De Belgische en Nederlandse onderhandelingsdelegaties zijn aangeduid. Enkele data voor de eerste bespreking werden reeds vooropgezet.

Bien qu'il soit difficile de tirer déjà des conclusions de données portant sur deux mois seulement, il est de fait que, dès à présent, le nombre de navires augmente très considérablement.

Le Ministre exprime l'espoir que l'expansion industrielle de la zone du canal dans la région gantoise prouvera maintenant que les investissements que l'Etat y a opérés sont plus que justifiés.

Pour le port d'Ostende également, les informations sur son évolution sont plus qu'encourageantes.

Bref, il y a tout lieu d'être fier de nos ports de mer. Les bruits pessimistes que l'on entend de divers côtés contrastent singulièrement avec cette réalité.

Le Ministre résume comme suit sa politique en ce qui concerne les ports de mer : il s'agit d'aider autant que possible chacun de nos ports de mer à poursuivre au maximum l'expansion de son trafic et notamment, pour ce qui relève du Département des Travaux publics, par la construction des infrastructures nécessaires.

Dans l'application de ce principe, il importe de tenir compte du déplacement des activités qui se produit dans tous les ports maritimes du monde entier : partout, on constate un glissement des activités portuaires traditionnelles vers des activités industrielles.

On trouve des exemples typiques de ce phénomène sur la rive droite de l'Escaut à Anvers, dans la zone du canal à Gand et dans une certaine mesure déjà, à Zeebrugge.

Les dispositions nécessaires seront prises pour Zeebrugge également, lorsque des projets privés s'annonceront sous une forme concrète.

Incidemment, le Ministre souligne qu'à son avis, une politique portuaire nationale n'implique en aucune manière une répartition des tâches, imposée par les autorités, entre les différents ports. Le Ministre estime que pareille conception serait purement académique.

Traitant de l'évolution industrielle des ports de mer, le Ministre déclare que le problème le plus urgent à l'heure actuelle est celui de l'accessibilité à la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers.

Dans l'industrialisation de la future zone industrielle et portuaire de la rive gauche, il conviendra de procéder de façon très sélective. Seules des industries ayant besoin de quais en eau profonde y seront admises, les autres étant implantées de préférence à l'intérieur du pays, tant en Flandre qu'en Wallonie.

Quant à l'exécution du projet relatif au Baalhoek — destiné à rendre accessible la rive gauche du fleuve — la situation actuelle peut se résumer comme suit :

Le gouvernement néerlandais s'est déclaré disposé en principe à coopérer avec notre pays. Des conversations plus poussées ont eu lieu en septembre 1968, à Middelburg. Les délégations belge et néerlandaise qui participeront aux négociations ont été désignées. Déjà, des dates ont été fixées pour les premières réunions.

Een lid van de Commissie vraagt aan de Minister wat hij denkt over de moeilijkheden in verband met de administratieve grenzen. Het is immers zo dat het Linkeroevergebied in de provincie Oost-Vlaanderen is gelegen.

De Minister antwoordt hierop dat hij hoopt dat geen broedertwist zal ontstaan over het territorium. Hij stelt vast dat in elk geval het Ministerie van Openbare Werken onteigeningen kan uitvoeren en werken aanvangen op het ganse Belgische grondgebied, zonder rekening te moeten houden met provincie- of gemeentegrenzen.

Anderzijds is het even zeker dat het ondenkbaar is dat er twee havens zouden ontstaan op de oevers van de Schelde met een verschillend havenbeheer.

Eenheid van havenbeheer is onontbeerlijk. Daartoe zijn er vele formules ter beschikking, bv. deze van een parastatale zoals de Maatschappij der Brugsche Zeevaartinrichtingen, of nog de autonome haven zoals de Port Autonome de Liège.

In dat verband stelt de Minister de vraag of het niet zeer wenselijk zou zijn ook voor de havens van Antwerpen en Gent een ander soort lichaam op te richten in plaats van deze havens te laten afhangen van de gemeenten.

Wat Antwerpen betreft zou een samenwerking kunnen ontstaan met sommige gemeenten op de Linkeroever in de provincie Oost-Vlaanderen gelegen.

Een lid van de Commissie vraagt of het niet mogelijk is nu reeds over te gaan tot de ontsluiting van de Linkerscheldeover door het bouwen van een sluis op Belgisch grondgebied, zonder het akkoord van Nederland af te wachten.

De Minister antwoordt hierop dat dit in de huidige stand van zaken zeker niet wijs zou zijn. Trouwens de evolutie in het bouwen van zeesluizen op de Schelde is er steeds op gericht geweest meer naar afwaarts te gaan met de toegang op de Schelde.

Op de Rechteroever hebben wij de Zandvlietluis vlak tegen de Nederlandse grens.

Het zou niet een nieuwe stap in deze evolutie zijn indien thans op de Linkeroever niet nog meer naar afwaarts zou worden gegaan.

Het zeer groot voordeel van de Baalhoeksluis is daarbij nog dat eveneens de Bocht van Bath ontweken wordt.

Terugkomend op de haven van Gent zegt de Minister dat inderdaad door de Gentse Havenbesturen nu reeds gesproken wordt over de bouw van een nieuwe grote sluis waarbij gedacht wordt aan schepen van 100.000 tot 125.000 dwt. Voorgesteld wordt deze sluis op Nederlands grondgebied te plaatsen aan het zgn. « Gat van Ossenisse ».

Vooreerst dient volgens de Minister opgemerkt dat het niet zeer ernstig is nu reeds voor een nieuwe sluis te pleiten dan wanneer de sluis voor 60.000 dwt schepen pas op 19 december 1968 werd ingehuldigd.

Un commissaire demande au Ministre ce qu'il pense des difficultés que font naître les limites administratives. En effet, la rive gauche de l'Escaut est située dans la province de Flandre orientale.

A cet égard, le Ministre espère que ces problèmes de territoires ne susciteront pas de querelles de famille. Il constate que le Ministère des Travaux publics est, en tout cas, habilité à procéder à des expropriations et à entamer des travaux sur l'ensemble du territoire belge, sans devoir tenir compte des limites provinciales ou communales.

D'autre part, il va de soi qu'il est impensable d'installer sur les rives de l'Escaut deux ports disposant chacun d'une administration portuaire différente.

L'unité de la gestion portuaire est indispensable. De nombreuses formules existent, par exemple la création d'un organisme paraétatique comme la Société des installations maritimes de Bruges, ou encore la création de ports autonomes comme celui de Liège.

A cet égard, le Ministre demande s'il ne serait pas souhaitable de prévoir également pour les ports d'Anvers et de Gand un organisme nouveau, plutôt que de les laisser sous la dépendance des communes.

En ce qui concerne Anvers, une collaboration pourrait s'établir entre cette ville et certaines communes situées sur la rive gauche, dans la province de Flandre orientale.

Un commissaire demande s'il n'est pas possible de rendre accessible dès à présent la rive gauche de l'Escaut en construisant une écluse en territoire belge, sans attendre l'accord des Pays-Bas.

Le Ministre lui répond que, dans l'état actuel des choses, une telle mesure ne serait certes pas sage. Au surplus, la tendance qui s'est toujours manifestée dans la construction d'écluses maritimes sur l'Escaut a été de situer plus en aval l'accès à ce fleuve.

Ainsi, sur la rive droite, l'écluse de Zandvliet touche la frontière néerlandaise.

Refuser de descendre davantage vers l'aval sur la rive gauche reviendrait à refuser de franchir une nouvelle étape dans cette évolution.

De plus, l'écluse du Baalhoek offrirait le gros avantage de permettre le contournement de la courbe de Bath.

Revenant au port de Gand, le Ministre déclare que les autorités portuaires parlent en effet déjà de construire une nouvelle écluse de grandes dimensions destinée à recevoir les navires de 100.000 à 125.000 dwt. Certains proposent d'établir cette écluse en territoire néerlandais, au lieu dit « Gat van Ossenisse ».

Le Ministre fait observer tout d'abord qu'il n'est pas sérieux de plaider dès à présent en faveur d'une nouvelle écluse, alors que celle destinée aux navires de 60.000 dwt. vient d'être inaugurée le 19 décembre 1968.

Verder is de voorgestelde oplossing zeer duur en zou op Nederlands grondgebied de inneming vergen van zeer uitgestrekte waardevolle landbouwgronden.

Het komt er voor Gent thans op aan het maximum rendement te halen uit het aangepast zeekanaal Gent-Terneuzen. In dat verband moet alle aandacht gaan naar de verbinding tussen de haven van Gent en het natuurlijke hinterland.

Dat is wat nu op het getouw staat voor de Gentse haven, nl. op het stuk van de wegen, Rijksweg 56 over Oudenaarde naar het Henegouwse, aanleg van de E3 richting Kortrijk alsook richting Antwerpen, met de zgn. havenweg onder de vorm van een zeer ruime toegang tot de E3.

De spoorverbindingen naar Gent zijn uitstekend en zullen door de elektrificatie van de lijn tussen Gent en Antwerpen door de nieuwe E3-tunnel zeer gevoelig verbeterd worden.

Wat de binnenscheepvaart betreft worden zowel de Schelde als de Leie op groot gabariet gebracht (1.350 tonschepen), terwijl dit jaar nog nieuwe kredieten voorzien zijn voor de verruiming van het kanaal Gent-Brugge-Oostende voor de duwvaart.

Wat de toekomst van de haven van Zeebrugge betreft wijst de Minister erop dat de Commissie Verschave op dit ogenblik druk aan het werk is. De werkzaamheden van de Commissie kunnen grofweg als volgt samengevat worden :

De privé ontwerpers van de verschillende projecten werden ontvangen en gehoord. Een eerste verslag over het onderzoek van deze ontwerpen heeft de Minister ontvangen, evenwel nog niet onder de vorm van een interimrapport wegens het ontbreken van bijkomende inlichtingen die aan de ontwerpers werden gevraagd, en nog niet ontvangen, voornamelijk in verband met de financieel-economische rentabiliteitsberekening.

In grote lijnen evenwel kan gezegd worden dat een eiland in zee of een atol in zee alleen dienstig zal zijn voor de overslag van ruwe petroleum, en waarschijnlijk niet eens voor de afvoer van afgewerkte of half-afgewerkte petroleumprodukten. Een ontwerp in de zin van « Zeestad » evenwel zou dienstig zijn voor alle trafieken.

Wat meer bepaald de overslag van ruwe olie betreft stelt zich de vraag waarom België in de woelige Noord-zee een kunstmatig eiland zou gaan bouwen daar in Bantry-Bay (Ierland) een natuurlijk eiland gelegen is waar zonder baggerwerken en op zeer korte afstand van de kust grote diepten aanwezig zijn. Dit roept onmiddellijk de overslagformules in de geest.

Een lid van de Commissie stelt zich hiermede akkoord maar vraagt zich af welk de tonnenmaat zal zijn van de schepen die tussen de overslaghaven en de Europese havens zullen varen.

De Minister is van mening dat de betrokken maatschappijen die nu eenmaal grote investeringen hebben gedaan in de verschillende Europese zeehavens, die schepen kiezen die aangepast zijn aan de natuurlijke mogelijkheden van de havens in kwestie.

En outre, la solution proposée est très coûteuse et nécessiterait l'emprise de grandes étendues de terres agricoles de bonne qualité situées en territoire néerlandais.

Il s'agit à présent pour Gand de tirer le rendement maximum du canal maritime Gand-Terneuzen tel qu'il a été aménagé. A ce propos, l'attention doit se concentrer sur la liaison entre le port de Gand et son hinterland naturel.

Quant aux liaisons routières pour le port de Gand, voici les travaux en cours : route de l'Etat n° 56 vers le Hainaut via Audenarde, route E3 en direction de Courtrai et d'Anvers, avec la route dite du Port, destinée à assurer un très large accès à la E3.

Les liaisons ferroviaires avec Gand sont excellentes et l'électrification de la ligne entre Gand et Anvers grâce au nouveau tunnel de la route E3 les améliorera très sensiblement.

Pour ce qui est de la navigation intérieure, la Lys et l'Escaut ont été portés au gabarit de 1.350 tonnes, tandis que de nouveaux crédits sont prévus cette année encore pour l'élargissement du canal Gand-Bruges-Ostende afin de le rendre accessible au pousseur.

En ce qui concerne l'avenir du port du Zeebrugge, le Ministre déclare que la Commission Verschave est actuellement en pleine activité. Grosso modo, ses travaux peuvent se résumer comme suit :

Les auteurs privés des différents projets ont été reçus et entendus. Le Ministre a pris connaissance d'un premier rapport sur l'examen de ces projets mais il ne s'agit pas encore d'un rapport intérimaire; en effet, des renseignements complémentaires demandés aux auteurs n'ont pas encore été fournis. Ces renseignements portent essentiellement sur le calcul de la rentabilité financière et économique des projets.

Toutefois, dans les grandes lignes, on peut dire qu'une île ou un atoll installé en mer ne servirait qu'au transbordement du pétrole brut et ne serait vraisemblablement pas même utilisable pour les exportations de produits pétroliers finis ou demi-finis. Par contre, un projet dans le genre de « Zeestad » favoriserait l'ensemble du trafic.

En ce qui concerne plus particulièrement le transbordement du pétrole brut, on peut se demander pourquoi la Belgique construirait un îlot artificiel dans la Mer du Nord, si agitée, alors qu'à Bantry-Bay (Irlande), il existe une île naturelle entourée, à courte distance de la côte, d'eaux profondes ne nécessitant pas de travaux de dragage. En pareil cas, on songe immédiatement aux formules de transbordement.

Un commissaire se rallie à cette opinion, mais se demande quel sera le tonnage des navires qui feront la navette entre les ports de transbordement et les ports européens.

Le Ministre estime que les sociétés intéressées, qui ont quand même consenti de gros investissements dans les différents ports de mer européens, choisiront les navires qui répondent aux caractéristiques naturelles des ports en question.

2. De Minister heeft gewezen op belangrijke stijgingen van de activiteit van onze nationale havens, onder meer 16 % in 1968 voor Antwerpen. Zijn de stijgingen het gevolg van de uitgevoerde werken of van de gunstige ontwikkeling van de conjunctuur? Indien de beide factoren ertoe hebben bijgedragen, wat is het aandeel van elk? Hoeveel bedroeg de stijging van het goederenverkeer in 1968 voor de voornaamste buitenlandse havens die met de onze rivaliseren (Rotterdam - Amsterdam - Hamburg - Duinkerken - Le Havre - Londen)?

Volgens de Minister gaf de stijging van de activiteit van de havens van de buurlanden in 1968 volgende cijfers te zien :

|            |          |
|------------|----------|
| Antwerpen  | : 16,5 % |
| Rotterdam  | : 11,5 % |
| Amsterdam  | : 25,1 % |
| Hamburg    | : 7,8 %  |
| Bremen     | : 9,6 %  |
| Duinkerken | : 8,2 %  |

In verband met de Londense haven beschikt men nog niet over voldoende gegevens. Uit die cijfers blijkt dat de havens waar aanzienlijke moderniseringswerken zijn uitgevoerd, hun activiteit hebben zien stijgen.

In de praktijk is het moeilijk de stijgingspercentages te bepalen die respectievelijk aan de gunstige ontwikkeling van de conjunctuur en aan de uitgevoerde werken moeten worden toegeschreven.

Ingeval de infrastructuur van de haven van Antwerpen niet was uitgebreid en gemoderniseerd, had deze haven in de onmogelijkheid verkeerd de voormelde stijging op te vangen en daardoor haar concurrentiepositie te verstevigen.

Steeds volgens de Minister, ligt het voor de hand dat de uitbreiding en de modernisering van de infrastructuur en de outillage van de haven een overwegend aandeel aan de stijging van de activiteit hebben gehad.

3. In Uw Commissie werd gevraagd welke de juiste opdracht van de Commissie Verschave is.

Volgens de Minister is de juiste opdracht van de Commissie Verschave de studie van de mogelijkheden tot het bouwen van een haveneiland in volle zee voor schepen met zeer grote diepgang of van de bouw van een nieuwe haven op de kust voor de schepen met een draagvermogen van meer dan 100.000 ton. De havenuitbreidingen te Gent en te Antwerpen behoren niet tot de opdracht van deze Commissie.

4. In Uw Commissie werden ook nadere inlichtingen gevraagd nopens de uitbreiding van de haven van Antwerpen - linkeroever. Indien er een sluis van 100.000 ton voorzien is te Baalhoek, moet er dan dezelfde sluis niet voorzien worden ter hoogte van Doel om te vermijden dat een schip terug zou moeten gaan naar Baalhoek om dan in het havengebied (rechteroever) te komen? Moet Baalhoek niet verplaatst worden naar Ossenissee, om Gent en Antwerpen te bedienen? Welke zijn de voor- en nadelen van beide oplossingen?

2. Le Ministre a souligné l'augmentation importante des activités de nos ports nationaux; à Anvers, cette augmentation a excédé 16 % en 1968. Faut-il l'attribuer aux travaux exécutés ou à l'évolution favorable de la conjoncture? Et si ces deux facteurs y ont contribué, quelle est la part de chacun d'eux? Quel a été en 1968 l'accroissement du trafic des marchandises dans les principaux ports étrangers qui entrent en concurrence avec les nôtres (Rotterdam - Amsterdam - Hambourg - Dunkerque - Le Havre - Londres)?

D'après le Ministre, l'activité du port d'Anvers et des ports voisins s'est développée comme suit en 1968 :

|           |          |
|-----------|----------|
| Anvers    | : 16,5 % |
| Rotterdam | : 11,5 % |
| Amsterdam | : 25,1 % |
| Hambourg  | : 7,8 %  |
| Brême     | : 9,6 %  |
| Dunkerque | : 8,2 %  |

On ne dispose pas encore de renseignements suffisants sur le port de Londres. Ces chiffres montrent que les ports où des travaux importants de modernisation ont été exécutés, ont vu leurs activités prendre de l'extension.

Dans la pratique, il est difficile d'évaluer les taux d'accroissement dus respectivement à l'évolution favorable de la conjoncture et à l'exécution de travaux.

Si l'infrastructure du port d'Anvers n'avait pas été étendue et modernisée, ce port se fût trouvé dans l'impossibilité de faire face à l'accroissement de trafic qu'il a connu et qui lui a permis de renforcer sa position concurrentielle.

Toujours selon le Ministre, il est évident que l'augmentation des activités du port d'Anvers doit être attribuée pour la plus grande part à l'extension et à la modernisation de son infrastructure et de son équipement.

3. Il a été demandé en Commission quelle est la mission exacte de la Commission Verschave?

Le Ministre déclare que cette commission est chargée d'étudier les possibilités de construire, soit en pleine mer une île destinée à accueillir les navires à grand tirant d'eau, soit sur la côte un nouveau port accessible aux navires de plus de 100.000 tonnes. Par contre, les extensions portuaires à Gand et à Anvers ne sont pas de la compétence de cette commission.

4. Des renseignements ont également été demandés en Commission au sujet de l'extension du port d'Anvers sur la rive gauche. Si une écluse de 100.000 tonnes est prévue à Baalhoek, ne faut-il pas en prévoir une autre de même capacité à hauteur de Doel, afin d'éviter que les navires ne doivent retourner à Baalhoek pour atteindre les quais situés sur la rive droite? Ne convient-il pas de déplacer l'écluse de Baalhoek vers Ossenissee, afin qu'elle puisse desservir Gand et Anvers? Quels sont les avantages et les inconvénients des deux solutions?

Volgens de Minister voorziet de uitbreiding van de haven te Antwerpen op de linkeroever een zeer grote zeesluis op Nederlands grondgebied nabij Baalhoek, voor schepen met een draagvermogen van meer dan 100.000 tdw, en een tweede zeesluis ter verbinding van dit havengebied met de Schelde ten noorden van Kallo. Deze laatste sluis zal de afmetingen bezitten van de Boudewijns sluis.

Schepen met een tonnenmaat van 50.000 tdw of kleiner, zullen dus gemakkelijk doorheen deze nieuwe zuidelijke sluis en doorheen de Boudewijns sluis, van het havengebied op de linkeroever het havengebied op de rechteroever kunnen bereiken.

Voor schepen met een grotere tonnenmaat dan 50.000 tdw zal deze verbinding geschieden over de Schelde tussen Baalhoek en de Zandvliet sluis, althans nadat de doorsteek doorheen het Land van Saaftinge zal zijn verwezenlijkt.

Het bouwen van sluizen op Nederlands grondgebied vergt het akkoord van de Nederlandse Regering. Dit geldt zowel voor de sluis te Baalhoek, waarvoor Nederland een principieel akkoord heeft gegeven, als voor een gebeurlijke sluis nabij Ossensisse.

Steeds volgens de Minister is de oplossing Baalhoek voor België veel goedkoper dan de oplossing Ossensisse. De oplossing Baalhoek draagt het akkoord van Nederland weg, terwijl een verbinding van Ossensisse naar de linkeroever uitgebreide onteigeningen van rijke landbouwgronden op Nederlands grondgebied zou vergen. Een akkoord voor dergelijke verbinding is vanwege Nederlandse zijde niet gemakkelijk te verwachten.

5. In verband met de nieuwe sluis te Terneuzen werd gesignaleerd dat de Waterstaat enkel schepen binnenlaat van 31 m. wanneer de sluis 40 m. breedte heeft. Dus is de sluis niet toegankelijk voor schepen van 60.000 ton maar wel voor kleinere schepen. Kan er niet tussengekomen worden bij Waterstaat om de beperking van 31 m. af te schaffen? Op Nederlands grondgebied moet het kanaal met 1 m. verdiept worden. Wanneer zullen die werken voltooid zijn?

Volgens de Minister is de nieuwe sluis te Terneuzen thans toegankelijk voor schepen tot 50.000 tdw. Voor schepen van 60.000 tdw zal dit eerst het geval zijn na de voltooiing van de verdiepingswerken van het kanaal ook op Nederlands grondgebied. Deze werken zullen waarschijnlijk klaar zijn omstreeks juli van dit jaar.

Alsdan zullen de loodsen reeds enige ervaring hebben opgedaan nopens de vaart met grote zeeschepen op het kanaal Gent-Terneuzen en zal de Rijkswaterstaat zijn eerste besluiten kunnen trekken over de schutmogelijkheden van de nieuwe zeesluis.

Zodra daarenboven het probleem van de zoetwaterlevering aan Nederland vanuit noord-oost Vlaanderen definitief is geregeld en dat het kanaal op 13 m zal verdiept zijn, heeft de Rijkswaterstaat beloofd de proef met schepen van 60.000 tdw en 32 m breedte toe te laten.

Suivant le Ministre, les projets d'extension du port d'Anvers sur la rive gauche prévoient la construction d'une très grande écluse maritime en territoire néerlandais, près de Baalhoek — écluse accessible aux navires de plus de 100.000 dwt. — et une deuxième écluse maritime reliant cette zone portuaire à l'Escaut au nord de Kallo. Cette dernière aura les mêmes dimensions que l'écluse Baudouin.

Les navires d'un tonnage de 50.000 dwt. ou moins pourront donc se rendre facilement, en passant par cette nouvelle écluse et l'écluse Baudouin, de la zone portuaire sise sur la rive gauche à la zone portuaire de la rive droite.

Quant aux navires d'un tonnage supérieur à 50.000 dwt., cette liaison se fera entre Baalhoek et l'écluse de Zandvliet, du moins lorsque le passage à travers le Pays de Saaftinge aura été réalisé.

La construction d'écluses en territoire néerlandais nécessite l'accord du gouvernement des Pays-Bas. Cette condition s'applique tant à l'écluse de Baalhoek, pour laquelle nos voisins ont donné leur accord de principe, qu'à l'écluse à construire éventuellement près de Ossensisse.

Toujours d'après le Ministre, la solution de Baalhoek coûterait beaucoup moins cher à la Belgique que celle d'Ossensisse. Les Pays-Bas ont marqué leur accord sur la solution de Baalhoek, tandis qu'une liaison entre Ossensisse et la rive gauche nécessiterait d'importantes expropriations de riches terres de culture en territoire néerlandais. Un accord sur une telle liaison ne serait pas facile à obtenir des Pays-Bas.

5. En ce qui concerne la nouvelle écluse de Terneuzen, un membre a signalé que le Waterstaat n'admet que des navires de 31 m quand l'écluse a une largeur de 40 m. Par conséquent, cette écluse n'est pas accessible aux navires de 60.000 tonnes mais bien à ceux de moindre tonnage. Ne pourrait-on pas intervenir auprès du Waterstaat en vue de la suppression de la limite de 31 m? Le canal doit être approfondi d'un mètre en territoire néerlandais. Quand ces travaux seront-ils terminés?

Le Ministre répond que la nouvelle écluse de Terneuzen est actuellement accessible aux navires jusqu'à 50.000 tonnes. Pour les navires de 60.000 tonnes, elle ne le sera qu'après l'achèvement des travaux d'approfondissement du canal, notamment en territoire néerlandais. Ces travaux seront sans doute terminés vers le mois de juillet de cette année.

A cette époque, les pilotes auront déjà acquis quelque expérience avec de grands navires de mer sur le canal Gand-Terneuzen et le Waterstaat pourra tirer ses premières conclusions sur les possibilités de sassement de la nouvelle écluse maritime.

En outre, le Waterstaat a promis d'autoriser un essai avec des navires de 60.000 t., d'une largeur de 32 m, dès que le problème de la fourniture d'eau douce aux Pays-Bas en provenance du nord de la Flandre orientale aura été définitivement réglé et que le canal aura été porté à une profondeur de 13 m.

6. Steeds in verband met de haven van Gent, werd gevraagd hoever het staat met de industrieweg linker-oever ?

Volgens de Minister moeten deze werken uitgevoerd worden op de kredieten van economische expansie. Het thans in uitvoering zijnde zuidelijk vak nadert zijn voltooiing.

Op het programma 1969 konden geen kredieten weerhouden worden om de werken in noordelijke richting voort te zetten. Er zal betracht worden de verdere werken te spreiden over de jaren 1970 - 1971 - 1972.

7. Het hinterland van Gent moet beter kunnen bereikt worden per schip, baan of spoor. Dit hinterland is Henegouwen en Noord-Frankrijk. Wat is er voorzien ?

Volgens de Minister zal de E3 verbonden worden met de haven van Duinkerke, over de E5, vak Gent-Jabbeke.

Ter hoogte van Jabbeke is een aftakking gepland in de richting van Duinkerke, over Veurne (Kustautoweg). Voor dit laatste traject is 100 miljoen ingeschreven op het budget van 1969. Dit zal toelaten een aanvang te nemen met de onteigeningen. De verdere uitwerking van deze autoweg is gespreid over de jaren 1970 - 1974.

Verder dient, volgens de Minister, aangestipt dat de E3 ook met Duinkerken zal verbonden zijn door de verbinding Rijsel - Duinkerken, thans volop in uitvoering.

#### b) *Bevaarbare waterwegen.*

##### 1. Bovenschelde en Leie.

Volgens de Minister is de vooruitgang van de kalibreringswerken in het meest opwaartse gedeelte van de Bovenschelde zodanig gevorderd dat nu de prioriteit moet gegeven worden aan het gedeelte Kerkhove - Gent, om overstromingsgevaar in het afwaarts gedeelte te vermijden.

In 1969 zijn de kalibreringswerken voorzien in de secties : Schelderode - Eke en Melden - Oudenaarde.

In 1966 werd met de Franse regering overeengekomen om tegen 1978 de kalibrering van de Bovenschelde tot Valenciennes te voltooien. De verbinding van Rijsel met Gent wordt door de Franse Diensten voorzien langs een herbouwd Spierekanaal. Deze werken zijn evenwel nog niet opgenomen in hun programma.

De modernisering van de Leie voorziet de afbraak van de sluis van Deinze. Hiertoe kan slechts overgegaan worden als de nieuwe sluis van St. Baafs-Vijve zal voltooid zijn, evenals de herkalibrering van de Leie tussen deze sluis en deze van Deinze.

##### 2. Kanaal Gent-Temse.

Volgens de Minister konden op de begroting van 1969 geen kredieten weerhouden worden voor dit kanaal.

6. Toujours en ce qui concerne le port de Gand, un commissaire a demandé où en est la route industrielle de la rive gauche.

Le Ministre répond que ces travaux doivent être financés par les crédits d'expansion économique. Le tronçon sud, en cours d'exécution, sera bientôt achevé.

Il n'a pas été possible d'inscrire des crédits au programme de 1969 pour poursuivre les travaux vers le nord. On s'efforcera d'étaler les travaux restant à exécuter sur les années 1970, 1971 et 1972.

7. D'après le même commissaire, l'hinterland de Gand, c'est-à-dire le Hainaut et le nord de la France, devrait pouvoir être atteint plus facilement par navire, par route ou par chemin de fer. Quelles sont les prévisions ?

Le Ministre répond que la route E3 sera reliée au port de Dunkerque par le tronçon Gand-Jabbeke de la route E5.

A hauteur de Jabbeke, on envisage une bifurcation en direction de Dunkerque, par Furnes (autoroute du littoral). Pour ce dernier trajet, un crédit de 100 millions figure au budget de 1969. Il permettra d'entamer les expropriations. Les autres travaux de cette autoroute seront répartis sur les années 1970 à 1974.

De plus, il convient de noter que la route E3 sera également reliée à Dunkerque par la route Lille-Dunkerque, dont la construction est menée activement.

#### b) *Voies hydrauliques.*

##### 1. Haut-Escaut et Lys.

D'après le Ministre, les travaux de calibrage de la partie du Haut-Escaut située le plus en amont ont tellement progressé qu'il faut maintenant donner la priorité à la section Kerkhove-Gand, afin d'éviter le risque d'inondation dans la partie située en aval.

En 1969, des travaux de calibrage sont prévus pour les sections Schelderode-Eke et Melden-Audenarde.

En 1966, il a été convenu avec le Gouvernement français d'achever pour 1978 le calibrage du Haut-Escaut jusqu'à Valenciennes. Les services français prévoient la liaison Lille-Gand qui emprunterait le canal de l'Espierre après reconstruction de celui-ci. Cependant, ces travaux ne figurent pas encore dans leur programme.

La modernisation de la Lys comportera la suppression de l'écluse de Deinze. On ne pourra y procéder qu'après achèvement de la nouvelle écluse de Sint-Baafs-Vijve et du recalibrage de la Lys entre cette écluse et celle de Deinze.

##### 2. Canal Gand-Tamise.

D'après le Ministre, il n'a pas été possible d'inscrire des crédits pour ce canal au budget de 1969.

3. Een lid is van mening dat er spoed moet worden gezet achter de modernisering van de Boven-Maas tussen Namen en Givet. Het komt er vooral op aan te verkrijgen dat ook van Franse zijde de nodige werken worden uitgevoerd. Naar verluidt zijn de Franse gezagdragers erg begaan met het probleem. Welke contacten hebben in 1968 plaatsgehad of worden voor 1969 in uitzicht gesteld met de Franse gezagdragers om te komen tot een gecoördineerde versnelling van de werken om de Boven-Maas aan weerszijden van de grens toegankelijk te maken voor schepen van 1.350 ton ?

De Minister deelt mede dat met de modernisering van de Boven-Maas tussen Namen en Givet een aanvang zal worden gemaakt zodra de modernisering van de Maas tussen Hoci en Namen, waarvoor de nodige kredieten zijn uitgetrokken in het programma 1969-1973, een feit is.

De koninklijke besluiten voor de daartoe vereiste onteigeningen zijn of zullen eerstdaags worden genomen.

Al wordt van Franse zijde het beginsel van de modernisering van de Maas blijkbaar niet langer betwist, is de werkelijke uitvoering van de werken niet voor binnenkort.

Een versnelling van de werken op Belgisch grondgebied lijkt onder deze omstandigheden niet gewenst, te meer daar de Maas op Belgisch grondgebied en tot aan de haven van Givet reeds toegankelijk is voor schepen tot 1.350 ton, terwijl de Maas stroomopwaarts Givet slechts bevaarbaar is voor schepen tot 300 ton.

4. In de begroting is sprake van werken om het kanaal van het Centrum toegankelijk te maken voor schepen van 1.350 ton. Zijn die werken renderend ? Waarin bestaan zij ?

In zijn antwoord deelt de Minister mede dat in de begroting voor 1969 daartoe een bedrag van 200 miljoen frank is uitgetrokken. Het valt uiteen als volgt :

- vak Obourg-Havré : 180 miljoen;
- bouw van een sluis te Houdeng : 20 miljoen.

De werken aan het vak Obourg-Havré worden uitgevoerd onmiddellijk stroomopwaarts van het eerste thans voor 1.350 ton schepen gemoniseerde vak Bergen-Obourg. Met het krediet voor 1969 zal de ruwbouw worden uitgevoerd van de sluis van Havré met een verval van 10 meter. Het vijfjarenplan bevat voor 1970 de nodige kredieten voor de werken bij de sluis en voor de voltooiing van het vak van 2,5 km tussen Obourg en Havré. Vanaf 1971 zullen de werken worden voortgezet tot Ville-sur-Haine waar een belangrijk industrieel centrum bestaat, bestaande uit de Union des Centrales électriques du Hainaut, de Union chimique en de Cimenteries de Thieu. De 180 miljoen, uitgetrokken voor 1969, vormen derhalve de eerste fase van de moderniseringswerken aan het kanaal van het Centrum, in de richting van La Louvière. Zodra het vak Obourg-Havré voltooid is, zal het in gebruik worden genomen en zal het huidige vak met zijn sluizen 3 en 4 voor 300 ton aan zijn bestemming worden onttrokken.

3. D'après un membre, la modernisation de la Haute-Meuse entre Namur et Givet devrait être poursuivie un peu plus rapidement. Il importe surtout d'obtenir que du côté français les travaux correspondants soient également exécutés. Il semble que les responsables français régionaux soient très préoccupés par ce problème. Quels sont les contacts qui ont eu lieu en 1968 ou qui sont prévus en 1969 avec les responsables français en vue d'aboutir à une accélération coordonnée de la mise à 1.350 tonnes de la Haute-Meuse sur les deux territoires ?

Le Ministre signale que la modernisation de la Haute-Meuse entre Namur et Givet est prévue dès achèvement de la modernisation de la Meuse entre Huy et Namur, pour laquelle les crédits nécessaires sont inscrits au programme 1969-1973.

Les expropriations nécessaires à cette fin sont dès à présent prévues par arrêtés royaux déjà pris ou en voie de l'être.

Si, du côté français, le principe de la modernisation de la Meuse ne semble plus être contesté, la réalisation effective des travaux n'est pas proche.

Une accélération des travaux sur territoire belge ne s'indique pas dans ces conditions, d'autant plus que la Meuse sur territoire belge, et jusqu'au port de Givet, est déjà accessible aux bateaux de 1.350 tonnes, la Meuse en amont de Givet ne permettant que le passage de bateaux de 300 tonnes.

4. Des travaux pour mettre le canal du Centre à 1.350 tonnes sont prévus au budget. Ces travaux sont-ils rentables ? En quoi consistent-ils ?

Dans sa réponse, le Ministre signale que le montant des crédits prévus au budget de 1969 est de 200 millions; il se décompose comme suit :

- tronçon Obourg-Havré : 180 millions;
- construction d'une écluse à Houdeng : 20 millions.

Les travaux du tronçon Obourg-Havré se situent immédiatement à l'amont de la première section actuellement modernisée à 1.350 T et comprise entre Mons et Obourg : le crédit de 1969 permettra la construction du gros-œuvre de l'écluse de Havré de 10 m de chute. Le plan quinquennal prévoit en 1970 les crédits nécessaires aux abords de l'écluse et à l'achèvement du tronçon de 2,5 km compris entre Obourg et Havré. A partir de 1971, les travaux seront poursuivis jusqu'à Ville-sur-Haine où existe un centre industriel important constitué par l'Union des Centrales électriques du Hainaut, l'Union chimique et la Cimenterie de Thieu. Les 180 millions prévus en 1969 constituent donc la première phase de la poursuite des travaux de modernisation du Canal du Centre en direction de La Louvière. Dès que le tronçon Obourg-Havré sera terminé, il sera mis en service et le tronçon actuel avec ses écluses 3 et 4 à 300 tonnes sera désaffecté.

Volgens het vijfjarenplan voorziet, zal het kanaal tussen La Louvière en Strépy vanaf 1973 verbeterd worden. De laatste fase van het werk bestaat in de uitvoering van een sluis met groot verval tussen Thieu en Strépy.

De sluiswerken te Houdeng hebben betrekking op een sas dat onmiddellijk stroomopwaarts de lift n° 1 te Houdeng zal worden gebouwd. Dit werk is onmisbaar indien men wil profiteren van de reserve, gevormd door het verdeelpand van het kanaal van Charleroi, in geval van waterschaarste. In deze laatste veronderstelling kan het peil van dat pand met maximum 0,70 meter worden verlaagd, waardoor een watervolume van nagenoeg 1 miljoen m<sup>3</sup> vrijkomt, dat zal worden gebruikt voor de voeding van de sluisen. Door deze peilverlaging zou de lift n° 1 en derhalve geheel het centrumkanaal echter onbruikbaar worden, indien er geen sluishoofd werd gebouwd, waardoor het peil kan worden gewijzigd zonder de scheepvaart te onderbreken. Dit hoofd zal eveneens dienen ter bescherming van het verdeelpand van het kanaal van Charleroi.

De rentabiliteit van deze werken berust op drie overwegingen :

- verbindingskanaal van drie belangrijke industrieën;
- aanleg van een waterreserve;
- voortzetting van de reeds aangevangen werken zodat het programma verder kan worden afgewerkt.

5. Met de werken aan de Haine is in totaal een bedrag van meer dan 500 miljoen gemoeid, waarvan een belangrijk gedeelte is uitgetrokken op de begroting 1969. Deze rivier is weinig of niet bevaarbaar. Hoe kunnen deze werken worden verantwoord en waarin bestaan zij juist ?

In zijn antwoord deelt de Minister mede dat op de begroting 1969 een krediet van 235 miljoen is uitgetrokken voor de verbetering van de Haine, d.w.z. :

- 30 miljoen voor de doorvaart te Maurage (Boven-Haine);
- 205 miljoen voor de verbetering van het vak Hensies-Pommerœul (Beneden-Haine).

Het bekken van de Haine bestaat uit twee delen : de Boven-Haine tussen Obourg en het Centrum en de Beneden-Haine tussen Bergen en de Franse grens.

Aan de Boven-Haine werden belangrijke verbeteringswerken en aanpassingswerken ondernomen, met name te Havré, Ville-sur-Haine, Thieu, Boussoit en Trivières : met de verbetering van de doorvaart te Maurage, gepland voor 1969, wordt een nieuwe stap gedaan in de strijd tegen de overstromingen in deze misdeelde streek.

Wat de Beneden-Haine betreft, die door de wet van 24 mei 1882 werd gelijkgesteld met de bevaarbare en vlotbare rivieren, behoren de werken tot de bevoegdheid van het Bestuur der Waterwegen.

Nu is de toestand rond deze rivier voortdurend verslechterd als gevolg van de verergering van de mijnverzakkingen in de Borinage. De laatste jaren werd een hele reeks werken ondernomen om over-

Le plan quinquennal prévoit, dès 1973, l'aménagement du canal entre La Louvière et Strépy; la dernière phase du travail consistera en la réalisation de l'ouvrage de forte chute entre Thieu et Strépy.

Les travaux de construction d'une écluse à Houdeng sont relatifs à la construction d'un sas d'écluse immédiatement à l'amont de l'ascenseur n° 1 à Houdeng. Cet ouvrage est indispensable pour pouvoir profiter de la réserve constituée dans le bief de partage du canal de Charleroi, en cas de disette d'eau. Dans cette dernière hypothèse, la flottaison de ce bief peut être abaissée de 0,70 m maximum, libérant ainsi un volume d'eau de 1 million de m<sup>3</sup> environ qui sera utilisé pour l'alimentation des écluses. Mais cet abaissement de flottaison condamnerait l'utilisation de l'ascenseur n° 1 et partant de tout le canal du Centre, si on ne réalisait pas une tête d'écluse permettant la variation du niveau sans interrompre la navigation. Cette tête servira aussi de tête de garde protégeant le bief de partage du Canal de Charleroi.

La rentabilité de ces travaux est fondée sur trois considérations :

- desserte de trois industries importantes;
- constitution d'une réserve d'eau;
- poursuite des travaux déjà entamés en vue d'assurer la continuité du programme.

5. Les travaux à la Haine dépasseront globalement plus de 500 millions, dont une partie importante est prévue au budget 1969. Cette rivière n'est pas ou peu navigable. Quelle est la justification de ces travaux et en quoi consistent-ils exactement ?

Dans sa réponse, le Ministre signale que le budget de 1969 prévoit un crédit de 235 millions pour l'amélioration de la Haine, c'est-à-dire :

- 30 millions pour la traverse de Maurage (Haine supérieure);
- 205 millions pour l'amélioration du tronçon Hensies-Pommerœul (Haine inférieure).

Le bassin de la Haine comporte deux parties : la Haine supérieure entre Obourg et la région du Centre et la Haine inférieure entre Mons et la frontière française.

Dans la Haine supérieure, de nombreux travaux de rectification et d'aménagement ont été entrepris, notamment à Havré, Ville s/Haine, Thieu, Boussoit et Trivières : l'amélioration de la traverse de Maurage prévue en 1969 constituera un nouvel effort dans la lutte contre les inondations de cette région déshéritée.

Quant à la Haine inférieure, c'est par la loi du 24 mai 1882 qu'elle a été assimilée aux rivières navigables et flottables : les travaux à entreprendre sur cette rivière sont donc du ressort de l'Administration des Voies hydrauliques.

Or la situation créée par cette rivière a empiré continuellement par suite de l'aggravation des affaissements miniers dans le Borinage. Toute une série de travaux ont été entrepris jusqu'à ces dernières années

stromingen te voorkomen : droogmaking (pompinstallaties), verbetering van de loop der bijrivieren, ophalen van dijken, enz. Dank zij de regularisatie die deze werken hebben meegebracht werden plaatselijk tastbare resultaten verkregen, maar de omvang van de mijnverzakkingen en de bijzonder slechte toestand van het tracé en de doorsnede van de huidige Haine hebben het nodig gemaakt naar een radicaler oplossing uit te zien.

Deze bestaat hierin dat een nieuwe, oordeelkundig bemeten bedding wordt aangelegd voor de Haine, om de afvloeiing bij hogere waterstanden, zonder gevaar voor overstromingen, mogelijk te maken.

De aanleg van die bedding wordt vergemakkelijkt door de afdanking van het kanaal Bergen-Condé tot Pommerœul en wordt tegelijk uitgevoerd met de Waalse autoweg die er evenwijdig aan loopt.

Ook het gehele gebied bij Condé is onderhevig aan overstromingen die nog erger zijn dan in de Borinage. Het probleem van de strijd tegen overstromingen werd dan ook behandeld in overleg met Frankrijk. Frankrijk zal de bedding van de Schelde zodanig aanpassen dat de waterlijn aan de grens 6 meter verlaagd wordt. Dank zij die verlaging zal het lengteprofiel van de nieuwe Haine een zeer gemakkelijke afvloeiing van het water mogelijk maken.

De werken zijn thans aan de gang tussen Bergen en Jemappes tot St-Ghislain. Zo pas werd het vak tussen Jemappes en St-Ghislain aanbesteed. De kredieten voor 1969 moeten de uitvoering mogelijk maken van een nieuw vak tussen de Franse grens en Pommerœul.

6. Ter gelegenheid van de modernisering van het zeekanaal Brussel-Rupel-Schelde zullen thans onbebouwde landbouwterreinen naast het nieuwe tracé komen te liggen. Is men voornemens die terreinen tot industriezone om te vormen ?

Volgens de Minister is men niet voornemens al de landbouwterreinen langs het zeekanaal Brussel-Rupel-Schelde voor industriële doeleinden te gebruiken. Thans is er een industriezone voorzien van nagenoeg 320 ha, waarvan ongeveer 200 ha landbouwgrond zijn gelegen op het grondgebied van Vilvoorde, Grimbergen en Eppegem.

Te Kapelle-op-den-Bos is een uitbreiding van 30 ha (eveneens landbouwgrond) gepland met het oog op de ontwikkeling met de bestaande industrie. Ten Noorden, inzonderheid van Tisselt tot Boom, is men voornemens langs het zeekanaal industriezones te laten afwisselen met woonzones.

Nu reeds de landbouwterreinen tussen Kapelle-op-den-Bos en Vilvoorde (Grimbergen) Eppegem voorbehouden voor de industrie, zou niet kunnen gerechtvaardigd worden. Zolang de voorziene zones niet volledig zijn ingenomen, zou het niet redelijk zijn aan verspreide industriële bebouwing te gaan doen. De landbouwgronden zijn trouwens gerechtvaardigd niet alleen onder het opzicht van de landbouw, doch zij spelen tevens de rol van « open zone » of met andere woorden van bufferzone tussen de industriële polen van Vilvoorde - Grimbergen - Eppegem en van Kapelle-op-den-Bos tot Boom.

7. Wat de Dender betreft, deelde de Minister mede dat tussen Ninove en Ath in 1967 baggerwerken wer-

pour éviter les inondations : travaux de démergement (stations de pompage), rectifications du cours des affluents, exhaussements de digues, etc. Par la régularisation que ces travaux ont apportée, des résultats tangibles ont été obtenus localement mais l'importance des affaissements miniers et les conditions particulièrement mauvaises de tracé et de section de la Haine actuelle imposèrent la recherche d'une solution plus radicale.

Celle-ci consiste à créer un nouveau lit de la Haine judicieusement calibré pour assurer l'écoulement des plus fortes crues sans débordement. La réalisation de

ce lit est facilitée par la désaffectation du canal Mons-Condé jusqu'à Pommerœul et est entreprise en même temps que la construction de l'autoroute de Wallonie qui lui est parallèle.

Toute la région aux abords de Condé est aussi soumise à des inondations dont l'acuité est plus grande encore que dans le Borinage. Aussi le problème de la lutte contre les inondations a-t-il été traité en accord avec la France. Celle-ci aménagera le lit de l'Escaut de telle manière que le niveau de flottaison soit abaissé de 6 m à la frontière. Grâce à cet abaissement, le profil en long de la nouvelle Haine assurera un écoulement des eaux beaucoup plus aisé.

Les travaux sont actuellement en cours entre Mons et Jemappes et à St-Ghislain. Le tronçon entre Jemappes et St-Ghislain vient d'être adjugé. Les crédits prévus en 1969 doivent permettre l'exécution d'un nouveau tronçon compris entre la frontière française et Pommerœul.

6. Par suite de la modernisation du canal maritime Bruxelles-Rupel-Escaut, des terres agricoles se trouveront désormais en bordure du nouveau tracé. A-t-on l'intention de les transformer en terrains industriels ?

Le Ministre répond qu'il n'a pas l'intention d'affecter à des usages industriels toutes les terres agricoles bordant le canal maritime Bruxelles-Rupel-Escaut. Actuellement, on y prévoit une zone industrielle de quelque 320 ha, dont environ 200 ha de terres de culture sises sur le territoire de Vilvorde, de Grimbergen et d'Eppegem.

A Kapelle-op-den-Bos, on prévoit une extension de 30 ha (de terres agricoles également) en vue de développer l'industrie existante. Plus au nord, et en particulier de Tisselt à Boom, on envisage de faire alterner des zones industrielles et des zones résidentielles le long du canal maritime.

On ne pourrait justifier que les terres de culture situées entre Kapelle-op-den-Bos et Vilvorde-Grimbergen-Eppegem soient d'ores et déjà réservées à l'industrie. Aussi longtemps que les zones prévues n'auront pas été entièrement affectées, il ne serait pas raisonnable de créer des installations industrielles dispersées. D'ailleurs, le maintien de terres de culture se justifie non seulement au point de vue agricole, mais aussi parce qu'elles jouent le rôle de « zone ouverte », c'est-à-dire de zone tampon entre les centres industriels de Vilvorde-Grimbergen-Eppegem et de Kapelle-op-den-Bos à Boom.

7. En ce qui concerne la Dendre, le Ministre déclare que des travaux de dragage ont été exécutés en 1967

den uitgeschreven om het oorspronkelijk profiel te herstellen. Indien uit opgenomen profielen blijkt dat in 1969 opnieuw baggerwerken moeten uitgevoerd worden, dan zal er in 1969 opnieuw gebaggerd worden.

De kalibrering van de Dender werd van afwaarts begonnen. De werken voor het uitvoeren van een nieuwe sluismonding zijn in uitvoering. Deze werken zullen geleidelijk naar opwaarts doorgezet worden.

Voor dijkversterking en bouwen van oeververdediging werden in de afgelopen jaren reeds voor 70 miljoen frank werken uitgevoerd. In 1969 is een krediet van 20 miljoen frank op het buitengewoon onderhoud voorzien voor het uitvoeren van baggerwerken.

8. Voor het Albertkanaal verwijst Uw verslaggever naar het verslag over het dienstjaar 1967 van de Dienst der Scheepvaart waarin o.a. volgende tabel voorkomt :

entre Ninove et Ath afin de rétablir le profil primitif. Si les relevés des profils font apparaître la nécessité de nouveaux travaux de dragage, ces travaux seront exécutés en 1969.

Le calibrage de la Dendre a été entamé à partir de l'aval. Les travaux de construction d'une écluse nouvelle sont en cours. Ils seront progressivement poursuivis vers l'amont.

Au cours des dernières années, des travaux ont déjà été exécutés pour 70 millions de francs, en vue de renforcer les digues et de protéger les berges. En 1969, un crédit de 20 millions de francs est prévu, à l'entretien extraordinaire, pour l'exécution de travaux de dragage.

8. Pour le canal Albert, votre rapporteur renvoie au rapport sur l'exercice 1967 de l'Office de la Navigation, dans lequel figure notamment le tableau suivant :

| N°                                         | Programma                                              | 1968  | 1969  | 1970  | 1971  | 1972  | Programme                                                     | N°  |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------------------------------------|-----|
|                                            | km                                                     |       |       |       |       |       |                                                               |     |
| 1.                                         | Sluis 200 × 24 Diepenbeek.                             | 400   |       |       |       |       | Ecluse 200 × 24 Diepenbeek                                    | 1.  |
| 2.                                         | Sluis 200 × 24 Hasselt . .                             | 400   |       |       |       |       | Ecluse 200 × 24 Hasselt.                                      | 2.  |
| 3.                                         | Kanaalvak Herentals-Grobbendonk-Viersel . . . .        | 17,4  | 350   |       |       |       | Section du canal Herentals-Grobbendonk-Viersel.               | 3.  |
| 4.                                         | Sluis 200 × 24 Kwaadmechelen . . . . .                 |       | 400   |       |       |       | Ecluse 200 × 24 Kwaadmechelen.                                | 4.  |
| 5.                                         | Sluis 200 × 24 Olen . . . . .                          |       | 400   |       |       |       | Ecluse 200 × 24 Olen.                                         | 5.  |
| 6.                                         | Kanaalvak Stokrooie-Hasselt (sluis) . . . . .          |       | 240   |       |       |       | Section du canal Stokrooie-Hasselt (écluse).                  | 6.  |
| 7.                                         | Kanaalvak Kwaadmechelen (sluis P.C.L. (Tessenderlo)).  |       | 100   |       |       |       | Section du canal Kwaadmechelen (écluse) P.C.L. (Tessenderlo). | 7.  |
| 8.                                         | Sluis 200 × 24 Genk + spoorbrug. . . . .               |       |       | 500   |       |       | Ecluse 200 × 24 Genk + pont de chemin de fer.                 | 8.  |
| 9.                                         | Insne de van Eigenbilzen. . . . .                      | 3,5   |       | 200   |       |       | Tranchée d'Eigenbilzen.                                       | 9.  |
| 10.                                        | Kanaalvak Viersel-Oelegem . . . . .                    | 3     |       | 90    |       |       | Section du canal Viersel-Oelegem.                             | 10. |
| 11.                                        | Kanaalvak Olen (sluis)-Olen Hoogbuul . . . . .         | 2     |       | 60    |       |       | Section du canal Olen (écluse)-Olen Hoogbuul.                 | 11. |
| 12.                                        | Kanaalvak Monsin-Hermalle-s/Argenteau. . . . .         | 10    |       | 280   |       |       | Section du canal Monsin-Hermalle s/Argenteau.                 | 12. |
| 13.                                        | Kanaalvak - Diepenbeek-Hasselt . . . . .               | 4,5   |       |       | 180   |       | Section du canal Diepenbeek-Hasselt.                          | 13. |
| 14.                                        | Kanaalvak Genk-Diepenbeek.                             | 4,5   |       |       | 180   |       | Section du canal Genk-Diepenbeek.                             | 14. |
| 15.                                        | Kanaalvak-Genk-Eigenbilzen.                            | 7     |       |       | 230   |       | Section du canal Genk-Eigenbilzen.                            | 15. |
| 16.                                        | Kanaalvak Eigenbilzen-Briegden . . . . .               | 5,6   |       |       | 240   |       | Section du canal Eigenbilzen-Briegden.                        | 16. |
| 17.                                        | Kanaalvak Hermalle-s/Argenteau-Lanaye. . . . .         | 10    |       |       |       | 200   | Section du canal Hermalle s/Argenteau-Lanaye.                 | 17. |
| 18.                                        | Kanaalvak Briegden-Vroenhoven . . . . .                | 8     |       |       |       | 480   | Section du canal Briegden-Vroenhoven.                         | 18. |
| 19.                                        | Insne de van Caster-Jekerdijker . . . . .              |       |       |       |       | 230   | Tranchée de Caster-Jekerdijker.                               | 19. |
| 20.                                        | Sluis 200 × 12 of 16 Wijnegem (Konv. 4.500 t). . . . . |       |       |       | 200   |       | Ecluse 200 × 12 ou 16 Wijnegem (convois de 4.500 t).          | 20. |
| 21.                                        | Kanaalvak Oelegem-Schoten.                             |       |       |       | 100   |       | Section du canal Oelegem-Schoten.                             | 21. |
| 22.                                        | Kanaalvak Schoten-Antwerpen . . . . .                  | 15    |       |       |       | 200   | Section du canal Schoten-Anvers.                              | 22. |
| Totalen vastleggingen in miljoen frank . . |                                                        | 1.150 | 1.140 | 1.130 | 1.130 | 1.110 | Totaux engagements en millions de francs.                     |     |

**C. Gebouwen.**

1. Hoever staat het met het autonoom Fonds voor het beheer van de gebouwen? Kan de Minister het aantal gebruikte lokalen opgeven, alsmede het bedrag van het huurcontract en de lasten die voortvloeien uit de huur van de gebouwen?

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat het bedoelde voorontwerp betrekking heeft op de instelling van een Regie voor de Rijksgebouwen. Het voorontwerp werd bestudeerd door de Interdepartementale Commissie voor het beheer van het onroerend Rijkspatrimonium.

Dat voorontwerp dateert uit de tijd van de vorige regering die besloot het onderzoek ervan op te schorten.

Anderzijds heeft de Minister een tabel laten geworden waarin, per departement, het aantal en het bedrag van de kredieten uitgetrokken voor de huur in 1969 worden vermeld.

**Huurcontracten.**

*Aantal gehuurde gebouwen en krediet voor 1969.*

**C. Bâtiments.**

1. Où en est-on pour le Fonds autonome gestion des bâtiments? Chaque Ministre peut-il donner le nombre de locaux occupés, le montant du bail et les charges qui résultent de la location des bâtiments?

Dans sa réponse le Ministre signale que l'avant-projet visé porte sur la création d'une Régie des Bâtiments de l'Etat. L'avant-projet a été examiné par la Commission interdépartementale pour la gestion du patrimoine immobilier de l'Etat.

Cet avant-projet date de l'époque du précédent Gouvernement qui décida de surseoir à son examen.

D'autre part, le Ministre a fait parvenir un tableau indiquant, par département, le nombre et le montant des crédits prévus en 1969 pour les locations.

**Baux de Location.**

*Nombre de locations et crédit prévu pour 1969.*

|                                    | Aantal gehuurde gebouwen<br>—<br>Nombre de bâtiments loués | Krediet voor 1969<br>—<br>Crédit prévu pour 1969 |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------|
| Financiën . . . . .                | 610                                                        | 146.695.096                                      | Finances.                          |
| Volksgezondheid . . . . .          | 26                                                         | 7.084.406                                        | Santé publique.                    |
| Buitenlandse Zaken . . . . .       | 17                                                         | 144.953.202                                      | Affaires étrangères.               |
| Arbeid en Tewerkstelling . . . . . | 25                                                         | 18.621.823                                       | Emploi et Travail.                 |
| Justitie . . . . .                 | 108                                                        | 70.654.499                                       | Justice.                           |
| Rijkswacht . . . . .               | 1237                                                       | 47.305.565                                       | Gendarmerie.                       |
| Binnenlandse Zaken . . . . .       | 50                                                         | 5.649.848                                        | Intérieur.                         |
| Eerste-Minister . . . . .          | 5                                                          | 7.624.934                                        | Premier Ministre.                  |
| Economische Zaken . . . . .        | 17                                                         | 53.560.349                                       | Affaires économiques.              |
| Landbouw . . . . .                 | 75                                                         | 14.264.968                                       | Agriculture.                       |
| Nationale Opvoeding . . . . .      | 101                                                        | 41.472.567                                       | Education nationale.               |
| Sociale Voorzorg . . . . .         | 10                                                         | 12.293.117                                       | Prévoyance sociale.                |
| Verkeerswezen . . . . .            | 17                                                         | 17.076.555                                       | Communications.                    |
| Gezin . . . . .                    | 1                                                          | 1.644.962                                        | Famille.                           |
| Posterijen . . . . .               | 632                                                        | 83.913.173                                       | Postes.                            |
| Middenstand . . . . .              | 7                                                          | 9.894.329                                        | Classes moyennes.                  |
| Rekenhof . . . . .                 | 3                                                          | 2.770.902                                        | Cour des Comptes.                  |
| Nederlandse Cultuur . . . . .      | 2                                                          | 1.639.502                                        | Culture néerlandaise.              |
| Franse Cultuur . . . . .           | 5                                                          | 2.270.906                                        | Culture française.                 |
| Openbare Werken . . . . .          | 140                                                        | 63.593.846                                       | Travaux publics.                   |
| Uitgetrokken op de begroting       |                                                            | 40.000.000                                       | Prévu au budget.                   |
|                                    | <b>3083</b>                                                | <b>752.974.549</b>                               |                                    |
| Fonds der schoolgebouwen . . . . . | <b>+ 1100</b>                                              | <b>± 75.000.000</b>                              | Fonds des constructions scolaires. |
|                                    | <b>4183</b>                                                | <b>827.974.549</b>                               |                                    |

2. Wat is het bouwprogramma ten behoeve van de wegregieën? Hoever staat het inzonderheid met het gebouw voor de regie van Ciney?

2. Quel est le programme de construction de bâtiments pour les régies des routes? Qu'en est-il notamment de la construction du bâtiment de la régie de Ciney?

In zijn antwoord verstrekt de Minister de onderstaande gegevens :

Gebouwen voor de regieën die zullen worden belast met :

a) het onderhoud van de autosnelwegen.

| Provincie       | Vestigingsplaats | Stand van de werken of studies                                                                |
|-----------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Antwerpen       | Grobbendonk      | — de opening van de inschrijvingen heeft plaatsgehad op 16 januari 1969.                      |
|                 | Ruisbroek        | — de aanbestedingsstukken worden opgemaakt.                                                   |
| Brabant         | Anderlecht       | — studie van de vestigingsmogelijkheden.                                                      |
|                 | Ondergem         | — vestigingsproject in studie.                                                                |
|                 | Bertem           | — vestigingsproject goedgekeurd.                                                              |
| Oost-Vlaanderen | Erembodegem      | — de aanbestedingsstukken worden opgemaakt.                                                   |
| West-Vlaanderen | Loppem           | — de aanbestedingsstukken worden opgemaakt.                                                   |
| Henegouwen      | Seneffe          | — de aanbestedingsstukken worden opgemaakt.                                                   |
|                 | Peruwelz         | — vestigingsproject ter goedkeuring voorgelegd aan de Stedebouw en de Rijkswacht.             |
| Luik            | Battice          | — goedkeuring van de aanbestedingsresultaten ter kennis van Luik gebracht op 17 januari 1969. |
|                 | Awans            | — goedkeuring van de aanbestedingsresultaten ter kennis van Luik gebracht op 17 januari 1969. |
| Limburg         | Hasselt          | — vestigingsproject goedgekeurd, aankoop van het terrein aan de gang.                         |
| Namen           | Daussoulx        | — vestigingsproject ter goedkeuring voorgelegd aan de betrokken administraties.               |

b) het onderhoud van de wegen.

| Provincie       | Vestigingsplaats | Stand van de werken of studies                                |
|-----------------|------------------|---------------------------------------------------------------|
| Antwerpen       | Deurne           | — bouwwerken aan de gang.                                     |
| West-Vlaanderen | Kortrijk         | — aankoop van een terrein aan de gang.                        |
| Luik            | Hannuit          | — vestigingsproject ter instemming voorgelegd aan stedenbouw. |
| Namen           | Ciney            | — de aanbestedingsstukken worden thans opgemaakt.             |

Voor de Regie van Ciney zullen de aanbestedingsstukken binnenkort klaar zijn. Wegens de vorm van het terrein heeft het Bestuur der Wegen en der Gebouwen bepaalde verbeteringen in de oorspronkelijke plannen moeten aanbrengen. Aldus wordt

Dans sa réponse le Ministre a fourni les indications suivantes :

Construction de bâtiments pour les régies qui seront chargées :

a) de l'entretien des autoroutes.

| Province            | Localité d'implantation | Etat d'avancement des travaux ou des études                                        |
|---------------------|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Anvers              | Grobbendonck            | — l'ouverture des soumissions a eu lieu le 16 janvier 1969.                        |
|                     | Ruisbroek               | — établissement des documents d'adjudication en cours.                             |
| Brabant             | Anderlecht              | — étude des possibilités d'implantation.                                           |
|                     | Audergem                | — projet d'implantation à l'étude.                                                 |
|                     | Bertem                  | — projet d'implantation approuvé.                                                  |
| Flandre orientale   | Erembodegem             | — établissement des documents d'adjudication en cours.                             |
| Flandre occidentale | Loppem                  | — établissement des documents d'adjudication en cours.                             |
| Hainaut             | Seneffe                 | — établissement des documents d'adjudication en cours.                             |
|                     | Péruwelz                | — projet d'implantation soumis à l'accord de l'Urbanisme et de la Gendarmerie.     |
| Liège               | Battice                 | — approbation des résultats de l'adjudication notifiée à Liège le 17 janvier 1969. |
|                     | Awans                   | — approbation des résultats de l'adjudication notifiée à Liège le 17 janvier 1969. |
| Limbourg            | Hasselt                 | — projet d'implantation approuvé, achat du terrain en cours.                       |
| Namur               | Daussoulx               | — projet d'implantation soumis à l'approbation des administrations intéressées.    |

b) de l'entretien des routes.

| Province            | Localité d'implantation | Etat d'avancement des travaux ou des études               |
|---------------------|-------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Anvers              | Deurne                  | — travaux de construction en cours.                       |
| Flandre occidentale | Courtrai                | — achat d'un terrain en cours.                            |
| Liège               | Hannut                  | — projet d'implantation soumis à l'accord de l'Urbanisme. |
| Namur               | Ciney                   | — établissement des documents d'adjudication en cours.    |

Pour la Régie de Ciney, l'établissement des documents d'adjudication sera terminé sous peu. La configuration du terrain a conduit les Administrations des Routes et des Bâtiments à apporter certaines améliorations aux plans initiaux. Ainsi, par exemple, le dépôt

bijvoorbeeld het depot voor smeltmiddelen zo opgevat dat de bestrooiingsmachines automatisch kunnen geladen worden.

3. Zal binnenkort een aanvang worden gemaakt met het optrekken van de administratieve gebouwen van de Rijkswacht van Ciney? Waarom is er vertraging?

De Minister verklaart dat de nodige stukken voor de aanbesteding van de bouwwerken klaar liggen. Het programma dat in overleg met de Generale Staf van de Rijkswacht voor het dienstjaar 1969 is opge maakt, voorziet evenwel niet in de bouw van die rijkswachtpost.

4. Een lid vraagt nadere detaillering over de artikelen 71.05 tot 72.05.

de produits fondants est conçu de façon à assurer le chargement automatique des répandeurs.

3. La construction des bâtiments administratifs de la gendarmerie de Ciney sera-t-elle entreprise sous peu? Quelles sont les raisons du retard?

D'après le Ministre, les documents nécessaires à la mise en adjudication des travaux de construction, sont établis. Toutefois, l'érection de cette gendarmerie n'est pas prévue au programme dressé, de commun accord, avec l'Etat-Major Général de la Gendarmerie, pour l'exercice 1969.

4. Un membre demande des renseignements plus précis au sujet des articles 71.05 à 72.05.

| Art.<br>—<br>Art. | TEKSTEN<br>—<br>LIBELLES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Nieuwe<br>machtigingen<br>1969<br>in duizenden<br>frank<br><br>Autorisations<br>nouvelles<br>1.69 en<br>milliers<br>de francs |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 71.01             | Aankoop van onroerende goederen met het oog op het bouwen, verbouwen en geschiktmaken van Rijksgebouwen en verschillende administratieve centra. — <i>Acquisitions de terrains et bien immobiliers en vue de la construction, transformation et aménagement des bâtiments de l'Etat et des divers centres administratifs.</i>                                                   |                                                                                                                               |
|                   | 1. Diverse aankopen — <i>Diverses acquisitions</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 196.000                                                                                                                       |
|                   | 2. Rechterlijke hervorming aankoop — <i>Réforme judiciaire acquisition</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 52.000                                                                                                                        |
|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 248.000                                                                                                                       |
| 72.01             | Bouwen en inrichten van diverse administratieve centra (architecten-honoraria en studie van de stadsverwarming te Brussel en te Charleroi inbegrepen). — <i>Construction et aménagement de divers centres administratifs (y compris honoraires d'architectes et études du chauffage urbain à Bruxelles et à Charleroi.</i>                                                      |                                                                                                                               |
|                   | 1. Brussel — Administratieve wijk — « Congreskolom », voortzetting — <i>Bruxelles — Cité administrative — « Colonne du Congrès », continuation</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                    | 260.000                                                                                                                       |
|                   | 2. Brussel — A.C. Leuvenseweg, voortzetting — <i>Bruxelles — C.A. rue de Louvain, continuation</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                    | 30.000                                                                                                                        |
|                   | 3. Brussel — Résidence Palace — <i>Bruxelles — Résidence Palace</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 20.000                                                                                                                        |
|                   | 4. Diverse administratieve centra te Elsene, Jumet, Wetteren, Kontich, Waver — Afwerking van Gent en verrekeningen en dringende werken — <i>Divers Centres administratifs à Ixelles, Jumet, Wetteren, Kontich, Wavre — Achèvement de Gand et décomptes et travaux urgents</i> . . . . .                                                                                         | 90.000                                                                                                                        |
|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 400.000                                                                                                                       |
| 72.02             | Bouwen, verbouwen en geschiktmaken van Rijksgebouwen — Afwerking van koninklijke gebouwen — Diverse uitgaven (architecten- en ingenieurshonoraria inbegrepen). — <i>Constructions, transformations et aménagements des bâtiments de l'Etat — Travaux de parachèvement des bâtiments royaux — Dépenses diverses (y compris honoraires d'architectes et ingénieurs)</i> . . . . . | 947.000                                                                                                                       |
|                   | A. Justitie — <i>Justice</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 200.000                                                                                                                       |
|                   | B. Binnenlandse Zaken — <i>Intérieur</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 58.000                                                                                                                        |
|                   | C. Nationale Opvoeding en Cultuur — <i>Education nationale et Culture</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 112.000                                                                                                                       |
|                   | D. Buitenlandse Zaken — <i>Affaires étrangères</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 30.000                                                                                                                        |
|                   | E. Financiën — <i>Finances</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 110.000                                                                                                                       |
|                   | F. Economische Zaken — <i>Affaires économiques</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1.500                                                                                                                         |
|                   | G. Landbouw — <i>Agriculture</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 7.000                                                                                                                         |
|                   | H. Verkeerswezen: Zeewezen — <i>Communications: Marine</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 80.000                                                                                                                        |

| Art.     | TEKSTEN<br>—<br>LIBELLES                                                                                                                                                        | Nieuwe<br>machtigingen<br>1969<br>in duizenden<br>frank<br>—<br>Autorisations<br>nouvelles<br>1969 en<br>milliers<br>de francs |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I.       | Openbare Werken — <i>Travaux publics</i> . . . . .                                                                                                                              | 19.000                                                                                                                         |
| J.       | Volksgezondheid — <i>Santé publique</i> . . . . .                                                                                                                               | 73.000                                                                                                                         |
| K.       | Rijkswacht — <i>Gendarmerie</i> . . . . .                                                                                                                                       | 222.000                                                                                                                        |
| L.       | Sociale Voorzorg — <i>Prévoyance sociale</i> . . . . .                                                                                                                          | 2.500                                                                                                                          |
| M.       | Tewerkstelling en Arbeid — <i>Emploi et Travail</i> . . . . .                                                                                                                   | 5.000                                                                                                                          |
| N.       | Kunstwerken — Werken koninklijke paleizen — Dringende en<br>onvoorziene werken — <i>Travaux artistiques — Travaux palais<br/>royaux — Travaux urgents et imprévus</i> . . . . . | 27.000                                                                                                                         |
|          |                                                                                                                                                                                 | 947.000                                                                                                                        |
| 72.02 A. | JUSTITIE — <i>JUSTICE</i> . . . . .                                                                                                                                             | 200.000                                                                                                                        |
| 1.       | Gebouwen — <i>Bâtiments Palais de Justice</i> . . . . .                                                                                                                         | 25.000                                                                                                                         |
| 2.       | Jeugdbescherming — <i>Protection de la Jeunesse</i> . . . . .                                                                                                                   | 35.000                                                                                                                         |
| 3.       | Penitentiair centrum — <i>Centre pénitentiaire</i> . . . . .                                                                                                                    | 20.000                                                                                                                         |
| 4.       | Diversen — <i>Divers</i> . . . . .                                                                                                                                              | 10.000                                                                                                                         |
| 5.       | Gerechtelijke hervorming — werken — <i>Réforme judiciaire —<br/>travaux</i> . . . . .                                                                                           | 110.000                                                                                                                        |
| I.       | Gebouwen van de rechterlijke diensten — <i>Bâtiments judiciaires</i> . . . . .                                                                                                  | 25.000                                                                                                                         |
|          | Turnhout — uitbreiding C.V. — <i>Turnhout — extension C.C.</i> . . . .                                                                                                          | —                                                                                                                              |
|          | Oostende — uitbreiding C.V. — <i>Ostende — extension C.C.</i> . . . .                                                                                                           | —                                                                                                                              |
|          | Edingen — geschiktmaken — <i>Enghien — aménagement</i> . . . . .                                                                                                                | —                                                                                                                              |
|          | Dinant — schilderwerken — <i>Dinant — peintures</i> . . . . .                                                                                                                   | —                                                                                                                              |
|          | Luik — gerechtelijke politie — uitbreiding — <i>Liège — police judi-<br/>ciaire — extension</i> . . . . .                                                                       | —                                                                                                                              |
|          | Aalst — gerechtelijke politie — uitbreiding — <i>Alost — police judi-<br/>ciaire — extension</i> . . . . .                                                                      | —                                                                                                                              |
|          | Brussel — Justitiepaleis — <i>Bruxelles — Palais de Justice</i> :                                                                                                               |                                                                                                                                |
|          | Cassatie — <i>Cassation</i> :                                                                                                                                                   |                                                                                                                                |
|          | — uitbreiding — <i>extension</i> . . . . .                                                                                                                                      | —                                                                                                                              |
|          | — afwerking — <i>parachèvement</i> . . . . .                                                                                                                                    | —                                                                                                                              |
|          | — lift — <i>ascenseur</i> . . . . .                                                                                                                                             | —                                                                                                                              |
|          | Krijgsauditoraat — <i>Auditorat militaire</i> :                                                                                                                                 |                                                                                                                                |
|          | — uitbreiding — <i>parachèvement</i> . . . . .                                                                                                                                  | —                                                                                                                              |
|          | — schilderwerk — <i>peintures</i> . . . . .                                                                                                                                     | —                                                                                                                              |
|          | Doornik — Gerechtsgebouw : brandbescherming — <i>Tournai —<br/>Palais de Justice : protection contre l'incendie</i> . . . . .                                                   | —                                                                                                                              |
|          | Leuven — Gerechtsgebouw : garage — liftkoker, enz. — <i>Louvain<br/>— Palais de Justice : garage — gaine d'ascenseur, etc.</i> . . . . .                                        | —                                                                                                                              |
| II.      | Jeugdbescherming — <i>Protection de la Jeunesse</i> . . . . .                                                                                                                   | 35.000                                                                                                                         |
|          | Wauthier-Braine — 2 prefab. paviljoenen — <i>Wauthier-Braine —<br/>2 pavillons préfabriqués</i> . . . . .                                                                       | —                                                                                                                              |
|          | Fraipont — Kasteel : geschiktmaken — <i>Fraipont — Château :<br/>aménagement</i> . . . . .                                                                                      | —                                                                                                                              |
|          | Saint-Servais — verwarming + electriciteit — <i>Saint-Servais —<br/>chauffage + électricité</i> . . . . .                                                                       | —                                                                                                                              |
|          | Jumet — electriciteitscabine H.S. — <i>Jumet — cabine électricité H.T.</i> . . . .                                                                                              | —                                                                                                                              |
|          | Mol — slaapgelegenheden — <i>Mol — dortoirs</i> . . . . .                                                                                                                       | —                                                                                                                              |
|          | Mol — verbouwing 12 huizen. — <i>Mol — transformation 12 maisons</i> . . . . .                                                                                                  | —                                                                                                                              |
|          | Ruiselede — verwarming linkervleugel — <i>Ruiselede — chauffage<br/>aile gauche</i> . . . . .                                                                                   | —                                                                                                                              |
| III.     | Penitentiaire centra — <i>Centres pénitentiaires</i> :                                                                                                                          |                                                                                                                                |
|          | Saint-Hubert — Inrichting landlopers : 2 <sup>e</sup> tranche) — <i>Saint-Hubert<br/>— Etablissement vagabonds : 2<sup>e</sup> tranche</i> . . . . .                            | 20.000                                                                                                                         |
| IV.      | Diverse werken — <i>Divers travaux</i> . . . . .                                                                                                                                | 10.000                                                                                                                         |
| V.       | Gerechtsgebouw : gerechtelijke hervorming — <i>Palais de Justice :<br/>réforme judiciaire</i> . . . . .                                                                         | 110.000                                                                                                                        |
|          | Hoei — Gerechtsgebouw : nieuw bijgebouw — <i>Huy — Palais de<br/>Justice : construction annexe</i> . . . . .                                                                    | (15.000)                                                                                                                       |

| Art.<br>—<br>Art. | TEKSTEN<br>—<br>LIBELLES                                                                                                | Nieuwe<br>machtigingen<br>1965<br>in duizenden<br>frank<br>—<br>Autorisations<br>nouvelles<br>1965 en<br>milliers<br>de francs |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                   | Verviers — Gerechtsgebouw : vergroting — Verviers — Palais de Justice : agrandissement . . . . .                        | (15.000)                                                                                                                       |
|                   | Brasschaat — Vrederecht : nieuwbouw — Brasschaat — Justice de Paix : construction . . . . .                             | —                                                                                                                              |
|                   | Merksem — Vrederecht : nieuwbouw — Merksem — Justice de Paix : construction . . . . .                                   | —                                                                                                                              |
|                   | Willebroek — Vrederecht : nieuwbouw — Willebroek — Justice de Paix : construction . . . . .                             | —                                                                                                                              |
|                   | Mechelen — Gerechtsgebouw : nieuwbouw — Malines : Palais de Justice : construction . . . . .                            | (20.000)                                                                                                                       |
|                   | Oostende — Gerechtsgebouw : werken — Ostende — Palais de Justice : travaux . . . . .                                    | —                                                                                                                              |
|                   | Marche-en-Famenne — nieuwbouw — Marche-en-Famenne — Construction : . . . . .                                            | (10.000)                                                                                                                       |
|                   | Brugge — Gerechtsgebouw : werken — Bruges — Palais de Justice : travaux . . . . .                                       | —                                                                                                                              |
|                   | Ieper — Gerechtsgebouw : nieuwbouw — Ypres — Palais de Justice : construction . . . . .                                 | ( 5.000)                                                                                                                       |
|                   | Kortrijk — Gerechtsgebouw : werken — Courtrai — Palais de Justice : travaux . . . . .                                   | ( 7.000)                                                                                                                       |
|                   | Anderlecht — Vrederecht : werken — Anderlecht — Justice de Paix : travaux . . . . .                                     | —                                                                                                                              |
|                   | Etterbeek — Vrederecht : werken — Etterbeek — Justice de Paix : travaux . . . . .                                       | —                                                                                                                              |
|                   | Jette — Vrederecht : werken — Jette — Justice de Paix : travaux . . . . .                                               | —                                                                                                                              |
|                   | Schaerbeek — Vrederecht : werken — Schaerbeek — Justice de Paix : travaux . . . . .                                     | —                                                                                                                              |
|                   | Sint-Pieters-Woluwe — Vrederecht : werken — Woluwe-Saint-Pierre — Justice de Paix : travaux . . . . .                   | —                                                                                                                              |
|                   | Brussel — Justitiepaleis : werken — Bruxelles — Palais de Justice : travaux . . . . .                                   | —                                                                                                                              |
|                   | Bergen — Gerechtsgebouw : werken — Mons — Palais de Justice : travaux . . . . .                                         | —                                                                                                                              |
|                   | Doornik — Gerechtsgebouw : werken — Tournai — Palais de Justice : travaux . . . . .                                     | ( 5.000)                                                                                                                       |
|                   | Gent — Gerechtshof : werken — Gand — Palais de Justice — travaux . . . . .                                              | ( 5.500)                                                                                                                       |
|                   | Oudenaarde — Gerechtshof : werken — Audenarde — Palais de Justice : travaux . . . . .                                   | ( 4.000)                                                                                                                       |
| 72.02 B.          | BINNENLANDSE ZAKEN — INTERIEUR . . . . .                                                                                | 58.000                                                                                                                         |
|                   | 1. Antwerpen — Provinciaal Gouvernement : voortzetting — Anvers — Gouvernement provincial : continuation.               |                                                                                                                                |
|                   | 2. Brugge — Provinciaal Gouvernement : voortzetting — Bruges — Gouvernement provincial : continuation.                  |                                                                                                                                |
|                   | 3. Bergen — Provinciaal Gouvernement : uitbreiding — Mons — Gouvernement provincial : extension.                        |                                                                                                                                |
|                   | 4. Diverse werken — Divers travaux.                                                                                     |                                                                                                                                |
| 72.02 C.          | I. NATIONALE OPVOEDING — EDUCATION NATIONALE                                                                            |                                                                                                                                |
|                   | Diverse werken — Divers travaux . . . . .                                                                               | 2.000                                                                                                                          |
|                   | II. CULTUUR — CULTURE :                                                                                                 |                                                                                                                                |
|                   | Bouw van centra voor culturele vorming te Wépion — Construction de Centres de formation culturelle à Wépion . . . . .   | 55.000                                                                                                                         |
|                   | Bouw van centra voor culturele vorming te Dworp — Construction de Centres de formation culturelle à Tourneppe . . . . . | 55.000                                                                                                                         |
|                   |                                                                                                                         | 112.000                                                                                                                        |
| 72.02 D.          | BUITENLANDSE ZAKEN — AFFAIRES ETRANGERES . . . . .                                                                      | 30.000                                                                                                                         |
|                   | Brussel — Egmontpaleis : geschiktmaken — voortzetting — Bruxelles — Palais d'Egmont : aménagement — continuation.       |                                                                                                                                |
| 72.02 E.          | FINANCIEN — FINANCES . . . . .                                                                                          | 110.000                                                                                                                        |
|                   | Antwerpen — nieuwbouw — Anvers — construction nouvelle.                                                                 |                                                                                                                                |
|                   | Brugge — kadaster nieuwbouw — Bruges — construct. nouv. cadastre.                                                       |                                                                                                                                |

| Art.<br>--- | TEKSTEN<br>—                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Nieuwe<br>machtigingen<br>1969<br>in duizenden<br>frank        |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Art.        | LIBELLES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Autorisations<br>nouvelles<br>1969 en<br>milliers<br>de francs |
|             | Sint-Truiden — nieuwbouw — <i>Saint-Trond — construction nouvelle.</i><br>Moeskroen — nieuwbouw — <i>Mouscron — construction nouvelle.</i><br>Eigenbrakel — nieuwbouw — <i>Braine-l'Alleud — construction nouv.</i><br>Diverse werken + C.V. + electriciteit — <i>Divers travaux + C.C.<br/>+ électricité.</i>                            |                                                                |
| 72.02 F.    | ECONOMISCHE ZAKEN — <i>AFFAIRES ECONOMIQUES</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 1.500                                                          |
|             | Diverse werken — <i>Travaux divers.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                |
| 72.02 G.    | LANDBOUW — <i>AGRICULTURE</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 7.000                                                          |
|             | Diverse dringende werken te Meise (Plantentuin) — <i>Divers travaux<br/>urgents à Meise (Jardin Botanique).</i><br>Boswachtershuizen — <i>Maisons forestières.</i><br>Zoniënbos — <i>Forêt de Soignes.</i><br>Melle (portierswoning) — <i>Melle (conciergerie).</i><br>Grand-Manil, Merelbeke, enz. — <i>Grand-Manil, Merelbeke, etc.</i> |                                                                |
| 72.02 H.    | VERKEERSWEZEN — ZEEWEZEN — <i>COMMUNICATIONS — MARINE.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                | 80.000                                                         |
|             | Oostende — nieuwbouw voor de lijn Oostende-Dover-Harwich —<br><i>Ostende — nouvelle construction pour la ligne Ostende-Douvres<br/>Harwich</i> . . . . . (24.000)                                                                                                                                                                         |                                                                |
|             | Oostende — Carferry complex : geschiktmaken en « Windbreak » Post 7<br>— <i>Ostende — Complexe carferry : aménagement et « Windbreak »<br/>Poste 7</i> . . . . . ( 1.000)                                                                                                                                                                 |                                                                |
|             | Zeebrugge — nieuwbouw — <i>Zeebrugge — nouvelle construction</i> . . . . . (30.000)                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                |
|             | Oostende — Zeevaartschool : uitbreiding — <i>Ostende — Ecole de la<br/>Marine : extension</i> . . . . . (16.000)                                                                                                                                                                                                                          |                                                                |
|             | Antwerpen — Hogere Zeevaartschool : uitbreiding — <i>Anvers — Ecole<br/>supérieure de la Marine : extension.</i>                                                                                                                                                                                                                          |                                                                |
|             | Diverse electriciteits- en verwarmingswerken te Oostende en te Ant-<br>werpen — <i>Divers travaux d'électricité et chauffage à Ostende et<br/>à Anvers.</i>                                                                                                                                                                               |                                                                |
|             | Diverse dringende werken — <i>Divers travaux urgents.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                |
| 72.02 I.    | OPENBARE WERKEN — <i>TRAVAUX PUBLICS</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 19.000                                                         |
|             | Evere — Bestuur der Wegen — Techn. geb. : vergroting eetzaal —<br><i>Evere — Administration des Routes — Bât. techn. agrandiss. réfect.</i>                                                                                                                                                                                               |                                                                |
|             | Brugge — Sluiswachterswoning — <i>Bruges — Maison éclusière.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                |
|             | Evergem-Merelbeke — Sluiswachterswoning — <i>Evergem-Merelbeke —<br/>Maison éclusière.</i>                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                |
|             | Aarlen — Bestuur der Gebouwen : uitbreiding — <i>Arlon — Direction<br/>des Bâtiments : extension.</i>                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                |
|             | Stavelot — Regie Bruggen en Wegen : nieuwbouw — <i>Stavelot — Régie<br/>Ponts et Chaussées : construction.</i>                                                                                                                                                                                                                            |                                                                |
| 72.02 J.    | VOLKSGEZONDHEID EN GEZIN — <i>SANTE PUBLIQUE - FAMILLE</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                      | 73.000                                                         |
|             | Rekem — Rijkslandbouwkolonie : voortzetting — <i>Rekem — Colonie<br/>agricole de l'Etat : continuation</i> . . . . . (30.000)                                                                                                                                                                                                             |                                                                |
|             | Bergen — Krankzinnigengesticht — <i>Mons — Asile d'aliénés</i> . . . . . (37.000)                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                |
|             | Doornik — Krankzinnigengesticht — <i>Tournai — Asile d'aliénés</i> . . . . . ( 1.000)                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                |
|             | Diverse werken — <i>Divers travaux</i> . . . . . ( 5.000)                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                |
| 72.02 K.    | RIJKSWACHT — <i>GENDARMERIE</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 220.000                                                        |
|             | Etterbeek — Mobiel légioen : eerste fase — <i>Etterbeek — Légion mobile :<br/>première phase</i> . . . . . 45.000                                                                                                                                                                                                                         |                                                                |
|             | Elsene — Verbindingsblok : nieuwbok — <i>Ixelles — Bloc liaison : constr.</i><br>Gent — Tweede faze : voortzetting — <i>Gand — deuxième phase :<br/>continuation</i> . . . . . 6.000                                                                                                                                                      |                                                                |
|             | Zelzate — nieuwbouw — <i>Zelzate — construction</i> . . . . . 30.000                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                |
|             | Beveren-Waas — nieuwbouw — <i>Beveren-Waas — construction</i> . . . . . 14.000                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                |
|             | Ieper — nieuwbouw — <i>Ypres — construction</i> . . . . . 9.000                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                |
|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 11.000                                                         |

| Art.<br>—<br>Art. | TEKSTEN<br>—<br>LIBELLES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Nieuwe<br>machtigingen<br>1969<br>in duizenden<br>frank<br>—<br>Autorisations<br>nouvelles<br>1969 en<br>milliers<br>de francs |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                   | Namen — Tweede tranche; voortzetting — <i>Namur — deuxième tranche : continuation</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 28.000                                                                                                                         |
|                   | Leopoldsborg — nieuwbouw — <i>Bourg-Léopold — construction</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 7.000                                                                                                                          |
|                   | Houthalen — nieuwbouw — <i>Houthalen — construction</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 5.000                                                                                                                          |
|                   | Komen — nieuwbouw — <i>Comines — construction</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 5.000                                                                                                                          |
|                   | Jumet — voortzetting (Jumet) — <i>Jumet — continuation (Jumet)</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 10.000                                                                                                                         |
|                   | Basècles — nieuwbouw — <i>Basècles — construction</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 10.000                                                                                                                         |
|                   | Comblain-au-Pont — nieuwbouw — <i>Comblain-au-Pont — construction</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 7.000                                                                                                                          |
|                   | Aarlen — nieuwbouw — <i>Arlon — construction</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 16.000                                                                                                                         |
|                   | Diverse werken (inbegrepen C.V., electriciteit, enz. — <i>Divers travaux (y compris C.C., électricité, etc.)</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 19.000                                                                                                                         |
| 72.02 L.          | SOCIALE VOORZORG — <i>PREVOYANCE SOCIALE</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 2.500                                                                                                                          |
|                   | Diverse werken te Bierset, Awans-Morlanwelz, enz. — <i>Divers travaux à Bierset, Awans-Morlanwelz, etc.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                |
| 72.02 M.          | TEWERKSTELLING EN ARBEID — <i>EMPLOI ET TRAVAIL</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 5.000                                                                                                                          |
|                   | Diverse werken te Bergen, Brugge, Sint-Niklaas, Antwerpen, enz. — <i>Divers travaux à Mons, Bruges, Saint-Nicolas, Anvers, etc.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                |
| 72.02 N.          | DIVERSE UITGAVEN — <i>DEPENSES DIVERSES</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 27.000                                                                                                                         |
|                   | Koninklijke Paleizen : Kunstwerken — <i>Palais Royaux : Œuvres artistiques</i> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                |
|                   | Verrekeningen en onvoorziene werken — <i>Décomptes et imprévus</i> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                |
|                   | Diverse werken aan de Koninklijke Paleizen : Kunstwerken — Verrekeningen en onvoorziene werken — <i>Divers travaux aux Palais Royaux : Travaux d'artistes — Décomptes et imprévus</i> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                |
| 72.03             | Bouwen van de Administratieve Wijk der Europese Gemeenschappen (inbegrepen aankoop van onroerende goederen architecten- en ingenieurshonoraria) evenals de betaling van de delgingen en de intresten op verschuldigde kapitalen — <i>Construction de la Cité Administrative des Communautés Européennes (y compris acquisition des biens immeubles et honoraires d'architectes et ingénieurs) ainsi que le paiement des amortissements et les intérêts des capitaux avancés</i> . . . . . | 52.000                                                                                                                         |
| 72.04             | Vestiging van de Europese scholen te Ukkel, Mol en Sint-Pieters-Woluwe (inbegrepen de aankoop van onroerende goederen en architecten- en ingenieurshonoraria) — <i>Etablissements des Ecoles Européennes à Uccle, Mol et Woluwe-Saint-Pierre (y compris les acquisitions de biens immeubles et honoraires d'architectes et ingénieurs)</i> . . . . .                                                                                                                                      | 40.000                                                                                                                         |
| 72.05             | Uitgaven voortvloeiend uit door de oorlogsfeiten berokkende schade aan de Staatsgebouwen (niet inbegrepen de gebouwen van de Posten) — <i>Dépenses résultant des dommages causés par la guerre aux bâtiments de l'Etat (non compris les bâtiments de la Poste)</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                              | 10.000                                                                                                                         |
|                   | Herbouw en voortzetting van de werken te Elsene, Etterbeek, Oostende, Doornik, enz. — <i>Reconstruction de bâtiments et continuation des travaux à Ixelles, Etterbeek, Ostende, Tournai, etc.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                |
| 72.06             | Buitengewoon onderhoud — <i>Entretien extraordinaire</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 160.000                                                                                                                        |
| 72.07             | Bouw en inrichting van de gebouwen bestemd voor het personeel van de diensten der Europese Gemeenschappen (recreatiecentra, ontmoetingslokalen, enz.) — <i>Construction et aménagement de bâtiments destinés au personnel occupé aux services des Communautés Européennes (Centres d'agrément, locaux de rencontres, etc.)</i> . . . . .                                                                                                                                                  | 10.000                                                                                                                         |
|                   | Diverse werken — <i>Divers travaux</i> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                |
| 81.01             | Bouwen, verbouwen en geschiktmaken van de gebouwen van de Posten (aankopen, onteigeningen van gebouwen en gronden inbegrepen) Architecten- en ingenieurs honoraria — <i>Construction, transformation et aménagement des bâtiments des Postes (y compris acq. et exportations d'imm. et de terrains) Honoraires des études d'architectes et ingénieurs</i> . . . . .                                                                                                                       | 220.000                                                                                                                        |

| Art.<br>—<br>Art. | TEKSTEN<br>—<br>LIBELLES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Nieuwe<br>machtigingen<br>1969<br>in duizenden<br>frank<br>—<br>Autorisations<br>nouvelles<br>1969 en<br>milliers<br>de francs |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.                | Diverse aankopen te Hamont, Heusden (L), Kapellen, Kieldrecht, Knokke I, Korbeek-Lo, Lembeek (Halle), Mechelen a/Maas, Roesbrugge, Sint-Amands, Sint-Joris-Weert, Tessenderlo, Zwartberg, Zwijnaarde, enz. — <i>Acquisitions diverses à Hamont, Heusden (L), Kapellen, Kieldrecht, Knokke I, Korbeek-Lo, Lembeek (Hal), Mechelen a/Maas, Rousbrugge, Saint-Joris-Weert, Tessenderlo, Zwartberg, Zwijnaarde, etc.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 10.000                                                                                                                         |
| 2.                | Diverse bouw-, geschiktmakings- en verbouwingswerken te Antwerpen, Koksijde, Sint-Andries, Zonhoven, Diest, Geetbets, Oude God, Overijse, Kapellen, Diepenbeek, Anzegem, Hoegaarden, Kruibeke, Meerhout, Sint-Kruis, Roeselare, Diegem, Brussel 4, Baudour, Fleurus, Forchies, Hyon, Lustin, Profondeville, Braine-l'Alleud, Yvoir, Seraing, Villers-le-Bouillet, Thimister, Vottem, Hotton, Anthisnes, Bertrix, Halanzy, enz. — <i>Divers travaux de construction, aménagement, transformation à Anvers, Koksijde, Sint-Andries, Zonhoven, Diest, Geetbets, Oude God, Overijse, Kapellen, Diepenbeek, Anzegem, Hoegaarden, Kruibeke, Meerhout, Sint-Kruis, Roulers, Diegem, Bruxelles 4, Baudour, Fleurus, Forchies, Hyon, Lustin, Profondeville, Braine-l'Alleud, Yvoir, Seraing, Villers-le-Bouillet, Thimister, Vottem, Hotton, Anthisnes, Bertrix, Halanzy, etc.</i> | 150.000                                                                                                                        |
| 3.                | Jaarlijks aandeel van de Staat in de bouw van Postkantoor, Brussel 1 — <i>Quote-part annuelle de l'Etat dans la construction de la Poste, Bruxelles 1</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 60.000                                                                                                                         |
| 81.02             | Uitgaven voortvloeiend uit door de oorlogsfeiten berokkende schade aan de gebouwen van de Posterijen — <i>Dépenses résultant des dommages causés par la guerre aux bâtiments de la poste</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 1.000                                                                                                                          |
|                   | Diverse werken te Oostende, Brugge, Spa, Kortrijk, enz. — <i>Divers travaux à Ostende, Bruges, Spa, Courtrai, etc.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                |
|                   | <b>WETENSCHAPSBELEID — POLITIQUE SCIENTIFIQUE :</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                |
|                   | I. Diverse aankopen — <i>Acquisitions diverses</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 5.000                                                                                                                          |
|                   | II. Werken : nieuwbouw — <i>Travaux : construction</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 312.000                                                                                                                        |
|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 317.000                                                                                                                        |
| 71.01             | <b>WETENSCHAPSBELEID — Aankoop en werken — POLITIQUE SCIENTIFIQUE — <i>Acquisition et travaux.</i></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                |
|                   | I. Diverse aankopen — <i>Acquisitions diverses</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 5.000                                                                                                                          |
|                   | II. Werken — <i>Travaux :</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                |
| 72.02 C.          | <b>NATIONALE OPVOEDING EN CULTUUR — EDUCATION NATIONALE ET CULTURE :</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                |
|                   | 1. Brussel — Kunstberg — Albert I-bibliotheek — Rijksarchief : voortzetting — <i>Bruxelles — Mont des Arts — Bibliothèque Albert 1<sup>er</sup> — Archives de l'Etat : continuation</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 205.000                                                                                                                        |
|                   | 2. Ukkel — Instituut voor Ruimte-Aëronomie van België en voortzetting — <i>Uccle — Institut d'Aéronomie spatiale et continuation</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 25.000                                                                                                                         |
|                   | 3. Musea te Mariemont en Tervuren : bouw — <i>Musées à Mariemont et Tervuren : construction.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 8.000                                                                                                                          |
|                   | 4. Brussel — Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen : afwerking — <i>Bruxelles — Institut Royal des Sciences naturelles : parachèvement</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 35.000                                                                                                                         |
|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 273.000                                                                                                                        |
| 72.02 G.          | <b>LANDBOUW — AGRICULTURE</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 30.000                                                                                                                         |
|                   | 1. Gent — Fyto-hygiëne : bouw — <i>Gand — Phytohygiène : construct.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                |
|                   | 2. Gembloux — Entomologie : bouw — <i>Gembloux — Entomologie : construction.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                |
|                   | 3. Oostende — Proefstations — Zeevisserij — <i>Ostende — Station de recherche — Pêche maritime.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                |
| 72.02 I.          | <b>OPENBARE WERKEN — TRAVAUX PUBLICS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 9.000                                                                                                                          |
|                   | Gent — Geotechnie : bouw, voortzetting — <i>Gand — Géotechnie : construction, continuation.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                |
|                   | <b>TOTAAL VAN DE WERKEN — TOTAL DES TRAVAUX</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 312.000                                                                                                                        |

**D. Stedebouw en ruimtelijke ordening.**

1. Een lid wijst erop dat de bijzondere plannen van aanleg veel te traag worden behandeld. Het duurt soms een jaar om een principiële vergunning voor wijziging te verkrijgen. Wat is de Minister voornemens te doen ?

De Minister antwoordt dat bij het onderzoek van een bijzonder plan van aanleg of van een wijziging in een dergelijk plan, ten behoeve van de coördinatie die daarbij in acht moet worden genomen, het advies moet worden ingewonnen van alle betrokken besturen, bij voorkeur in het stadium van de bedoelingen, ten einde nutteloos werk en misrekeningen bij het opdrachtgevend gemeentebestuur te voorkomen.

Dit overleg is onontbeerlijk en neemt wel enige tijd in beslag. Soms moet een tracé worden bijgewerkt, ten einde het bijzonder plan met de nodige nauwkeurigheid te kunnen opmaken. De termijn van één jaar waarvan het geachte lid spreekt, is toch wel al te lang.

2. Zijn de plannen voor de campus van Ottignies reeds goedgekeurd ? Naar verluidt zijn er verschillende projecten ?

De Minister verklaart dat de plannen waarin de grenzen van de campus van Ottignies worden bepaald, goedgekeurd zijn. De plaatsing van de gebouwen voor universitair gebruik wordt momenteel nog onderzocht door de universiteit te Leuven. De nodige maatregelen zijn genomen ter bescherming van het natuurschoon.

Wat de toegangswegen betreft zal een eerste aanbesteding voor het aanleggen van de verbinding Wavre-Ottignies begin 1969 plaatshebben.

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de tracés voor de andere ontworpen wegen. Ook werden maatregelen genomen voor de goede werking van de spoorweginfrastructuur.

3. Sommige agglomeratieraden voor de ruimtelijke ordening werden reeds geïnstalleerd, met name te Luik en te Brussel; deze raden beschikken evenwel niet over richtlijnen van de administratie voor de regeling van hun werkzaamheden. Mogen die richtlijnen spoedig worden verwacht ?

In zijn antwoord vestigt de Minister de aandacht op artikel 19 van de wet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedebouw, dat de vijf agglomeraties opsomt waarvoor een Commissie van advies moet worden ingesteld. Die voor Brussel werkt sedert 1963, die voor Luik en voor Charleroi sedert 1968. Men is thans bezig met de samenstelling van de commissie voor Antwerpen en die voor Gent.

Artikel 19 bepaalt verder dat de Minister een enkel reglement van orde vaststelt voor de Commissies. Het gaat hier dus niet om richtlijnen, zoals het geachte lid verwacht,

**D. Urbanisme et aménagement du territoire.**

1. Un membre a signalé les lenteurs excessives dans l'examen des plans particuliers d'aménagement. Quelquefois cela dure plus d'un an pour obtenir l'autorisation de principe de modifications. Que compte faire le Ministre ?

D'après le Ministre, l'examen d'un plan particulier ou d'une modification à un tel plan exige, en fonction de la coordination que ce plan d'aménagement doit exprimer, que toutes les administrations intervenantes soient consultées, de préférence à l'échelon des intentions, afin d'éviter du travail inutile et des mécomptes à l'administration communale maîtresse du plan.

Cette consultation est indispensable et demande un certain temps. Parfois, un tracé doit encore être mis au point pour qu'il puisse figurer avec la précision requise sur le plan particulier. Le délai d'un an, dont parle le membre, est trop long.

2. Les plans pour le campus d'Ottignies sont-ils approuvés ? On dit qu'il y a différents projets.

D'après le Ministre, les plans définissant le périmètre du campus d'Ottignies ont été approuvés. Jusqu'à présent, l'implantation des bâtiments du site universitaire est à l'étude à l'Université de Louvain. Les mesures de sauvegarde du site ont été prises.

En ce qui concerne les voies d'accès, une première adjudication visant la réalisation de la jonction Wavre-Ottignies interviendra au début de 1969.

Quant à l'ensemble des autres voies envisagées, une dernière mise au point des tracés est actuellement en cours. Des mesures ont également été prises pour le bon fonctionnement de l'infrastructure ferroviaire.

3. Certains Conseils d'agglomération pour l'aménagement du territoire ont été installés notamment à Liège et à Bruxelles, mais ces Conseils manquent de directives de la part de l'administration pour régler leur activité. Peut-on espérer recevoir rapidement ces directives ?

Dans sa réponse le Ministre attire l'attention sur le fait que l'article 19 de la loi sur l'Urbanisme et l'Aménagement du Territoire cite les cinq agglomérations pour lesquelles une Commission consultative doit fonctionner. Celle de Bruxelles fonctionne depuis 1963, celles de Liège et de Charleroi depuis 1968. La composition de celles d'Anvers et de Gand se prépare.

Le même article 19 dispose que le Ministre arrête le règlement d'ordre intérieur unique des Commissions. Il ne s'agit donc pas ici de directives, comme l'honorable membre l'espère.

Daar het hier vooral de bedoeling is samenwerking tot stand te brengen tussen de vertegenwoordigers van het betrokken gebied en het centraal gezag, is het niet geraden strakke of volledig uitgewerkte regels vast te stellen, noch regels vast te stellen voordat de vijf commissies van advies zijn ingesteld. Inmiddels staan de ambtenaren met raadgevende stem, door de Minister aangewezen om in de Commissies zitting te nemen, alsook de administratie ter beschikking van de voorzitters en de leden om hun taak te vergemakkelijken.

De Minister zal spoed zetten achter de samenstelling van de ontbrekende Commissies en de vaststelling van het reglement van orde zal volgen.

4. De vestiging van een nieuw kerncentrum te Focant zal een belangrijke infrastructuur vereisen. Bestaan er daarvoor reeds plannen? Hoeveel staat het met de uitvoering ervan?

De Minister antwoordt dat de weerslag van de vestiging van het centrum te Focant op de wegeninfrastructuur zorgvuldig bestudeerd werd door het Bestuur der Wegen, zowel wat de afschaffing van bepaalde wegen en de vervanging ervan door andere wegen betreft, als met betrekking tot de snelle verbinding tussen Focant en de autoweg der Ardennen. Het onderzoek vordert normaal, zodat in de behoeften zal kunnen worden voorzien, zodra de beslissing gevallen is om het centrum te Focant te vestigen.

5. Hoeveel staat men met de gewestplannen?

Volgens de Minister heeft voor het ganse land het opmaken van de gewestplannen het stadium van de fundamentele opties overschreden. Deze zijn overgelegd aan de appreciatie van de lokale, regionale en provinciale autoriteiten, tijdens vele vergaderingen die ter plaatse gehouden werden.

In ieder gewest wordt door een adviescomité een voortdurende verbinding onderhouden tussen ontwerpers, het Bestuur en gezegde overheden.

Thans wordt op basis van de uitgebrachte adviezen de bestaande en de juridische toestand op kaarten 1/10.000 opgesteld.

In de mate van het mogelijke wordt rekening gehouden met wensen en vragen van al de autoriteiten voor zover ze te verenigen zijn met een geordende en rationele aanpak van het grondgebied.

Voor 20 gewesten zijn de nodige documenten met verklarende en rechtvaardigende teksten in druk.

Daarna worden de besprekingen op dezelfde democratische wijze hernomen, waarna de procedure tot goedkeuring verder volgt.

Hierbij volgt een lijst van de onderscheiden gewesten en van de stand van zaken.

Comme il s'agit, en ordre principal, de mettre sur pied une collaboration entre des représentants du territoire considéré et du pouvoir central, il n'est pas indiqué de fixer des règles rigides ou exhaustives et de fixer celles-ci avant que les cinq commissions consultatives ne soient créées. Les fonctionnaires à voix consultative, désignés par le Ministre pour siéger dans les commissions, ainsi que l'Administration, en attendant, sont à la disposition des présidents et des membres pour faciliter leur tâche.

Le Ministre ne manquera pas d'activer la constitution des Commissions manquantes et l'élaboration du règlement d'ordre intérieur suivra.

4. L'établissement à Focant d'un nouveau centre nucléaire nécessitera une importante infrastructure. A-t-on des projets à ce sujet? Quel est leur état d'avancement?

D'après le Ministre, l'incidence de l'établissement du centre de Focant sur l'infrastructure routière a été soigneusement examinée par l'Administration des Routes, tant en ce qui concerne la suppression de certains chemins et le remplacement par d'autres voiries, que pour ce qui est de l'accès rapide à Focant par l'autoroute des Ardennes. Les études avancent normalement, de manière à être prêt à répondre aux besoins dès que la décision d'installer le centre de Focant aura été prise.

5. Où en sont les plans de secteur?

D'après le Ministre, l'élaboration des plans de secteur a dépassé le stade des options fondamentales pour l'ensemble du pays. Ces plans sont soumis à l'appréciation des autorités locales, régionales et provinciales, au cours des nombreuses réunions tenues sur place.

Dans chaque région, une Commission consultative veille à maintenir une liaison constante entre les demandeurs, l'administration et les autorités en question.

On confectionne actuellement des cartes au 1/10.000<sup>e</sup> sur la base des avis émis et des situations existantes en droit et en fait.

Dans la mesure du possible, on tient compte des vœux exprimés et des questions posées par toutes les autorités, pour autant que les uns et les autres soient compatibles avec un aménagement ordonné et rationnel du territoire.

Les documents nécessaires, accompagnés des textes explicatifs et justificatifs, sont actuellement à l'impression pour vingt régions.

Les discussions sont ensuite reprises suivant la même méthode démocratique, après quoi la procédure d'approbation se poursuit.

Voici une liste des divers secteurs et de la situation actuelle des plans qui les intéressent.

| GEWEST                     | Stand 31 december 1968                                                                                                                     | Maken clichés<br>+ druk.<br>Levering<br>documenten en<br>2 <sup>de</sup> raad-<br>pleging<br>3 maanden              | Einde<br>2 <sup>de</sup> raad-<br>pleging | Hermaken<br>ontwerp<br>1 maand    | Akkoord<br>ABRO<br>1 maand    | Hermaken<br>clichés<br>2 maand      | Def. druk<br>2 maand               | Ministerieel<br>besluit | Situation au 31 décembre 1968                                                                                                                                                               | SECTEUR                         |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
|                            |                                                                                                                                            | Confection<br>de clichés<br>et impres-<br>sion<br>1 mois<br>des docu-<br>ments<br>seconde<br>consultation<br>5 mois | Fin de la<br>seconde<br>consultation      | Correction<br>du projet<br>1 mois | Accord de<br>l'ABRO<br>1 mois | Correction<br>des clichés<br>2 mois | Impression<br>définitive<br>2 mois | Arrêté<br>ministériel   |                                                                                                                                                                                             |                                 |
| 1. Veurne-<br>Westkust     | akkoord ABRO met ont-<br>werp van 15-12-68                                                                                                 | 11-3-69                                                                                                             | 1-6-69                                    | 1-7-69                            | 1-8-69                        | 1-9-69                              | 1-11-69                            | 1-12-69                 | Accord de l'ABRO sur le<br>projet du 15 décembre 1968                                                                                                                                       | 1. Furnes-Côte<br>occidentale   |
| 2. Oostende-<br>Middenkust | akkoord ABRO met ont-<br>werp van 15-12-68                                                                                                 | 1-5-69                                                                                                              | 1-8-69                                    | 1-9-69                            | 1-10-69                       | 1-12-69                             | 1-2-70                             |                         | Accord de l'ABRO sur le<br>projet du 15 décembre 1968                                                                                                                                       | 2. Ostende-Centre<br>de la côte |
| 3. Brugge-<br>Oostkust     | akkoord ABRO met ont-<br>werp van 15-12-68                                                                                                 | 1-7-69                                                                                                              | 1-10-69                                   | 1-11-69                           | 1-12-69                       | 1-2-70                              | 1-4-70                             |                         | Accord de l'ABRO sur le<br>projet du 15 décembre 1968                                                                                                                                       | 3. Bruges-Côte<br>orientale     |
| 4. Diksmuide-<br>Torhout   | raadpleging gemeente is<br>gebeurd in oktober 1968<br>voorontwerp,<br>plan 1/10.000 wordt gele-<br>verd op 19 april 1969 aan<br>ABRO       |                                                                                                                     |                                           |                                   |                               |                                     |                                    |                         | La commune a été consul-<br>tée en octobre 1968. Le<br>projet de plan au 1/10.000 <sup>e</sup><br>sera remis à l'ABRO le 19<br>avril 1969                                                   | 4. Dixmude-<br>Torhout          |
| 5. Ieper-<br>Poperinge     | voorontwerp,<br>plan 1/10.000 wordt aan-<br>gepast door studiegroep<br>aan opmerkingen van<br>ABRO<br>31-1-69 akkoord ABRO over<br>ontwerp | 1-8-69                                                                                                              | 1-11-69                                   | 1-12-69                           | 1-1-70                        | 1-3-70                              | 1-5-70                             |                         | Le projet de plan au<br>1/10.000 <sup>e</sup> est modifié par le<br>Groupe d'étude suivant les<br>observations faites par<br>l'ABRO<br>Accord de l'ABRO sur le<br>projet le 31 janvier 1969 | 5. Ypres-<br>Poperinge          |
| 6. Roeselare-Tielt         | voorontwerp,<br>1/10.000 wordt ingeleverd<br>in december 1968 akkoord<br>ABRO : 1-2-69                                                     |                                                                                                                     |                                           |                                   |                               |                                     |                                    |                         | L'avant-projet au 1/10.000 <sup>e</sup><br>a été remis en décembre<br>1968, accord de l'ABRO le<br>1 <sup>er</sup> février 1969                                                             | 6. Roulers-Tielt                |
| 7. Kortrijk                | voorontwerp,<br>1/10.000 ingeleverd in de-<br>cember                                                                                       |                                                                                                                     |                                           |                                   |                               |                                     |                                    |                         | Avant-projet au 1/10.000 <sup>e</sup><br>remis en décembre                                                                                                                                  | 7. Courtrai                     |
| 8. Gentse-<br>Kanaalzone   | ontwerp,<br>1/10.000 is ingeleverd en<br>wordt aangepast aan op-<br>merkingen ABRO                                                         | 1-6-69                                                                                                              | 1-11-69                                   | 1-12-69                           | 1-1-70                        | 1-3-70                              | 1-5-70                             |                         | Le projet au 1/10.000 <sup>e</sup> a été<br>remis et est modifié suivant<br>les observations de l'ABRO                                                                                      | 8. Gand - Zone du<br>canal      |
| 9. Eeklo-Aalter            | 1 <sup>ste</sup> raadpleging met ge-<br>meenten heeft plaats gehad<br>in oktober                                                           |                                                                                                                     |                                           |                                   |                               |                                     |                                    |                         | Les communes ont été con-<br>sultées pour la première<br>fois en octobre                                                                                                                    | 9. Eeklo-Aalter                 |
| 10. Dendermonde            | akkoord ABRO over aange-<br>past voorontwerp 1/10.000<br>op 31-12-68                                                                       | 1-5-69                                                                                                              | 1-8-69                                    | 1-9-69                            | 1-10-69                       | 1-12-69                             | 1-2-70                             |                         | L'accord de l'ABRO sur<br>l'avant-projet au 1/10.000 <sup>e</sup><br>modifié a été notifié le 31<br>décembre 1968                                                                           | 10. Termonde                    |

| GEMEEST                     | Stand 31 december 1968                                                           | Maken clichés<br>— druk-<br>— levering<br>— ontwerp<br>— 2de raad-<br>— pleging<br>— 5 maand | Einde<br>2de raad-<br>— pleging | Herinaken<br>ontwerp<br>1 maand | Akkoord<br>ABRO<br>1 maand | Herinaken<br>clichés<br>2 maand | Def. druk<br>2 maand | Ministerieel<br>besluit | Situatie au 31 décembre 1968                                                                                                                     | SECTEUR                   |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
|                             |                                                                                  |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         |                                                                                                                                                  |                           |
| 11. Oudenaarde              | ontwerp wordt aangepast<br>aan opmerkingen ABRO                                  | 1-6-69                                                                                       | 1-11-69                         | 1-12-69                         | 1-1-70                     | 1-3-70                          | 1-5-70               | —                       | Le projet est modifié sui-<br>vant les observations de<br>l'ABRO                                                                                 | 11. Audenarde             |
| 12. Aalst                   | ontwerp wordt aangepast<br>aan opmerkingen ABRO                                  | 1-6-69                                                                                       | 1-11-69                         | 1-12-69                         | 1-1-70                     | 1-3-70                          | 1-5-70               | —                       | Le projet est modifié sui-<br>vant les observations de<br>l'ABRO                                                                                 | 12. Alost                 |
| 13. St-Niklaas              | akkoord ABRO over aan-<br>gepast voorontwerp op<br>31-12-68                      | 1-5-69                                                                                       | 1-8-69                          | 1-9-69                          | 1-10-69                    | 1-12-69                         | 1-2-70               | —                       | L'accord de l'ABRO sur 13.<br>l'avant-projet modifié a été<br>notifié le 31 décembre 1968                                                        | 13. St-Nicolas            |
| 14. Antwerpen               | plan op schaal 1/25.000<br>ingeleverd voorontwerp<br>1/10.000 te leveren 25-1-69 |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | Un plan à l'échelle<br>1/25.000 <sup>e</sup> a été remis<br>Un avant-proj. au 1/10.000 <sup>e</sup><br>devait être remis le 25 jan-<br>vier 1969 | 14. Anvers                |
| 15. Mechelen                | ontwerp,<br>1/10.000 wordt geleverd<br>einde december 1968                       |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | Le projet au 1/10.000 <sup>e</sup> de-<br>vrait être remis fin décem-<br>bre 1968                                                                | 15. Malines               |
| 16. Turnhout                | voorontwerp,<br>1/10.000 is voorgelegd aan<br>advies ABRO                        |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | L'avant-projet au 1/10.000 <sup>e</sup><br>est soumis à l'avis de<br>l'ABRO                                                                      | 16. Turnhout              |
| 17. Herentals-Mol           | idem                                                                             |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | Idem                                                                                                                                             | 17. Herentals-Mol         |
| 18. Neerpelt-Bree           | idem                                                                             |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | Idem                                                                                                                                             | 18. Neerpelt-Bree         |
| 19. Hasselt-Genk            | idem                                                                             |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | Idem                                                                                                                                             | 19. Hasselt-Genk          |
| 20. Maaskant                | idem                                                                             |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | Idem                                                                                                                                             | 20. Région de la<br>Meuse |
| 21. St-Truiden-<br>Tongeren | raadplegingen met gemeen-<br>ten dienen nog georgani-<br>seerd                   |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | La consultation des com-<br>munes doit encore être or-<br>ganisée                                                                                | 21. St-Trond-<br>Tongres  |
| 22. Aarschot-Diest          | raadplegingen met gemeen-<br>ten dienen nog georgani-<br>seerd                   |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | La consultation des com-<br>munes doit encore être or-<br>ganisée                                                                                | 22. Aarschot-Diest        |
| 23. Leuven                  | akkoord ABRO met ont-<br>werp 15-12-68                                           | 1-3-69                                                                                       | 1-6-69                          | 1-7-69                          | 1-8-69                     | 1-9-69                          | 1-11-69              |                         | Accord de l'ABRO sur le<br>projet 15 décembre 1968                                                                                               | 23. Louvain               |
| 24. Tienen-Landen           | idem                                                                             | 1-4-69                                                                                       | 1-7-69                          | 1-8-69                          | 1-9-69                     | 1-10-69                         | 1-12-69              |                         | Idem                                                                                                                                             | 24. Tirlemont-<br>Landen  |
| 25. Halle-<br>Vilvoorde     | ontwerp wordt aangepast<br>aan opmerkingen ABRO                                  |                                                                                              |                                 |                                 |                            |                                 |                      |                         | Le projet est modifié sui-<br>vant les observations de<br>l'ABRO                                                                                 | 25. Hal-Vilvorde          |

| GEWEST                     | Toestand in december 1968                                                                                               | Gedrukt op<br>—<br>Imprimé te      | Tweede raadpleging<br>—<br>Seconde consultation | Verbetering clichés<br>—<br>Correction clichés | Klaar voor de<br>goedkeuringsprocedure<br>—<br>Prêt pour la procédure<br>d'approbation | Situation décembre 1968                                                                                           | SECTEURS                   |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 26. Brussel                | Ontwerp-plan in te dienen bij de administratie op 10 maart 1969                                                         | 10 juni 1969<br>10 juin 1969       | einde dec. 1969<br>fin décembre 1969            | februari 1970<br>février 1970                  | maart 1970<br>mars 1970                                                                | Projet de plan à déposer à l'administration le 10 mars 1969                                                       | 26. Bruxelles              |
| 27. Nijvel                 | Ontwerp-plan ingediend bij de administratie                                                                             | 15 april 1969<br>15 avril 1969     | einde dec. 1969<br>fin décembre 1969            | februari 1970<br>février 1970                  | einde maart 1970<br>fin mars 1970                                                      | Projet de plan déposé à l'Administration                                                                          | 27. Nivelles               |
| 28. Wavre-Jodoigne-Perwez  | Ontwerp-plan in te dienen op 30 juni 1969                                                                               | 15 oktober 1969<br>15 octobre 1969 | einde april 1970<br>fin avril 1970              | einde juni 1970<br>fin juin 1970               | einde juli 1970<br>fin juillet 1970                                                    | Projet de plan à déposer le 30 juin 1969                                                                          | 28. Wavre-Jodoigne-Perwez  |
| 29. Moeskroen-Komen        | Ontwerp-plan ingediend bij de Administratie. Verbeteringen als gevolg van bijwerking in overleg met de gemeentebesturen | begin mei 1969<br>début mai 1969   | december 1969<br>décembre 1969                  | februari 1970<br>février 1970                  | maart 1970<br>mars 1970                                                                | Projet de plan déposé à l'Administration. Corrections dues aux mises au point avec les administrations communales | 29. Mouscron Comines       |
| 30. Doornik-Leuze-Peruwelz | Ontwerp-plan ingediend bij de administratie                                                                             | april 1969<br>avril 1969           | november 1969<br>novembre 1969                  | januari 1969<br>janvier 1969                   | januari 1970<br>janvier 1970                                                           | Projet de plan déposé à l'Administration                                                                          | 30. Tournai-Leuze-Peruwelz |
| 31. Aat-Lessen-Edingen     | Ontwerp-plan ingediend bij de administratie. Verbeteringen als gevolg van bijwerking in overleg met de gemeentebesturen | begin mei 1969<br>début mai 1969   | december 1969<br>décembre 1969                  | februari 1970<br>février 1970                  | maart 1970<br>mars 1970                                                                | Projet de plan déposé à l'administration. Corrections dues aux mises au point avec les administrations communales | 31. Ath-Lessines-Enghien   |
| 32. Bergen-Borinage        | Ontwerp-plan ingediend bij de administratie                                                                             | april 1969<br>avril 1969           | november 1969<br>novembre 1969                  | januari 1969<br>janvier 1969                   | februari 1970<br>février 1970                                                          | Projet de plan déposé à l'Administration                                                                          | 32. Mons-Borinage          |
| 33. La Louvière-Zinnik     | Ontwerp-plan ingediend bij de administratie                                                                             | april 1969<br>avril 1969           | november 1969<br>novembre 1969                  | januari 1970<br>janvier 1970                   | februari 1970<br>février 1970                                                          | Projet de plan déposé à l'Administration                                                                          | 33. La Louvière-Soignies   |
| 34. Charleroi              | Ontwerp-plan ingediend bij de administratie                                                                             | einde maart 1969<br>fin mars 1969  | einde oktober 1969<br>fin octobre 1969          | december 1969<br>décembre 1969                 | januari 1970<br>janvier 1970                                                           | Projet de plan déposé à l'Administration                                                                          | 34. Charleroi              |
| 35. Chimay                 | Ontwerp-plan ingediend bij de administratie                                                                             | maart 1969<br>mars 1969            | oktober 1969<br>octobre 1969                    | december 1969<br>décembre 1969                 | januari 1970<br>janvier 1970                                                           | Projet de plan déposé à l'Administration                                                                          | 35. Chimay                 |
| 36. Namen                  | Ontwerp-plan in te dienen op 15 januari 1970                                                                            | april 1970<br>avril 1970           | december 1970<br>décembre 1970                  | februari 1971<br>février 1971                  | maart 1971<br>mars 1971                                                                | Projet de plan à déposer le 15 janvier 1970                                                                       | 36. Namur                  |
| 37. Philippeville-Couvin   | Ontwerp-plan in te dienen bij de administratie in januari 1970                                                          | april 1970<br>avril 1970           | december 1970<br>décembre 1970                  | februari 1971<br>février 1971                  | maart 1971<br>mars 1971                                                                | Projet de plan à déposer à l'Administration en janvier 1970                                                       | 37. Philippeville-Couvin   |
| 38. Dinant-Ciney-Rochefort | Ontwerp-plan in te dienen bij de administratie op 23 december 1968                                                      | maart 1969<br>mars 1969            | november 1969<br>novembre 1969                  | januari 1970<br>janvier 1970                   | februari 1970<br>février 1970                                                          | Projet de plan à déposer à l'Administration le 23 décembre 1968                                                   | 38. Dinant-Ciney-Rochefort |
| 39. Beauraing-Gedinne      | Ontwerp-plan in te dienen in januari 1970                                                                               | april 1970<br>avril 1970           | december 1970<br>décembre 1970                  | februari 1971<br>février 1971                  | maart 1971<br>mars 1971                                                                | Projet de plan à déposer en janvier 1970                                                                          | 39. Beauraing-Gedinne      |

| GEWEST                                                | Toestand in december 1968                                         | Gedrukt op<br>—<br><i>Imprimé le</i> | Tweede raadpleging<br>—<br><i>Seconde consultation</i> | Verbetering clichés<br>—<br><i>Correction clichés</i> | Klaar voor de<br>goedkeuringsprocedure<br>—<br><i>Prêt pour la procédure<br/>d'approbation</i> | Situation décembre 1968                                        | SECTEURS                                                  |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 40. Hoei-<br>Borgworm                                 | Ontwerp-plan in te dienen<br>bij de administratie in juni<br>1969 | 30 juni 1969<br>30 juin 1969         | februari 1970<br>février 1970                          | april 1970<br>avril 1970                              | einde mei 1970<br>fin mai 1970                                                                 | Projet de plan à déposer<br>à l'Administration en juin<br>1969 | 40. Huy-<br>Waremmé                                       |
| 41. Luik                                              | Ontwerp-plan in te dienen<br>in juni 1969                         | 30 april 1969<br>30 avril 1969       | einde dec. 1969<br>fin décembre 1969                   | februari 1970<br>février 1970                         | einde maart 1970<br>fin mars 1970                                                              | Projet de plan révisé à dé-<br>poser en juin 1969              | 41. Liège                                                 |
| 42. Verviers-<br>Eupen                                | Ontwerp-plan ingediend bij<br>de administratie                    | april 1969<br>avril 1969             | december 1969<br>décembre 1969                         | februari 1970<br>février 1970                         | maart 1970<br>mars 1970                                                                        | Projet de plan à déposer à<br>l'Administration                 | 42. Verviers-<br>Eupen                                    |
| 43. Stavelot                                          | Ontwerp-plan in te dienen<br>op 15 oktober 1969                   | januari 1970<br>janvier 1970         | juli 1970<br>juillet 1970                              | oktober 1970<br>octobre 1970                          | november 1970<br>novembre 1970                                                                 | Projet de plan à déposer le<br>15 octobre 1969                 | 43. Stavelot                                              |
| 44. Malmédy-<br>St-Vith<br>44bis. Hoge<br>Venen-Eifel | Ontwerp-plan in te dienen<br>op 24 februari 1969                  | juli 1970<br>juillet 1970            | december 1970<br>décembre 1970                         | februari 1971<br>février 1971                         | maart 1971<br>mars 1971                                                                        | Projet de plan à déposer le<br>24 février 1969                 | 44. Malmédy-<br>St-Vith<br>44bis. Hautes-<br>Fagnes-Eifel |
| 45. Marche-La<br>Roche                                | Ontwerp-plan in te dienen<br>op 3 januari 1969                    | april 1969<br>avril 1969             | december 1969<br>décembre 1969                         | maart 1970<br>mars 1970                               | april 1970<br>avril 1970                                                                       | Projet de plan à déposer le<br>3 janvier 1969                  | 45. Marche-La<br>Roche                                    |
| 46. Bastenaken                                        | Ontwerp-plan in te dienen<br>in december 1969                     | maart 1970<br>mars 1970              | november 1970<br>novembre 1970                         | januari 1971<br>janvier 1971                          | februari 1971<br>février 1971                                                                  | Projet de plan à déposer<br>en décembre 1969                   | 46. Bastogne                                              |
| 47. Bertrix-<br>Libramont<br>Neufchâteau              | Ontwerp-plan in te dienen<br>in januari 1970                      | april 1970<br>avril 1970             | december 1970<br>décembre 1970                         | februari 1971<br>février 1971                         | maart 1971<br>mars 1971                                                                        | Projet de plan à déposer<br>en janvier 1970                    | 47. Bertrix-<br>Libramont<br>Neufchâteau                  |
| 48. Zuid-<br>Luxemburg                                | Ontwerp-plan ingediend bij<br>de administratie                    | mei 1969<br>mai 1969                 | januari 1970<br>janvier 1970                           | maart 1970<br>mars 1970                               | april 1970<br>avril 1970                                                                       | Projet de plan déposé à<br>l'Administration                    | 48. Sud-<br>Luxembourg                                    |

**ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING.****A. Gewone uitgaven (titel I).**

Uw verslaggever verwijst naar de algemene bespreking, A. Wegen, a. Algemene wegenproblematiek, waar het probleem van het onderhoud der wegen behandeld werd.

**B. Buitengewone uitgaven (titel II).**

1. Een lid is van oordeel dat de buitengewone begroting op regionale basis zou moeten worden opgesteld, en wel volgens vier rubrieken : nationale kredieten — kredieten voor het Vlaamse land — kredieten voor het Waalse land — kredieten voor Brussel-Hoofdstad. Is het mogelijk een verdeling in die zin te verrichten vanaf 1970 ?

De Minister antwoordt dat de gewestelijke verdeling zal doorgaan zoals in het verleden, met afzonderlijke vermelding van de kredieten die per gewest kunnen worden onderverdeeld en die welke uit verschillende hoofde van belang zijn voor de verschillende gewesten en diensgevolge niet geografisch kunnen worden onderverdeeld. De comptabiliteit wordt overigens per provincie gevoerd.

2. Volgens een lid is er een gebrek aan coördinatie tussen de verscheidene besturen wat betreft de prioriteit toe te staan in iedere provincie inzake onteigeningen. Wat wordt er daaromtrent voorzien ?

Volgens de Minister is er over het algemeen geen reden tot klagen over de coördinatie tussen de besturen wat betreft de te verlenen prioriteiten inzake onteigeningen. In zekere gevallen zijn er wel moeilijkheden. Daarom heeft de Minister besloten dat er voor die gevallen op geregelde tijdstippen in de provinciehoofdplaats coördinatievergaderingen zullen worden gehouden, liefst om de 3 maanden. Ze zullen onder de leiding staan van een Inspecteur-generaal, die beslissingen zal treffen of uitlokken. Al de betrokken besturen en het Aankoopcomité zullen er vertegenwoordigd zijn om er hun wensen en mogelijkheden te doen kennen.

3. Duizenden hectaren worden afgenomen van de landbouw, niet alleen voor het aanleggen van verkeerswegen maar ook voor industrieterreinen. Er zouden echter maatregelen moeten worden genomen om de afgedankte en gesaneerde industrieterreinen weer in te nemen. Hoe kan dat worden geregeld ? Een bijzonder geval doet zich voor bij de steengroeven van Boncelles. Ziet de administratie een oplossing ?

De Minister antwoordt dat, vooraleer de industrieterreinen bij koninklijk besluit worden aangewezen, steeds het advies ingewonnen wordt van het Ministerie van Landbouw. Zo zijn er reeds wijzigingen gebracht in de grenzen van bepaalde terreinen teneinde aan de bezwaren van dat departement tegemoet te komen. Thans wordt, in samenwerking met de Regionale Economie, de sanering overwogen van de afgedankte industriezones, steenkolenmijnen of andere, teneinde er nieuwe bedrijven te vestigen. Er zij evenwel vermeld dat het heel moeilijk is de vroegere industriezones opnieuw in gebruik te nemen, daar zij maar

**DISCUSSION DES ARTICLES.****A. Dépenses ordinaires (titre I).**

Votre rapporteur renvoie à la discussion générale (A. Routes, a) Problèmes généraux), où la question de l'entretien des routes a déjà été traitée.

**B. Dépenses extraordinaires (titre II).**

1. D'après un membre, le budget extraordinaire devrait être réparti sous une forme régionalisée suivant 4 rubriques : crédits nationaux — crédits pour la région flamande — crédits pour la région wallonne — crédits pour Bruxelles-Capitale. Est-il possible de prévoir une telle répartition à partir de 1970 ?

D'après le Ministre, les répartitions entre régions continueront à être présentées comme elles l'ont été dans le passé, en classant séparément les crédits qui peuvent être régionalisés et ceux qui, intéressant à divers titres les différentes régions, ne peuvent faire l'objet d'une répartition géographique. Par ailleurs, la comptabilité est établie par province.

2. Un commissaire estime que les différentes administrations ne coordonnent pas suffisamment leurs activités en ce qui concerne la priorité à accorder à chaque province en matière d'expropriations. Quelles sont les règles prévues dans ce domaine ?

Le Ministre déclare qu'en général il n'y a aucune raison de se plaindre de la coordination entre les administrations en ce qui concerne les priorités à accorder en matière d'expropriations. Néanmoins, des difficultés se produisent dans certains cas.

Aussi le Ministre a-t-il décidé que, dans ce cas, des réunions de coordination se tiendraient à intervalles réguliers, et de préférence tous les trois mois, dans les chefs-lieux de province. Ces réunions seront présidées par un inspecteur général, qui prendra des décisions ou les provoquera. Toutes les administrations compétentes et le Comité d'acquisition y seront représentés pour y faire connaître leurs desiderata et leurs possibilités.

3. Des milliers d'hectares sont enlevés à l'agriculture, non seulement pour la réalisation des voies de communication, mais aussi pour des zonings industriels. Des mesures devraient cependant être prises pour récupérer les sites industriels désaffectés et assainis. Qu'est-il prévu à ce sujet ? Un cas particulier se présente aux carrières de Boncelles. L'administration a-t-elle une solution ?

Dans sa réponse le Ministre signale que, avant désignation par arrêté royal, les zones industrielles font toujours l'objet d'une demande d'avis auprès du Ministère de l'Agriculture. Des modifications ont été apportées au périmètre de certains zonings pour répondre aux objections formulées par ce département.

On envisage actuellement, en coopération avec l'Economie régionale, l'assainissement des sites industriels désaffectés, charbonniers ou autres, afin de pouvoir y implanter de nouvelles entreprises. Il faut toutefois signaler qu'il est très malaisé de remettre à l'in-

weinig aantrekkingskracht uitoefenen op de investeerders.

Alleen een volledige nieuwe aanleg, niet alleen van het industrieterrein, maar van de gehele omliggende zone, kan hen van houding doen veranderen.

Wat de gemeente Boncelles betreft, blijkens inlichtingen van de Provinciale Industrialiseringsmaatschappij van Luik, zou het hier gaan om een verlaten kruisfabriek. Het geval werd nog niet voorgelegd aan het bestuur van Openbare Werken.

4. Er zou moeten worden gezorgd voor een betere technische coördinatie, op gemeentelijk vlak, bij het aanleggen van de Brunfaut-wijken. Zijn dienaangaande reeds maatregelen genomen ?

Volgens de Minister worden de programma's voor de uitrusting van de wijken van de N.M.H. en van de N.M.K.L., aangelegd ter uitvoering van de wet van 5 april 1949, de zogenaamde wet Brunfaut, onderzocht door een coördinatiecommissie, bestaande uit afgevaardigden van de twee voornoemde nationale maatschappijen, een afgevaardigde van de Minister van het Gezin en de Huisvesting en de verantwoordelijken van het bestuur van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

Steeds wordt het advies ingewonnen van de gemeenten waar die wijken worden aangelegd, met betrekking tot de technische bepalingen van ontwerpen.

De werkzaamheden van de in januari 1967 geïnstalleerde coördinatiecommissie hebben reeds vruchten afgeworpen. Daarbij werd de achterstand in de uitrustingswerkzaamheden reeds voor een groot deel ingehaald, dank zij de verhoging van de kredieten.

5. Een lid van de Commissie wenste de mening te kennen van de Minister over de financieringsmethodes inzake uitvoering van openbare werken.

De Minister betoogt dat er veel methodes kunnen uitgedacht worden maar dat alle tenslotte kunnen herleid worden tot een drietal basismethodes.

Een eerste methode bestaat erin de betaling te voorzien via het heffen van (zo nodig nieuwe) belastingen. Dit is de voor de Staat goedkoopste methode, omdat geen interesten betaald moeten worden op geleende kapitalen. Zelfs het heffen van een tolgeld, methode die wellicht het voordeel bezit dat alleen de werkelijke gebruikers hoeven te betalen, heeft het nadeel dat tenslotte toch interesten moeten betaald worden op voorgeschoten financieringsmiddelen. De organisatie van het tolgeldsysteem is in ons land ten andere uiterst moeilijk en omslachtig in verband met het zeer groot aantal toegangen tot de autosnelwegen.

Een tweede methode is deze die thans bij het systeem van buitengewone begroting wordt toegepast, namelijk : dat leningen geplaatst worden op de kapitaalmarkt die later terugbetaald moeten worden via het Ministerie van Financiën via de gewone begroting. Volgens de Minister is dit ongetwijfeld de goede en praktische methode voor zijn departement. Dit betekent evenwel dat men het moet eens zijn met het principe van de stijging van de openbare schuld.

dustrie les anciens sites, étant donné le peu d'attrait qu'ils exercent sur l'investisseur.

Seul un aménagement complet, non seulement du site, mais de toute la zone qui l'environne pourra provoquer un changement de leur attitude.

En ce qui concerne la commune de Boncelles, selon des renseignements obtenus de la Société Provinciale d'Industrialisation de Liège, il s'agirait d'une poudrerie abandonnée. Le cas n'a jamais été soumis à l'Administration des Travaux publics.

4. L'exécution de l'équipement des cités Brunfaut devrait faire l'objet d'une meilleure coordination technique à l'échelon communal. Des mesures sont-elles prises dans ce sens ?

D'après le Ministre, les programmes des travaux d'équipement des cités et quartiers de la S.N.L. et de la S.N.P.P.T. à exécuter en application de la loi du 15 avril 1949, dite loi Brunfaut, sont examinés et étudiés par une Commission de Coordination groupant les délégués des deux Sociétés nationales précitées, un délégué du Ministre de la Famille et du Logement et les responsables de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

Les communes sur les territoires desquelles sont érigées des cités sont toujours consultées quant aux dispositions techniques des projets élaborés.

Les travaux de la commission de coordination installée depuis janvier 1967 se sont révélés bénéfiques. De plus, une sérieuse amélioration dans la résorption des retards des travaux d'équipement a pu être obtenue grâce à l'augmentation des crédits.

5. Un membre voudrait connaître l'opinion du Ministre au sujet des méthodes de financement des travaux publics.

Le Ministre déclare qu'il est possible d'imaginer de nombreuses méthodes de financement, mais que toutes se ramènent finalement à trois méthodes de base.

La première consiste à financer les travaux par l'impôt (éventuellement en levant de nouveaux impôts). C'est la méthode la moins onéreuse pour l'Etat, puisqu'il n'est pas nécessaire de payer des intérêts sur des capitaux empruntés. Même l'instauration d'un système de péage — méthode qui, sans doute, offre l'avantage de ne faire payer que les véritables utilisateurs — présente l'inconvénient d'obliger l'administration à payer des intérêts sur les moyens de financement avancés. En outre, l'organisation d'un système de péage est très difficile dans notre pays en raison du nombre considérable des accès aux autoroutes.

Le budget extraordinaire constitue une deuxième méthode : il s'agit de placer sur le marché des capitaux des emprunts qui devront être remboursés ultérieurement par le Ministre des Finances par la voie du budget ordinaire. D'après le Ministre, c'est là incontestablement la bonne méthode, et celle qui, pour son Département, s'avère la plus pratique. Mais elle implique l'acceptation du principe de l'augmentation de la Dette publique.

Een derde methode tenslotte bestaat erin intercommunales op te richten voor het verwezenlijken van bepaalde objecten. Door middel van een conventie tussen de Staat en de intercommunale worden de modaliteiten vastgelegd volgens dewelke de staat later aan de Intercommunale zal terugbetalen. Tenslotte is deze methode nog duurder dan de vorige aangezien de Staat naast interesten ook nog de financiële lasten op zich moet nemen.

Alle andere methodes die kunnen uitgedacht worden, zijn tenslotte combinaties van de vorige drie methodes.

Samengevat herhaalt de Minister dat indien men akkoord is met belastingsverhoging de eerste methode de beste is; dat hij echter uit praktische overwegingen de tweede methode verkiest en slechts tot de derde methode overgaat wanneer hij daartoe door de omstandigheden gedwongen wordt.

### **C. Instellingen van openbaar nut (titel III). (o.a. Wegenfonds).**

1. Als eerste probleem behandelt de Minister het tegenvoorstel dat uitging van enkele parlementsleden waaronder een lid van de Commissie, tegenvoorstel ertoe strekkende het huidig tracé van de Ring om Brussel te wijzigen in zijn zuid-westelijk deel. Tegen het huidig tracé wordt ingebracht dat het teveel in het bebouwde gedeelte van de agglomeratie gelegen is. Het tegenvoorstel gaat nagenoeg uitsluitend door landbouwgebieden.

De Administratie heeft dit tegenvoorstel onderzocht en is daarbij tot de vaststelling gekomen dat de ont-eigeningen inderdaad goedkoper zijn.

De Minister wijst erop dat het huidig tracé reeds zeer vele jaren, sommige stroken zelf 40 jaar reeds, van bebouwing vrij gehouden wordt. Daarbij stelt zich de vraag of niet dit tracé in elk geval moet verwezenlijkt worden, eventueel als stadsautosnelweg. Er zijn voldoende verkeerstechnische argumenten om daartoe te besluiten. Hieruit volgt onmiddellijk dat het tegenvoorstel erop neerkomt een tweede tracé aan te leggen wat de zaak dus in elk geval duurder maakt. Hieruit besluit de Minister dat de keuze alleen een kwestie van prioriteit is die naar zijn oordeel in het voordeel van het huidig tracé moet beslecht worden. Daarbij komt dat een grondige studie van het tegenvoorstel en het opmaken van nieuwe onteigeningsplannen zeker een jaar tijd vergen. De vraag is dus of er intussen moet gewacht worden en niets gedaan. De mening van diegenen die het tegenvoorstel indienden, zou volgens de Minister moeten duidelijk gekend zijn. Er zou eventueel een tussenoplossing kunnen overwogen worden en in die zin spreekt de Minister zich positief uit over het deel van het tegenvoorstel dat gelegen is tussen de autoweg Brussel-Parijs en de rijksweg n° 5 Brussel-Charleroi.

De Minister stelt voor dat de leden van Uw Commissie een bezoek zouden brengen ter plaatse om de visu na te gaan of het huidig tracé ja dan neen een onaanvaardbare storing met zich zou brengen in het stadsbeeld.

Une troisième méthode enfin consiste à créer des intercommunales en vue de réaliser certains objectifs concrets. Une convention passée entre l'Etat et l'intercommunale règle les modalités suivant lesquelles l'Etat remboursera ultérieurement l'intercommunale. En fin de compte, cette méthode est plus coûteuse encore que la précédente, puisque l'Etat doit payer non seulement les intérêts mais aussi les charges financières de l'opération.

Toutes les autres méthodes qu'il est possible d'imaginer ne constituent que des combinaisons de celles qui viennent d'être esquissées.

En résumé, le Ministre répète que si l'on accepte une augmentation des impôts, la première méthode est la meilleure; mais il préfère la deuxième pour des raisons d'ordre pratique, et ne recourt à la troisième que lorsque les circonstances l'y contraignent.

### **C. Organismes d'intérêt public (titre III) (notamment le Fonds des Routes).**

1. Le Ministre traite en premier lieu de la contreproposition émanant de plusieurs parlementaires, parmi lesquels un membre de la Commission, et qui tend à modifier le tracé actuel du Ring de Bruxelles en sa partie sud-ouest. On reproche au tracé actuel de traverser trop souvent la partie bâtie de l'agglomération. La contreproposition prévoit un tracé qui ne traverse guère que des terres agricoles.

L'administration a examiné cette contreproposition, ce qui l'a amenée à constater qu'en effet, les expropriations seraient moins coûteuses.

Le Ministre rappelle que toute construction est interdite sur le tracé actuel depuis très longtemps, et même depuis 40 ans pour certains tronçons. De plus, la question est de savoir si ce tracé ne doit pas être réalisé en toute hypothèse, le cas échéant comme autoroute urbaine. Les arguments tirés de la technique de la circulation suffisent à justifier pareille conclusion. Il s'ensuit fatalement que la contreproposition revient à réaliser un deuxième tracé, ce qui nécessitera, en tout état de cause, des dépenses supplémentaires. Le Ministre en déduit que le choix se limite à une simple question de priorité qui, à son sens, doit être tranchée en faveur du tracé actuel. De plus, une étude approfondie de la contreproposition et l'établissement de nouveaux plans d'expropriation prendront certainement un an. Il s'agit donc de savoir si, dans l'intervalle, il convient d'attendre et de ne rien faire. D'après le Ministre, il faudrait connaître exactement l'opinion des auteurs de la contreproposition. Eventuellement, on pourrait envisager une solution intermédiaire, et, dans cet ordre d'idées, le Ministre marque son accord sur la partie de la contreproposition qui concerne la liaison entre l'autoroute Bruxelles-Paris et la route nationale n° 5 Bruxelles-Charleroi.

Le Ministre propose que les membres de la Commission aillent voir sur place si la réalisation du tracé actuel serait, ou non, inacceptable au point de vue urbanistique.

Een lid van Uw Commissie verdedigt het ingediende voorstel. Zijns inziens zijn er een 4-tal argumenten die pleiten voor het voorgestelde tracé.

Vooreerst is er de kostprijs : het vak tussen Groot-Bijgaarden en de Alsebergsesteenweg zal rond de 3 miljard frank kosten. Wennu in de begroting 1969 is 300 miljoen voorzien. In vergelijking met de vorige som is dit bedrag zeer klein terwijl zij volstaat om op het nieuwe tracé de nodige onteigeningen te doen.

Een ander argument is gelegen in het feit dat de huidige wegen in Brussel, die bij het huidige tracé van de Ring in elk geval ingeschakeld blijven, reeds overbelast zijn.

Verder voorziet het huidige tracé van de Kleine Ring een toevoeging van verkeer op een gedeelte van de autoweg Brussel-Parijs. Dit is niet wenselijk aangezien deze laatste reeds overbelast zal zijn met het gewone doorgaand verkeer.

Tenslotte wordt erop gewezen dat langs het huidige tracé nagenoeg onmiddellijk op goedkope wijze plaats wordt voorzien voor distributiepunten (restaurants, benzinepompen, motels, enz.). Langs het tracé dat voorgesteld wordt, is dit zeer eenvoudig goedkoop te verwezenlijken. Zelfs kan door terugverkoop van grondoverschotten de balans tussen uitgaven voor onteigeningen en inkomsten door terugverkoop in evenwicht gehouden worden.

Tenslotte vraagt het lid zich af hoe een vlotte uitvoering volgens het huidige tracé midden in de agglomeratie mogelijk zal zijn. Samengevat betoogt de spreker dat het tegenvoorstel als volwaardige autoweg + het huidige tracé op 22 m breedte (4 rijstroken) 7 miljard frank zal kosten terwijl het huidige tracé op autowegbreedte althéén reeds 6 miljard frank zal kosten.

De Minister bevestigt dat de administratie der Wegen het tegenvoorstel verder nauwkeurig zal onderzoeken; dat hij het eens is om het hierboven reeds genoemde deel van het tegenvoorstel te aanvaarden. Hij hernieuwt zijn voorstel om samen met Uw Commissie ter plaatse het andere deel van het tegenvoorstel, dit is het meest westelijke deel, te gaan bekijken evenals het ganse huidige tracé.

2. Hoe staat het met de Karel de Grote-weg (verbinding Aken-Parijs, die door de « laars van Henegouwen » loopt) ?

De Minister antwoordt dat de Karel de Grote-weg in België bestaat uit primaire wegen en dientengevolge een zekere voorrang geniet op het stuk van de onderhouds- en geschiktmakingswerken. Over het algemeen beantwoordt dit tracé aan de huidige behoeften van het verkeer.

Voor 1969 zullen in de provincies Namen en Luik werken worden uitgevoerd voor een bedrag van circa 50 miljoen. De Minister voegt eraan toe dat op dit tracé werken aan de gang zijn voor meer dan 100 miljoen, bijvoorbeeld de weg om Ciney.

3. De aanleg van de toegangsweg tot de Brug van Hastière zou worden vertraagd door de aanwezigheid

Un commissaire défend la contre-proposition. A son avis, quatre arguments plaident en faveur de ce tracé.

Tout d'abord, le prix de revient : le tronçon situé entre Grand-Bigard et la chaussée d'Alseberg coûtera quelque 3 milliards de francs. Or, le budget de 1969 ne prévoit que 300 millions. En comparaison, ce dernier montant est très modeste, alors que la première somme serait suffisante pour financer les expropriations nécessaires sur le nouveau tracé.

Autre argument : les routes existant actuellement dans Bruxelles et qui, en tout état de cause, feront partie du ring, si l'on adopte le tracé actuel, sont déjà surchargées.

De plus, le tracé actuel du petit ring implique une intensification de la circulation sur une partie de l'autoroute Bruxelles-Paris. Cela n'est pas souhaitable, étant donné que celle-ci sera déjà surchargée par le trafic ordinaire en transit.

En outre, l'intervenant souligne qu'en bordure du tracé actuel, il sera presque impossible de trouver à bon compte des emplacements convenables pour installer des points de distribution (restaurants, pompes à essence, motels, etc.), alors qu'avec le nouveau tracé proposé, la chose serait très facile à réaliser à peu de frais. On pourra même, en revendant les terrains excédentaires, compenser les coûts d'expropriation par les recettes ainsi obtenues.

Enfin, l'intervenant se demande comment il sera possible d'assurer l'exécution rapide des travaux si l'on adopte le tracé actuel, qui passe en pleine agglomération. En conclusion, il affirme que la contre-proposition, prévoyant une véritable autoroute plus le tracé actuel sur 22 m de largeur (4 bandes de circulation), coûtera 7 milliards de francs, alors que le tracé actuel, avec la largeur d'une autoroute, coûtera déjà à lui seul 6 milliards de francs.

Le Ministre donne l'assurance que l'Administration des Routes poursuivra un examen approfondi de la contreproposition; il déclare également qu'il accepte la partie précitée de la contreproposition. Il renouvelle sa suggestion de se rendre sur place avec la Commission pour examiner l'état des lieux quant à l'autre partie de la contreproposition, c'est-à-dire celle qui concerne le tronçon situé le plus à l'ouest, ainsi que l'ensemble du tracé actuel.

2. Où en est-on pour la route Charlemagne (liaison Aix-la-Chapelle-Paris, passant par la botte du Hainaut) ?

D'après le Ministre, la route Charlemagne est constituée en Belgique par des routes de réseau primaire et reçoit, par conséquent, une certaine priorité dans les travaux d'entretien et d'aménagement. En général, cet itinéraire répond aux nécessités actuelles de trafic.

En 1969, des travaux pour un montant d'une cinquantaine de millions sont prévus dans les provinces de Namur et de Liège. Le Ministre croit utile d'ajouter que des entreprises de plus de 100 millions sont en cours sur cet itinéraire, par exemple, le contournement de Ciney.

3. L'aménagement de la route d'accès au pont de Hastière serait retardé par suite de la présence d'un

van een beek die langs een molen loopt. Welke maatregelen denkt de Minister te nemen om deze werken voortgang te doen vinden ?

In zijn antwoord verklaart de Minister dat de weg van de brug van Hastière naar Anthée inderdaad moet worden aangelegd in de nabijheid van een oude molen, waarvan de inschrijving op de monumentenlijst wordt overwogen. Langs deze molen loopt een beek, de Féron, waarvan de overwelving de normalisatie van de rijweg op die plaats mogelijk moet maken. Een bezwaarschrift van de eigenaar is in onderzoek.

4. Welk gevolg zal er worden gegeven aan het besluit van de gemeente Vaux-Chavanne waarin met aandrang wordt gevraagd de weg n° 15 te verbeteren ?

Volgens de Minister zal de verbetering van de weg Luik-Aarlen-Luxemburg worden overgenomen in het plan 1970-1975.

5. Welke maatregelen zullen worden genomen ter verbetering van de weg n° 5 in Jumet, en wel vóór de uitvoering van de volledige moderniseringswerken ? Volgens spreker zijn onderhoudswerken, zij het summiere, absoluut noodzakelijk.

Volgens de Minister werd onlangs begonnen met de verbeteringswerken van de weg n° 5 in Jumet-Lodelinsart-Charleroi. De riolen worden aangelegd en de verschillende openbare installaties worden vooraf verplaatst door bemiddeling van de concessiehoudende maatschappijen.

Tijdens de uitvoering van het werk zullen normaal onderhoudsmaatregelen voor de weg naar de bouwplaats worden genomen, zodat de vakken van de bestaande weg nog door het verkeer zullen kunnen worden gebruikt.

6. De weg n° 4 tussen Waver en Namen omvat opeenvolgende vakken met drie en met vier rijstroken. Is men voornemens die breedte eenvormig te maken ?

Volgens de Minister zijn in de provincie Namen vrijwel overal 4 rijstroken aangelegd. Men is evenwel niet voornemens die breedte eenvormig te maken aangezien de aanleg van de autosnelweg Brussel-Namen binnen korte termijn wordt gepland.

7. De rijkswegen in het zuiden van West-Vlaanderen en in het noorden van Henegouwen zijn bijzonder verwaarloosd. Wat heeft men in 1968 gedaan en wat is men voornemens in 1969 te doen voor de verbetering van die wegen ?

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat op het programma van het Wegenfonds voor 1968 de volgende werken werden aangevat of aanbesteed :

- aanleg van een parkeerterrein aan de grenspost te Moeskroen,
- modernisering van de doortocht in Ploegsteert,
- brug over de Schelde te Pottes.

ruisseau longeant un moulin. Quelles mesures le Ministre compte-t-il prendre pour que ces travaux puissent être poursuivis ?

Le Ministre répond que la route du pont d'Hastière vers Anthée doit, en effet, être aménagée à proximité d'un moulin ancien, dont on envisage le classement. Ce moulin est longé par un ruisseau, le Féron, dont le voûtement doit permettre la normalisation de la chaussée à cet endroit. Une réclamation du propriétaire est en cours d'examen.

4. Quelle suite sera réservée à la délibération de la commune de Vaux-Chavanne insistant pour l'amélioration de la route n° 15 ?

D'après le Ministre, l'amélioration de l'itinéraire Liège-Ardenne-Luxembourg sera reprise dans le plan 1970-1975.

5. Quelles mesures seront prises pour l'amélioration de la route n° 5 dans la traverse de Jumet, avant l'exécution des travaux complets de modernisation ? L'intervenant estime qu'un entretien même sommaire est indispensable.

Le Ministre indique que les travaux d'amélioration de la route n° 5 dans la traverse de Jumet-Lodelinsart-Charleroi viennent de débiter par la construction d'égouts et les déplacements préalables des diverses installations publiques à l'intervention des sociétés concessionnaires.

Des mesures d'entretien de l'itinéraire du chantier interviendront normalement en cours d'entreprise, de telle sorte que soient maintenues en état de viabilité les sections de la route existante encore livrées à la circulation.

6. La route n° 4 entre Wavre et Namur comporte alternativement des tronçons à 3 et à 4 bandes de circulation. Envisage-t-on d'uniformiser sa largeur ?

Le Ministre déclare que, dans la province de Namur, la route comporte presque partout 4 bandes de circulation. Le Département n'envisage pourtant pas d'uniformiser sa largeur, l'aménagement de l'autoroute Bruxelles-Namur étant prévu pour bientôt.

7. Les routes de l'Etat sont particulièrement négligées dans le sud de la Flandre occidentale et dans le nord du Hainaut. Qu'a-t-on fait en 1968 et qu'envisage-t-on de faire en 1969 pour les améliorer ?

Dans sa réponse, le Ministre signale que, conformément au programme du Fonds des Routes, les travaux suivants ont été entamés ou adjugés en 1968 :

- aménagement d'un parking au poste frontière de Mouscron;
- modernisation de la traverse de Ploegsteert;
- construction d'un pont sur l'Escaut à Pottes.

*Verder waren volgende werken in 1968 in uitvoering :*

- Rw. 57 — Doortocht Anzegem : 5,8 miljoen.
- Rw. 294 — Anzegem-Tiegem : 4,04 miljoen.
- Rw. 9 — Doortocht Heestert : een tapijt in koolwaterstofbindmiddel op het kader der onderhoudswerken.
- Rw. 65 — Doortocht Elverdinge : 5,7 miljoen.
- Rw. 333, Poperinge — Abele : 3,36 miljoen.
- Sabbestraat te Menin : 2,84 miljoen.
- Rw. 9 — Doortocht van Poperinge : 21,76 miljoen.
- Poperinge : eerste vak ringlaan en herinrichtingen van de grote markt : 24,24 miljoen.
- Menen — Verbinding met Frankrijk te Halluin (1<sup>ste</sup> faze) : 35,47 miljoen.
- Aanleg van een vak van de Noorderring van Kortrijk te Kuurne : 4,99 miljoen.
- De Overleyestraat te Harelbeke : 2,79 miljoen.
- Rw. 14 — te Aalbeke : 8,53 miljoen.
- Rw. 9 en 65 in de doortocht van Ieper : Haigh- en Maloulaan : 8,89 miljoen.
- Aanleggen van tapijten op de rijksweg n° 9 tussen Menen en Ieper.
- Idem rijksweg 14 in de doortocht van Harelbeke.
- Rw. 71 : Herstelling betonverharding tussen Kortrijk en Spiere.

*Voorzien worden voor 1969 :*

Moderniseringswerken op de volgende rijkswegen :

- Rw. 308 — Doortocht Tiegem : 6 miljoen.
- Rw. 303 — Doortocht Wervik : 4 miljoen.
- Volgende nieuwe werken zijn voorzien :
- Menen : Aansluiting nieuwe douanepost (2<sup>e</sup> faze) : 40 miljoen.
- Laatste vak ringlaan Poperinge : 15 miljoen.
- Rw. 14 — Aansluiting met brug E 3 te Kortrijk : 5 miljoen.

8. De wegverbindingen naar Nederland zijn ontoereikend, bijzonder in de provincie Antwerpen. Welke werken zijn op korte termijn gepland ?

Volgens de Minister zijn de wegverbindingen met Nederland in de provincie Antwerpen voldoende in aantal, doch te smal.

Op de belangrijkste verbinding, rijksweg n° 1, vak Antwerpen-Wuustwezel, zijn momenteel moderniseringswerken aan de gang tussen Kleine Bareel-Brasschaat, waardoor een weg met 2 rijstroken wordt omgevormd tot een weg met 2 × 2 rijwegen, gescheiden door middenberm.

Voor 1969 is de modernisering van het vak Brasschaat (Polygoon) - Wuustwezel voorzien evenals de aanpassing van de doortocht te Merksem.

In 1970 zijn de moderniseringswerken voor het vak Brasschaat-Brasschaat (Polygoon) voorzien. Daarmede is dan het ganse wegvak in orde gebracht.

*D'autre part, les travaux suivants étaient en voie d'exécution en 1968 :*

- RN 57 — traverse d'Anzegem : 5,8 millions.
- RN 294 — Anzegem-Tiegem : 4,04 millions.
- RN 9 — traverse de Heestert : tapis (liant hydrocarboné) dans le cadre des travaux d'entretien.
- RN 65 — traverse d'Elverdinge : 5,7 millions.
- RN 333 — Poperinge-Abele : 3,36 millions.
- Menin — rue Sabbe : 2,84 millions.
- RN 9 — traverse de Poperinge : 21,76 millions.
- Poperinge : premier tronçon du contournement et réaménagement de la grand-place : 24,24 millions.
- Menin : liaison avec la France à Halluin (première phase) : 35,47 millions.
- Construction d'un tronçon du Ring nord de Courtrai, à Kuurne : 4,99 millions.
- Harelbeke — rue Overleye : 2,79 millions.
- RN 14 — à Aalbeke : 8,53 millions.
- RN 9 et 65 dans la traverse d'Ypres : avenues Haigh et Malou : 8,89 millions.
- Tapis sur la route nationale n° 9 entre Menin et Ypres.
- Idem route nationale 14 dans la traversée de Harelbeke.
- RN 71 — réfection du revêtement en béton entre Courtrai et Espierres.

*Travaux prévus pour 1969 :*

Travaux de modernisation des routes nationales suivantes :

- RN 308 — traverse de Tiegem : 6 millions.
- RN 303 — traverse de Wervik : 4 millions.
- Les nouveaux travaux suivants sont prévus :
- Menin : raccordement au nouveau poste de douane (2<sup>e</sup> phase) : 40 millions.
- Dernier tronçon du contournement de Poperinge : 15 millions.
- RN 14 — raccordement au pont de l'autoroute E3 à Courtrai : 5 millions.

8. Les liaisons routières avec les Pays-Bas sont insuffisantes, en particulier dans la province d'Anvers. Quels sont les travaux envisagés à court terme ?

Selon le Ministre, les liaisons routières avec les Pays-Bas dans la province d'Anvers sont suffisantes quant à leur nombre mais non quant à leur largeur.

Sur la section Anvers-Wuustwezel de la route principale (route nationale n° 1), des travaux de modernisation sont actuellement en cours entre « Kleine Bareel » et Brasschaat, afin de transformer la route à 2 bandes de circulation en une route à 2 × 2 bandes de circulation, séparées par un refuge central.

On prévoit pour 1969 la modernisation de la section Brasschaat (Polygone)-Wuustwezel, ainsi que l'aménagement de la traverse de Merksem.

Quant aux travaux de modernisation de la section Brasschaat-Brasschaat (Polygone), ils sont prévus pour 1970. Toute la route sera ainsi modernisée.

De andere belangrijke wegverbindingen :

- rijksweg n° 212 — Antwerpen - Bergen-op-Zoom;
- rijksweg n° 51 — Antwerpen - Hoogstraten - Breda;
- rijksweg n° 14 — Antwerpen - Tilburg zijn volgens de Minister in goede staat.

Dit is ook het geval met de secundaire wegverbindingen :

- rijksweg n° 218 — Antwerpen - Stabroek - Ossendrecht.
- rijksweg n° 217 — Kapellen - Essen.
- rijksweg n° 20 Turnhout - Poppel.
- rijksweg n° 239 — Turnhout - Arendonk - Eindhoven.

De verwezenlijking op korte termijn van de auto-wegen E3, E9, E10, en E39 gevolgd door de autoweg A12 zal in de verkeersbehoeften ruim voorzien. Inderdaad de aansluiting met het Nederlands autowegen-net van deze autosnelwegen is voorzien.

- voor de E 3 in 1971,
- voor de E 9 in 1973,
- voor de E 10 in 1971,
- voor de E 39 in 1972.

9. Hoe is de uitvoering van de autosnelweg Luik-Hollandse grens-Maastricht geregeld (E9) ?

De Minister antwoordt dat volgens het vijfjaren-plan 1969-1973 de laatste vastleggingen voor de werken van de autosnelweg Luik-Hollandse grens, in 1972 zullen plaatsvinden.

In 1969 zal reeds worden begonnen met bepaalde werken en onteigeningen.

In het nieuwe plan 1970-1975 zal deze programmering behouden blijven.

10. De weg van de Condroz naar het Zuiden van Luik heeft achtereenvolgens 3 rijstroken, 4 rijstroken, 3 rijstroken en nog eens 4 rijstroken. Eenheid is geboden. Wanneer zal daarvoor gezorgd worden ?

Volgens de Minister worden alle nieuwe vakken van de weg van de Condroz systematisch in vier rijstroken aangelegd.

Wat de bestaande vakken met 3 rijstroken betreft, die zullen naar aanleiding van herstelwerken worden verbreed tot 4 rijstroken.

Hiervoor bestaat dus geen nauwkeurige programmering, aangezien kredieten moeten worden besteed aan dringender werken, zoals bijvoorbeeld de verbetering van het verkeer in Luik.

11. Kan de Minister in verband met de tunnel van de Demotlaan zeggen of onderzocht is of er één of twee tunnels nodig zijn en aan welke oplossing hij de voorkeur geeft ?

Enfin, d'après le Ministre, les autres routes importantes sont en bon état; il s'agit de :

- la route nationale n° 212 Anvers - Bergen-op-Zoom;
- la route nationale n° 51 Anvers-Hoogstraten-Breda;
- la route nationale n° 14 Anvers-Tilburg.

C'est également le cas des routes secondaires suivantes :

- route nationale n° 218 Anvers-Stabroek-Ossendrecht;
- route nationale n° 217 Kapellen-Essen;
- route nationale n° 20 Turnhout-Poppel;
- route nationale n° 239 Turnhout-Arendonk-Eindhoven.

La réalisation à bref délai des autoroutes E3, E9, E10 et E39, suivies de l'autoroute A12, répondra largement aux nécessités du trafic. En effet, le raccordement de ces autoroutes avec le réseau des autoroutes néerlandaises est prévu :

- pour la E 3 en 1971,
- pour la E 9 en 1973;
- pour la E 10 en 1971,
- pour la E 39 en 1972.

9. Quel est le planning de réalisation de l'autoroute Liège-frontière hollandaise-Maastricht (E9) ?

D'après le Ministre, le plan quinquennal 1969-1973 prévoit, en 1972, les derniers engagements pour les travaux de l'autoroute Liège-frontière hollandaise.

Certains travaux et expropriations seront déjà entamés en 1969.

Le nouveau plan 1970-1975 maintiendra cette programmation.

10. La route du Condroz au Sud de Liège présente, successivement, 3 voies de circulation, 4 voies, 3 voies et encore 4 voies. Il convient de l'uniformiser. Quand cela sera-t-il fait ?

D'après le Ministre, la mise à 4 voies de la route du Condroz est réalisée systématiquement pour tous les tronçons nouveaux.

Quant aux sections à 3 voies existantes, elles seront portées à 4 voies à l'occasion de travaux de remise en état.

Cette transformation ne fait donc pas l'objet d'une programmation précise, des crédits devant être affectés à des travaux plus urgents, tels que par exemple l'amélioration de la circulation à Liège.

11. Pour le tunnel avenue Demot, le Ministre peut-il dire si on a examiné s'il faut un ou deux tunnels et à quelle solution il donne la préférence ?

Volgens de Minister heeft het ingewikkelde karakter van dit probleem, dat tegelijk verband houdt met de tunnel van de grote ring en met de metro, het niet mogelijk gemaakt het vergelijkende onderzoek van de mogelijke oplossingen reeds te beëindigen.

## 12. Grondwerken (afgraving, aanaarding).

Men zou vooraf de plaatsen moeten aanwijzen waar grond kan worden gehaald of afgeladen. Dat zou alle ondernemingen op een voet van gelijkheid plaatsen. Gaat de Minister hiermee akkoord ?

Volgens de Minister is de administratie niet in staat vooraf de voordeligste voorwaarden voor een werk in aanneming vast te stellen. Besparingen hangen immers van vele factoren af die verband houden met de bijzondere toestand van de inschrijver.

Zij weigert dus de plaatsen nader aan te geven waar men grond, afkomstig van de werken, kan halen of afladen. In de speciale gevallen waarin de administratie voorschrijft dat opruimingsgrond opnieuw moet worden gebruikt of bepaalde aanvullingsgrond moet worden weggevoerd, geeft zij evenwel de vereiste maatregelen in het bestek aan. Dat is ook het geval wanneer zij weet dat geschikte grond voor de werken zeer moeilijk te vinden is en wanneer de aanbesteding dreigt te worden vervalst, doordat slechts één enkel inschrijver opdaagt, die met uitsluiting van anderen, zou beschikken over een zuinig middel om de nodige grond te verkrijgen.

Ten einde te voorzien in de gelijke behandeling van de inschrijvers, onteigent de administratie in dat geval vooraf de terreinen die absoluut noodzakelijk zijn om de werken te kunnen uitvoeren.

Men kan ook nog het geval noemen van de opruiming van de steenberg, waarvoor in overleg maatregelen worden genomen en waarbij de administratie de aannemer de verplichting oplegt zijn aanvullingsgrond te halen op vooraf aangewezen terreinen.

13. Voor de overbrugging van de Maas op de E39 wordt o.a. gevraagd :

— Wanneer zal de studie toevertrouwd aan de Waterstaat voltooid zijn ?

— Zal de aanbesteding nog in 1969 geschieden ?

— Zullen de Belgische aannemers kans krijgen om een offerte in te dienen ?

Volgens de Minister bekwamen de studiediensten van de Rijkswaterstaat van Belgische zijde alle nodige gegevens om het ontwerp op te maken, zodat het volledig uitwerken ervan in de loop van 1969 mag worden verwacht en in alle geval op tijd om tegen einde 1969 de mogelijkheid tot aanbesteden te krijgen. Alles wordt in het werk gesteld om de werken tot het bouwen van het viaduct tegen het einde van 1969 zo niet tegen het begin van 1970 te kunnen aanbesteden. Ingevolge de Benelux en E.E.G. overeenkomsten zullen de Belgische aannemers op volkomen voet van gelijkheid worden behandeld met de buitenlanders. Ze krijgen dus alle kansen om in geval van voordeligste offerte de aanneming toegewezen te krijgen. Het lokaal voetgangers- en fietsersverkeer zal dit grensoverschrijdend kunstwerk kunnen gebruiken..

Le Ministre répond que la complexité de ce problème qui est, en effet, lié à la fois au tunnel de la grande ceinture et au métro n'a pas permis de terminer, à ce jour, l'examen comparatif des solutions en présence.

## 12. Travaux de terrassements (déblais, remblais).

Il faudrait désigner d'avance les endroits où on peut prendre ou déposer les terres. Cela mettrait toutes les entreprises sur le même pied. Le Ministre est-il d'accord ?

Le Ministre déclare que l'administration n'est pas à même de déterminer à l'avance les conditions les plus économiques d'une entreprise. Cette économie dépend, en effet, de nombreux facteurs qui tiennent à l'état particulier du soumissionnaire.

Elle refuse donc de préciser les endroits où l'on peut prendre et déposer les terres provenant de ses ouvrages. Cependant, dans les cas spéciaux où l'Administration prévoit la réutilisation des terres de déblai ou la suppression de certains remblais, elle prescrit les mesures voulues dans le cahier des charges.

C'est également le cas lorsque l'on a connaissance de la grande difficulté de trouver des terres convenables pour les ouvrages et où l'on risque de voir l'adjudication faussée par le fait d'un seul soumissionnaire, qui se serait réservé l'exclusivité du moyen économique de se procurer les terres nécessaires.

Dans ce cas, l'Administration, pour assurer l'égalité des soumissionnaires, exproprie à l'avance les terrains indispensables à la réalisation des travaux.

On peut encore citer le cas de l'assainissement des sites charbonniers, qui fait l'objet de mesures concertées, l'Administration imposant à l'entrepreneur de prendre ses terres de remblai dans les terres désignées à l'avance.

13. En ce qui concerne le pont de l'autoroute E39 sur la Meuse, il est demandé notamment :

— A quelle époque l'étude confiée au « Waterstaat » sera achevée ?

— Si l'adjudication aura lieu en 1969 encore ?

— Si les entrepreneurs belges pourront soumissionner ?

Le Ministre répond que les services d'étude du « Rijkswaterstaat » ont reçu des autorités belges tous les renseignements nécessaires pour pouvoir établir le projet, de sorte qu'on peut s'attendre à le voir terminé dans le courant de 1969, et, en tout cas, en temps opportun pour permettre aux entrepreneurs de soumissionner avant la fin de l'année. Tout est mis en œuvre afin de pouvoir adjuger la construction du viaduc vers la fin de 1969, sinon au début de 1970. Conformément aux traités du Benelux et de la C.E.E., les entrepreneurs belges seront mis sur un pied d'égalité parfaite avec les étrangers. Si leur offre est plus favorable, ils ont donc toutes les chances d'emporter l'adjudication. La circulation locale de piétons et de cyclistes pourra utiliser cet ouvrage d'art pour franchir la frontière.

14. De gemeente Twee Akren is het slachtoffer van het drukke verkeer van en naar de Lessense steengroeven.

Er bestaat een omleggingsproject (raming 45 miljoen) en de uitvoering is toegezegd. Het uitvoeringsprogramma is aangevraagd.

Volgens de Minister was het voorontwerp van omleiding van Twee Akren, in 1966 door de gemeente opgemaakt, geraamd op 45 miljoen.

Dat project werd door het Bestuur der Wegen herzien met het oog op een verlaging van de uitgaven, maar ook op de doeltreffendheid van het werk. Deze nieuwe verbinding zal namelijk de steengroeven en de zone van Lessen toegang verschaffen tot de RW 56.

De werken die worden overwogen in dit nieuwe voorontwerp, dat in de maak is, zullen naar raming 30 miljoen kosten en omvatten de bouw van twee bruggen : een over de Dender en een over de spoorlijn.

Dat voorontwerp zal binnenkort ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister die aan het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie zal voorstellen de desbetreffende uitgave ten laste te brengen van het Fonds voor Economische Omschakeling.

De onteigeningen zouden dan ook kunnen plaatshebben in 1969 en de werken in 1970.

#### D. Afzonderlijke Sectie (Titel IV).

1. De vertraging bij de opruiming van de steenberg is nadelig voor de betrokken gebieden. Waarom zijn er in 1968 geen maatregelen genomen om de beschikbare kredieten vast te leggen ?

Volgens de Minister is de vertraging te wijten aan het moeilijke opstellen van een voorrangprocedure. De eerste reeks dossiers is inmiddels klaar gekomen.

Hierna volgt een lijst van de steenberg die geëffend of gedeeltelijk weggehaald werden, in verband met de uitvoering van openbare werken.

##### BORINAGE.

1. van Hensies te Hensies.
20. Machine à Feu te Dour.
32. van Hautrage te Hautrage.
33. van Tertre te Tertre.
39. Espérance te Douvrain.
73. Criquelion te Ghlin — volledig weggehaald.
71. n° 28 te Jemappes.
- 86/87. n° 25 van de Produits te Flénu.
115. van Ciply te Ciply.

##### CENTRUM.

123. St-Henri te Thieu — volledig weggehaald.
131. La Garenne te Maurage.
146. Terril N.M.B.S. te La Louvière.

14. La Commune des Deux-Acren est la victime de la circulation intense due aux carrières de Lessines.

Un projet de contournement (estimation 45 millions) existe et la promesse de réalisation a été donnée. Le programme de réalisation est demandé.

D'après le Ministre, l'avant-projet de contournement de Deux-Acren établi par la commune en 1966 était estimé à 45 millions.

Ce projet a été revu par l'Administration des Routes dans le sens d'une réduction de la dépense, mais aussi de l'efficacité du travail. En effet, cette nouvelle liaison constituera un accès des carrières et du zoning de Lessines à la RN 56.

Les travaux envisagés dans ce nouvel avant-projet en élaboration sont estimés à 30 millions et comportent la construction de deux ponts : l'un sur la Dendre et l'autre sur la ligne de chemin de fer.

Cet avant-projet sera soumis sous peu à l'approbation du Ministre, et il proposera au C.M.C.E.S. de mettre la dépense y afférente à charge du Fonds de Reconversion économique.

Dans ces conditions, les expropriations pourraient avoir lieu en 1969 et les travaux en 1970.

#### D. Section particulière (titre IV).

Le retard dans l'assainissement des sites charbonniers est préjudiciable aux régions intéressées. Pour quelle raison les mesures voulues pour engager les crédits disponibles n'ont-elles pas été prises en 1968 ?

D'après le Ministre, le retard résulte de l'élaboration laborieuse d'une procédure de fixation des priorités. La première série de dossiers est actuellement au point.

Ci-dessous on trouvera une liste des terrils arasés ou entamés à la suite de l'exécution de travaux publics :

##### BORINAGE.

1. d'Hensies à Hensies.
20. Machine à Feu à Dour.
32. d'Hautrage à Hautrage.
33. de Tertre à Tertre.
39. Espérance à Douvrain.
73. Criquelion à Ghlin — évacué totalement.
74. n° 28 à Jemappes.
- 86/87. n° 25 des Produits à Flénu.
115. de Ciply à Ciply.

##### CENTRE.

123. St-Henri à Thieu — évacué complètement.
131. La Garenne à Maurage.
146. Terril SNCB à La Louvière.

- 150. Houssu te Haine-St-Paul.
- 165. St-Aldegonde te Mont-St-Aldegonde.
- 169. St-Adolphe te La Hestre.
- 171. St-Eloi te Carnières.
- 173. St-Henriette te Morlanwelz — volledig weggehaald.
- 174. Bervano te Morlanwelz — volledig weggehaald.

## CHARLEROI.

- C 11 Chenoy te Souvret.
- C 55b St-André te Montignies-sur-Sambre — volledig weggehaald.
- C 77 Bois Communal te Fleurus.
- C 75 Marquis te Fleurus.

## LUIK.

- L 1 van Milmont te Milmont — volledig weggehaald.
- L 2 van Milmont te Milmont — volledig weggehaald.
- L 3 Abhooz te Herstal.
- L 4 Levant te Ans.
- L 14 Batterie ancienne — Luik.
- L 16 Bonne Espérance te Herstal.
- L 17 Wandre te Wandre.
- L 18 Violette te Jupille.
- L 22/23 Guillaume te Soumagne — volledig weggehaald.
- L 29 n° 10 Cheratte — volledig weggehaald.
- L 30 n° 11 Cheratte — volledig weggehaald.
- L 39 Oude terril Espérance te Montegnée.
- L 40 Nieuwe terril Espérance te Montegnée.
- L 50 Valentin Cocq te Hollogne.
- L 75 Halle te Soumagne — volledig weggehaald.
- L 76 tot 78 Xawirs te Soumagne — volledig weggehaald.
- L 79 Minerie te Battice — volledig weggehaald.
- L 83 Patience et Beaujone te Glain — volledig weggehaald.

Op 41 steenbergten werden er 15 volledig weggehaald.

16 gedeeltelijk

Aantal weggehaalde m³ :

— 22.339.000 m³ voor de bekkens van de Borinage, het Centrum en Charleroi,

— 17.060.000 m³ voor het bekken van Luik.

Als gevolg van de achterstand konden de beschikbare kredieten echter niet worden vastgelegd in 1968.

Niettemin heeft de Minister zich in de loop van het jaar beijverd om, in afwachting dat er prioritaire vestigingsplaatsen zouden vrijkomen, aan sanering te doen door gebruik te maken van het schiefermateriaal uit de steenbergten voor aanaardingswerken ten behoeve van de wegen- en autowegenbouw.

- 150. Houssu à Haine-St-Paul.
- 165. Ste-Aldegonde à Mont-Ste-Adelgonde.
- 169. St-Adolphe à La Hestre.
- 171. St-Eloi à Carnières.
- 173. Ste-Henriette à Morlanwelz — évacué complètement.
- 174. Bervano à Morlanwelz — évacué complètement.

## CHARLEROI.

- C 11 Chenoy à Souvret.
- C 55b St-André à Montignies-sur-Sambre — évacué complètement.
- C 77 Bois Communal à Fleurus.
- C 75 Marquis à Fleurus.

## LIEGE.

- L 1 de Milmont à Milmont — évacué complètement.
- L 2 de Milmont à Milmont — évacué complètement.
- L 3 Abhooz à Herstal.
- L 4 Levant à Ans.
- L 14 Batterie ancienne - Liège.
- L 16 Bonne Espérance à Herstal.
- L 17 Wandre à Wandre.
- L 18 Violette à Jupille.
- L 22/23 Guillaume à Soumagne — évacué complètement.
- L 29 n° 10 Cheratte — évacué complètement.
- L 30 n° 11 Cheratte — évacué complètement.
- L 39 Vieux terril Espérance à Montegnée.
- L 40 Nouveau terril Espérance à Montegnée.
- L 50 Valentin Cocq à Hollogne.
- L 75 Halle à Soumagne — évacué complètement.
- L 76 à 78 Xawirs à Soumagne — évacué complètement.
- L 79 Bois de Micheroux à Micheroux — évacué complètement.
- L 80 à 82 Minerie à Battice — évacué complètement.
- L 83 Patience et Beaujone à Glain — évacué complètement.

Sur 41 terrils, 15 sont évacués complètement,

26 sont évacués partiellement.

Nombre de m³ évacués :

— 22.339.000 m³ pour les bassins du Borinage, Centre et Charleroi;

— 17.060.000 m³ pour le bassin de Liège.

Toutefois, le retard n'a pas permis que les crédits disponibles soient engagés en 1968.

Mais au cours de cette année, le Ministre s'est efforcé, dans l'attente de pouvoir disposer de sites prioritaires, de faire de l'assainissement en utilisant les schistes des terrils pour les remblais des travaux routiers et autoroutiers.

Bij de keuze van die steenberg werd rekening gehouden met de eisen van de ruimtelijke ordening, en met de bepalingen van de koninklijke besluiten n<sup>o</sup>s 2 en 92.

Bovendien werden maatregelen genomen om in 1969, niet alleen de steenberg zelf, maar ook het gehele terrein te doen aankopen, ten einde een grondbeleid te kunnen voeren en de waardevermeerdering te verhalen.

De Minister stelt vast dat toch reeds heel wat werd gepresteerd. Verder werden onderrichtingen gegeven aan het Bestuur der Wegen om bij de aanleg van autowegen bepaalde terrils te doen afgraven. Daarnaast ware het wenselijk dat gewestelijke maatschappijen zouden overgaan tot de aankoop van de terrils met de grondzate erbij teneinde speculatie te vermijden.

De Minister is het met het lid eens dat meer aandacht moet geschonken worden aan de stedenbouwkundige aspecten van het wederopschikken van de steenkoolmijngebieden.

2. Bladzijde 43 van de begroting : Fondsen voornamelijk gestijfd door begrotingskredieten. Daar komen ontvangsten en uitgaven in voor. Zijn dit zo maar boekingen, zonder meer ? Wat is de juiste draagwijdte van deze artikelen ?

In zijn antwoord verwijst de Minister naar blz. 171 en volgende van het begrotingsstuk en merkt op dat die tabellen zijn aangelegd met toepassing van de ter zake geldende wetteksten en inzonderheid van het koninklijk besluit n<sup>o</sup> 1 van 18 april 1967 en van de artikelen 18 tot 22 van de wet van 29 mei 1959.

#### E. Artikelen van het ontwerp.

Artikel 18 bevat een nieuwe bepaling. Zullen die fondsen (ontvangsten) op de begroting voorkomen bij de toepassing van dit artikel of worden zij achter de hand gehouden als reserve ?

Het antwoord van de Minister op het eerste gedeelte van de vraag luidt bevestigend.

De ontvangsten zullen op de begroting voorkomen onder Titel IV, afzonderlijke sectie, Staatsuitgaven op inkomsten met speciale bestemming, Hoofdstuk II : Wederbeleggingsfondsen van begrotingskredieten, artikel 630.3.A — Afstand onder beding van wederbelegging van de door het departement van Openbare Werken beheerde onroerende goederen.

Het antwoord van de Minister op het tweede gedeelte van de vraag luidt ontkennend.

Dans le choix de ces terrils, il a tenu compte des préoccupations de l'aménagement du territoire ainsi que des dispositions des arrêtés royaux n<sup>os</sup> 2 et 92.

De plus, afin de pratiquer une politique foncière et de récupérer la plus-value, des mesures ont été prises pour qu'en 1969 soient achetés, non seulement le terril, mais aussi son assiette et le site tout entier.

Le Ministre constate que des multiples réalisations ont quand même pu être menées à bien. D'autre part, des instructions ont été données à l'Administration des Routes afin d'araser certains terrils au cours de la construction des autoroutes. Il serait également souhaitable que des sociétés régionales fassent l'acquisition des terrils ainsi de leur assiette afin d'éviter toute spéculation.

Le Ministre se rallie à l'opinion émise par l'intervenant, suivant laquelle il conviendrait d'attacher plus d'importance aux aspects urbanistiques dans le réaménagement des sites charbonniers.

2. Page 43 du budget : fonds alimentés principalement par des crédits budgétaires. Il y a là des recettes et des dépenses. Est-ce un simple jeu d'écritures ? Quelle est la portée exacte de ces articles ?

Dans sa réponse le Ministre renvoie aux pages 171 et suivantes du document budgétaire, et il signale que ces tableaux ont été établis en application des textes légaux en la matière et notamment de l'arrêté royal n<sup>o</sup> 1 du 18 avril 1967 et des articles 18 à 22 de la loi du 29 mai 1959.

#### E. Articles du projet.

L'article 18 contient une disposition nouvelle. Ces fonds (recettes) vont-ils figurer au budget lors de l'application de cet article ou bien est-ce une masse de manœuvres ?

La réponse du Ministre sur la première partie de la question est affirmative.

Les fonds en recettes figureront au budget : Titre IV, section particulières, Dépenses de l'Etat sur ressources affectées. Chapitre II : Fonds de emploi de crédits budgétaires : article 630.3A — Cession de emploi de biens immeubles gérés par le département des Travaux publics.

La réponse du Ministre sur la deuxième partie de la question est négative.

**STEMMINGEN.**

In uw Commissie werd een amendement ingediend dat luidt als volgt :

## « TITEL II.

**Buitengewone uitgaven.****HOOFDSTUK III.****Vermogensoverdrachten aan het buitenland.****Waterwegen.**

ART. 53.01. — *Kanaal Gent-Terneuzen-Zeeschelde — Schelde-Rijnverbinding.*

Het vastleggingskrediet van « 1.000.000.000 frank », vermeld in kolom 6 (Nieuwe machtigingen 1969) wordt verminderd tot « 700.000.000 frank ».

Vermindering : 300.000.000 frank.

Bijgevolg wordt de tabel op bladzijde 87 gewijzigd als volgt :

ART. 53.01. — *Kanaal Gent-Terneuzen.*

Vastleggingen : nieuwe machtigingen :

1. Kanaal Gent-Terneuzen : 300 miljoen in plaats van 100 miljoen.
2. Zeeschelde : 300 miljoen in plaats van 345 miljoen.
3. Verbinding Schelde-Rijn : 100 miljoen in plaats van 255 miljoen.

Hetzij : 700 miljoen in plaats van 1.000 miljoen.

**TITEL III.****Instellingen van openbaar nut.****WEGENFONDS.****HOOFDSTUK 53.**

ART. 533.01. — *Eigenlijke bijzondere uitgaven.*

Het vastleggingskrediet van 13.320.000.000 te verhogen tot 13.620.000.000 frank.

Vermeerdering : 300.000.000 frank.

Bijgevolg wordt de tabel op blz. 148 en 149 gewijzigd als volgt :

*E. Brussel-Namen-Ardennen.*

Het totale bedrag bestemd voor het aanleggen van deze autosnelweg wordt verhoogd van 610 miljoen tot 910 miljoen om de grondwerken voor het vak Loyers-Wierde uit te voeren.

**VOTES.**

En Commission, un amendement a été déposé, qui est rédigé comme suit :

## « TITRE II.

**Dépenses extraordinaires.****CHAPITRE III.****Transfert de capitaux à l'étranger.****Voies hydrauliques.**

ART. 53.01. — *Canal Gand-Terneuzen-Escaut maritime — Liaison Escaut-Rhin.*

Le crédit d'engagement de 1.000.000.000 de francs figurant à la colonne 6 (Autorisations nouvelles 1969) est ramené à 700.000.000 de francs.

Réduction : 300.000.000 de francs.

En conséquence, le tableau à la page 87 est modifié comme suit :

ART. 53.01. — *Canal Gand-Terneuzen.*

Engagements : autorisations nouvelles :

1. Canal Gand-Terneuzen : 300 millions au lieu de 100 millions.
2. Escaut maritime : 300 millions au lieu de 345 millions.
3. Liaison Escaut-Rhin : 100 millions au lieu de 255 millions.

Soit : 700 millions au lieu de 1.000 millions.

**TITRE III.****Organismes d'intérêt public.****FONDS DES ROUTES.****CHAPITRE 53.**

ART. 533.01. — *Dépenses particulières proprement dites.*

Porter le crédit d'engagement de 13.320.000.000 de francs à 13.620.000.000 de francs.

Augmentation : 300.000.000 de francs.

En conséquence le tableau à la p. 148 et 149 est modifié comme suit :

*E. Bruxelles-Namur-Ardennes.*

Le total affecté à la construction de cette autoroute est porté de 610 millions à 910 millions en vue de réaliser les terrassements de la section Loyers-Wierde.

Artikel 533.01 — I — Autosnelwegen — E — Brussel-Namen-Ardennen wordt dus gewijzigd als volgt :

- Toegang tot Brussel : 105 miljoen.
  - Dhuy-Daussoulx (grondwerken) : 80 miljoen.
  - Daussoulx-Loyers (grondwerken) : 230 miljoen.
  - Loyers-Wierde (grondwerken) : 300 miljoen.
  - Onteigeningen en diverse : 195 miljoen.
- Totaal : 910 miljoen.

Het amendement werd als volgt verantwoord :

« Voor het aanleggen van deze Noord-Zuidas, natuurlijke en noodzakelijke verlengingsweg die de verbinding tussen Antwerpen en Brussel tot stand brengt, voorziet het vijfjarenplan 1969-1973, door de Regering in 1968 voorgelegd, onder meer in de volgende belangrijke en dringende etappes :

1. voltooiing van de omleiding Namen over de Maas tot Courrière tegen eind 1971;

2. de doortrekking van de autosnelweg E-40 : eind 1973

— enerzijds tot aan zijn ontmoetingspunt met de « Route Nationale 36 », ten einde de problemen van het verkeer uit de Ardennen ter hoogte van Dinant en Ciney op te lossen;

— anderzijds tot het beginpunt van de eigenlijke Ardennen, te Wellin.

Deze planning bevredigt bijlange niet de bevolking van de gemeenten van de Brusselse agglomeratie, van de rechtstreeks belanghebbende provincies en gemeenten van Waals-Brabant, het Naamse en Luxemburg. Deze diepe ontevredenheid is onder meer tot uiting gekomen door het streven een intercommunale op te richten.

Welnu, sedert de aanvang van de uitvoering ervan is het vijfjarenplan 1969-1973 beneden het gestelde doel gebleven.

De eerste tranche, die wij in de buitengewone begroting voor 1969 vinden, heeft thans reeds een jaar achterstand op de vooruitzichten.

Bij een onderzoek van de documenten blijkt dat een krediet van 300 miljoen voor de grondwerken van het vak Loyers-Wierde is geschrapt.

Het vijfjarenplan 1969-1973 voorziet, wat de « omleiding Namen » en de doortrekking over de Maas betreft, in de volgende bedragen :

1. op het programma van de Autosnelweg van Wallonië :

voor Daussoulx-Loyers : 280 miljoen.

2. op het programma Brussel-Namen-Ardennen :

L'article 533.01 — I — Autoroutes — E — Bruxelles Namur-Ardennes est donc modifié comme suit :

- Accès de Bruxelles : 105 millions.
  - Dhuy-Daussoulx (terrassements) : 80 millions.
  - Daussoulx-Loyers (terrassements) : 230 millions.
  - Loyers-Wierde (terrassements) : 300 millions.
  - Expropriations et divers : 195 millions.
- Total : 910 millions.

Cet amendement a été justifié dans les termes suivants :

« Pour la construction de cet axe Nord-Sud, prolongement naturel et obligé qui assure la liaison entre Anvers et Bruxelles, le plan quinquennal 1969-1973, présenté par le Gouvernement en 1968, prévoyait notamment comme étapes importantes et urgentes :

1. l'achèvement du contournement de Namur et le franchissement de la Meuse jusqu'à Courrière pour fin 1971;

2. la pénétration de l'autoroute E-40 : fin 1973

— d'une part jusqu'à sa rencontre avec la Route Nationale 36 afin de résoudre les problèmes de l'évacuation des Ardennes à hauteur de Dinant et Ciney;

— d'autre part jusqu'à l'entrée des Ardennes proprement dites, à Wellin.

Ce planning est très loin cependant de satisfaire les populations des communes de l'agglomération bruxelloise, des provinces et des communes directement concernées du Brabant wallon, du Namurois et du Luxembourg. Ce profond mécontentement s'est manifesté par la volonté de créer une intercommunale.

Or, dès le début de son exécution, le plan quinquennal 1969-1973 est déjà en deça du but qu'on s'était fixé.

La première tranche, celle que nous trouvons dans le budget extraordinaire de 1969 retarde, dès maintenant déjà, d'un an les prévisions.

L'examen des documents révèle en effet la suppression d'un crédit de 300 millions pour les terrassements de la section Loyers-Wierde.

Le plan quinquennal 1969-1973 prévoit pour ce qui concerne le « contournement de Namur » et la pénétration au-delà de la Meuse :

1. au programme de l'autoroute de Wallonie :

pour Daussoulx-Loyers : 280 millions.

2. au programme de Bruxelles-Namur-Ardennes :

- Toegang tot Brussel : 160 miljoen.
- Dhuy-Daussoulx (grondwerken) : 80 miljoen.
- Loyers-Wierde (grondwerken) : 300 miljoen.
- Onteigeningen en diverse : 120 miljoen.
- Totaal : 660 miljoen.

Dat maakt een totaal van 280 miljoen + 660 miljoen = 940 miljoen.

#### WAT BEVAT DE BEGROTING VOOR 1969 ?

##### A. Autosnelweg van Wallonië :

Daussoulx-Loyers (grondwerken) : nihil.

##### E. Brussel-Namen-Ardennen :

- Toegang tot Brussel : 105 miljoen.
- Dhuy-Daussoulx (grondwerken) : 80 miljoen.
- Daussoulx-Loyers (grondwerken) : 230 miljoen.
- Onteigeningen en diverse : 195 miljoen.
- Totaal : 610 miljoen.

De kredieten voor de grondwerken van Loyers-Wierde werden dus niet in de begroting opgenomen.

Om deze weglating te rechtvaardigen ontbreekt het de regering niet aan argumenten, en wij moeten vooral wijzen op het argument dat steunt op de achterstand die te wijten is aan het feit dat in 1967 en 1968 een groot percentage van het jaarlijkse programma moest worden opgeschort als gevolg van de begrenzing van de vastleggingen tot 85 en 95 % waar-toe de toenmalige regering besloten had.

Een argumentatie in tegengestelde zin is meer aanvaardbaar. Omdat kort na de oorlog besloten werd tot het aanleggen van die autosnelweg; omdat met de uitvoering sedert meer dan tien jaar begonnen is; omdat hij werd « voorbijgestreefd » door andere waarvoor geen enkele kredietbeperking geldt omdat zij buiten begroting worden gefinancierd; omdat andere wegen minder dringend zijn; om al deze « huidige » argumenten in de eerste plaats, die steunen op het beginsel van een gezonde verdelende rechtvaardigheid die voor alle streken van het land in acht moet worden genomen.

Omdat het Zuid-Oosten, dat door deze verkeersader moet worden bediend en opnieuw tot leven gebracht, morgen ook het water zal verschaffen dat noodzakelijk is om onze nationale verbintenissen in het kader van het Schelde-Rijnverdrag tegenover Nederland na te leven; het is logisch dat, als compensatie, die verbinding zou wachten op de bouw van stuwdammen gepland in het Zuid-Oosten.

Ten slotte om redenen die met nut kunnen worden aangehaald en waarop de economische instanties van de provincie Namen de aandacht hebben gevestigd :

« De achterstand in de ontwikkeling van de Zuid-Oostelijke streken van België, dat wil zeggen van vrijwel de twee derde van het Waalse landsgedeelte, is

- Accès de Bruxelles : 160 millions.
- Dhuy-Daussoulx (terrassements) : 80 millions.
- Loyers-Wierde (terrassements) : 300 millions.
- Expropriations et divers : 120 millions.
- Total : 660 millions.

Soit un total de 280 millions + 660 millions = 940 millions.

#### QUE CONTIENT LE BUDGET 1969 ?

##### A. Autoroute de Wallonie :

Daussoulx-Loyers (terrassements) : néant.

##### E. Bruxelles-Namur-Ardennes :

- Accès de Bruxelles : 105 millions.
- Dhuy-Daussoulx (terrassements) : 80 millions.
- Daussoulx-Loyers (terrassements) : 230 millions.
- Expropriations et divers : 195 millions.
- Total : 610 millions.

Les crédits pour les terrassements de Loyers-Wierde n'ont donc pas été repris au budget.

Les arguments gouvernementaux pour justifier cette suppression ne manquent pas et particulièrement celui reposant sur les décalages résultant de ce qu'en 1967 et 1968, un pourcentage important du programme actuel a dû être postposé par suite du plafonnement à 85 et 95 % des engagements, décidé par le Gouvernement de l'époque.

Une argumentation contraire est plus plausible. Parce que sa construction est chose décidée depuis l'immédiat après-guerre; parce que son exécution est commencée depuis plus de 10 ans; parce qu'elle a été « dépassée » par d'autres qui ne font l'objet d'aucune restriction de crédit; parce qu'elles sont financées hors budget; parce que d'autres sont moins urgentes; pour tous ces arguments « actuels » d'abord, qui reposent sur les principes d'une saine justice distributive à appliquer entre toutes les régions de ce pays.

Et aussi parce que le Sud-Est, qui doit être desservi et « revitalisé » par cet axe routier, fournira demain l'eau indispensable à remplir les engagements nationaux envers la Hollande dans le cadre du traité Escaut-Rhin, il est logique, qu'en compensation, cette liaison attende la construction des barrages prévus dans le Sud-Est.

Enfin, pour les raisons qu'il n'est pas inutile de rappeler et que présentent les instances économiques de la province de Namur :

« Le retard de développement des régions du Sud-Est de la Belgique, c'est-à-dire pratiquement les 2/3 de la partie wallonne du pays, est dû, pour une bonne part,

grotendeels te wijten aan het ontbreken van een moderne penetratie-infrastructuur vertrekkend uit de hoofdstad. Alle studies betreffende deze streek (gewestelijke studie van het Zuid-Oosten, studies van de verschillende sectorplannen) leiden tot dezelfde conclusies en constateren bovendien dat de achterstand nog groter wordt.

De autosnelweg E-40 moet deze belangrijke tekortkoming wegwerken doordat hij doorheen de provincies Luxemburg en Namen, en wel door het midden ervan, wordt aangelegd en verbonden met de ring rond Brussel.

Hij zal de mogelijkheid bieden tot :

- de openstelling van het Zuid-Oosten voor industriële en andere activiteiten. Deze nieuwe activiteiten zijn noodzakelijk om de economische structuur van de streek in evenwicht te brengen en om ter plaatse voldoende werkgelegenheid te scheppen ten einde de demografische ontwikkeling op te vangen en de rationalisatie van de landbouw te compenseren;

- de valorisatie van het toeristisch kapitaal van de streek door ze dicht bij een ruime markt van consumenten te brengen (80 % van de toeristen in de Ardennen komen uit het Noorden en hebben belang bij de autosnelweg E40);

- de industriële omschakeling van Belgisch-Lotharingen en van de secundaire centra, die thans door hun afgelegen ligging benadeeld zijn;

- de bediening door het Europees Centrum voor Kernonderzoek, indien deze instelling een belangrijk centrum te Focant vestigt.

Meer in het bijzonder wat Wallonië betreft, zal de autosnelweg E40 het Waalse autosnelwegennet sterk verrijken, want hij doorsnijdt dit gewest van Noord naar Zuid. Dank zij de verkeerswisselaar van Dausoulx en de autosnelweg van Wallonië zal hij derhalve de belangen van alle Waalse gewesten nader tot elkaar brengen en de gemeenschap verstevigen.

Hij zal bovendien aan de Waalse economie een belangrijke en centrale verbinding met de industriële en demografische concentraties van het Noorden (Brusselse en Antwerpse agglomeratie, Randstad Holland) verschaffen.

Op nationaal niveau zal de autosnelweg E40 het Belgische net aanvullen door de verbinding van het Zuid-Oosten van België met de hoofdstad en, van uit dit centraal punt, met alle streken van het land.

Op internationaal vlak zal de autosnelweg E40, waarvan het aanleggen reeds in 1947 werd aanbevolen door de Europese Vervoercommissie, door zijn verlengingen op het grondgebied van onze naburen de radiale weg Noord-Zuid vormen die Nederland en Groot-Brittannië verbindt met Noord-Oost-Frankrijk, Zwitserland en Italië. Hij zal dus een van de grote assen van de gemeenschappelijke markt zijn en van Brussel de draaischijf maken van het autowegennet van Noord-West-Europa.

De autoweg E40 doet zich voor als de verbindingsweg van twee andere belangrijke assen die Noord-West-Europa zullen omsluiten :

à l'absence d'une infrastructure moderne de pénétration au départ de la capitale. Toutes les études consacrées à cette région (étude régionale du Sud-Est, études des différents plans de secteur) aboutissent à cette même conclusion et constatent de plus que le retard s'accroît.

L'autoroute E-40 doit combler cette importante déficience en traversant de part en part et en leur milieu les provinces de Luxembourg et de Namur et en se greffant sur le ring autoroutier de Bruxelles.

Elle permettra :

- l'ouverture du Sud-Est à des activités industrielles et diverses. Ces activités nouvelles sont nécessaires pour équilibrer la structure économique de la région et créer sur place un volume d'emplois suffisant pour faire face au développement démographique et compenser la rationalisation du secteur agricole;

- la valorisation du capital touristique de la région en la rapprochant d'un vaste marché de consommateurs (80 % des touristes visitant les Ardennes viennent du Nord et sont intéressés par l'autoroute E40);

- la reconversion industrielle de la Lorraine belge et des centres secondaires, aujourd'hui défavorisés par les distances;

- la desserte du Centre européen pour la Recherche nucléaire, si cet organisme implante un centre important à Focant.

Sur le plan plus particulier de la Wallonie, l'autoroute E40 étoffera d'une manière appréciable le réseau autoroutier wallon en la traversant du Nord au Sud. De ce fait elle rapprochera, par l'échangeur de Dausoulx et l'autoroute de Wallonie, les intérêts de toutes les régions wallonnes et en affermira la communauté.

Par ailleurs, elle procurera à l'économie wallonne un axe supplémentaire et central de liaison avec les concentrations industrielles et démographiques du Nord (agglomérations bruxelloise et anversoise, Randstad hollandais).

Sur le plan national, l'autoroute E40 complétera le réseau autoroutier belge en reliant le Sud-Est de la Belgique à la capitale et, de ce point central, à toutes les régions du pays.

Sur le plan international, l'autoroute E40 dont la construction a été, dès 1947, recommandée par la Commission européenne des Transports, constituera, par ses prolongements sur les territoires voisins, la radiale Nord-Sud unissant d'une part les Pays-Bas et la Grande-Bretagne et d'autre part le Nord-Est français, la Suisse et l'Italie. Elle constituera donc un des axes majeurs du Marché commun et fera de Bruxelles la plaque tournante du système autoroutier Nord-Ouest européen.

L'autoroute E40 apparaît comme la médiatrice de deux autres axes importants qui enserreront le Nord-Ouest européen :

— de as Rijn-Rotterdam die, wegens zijn belangrijkheid, elke autosnelweg, welke in de nabijheid zou worden aangelegd en zich parallel zou ontwikkelen, minder rendabel zou maken;

de as Lotharingen-Duinkerken.

Deze twee assen dreigen een groot gedeelte van het Europese verkeer naar buitenlandse havens (Rotterdam, Duinkerken) te draineren en dit ten nadele van Antwerpen, indien de autosnelweg E40 niet wordt aangelegd of indien hij wordt opgeschort ».

Een lid van de Commissie vraagt het woord en betoogt dat hij zich hardnekkig verzet tegen dit amendement. De Minister heeft verklaard dat de kredieten op een 50/50 basis werden verdeeld. Het amendement zal dat evenwicht verbreken. Hij meent dat het de eerste keer is dat dit in de Commissie zelf voorgesteld wordt. Indien men die weg opgaat, mag men verwachten dat ook van Vlaamse zijde dergelijke voorstellen zullen worden ingediend.

De Minister antwoordt dat vooreerst het aanleggen van watervoorraden in Wallonië niet uitsluitend ten behoeve van het Vlaamse land gebeurt maar wel in eerste instantie om de zeer grote bezoedeling van Samber en Maas, in Wallonië gelegen, te bestrijden.

Verder worden ook in de Vlaamse provinciën inspanningen gedaan om in de mate van het mogelijke onbezoedeld water op te slaan door het aanleggen van kunstmatige bovengrondse spaarbekkens. Dat dit met heel wat grotere moeilijkheden en veel hogere kosten gepaard gaat dan in het zuidelijk deel van het land, is zelfs een grote handicap.

Wat het amendement zelf betreft, wijst de Minister erop dat bij de redactie van het definitief ontwerp van buitengewone begroting 1969, het bewuste artikel 53.01 reeds gevoelig diende verminderd te worden, nl. van 1.400 miljoen frank tot 1.000 miljoen frank. Een verdere vermindering is dit jaar onaanvaardbaar temeer daar ook in de begroting 1968 gevoelige verminderingen werden aangebracht. Er valt dus te verwachten dat in de loop van het jaar 1969 de betalingen aan Nederland eerder in een versneld ritme zullen moeten gebeuren wegens achterstallige facturen voor in 1968 uitgevoerde werken.

De drie onderverdelingen van bewust artikel zullen in de loop van 1969 niet kunnen afgeremd worden :

voor het kanaal Gent-Terneuzen omdat het gaat over werken die dit jaar een einde zullen nemen;

voor de Zeeschelde omdat het werken betreft tot verbetering van de bevaarbaarheid van de stroom en de toegang tot de haven van Antwerpen;

voor de Schelde-Rijnverbinding omdat zeer grote werken voor het ogenblik aan de gang zijn en het uitgesloten is de betalingen aan Nederland te staken omdat we nu eenmaal door een verdrag gebonden zijn.

Verder verbaast de Minister er zich over dat het geacht lid wel oog heeft gehad voor de vermindering van 300 miljoen frank met betrekking tot het object dat hem zo erg interesseert, maar dat hij niet heeft

— l'axe du Rhin-Rotterdam qui, vu son importance, rendrait moins rentable toute autoroute qui s'en approcherait et se développerait parallèlement;

— l'axe Lorraine-Dunkerque.

Ces deux axes risquent de drainer une grande partie du trafic européen vers des ports étrangers (Rotterdam, Dunkerque) et ce au détriment d'Anvers, si l'autoroute E40 n'est pas construite ou si la construction est reportée ».

Un autre membre de votre Commission se déclare résolument adversaire de cet amendement. Le Ministre a fait savoir que les crédits étaient répartis sur une base paritaire. Or, cet équilibre sera rompu si l'amendement est adopté. L'intervenant croit que c'est la première fois que pareille chose est proposée en Commission. Si l'on s'engage dans cette voie, il faudra s'attendre à ce que les Flamands présentent, eux aussi, des propositions de cette nature.

Le Ministre répond que, tout d'abord, la création de réserves d'eau en Wallonie n'a pas pour seul but d'alimenter la région flamande, mais qu'elle vise essentiellement à combattre la pollution très avancée des eaux de la Sambre et de la Meuse, situées en Wallonie.

De plus, les provinces flamandes s'efforcent également de constituer, dans la mesure du possible, des réserves d'eau non polluée en construisant des bassins d'épargne artificiels en surface. Le fait que cette opération s'effectue dans des conditions bien plus difficiles et entraîne des frais beaucoup plus élevés que dans la partie sud du pays, constitue même un handicap majeur.

Pour ce qui est de l'amendement, le Ministre fait observer que, lors de la rédaction du projet définitif de budget extraordinaire pour 1969, le crédit prévu à l'article 53.01, dont il est question, a déjà dû être réduit considérablement, soit de 1.400 millions de francs à 1.000 millions de francs. Une nouvelle diminution serait inacceptable cette année, d'autant plus que des réductions sensibles avaient déjà été apportées au budget de 1968. On peut donc prévoir qu'en 1969 les paiements à effectuer aux Pays-Bas devront se faire à un rythme plutôt accéléré, eu égard au nombre de factures en souffrance, relatives à des travaux exécutés en 1968.

Les travaux qui font l'objet des trois subdivisions de l'article en question ne pourront subir aucun retard en 1969 :

— pour le canal Gand-Terneuzen, parce qu'il s'agit de travaux qui seront achevés cette année;

— pour l'Escaut maritime, parce que ces travaux ont pour but d'améliorer la navigabilité du fleuve et de faciliter l'accès au port d'Anvers;

— pour la liaison Escaut-Rhin, parce que des travaux d'une très grande ampleur sont actuellement en cours et que la suspension des paiements aux Pays-Bas est exclue, puisque nous sommes liés par un traité.

Par ailleurs, le Ministre s'étonne que l'intervenant ait été attentif à la réduction de 300 millions de francs sur le point qui l'intéresse particulièrement, mais qu'il n'ait pas remarqué qu'au total, un volume de travaux

bemerkt dat in het totaal een volume werken voor een beloop van 8 miljard frank weggevallen is in de vergelijking tussen de schijf 1969 van het 5-jarenplan 1969-1973 en het ontwerp van begroting 1969.

De uitleg hiervoor is, volgens de Minister, zeer eenvoudig. Het 5-jarenplan 1969-1973 werd opgemaakt begin 1968. Later werden de kredieten voor 1968 beperkt tot 95 %. Enkele weken vóór de definitieve redactie van het ontwerp van buitengewone begroting 1969 heeft de regering beslist de kredieten in het jaar 1969 te begrenzen tot 85 %. Dit betekent dus dat voor 1968 en 1969 samen 20 % van de jaarkredieten niet met zekerheid kunnen gebruikt worden.

Op een totale begroting van rond de 40 miljard frank betekent dit volgens de Minister 8 miljard frank.

Verder wijst de Minister erop dat in werkelijkheid de aanleg van de « Autoroute des Ardennes » zelfs een jaar vroeger in aanbesteding werd gelegd door het vervroegde aanbesteden van de viaduct van Beez.

Tenslotte zal, zoals een lid reeds opmerkte, het evenwicht in de verdeling der kredieten tussen Vlaanderen en Wallonië verbroken worden.

Om deze redenen vraagt de Minister dat het amendement zou worden ingetrokken.

De indiener van het amendement antwoordt dat hij zijn amendement niet intrekt. Hij verwijst naar het precedent van vorig jaar waarbij op identieke wijze een nagenoeg gelijkaardig amendement in Commissie werd aanvaard.

Wat betreft de viaduct van Beez, merkt hij op dat dit kunstwerk volledig nutteloos zal zijn indien niet zeer spoedig een gedeelte van de autosnelweg naar het zuiden toe wordt aangelegd.

Daarop wordt overgegaan tot de stemming. Het amendement wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1 bij 2 onthoudingen.

\*\*

De ontwerp-begroting is aangenomen met 10 stemmen tegen 1 bij 4 onthoudingen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

*De Verslaggever,*  
H. VAN DONINCK.

*De Voorzitter,*  
A. DE CLERCK.

d'un montant de 8 milliards de francs a disparu dans la comparaison entre la tranche 1969 du programme quinquennal 1969-1973 et le projet de budget pour 1969.

D'après le Ministre, la raison en est très simple. Le programme quinquennal 1969-1973 a été établi au début de 1968. Par la suite, les crédits prévus pour 1968 furent réduits à 95 %. Quelques semaines avant la rédaction définitive du projet de budget extraordinaire pour 1969, le Gouvernement a décidé de limiter les crédits à 85 % en 1969. Il s'ensuit donc que, pour les années 1968 et 1969 réunies, il n'est pas certain que les crédits annuels puissent être utilisés.

Sur un budget total de quelque 40 milliards, cela représente, d'après le Ministre, 8 milliards de francs.

Par ailleurs, le Ministre souligne qu'en réalité la construction de l'autoroute des Ardennes a même été mise en adjudication un an plus tôt, du fait que l'adjudication du viaduc de Beez a été avancée.

Enfin, comme un membre l'a déjà fait observer, l'équilibre dans la répartition des crédits entre la Flandre et la Wallonie sera rompu.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Ministre demande le retrait de l'amendement.

L'auteur de l'amendement répond qu'il ne retire pas celui-ci. Il invoque comme précédent le fait que, l'an dernier, un amendement à peu près identique fut adopté en Commission.

Quant au viaduc de Beez, cet ouvrage d'art sera, à son sens, entièrement inutile si l'on ne construit pas très rapidement une partie de l'autoroute en direction du sud.

L'amendement est alors mis aux voix. Il est rejeté par 9 voix contre 1 et 2 abstentions.

\*\*

Le projet de budget a été adopté par 10 voix contre 1 et 4 abstentions..

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*  
H. VAN DONINCK.

*Le Président,*  
A. DE CLERCK.

## BIJLAGEN.

## Nagekomen antwoorden.

## 1. Aanvullingen over de Leie.

Het belang van de Leie als verbinding met het natuurlijk hinterland van de haven Gent is de Minister niet ontgaan. De Minister heeft trouwens reeds herhaaldelijk erop gewezen dat, nu het Zee-kanaal Gent-Terneuzen in dienst genomen is, alle aandacht moet besteed worden aan de verbindingswegen over de weg, het spoor en de binnenvaartwegen van en naar de Gentse Kanaalzone.

Aangaande het programma van de Leie heeft de Minister onlangs nog besloten de verbeteringswerken te versnellen. Voor de jaren 1969 en 1970 moeten de aanbestedingen en de boekhoudkundige vastleggingen telkens vóór 30 september genoteerd zijn. De aanbestedingen die op het programma 1971 voorkomen, zullen moeten plaatsvinden in het vierde trimester van het jaar 1970. De goedkeuringstermijn zal voldoende lang zijn om toe te laten de budgettaire vastlegging te doen in het begin van de maand januari 1971.

Op die manier kan gesteld worden dat normaal gesproken minstens 6 maanden, zelfs mogelijks bijna 12 maanden op het programma vooruitgelopen zal worden.

## 2. Autonome haven van Charleroi.

Zal het ontwerp van wet voor de instelling van de Autonome Haven van Charleroi weldra aan het Parlement worden voorgelegd ?

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat het wetsontwerp voor de oprichting van de Autonome Haven van Charleroi zopas door het Kabinet definitief klaargemaakt is.

Het zal binnenkort aan de Ministerraad worden voorgelegd teneinde toelating te bekomen het voor advies naar de Raad van State te verzenden. De Minister heeft zich voorgenomen deze kwestie zo spoedig mogelijk geregeld te zien.

## 3. Financiering van de urgentieprogramma's voor de drie havens.

In afwachting van de oprichting van een Zeehavenfonds, wetsontwerp waaraan de Minister heeft gewerkt onder de vorige regering maar dat toen niet werd voorgedragen, gebeurt de financiering voor de werken in de zeehavens op de Buitengewone Begroting zoals voor de meeste investeringen voor infrastructuur.

Meer in het bijzonder wordt verwezen naar het ontwerp van Buitengewone Begroting 1969, artikels 53.01 (gedeeltelijk), 73.04 en 73.07.

## ANNEXES.

## Réponse parvenues ultérieurement.

## 1. Précisions sur le problème de la Lys.

L'importance de la Lys comme liaison avec l'hinterland naturel du port de Gand n'a pas échappé au Ministre. D'ailleurs, il a déjà souligné à diverses reprises qu'à présent que le canal maritime Gand-Terneuzen a été mis en service, toute l'attention devra aller aux liaisons de la zone gantoise du canal par route, par chemin de fer et par bateau.

En ce qui concerne le programme relatif à la Lys, le Ministre a décidé récemment d'accélérer les travaux d'amélioration. Pour les années 1969 et 1970, les adjudications et les engagements comptables doivent chaque fois être actés avant le 30 septembre. Les adjudications figurant au programme de 1971 devront avoir lieu au cours du quatrième trimestre de l'année 1970. Le délai d'approbation sera assez long pour permettre de procéder à l'engagement budgétaire au début de janvier 1971.

On peut donc conclure que, normalement, le programme sera avancé d'au moins 6 mois, peut-être même de près de 12 mois.

## 2. Port autonome de Charleroi.

Le projet de loi concernant la création du Port autonome de Charleroi sera-t-il bientôt transmis au Parlement ?

Dans sa réponse, le Ministre signale que le projet de loi concernant la création du port autonome de Charleroi vient d'être mis au point par le Cabinet.

Il sera bientôt soumis au Conseil des Ministres, afin d'obtenir l'autorisation de l'envoyer pour avis au Conseil d'Etat. Le Ministre veillera à ce que cette question soit réglée dès que possible.

## 3. Financement des programmes d'urgence pour les trois ports.

En attendant la création d'un Fonds des ports maritimes, prévue dans un projet de loi auquel le Ministre a travaillé sous le gouvernement précédent mais qui ne fut pas déposé à l'époque, le financement des travaux dans les ports maritimes est assuré par le budget extraordinaire, comme pour la plupart des investissements d'infrastructure.

Le Ministre renvoie plus spécialement au projet de budget extraordinaire pour 1969, articles 53.01 (en partie), 73.04 et 73.07.

In het ontwerp van zesjarenplan 1970-1975 zal zonder twijfel voldoende aandacht geschonken worden aan de zeehavens. Dit was trouwens ook zo in het vijfjarenplan 1969-1973 dat vorig jaar als bijlage tot het verslag van de verslaggever over de Begroting 1968 werd gepubliceerd.

#### 1. Buitenlandse ondernemingen.

Volgens een commissielid genieten de buitenlandse ondernemingen vaak voorrechten van fiscale (heffingen) en sociale aard (arbeidstijd). Dat is concurrentie voor de Belgische markt; kan de Minister dit probleem regelen?

Volgens de Minister dient toch gevraagd de toestand niet te dramatiseren: het aantal aanbestedingen die door buitenlandse firma's weggekaapt worden in ons land is zeer gering, en dan zijn het nog uitsluitend kleinere aanbestedingen. Dit verschijnsel is trouwens gelokaliseerd in de provincies Luxemburg en Antwerpen. Anderzijds stelt de Minister van zijn kant vast dat meerdere, zelfs grote Belgische aannemers, maar al te graag met buitenlandse onderaannemers werken uitvoeren in ons land, wat hem zou toelaten de bal terug te kaatsen!

Dit gezegd zijnde is het een feit dat de Minister van Openbare Werken in elk geval niet kan tussenkomen in het fiscaal en sociaal stelsel waaraan buitenlandse aannemers in hun eigen land onderworpen zijn. Wanneer het echter gaat om fiscale en sociale verplichtingen waaraan buitenlandse aannemers in ons land onderworpen zijn bij het uitvoeren van werken alhier, kan de Minister alleen maar bevestigen dat zij werkelijk voldoen en moeten voldoen aan alle eisen gesteld in internationale verdragen, en meer bepaald in de Beneluxakkoorden en de akkoorden van de Europese Gemeenschappelijke Markt.

Tenslotte wenst de Minister erop te wijzen dat uit de statistieken van Benelux blijkt dat er, in frank uitgedrukt, méér openbare werken na openbare aanbesteding toevertrouwd worden door Nederland en het Groot-Hertogdom Luxemburg aan Belgische aannemers dan wel door België aan Nederlandse of Luxemburgse onderdanen.

#### 5. Aankoopcomités.

Volgens een commissielid werken die comités zeer langzaam. Dat is o.m. het geval in verband met de industriezones. Kan er niet weer een directie van een Aankoopcomité in Charleroi komen?

Volgens de Minister is het probleem van de zogenaamde traagheid van de Aankoopcomités zeker niet nieuw, noch is het een probleem dat alleen in de streek van Charleroi bestaat. Veeleer is het een probleem dat zich in gans het land stelt.

De Aankoopcomités hangen evenwel af van de Minister van Financiën. De uitbreiding van de personeelssterkte en de ontubbeling van de Comités behoren tot zijn uitsluitende bevoegdheid.

Er moet echter gezegd dat het niet altijd een probleem is van personeel. Soms is er onzekerheid over

Dans le projet de programme sexennal 1970-1975, une attention suffisante sera certainement consacrée aux ports maritimes. C'était d'ailleurs déjà le cas dans le programme quinquennal 1969-1973, qui fut publié l'an dernier en annexe au rapport sur le budget de 1968.

#### 1. Les entreprises étrangères.

D'après un membre, les entreprises étrangères ont souvent des privilèges d'ordre fiscal (taxes) et social (durée des heures de travail). C'est une concurrence au marché belge. Le Ministre peut-il régler ce problème?

Le Ministre déclare qu'il ne faut pas dramatiser: le nombre des adjudications emportées par des firmes étrangères dans notre pays est fort réduit; encore s'agit-il exclusivement d'adjudications mineures. Au surplus, ce phénomène est localisé dans les provinces de Luxembourg et d'Anvers. D'autre part, le Ministre constate que plusieurs entrepreneurs belges, même parmi les plus importants, exécutent volontiers des travaux dans notre pays en s'associant à des sous-traitants étrangers, ce qui lui permettrait de renvoyer la balle!

Ceci dit, il est certain que le Ministre des Travaux publics ne peut, en tout cas, intervenir dans le régime fiscal et social auquel les entrepreneurs étrangers sont soumis dans leur pays. Mais lorsqu'il s'agit d'obligations fiscales et sociales auxquelles ces mêmes entrepreneurs sont soumis en Belgique, durant la période où ils y exécutent des travaux, le Ministre ne peut que confirmer qu'ils doivent satisfaire et satisfont réellement à toutes les exigences imposées par les conventions internationales, et plus particulièrement par les traités du Benelux et de la Communauté économique européenne.

Pour terminer, le Ministre tient à souligner que les statistiques du Benelux montrent que les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg adjugent plus de travaux publics — exprimés en francs — à des entrepreneurs belges, que notre pays à des ressortissants néerlandais ou luxembourgeois.

#### 5. Comités d'acquisition.

Un membre estime que ces comités sont très lents. C'est le cas notamment pour les zonings industriels. Ne peut-on obtenir à nouveau une direction d'un Comité d'acquisition à Charleroi?

Le Ministre répond que le problème de la « lenteur » des Comités d'acquisition n'est certes pas nouveau; il ne se pose d'ailleurs pas uniquement dans la région de Charleroi, mais il se manifeste dans l'ensemble du pays.

Les Comités d'acquisition dépendent du Ministre des Finances. L'augmentation des effectifs et le dédoublement des comités relèvent de sa compétence exclusive.

Encore faut-il dire qu'il ne s'agit pas toujours d'un problème de personnel. Dans certains cas, l'ordre de

de juiste prioriteitsvolgorde. Daarom heeft de Minister onlangs aan de hoge ambtenaren van zijn Departement opdracht gegeven in het vervolg om de drie maand samen te komen met de hoge ambtenaren van Financiën en met de directeur van de Aankoopcomités, met het oog op het vastleggen van de prioriteiten in de programma's van onteigeningen.

#### 6. *Bouwverordening.*

Een commissie onder het voorzitterschap van de Vereniging der steden, heeft zich beziggehouden met de bouwverordening. Hoever staat het daarmee ?

Volgens de Minister werkt die commissie al enige tijd aan de voorbereiding van een algemene bouwverordening. Een moeilijk probleem. Tevens is zij bezig met een type bouwverordening voor de gemeenten op te stellen.

Zij heeft een vergelijkende studie gemaakt van buitenlandse bouwverordeningen (o.m. de Franse en de Nederlandse) en zal nu een Belgische opstellen.

Het departement is in die Commissie vertegenwoordigd door twee ambtenaren, die deze zaak van nabij volgen.

priorité exact est mal déterminé. C'est pourquoi le Ministre a invité récemment les hauts fonctionnaires de son Département à se réunir désormais tous les trois mois avec leurs collègues des Finances et avec les Directeurs des Comités d'acquisition, en vue de fixer les priorités à respecter dans les programmes d'expropriation.

#### 6. *Règlement des bâtisses.*

Une commission, présidée par l'Union des Villes, s'est occupée du règlement des bâtisses. Où en est-on ?

Le Ministre indique que cette commission fonctionne depuis un certain temps, et qu'elle s'occupe de l'élaboration d'un règlement général sur les bâtisses. C'est là un problème difficile. En même temps, elle rédige un règlement communal type.

Elle a procédé à une étude comparative des règlements similaires étrangers (notamment de la France et des Pays-Bas) et dressera bientôt un règlement belge.

Le Département est représenté dans ladite Commission par deux fonctionnaires, qui suivent ses travaux de près.



## BIJLAGE II

---

## ANNEXE II

## PROGRAMMA 1970-1975.

**Vastleggingen.***INLEIDENDE BESCHOUWINGEN.*

In een recent verleden werden wetsontwerpen opgesteld waarin telkens een welbepaald investeringsprogramma werd opgenomen met het doel bepaalde concrete infrastructuurwerken binnen een vooraf vastgestelde termijn te verwezenlijken. Dit was ondermeer het geval voor de uitbouw van de haven van Antwerpen op de rechteroever.

Het zesjarenplan 1970-1975 dat hierna in detail wordt weergegeven heeft niet het karakter van een wetsontwerp. Het is een bijlage bij het verslag over de begroting 1969. Als dusdanig wordt noch in de Commissie, noch in de openbare zitting over de inhoud van dit dokument gestemd. Het kan immers geen deel uitmaken van de begrotingswet voor het dienstjaar 1969, aangezien geen budgettaire verbintenissen kunnen aangegaan worden die verder reiken dan het dienstjaar waarover gestemd wordt.

Het zesjarenplan moet dan ook gezien worden als een werkdokument ten dienste van het Departement van Openbare Werken, met als doel de continuïteit van het investeringsprogramma te verzekeren. De werkzaamheden van de ambtenaren, vooral dan van het technisch personeel, zullen aldus kunnen worden afgestemd op een vlotte verwezenlijking van de geplande werken. De inhoud van het plan werd trouwens weerhouden na overleg tussen de Minister van Openbare Werken die de grote lijnen ervan vastlegde, en de leidende ambtenaren die aldus in een zekere zin zich verbonden hebben tot een feilloze uitvoering.

De voornaamste eigenschap van het zesjarenplan is de beweeglijkheid van de concrete inhoud — de fysische inhoud — ten opzichte van het cijfermateriaal. Het is immers om verscheidene redenen, waarover hierna gehandeld wordt, volstrekt nodig jaarlijks te kunnen overgaan tot een aanpassing enerzijds van de cijfers zelf, maar ook en vooral van het werkenprogramma dat, rubriek per rubriek, beantwoordt aan de sommen die voorzien worden. In die zin is de reeds vroeger gebruikte benaming, namelijk « rolling-program » (rollend programma), volkomen op zijn plaats. Om dit duidelijk te maken volstaat het het verslag namens de Commissie van Openbare Werken van de Kamer van Volksvertegenwoordigers te raadplegen (verslag Devillers, Kamer van Volksvertegenwoordigers, 4-XVI (1967-1968) — N° 4), waar in bijlage een vijfjarenplan 1969-1973 werd voorgesteld. Men stelt vast dat de schijf 1969 uit genoemd vijfjarenplan enigszins afwijkt van wat in het definitief ontwerp van begrotingswet 1969 werd opgenomen. Verder stelt men vast dat de schijven 1970 t.e.m. 1973 van het huidige zesjarenplan niet overeenstemmen met dezelfde schijven van het vroegere vijfjarenplan.

Hiervoor zijn meerdere redenen te vinden.

## PROGRAMME 1970-1975.

**Engagements.***CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES.*

Dans un passé récent, furent établis des projets de loi reprenant chaque fois un programme d'investissements bien déterminé dans le but de réaliser certains travaux concrets d'infrastructure dans un délai fixé au préalable. Ce fut le cas notamment pour l'extension du port d'Anvers sur la rive droite.

Le plan sexennal 1970-1975, dont le détail est repris ci-après, n'a pas le caractère d'un projet de loi. C'est une annexe au rapport sur le budget 1969. En tant que tel, le contenu de ce document ne donnera pas lieu à un vote ni en Commission, ni en séance publique. Il ne peut, en effet, faire partie de la loi budgétaire de l'exercice 1969 étant donné qu'aucun engagement budgétaire dépassant l'exercice pour lequel le vote a lieu ne peut être contracté.

C'est pourquoi, le plan sexennal doit être considéré comme un document de travail pour le Département des Travaux publics, en vue d'assurer la continuité du programme d'investissements. Les activités des fonctionnaires et principalement du personnel technique pourront ainsi être axées sur une exécution régulière des travaux projetés. Le contenu du plan a d'ailleurs été retenu après consultation entre le Ministre des Travaux publics qui en a fixé les grandes lignes et les fonctionnaires dirigeants qui, de la sorte, se sont engagés, en un certain sens, à assurer une exécution parfaite.

La principale caractéristique du plan sexennal est la mobilité du contenu concret — le contenu physique — comparé aux chiffres. Il est en effet indispensable et ce, pour diverses raisons que nous exposerons ci-après, de pouvoir procéder chaque année à une adaptation des chiffres eux-mêmes d'une part, mais aussi et surtout du programme des travaux qui correspond, rubrique par rubrique, aux montants prévus. En ce sens, l'appellation déjà employée de « rolling program » (programme roulant) convient parfaitement. Pour que ce soit bien clair, il suffit de consulter le rapport de la Commission des Travaux publics de la Chambre des Représentants (rapport Devillers, Chambre des Représentants, 4-XVI (1967-1968) — n° 4) comportant en annexe un plan quinquennal 1969-1973. On y constate que la tranche 1969 de ce plan quinquennal ne correspond pas exactement à ce qui est repris au projet définitif de loi budgétaire pour 1969. On y constate également que les tranches 1970 jusques et y compris 1973 du plan sexennal actuel ne correspondent pas aux mêmes tranches de l'ancien plan quinquennal.

Il y a plusieurs raisons.

De uitvoering van de planning op lange termijn wordt immers door allerhande factoren beïnvloed, zowel in gunstige als in ongunstige zin.

In gunstige zin werkt het feit dat nog altijd aanbestedingsuitslagen worden genoteerd die onder de ramingen liggen. Dit betekent dat er gemiddeld gezien een overschot is van kredieten wat toelaat het ritme der aanbestedingen te versnellen.

De ongunstige factoren zijn evenwel in groter aantal. Zij hebben in de dienstjaren 1966, 1967 en 1968 de balans blijvend in ongunstige zin doen doorslaan.

Vooreerst is er de begrenzing die door de Regering jaarlijks wordt opgelegd aan de onderscheiden Departementen die een buitengewone begroting hebben. De begrenzing van de aanwending van de kredieten, de zogenoemde « plafonnering » wordt reeds sedert vele jaren toegepast, met het doel de invloed van de buitengewone investeringen op de openbare sector te controleren en te regelen, dit zowel ten aanzien van de mogelijkheden van de Schatkist, alsook met het oog op een aangepaste politiek in het kader van de ogenblikkelijke of onmiddellijke te verwachten conjunctuur. Hoe goed bedoeld ook, blijft het toch een feit dat op deze wijze in de jongste drie jaren de buitengewone begrotingen, waaronder deze van Openbare Werken de voornaamste is, belangrijk werden beknot.

De plafonnering bedroeg respectievelijk in 1966 : 80 % (gedeeltelijk), in 1967 : 90 % en in 1968 : 95 %. Voor 1969 heeft de Regering reeds beslist de uitvoering van de buitengewone begroting voorlopig tot 85 % te begrenzen. Later op het jaar zal nagegaan worden of een bijkomende schijf zal mogen aangesneden worden.

Dit alles brengt met zich mee dat elk jaar een deel van het fysisch programma dient opgeschoven naar het volgend jaar, met dien verstande dat de aanbestedingen wel plaatsvinden omstreeks het voorziene tijdstip, doch dat de budgettaire definitieve vastleggingen pas in het volgend begrotingsjaar kunnen geboekt worden. Deze techniek van uitgestelde of vertraagde vastleggingen kan echter niet zonder meer worden voortgezet; het is nodig gebleken het fysisch programma gedeeltelijk te herzien en aan te passen aan de werkelijke, in de toekomst te voorziene kredieten.

Een tweede ongunstige factor is te vinden in het feit dat de onteigeningen steeds duurder worden en procentueel een steeds stijgend aandeel van de totale kredieten opslorpen. Om hieraan het hoofd te bieden wordt sedert een paar jaren slechts overgegaan tot het verwezenlijken van de onteigeningen die in direct verband staan met het werkenprogramma van het eerstvolgend jaar. Slechts in bewezen gevallen van sociale noodzaak wordt hiervan afgeweken.

Een derde nadelige factor is te vinden in de belangrijke toename van het volume van allerhande elementen die samengebracht worden in de rubrieken « Allerlei ». Hieronder vallen : vastleggingen voor de contractuele prijsherzieningen, voor de verrekeringen op de in uitvoering zijnde aannemingen, voor onvoorziene doch zeer dringende werken, voor allerhande uitrustingen met het oog op de veiligheid van het wegverkeer : bewegwijzering, verkeerssignalisatie, verlichting, inrichten van kruispunten, enz...

L'exécution du planning à long terme se trouve en effet influencée par divers facteurs, tant favorables que défavorables.

Parmi les facteurs favorables, il y a le fait qu'on enregistre encore des résultats d'adjudications inférieurs aux estimations. Cela signifie qu'il reste en moyenne un excédent de crédits permettant d'accélérer le rythme des adjudications.

Les facteurs défavorables sont toutefois plus nombreux. Au cours des exercices 1966, 1967 et 1968, leur influence a maintenu la balance du côté défavorable.

Tout d'abord, il y a les limitations que le Gouvernement impose chaque année aux divers Départements qui ont un budget extraordinaire. La limitation de l'utilisation des crédits, ou autrement dit « le plafond », est appliquée depuis de nombreuses années dans le but de contrôler et de régler l'influence des investissements extraordinaires sur le secteur public, compte tenu des possibilités du Trésor, mais également en vue d'une politique appropriée dans le cadre de la conjoncture à prévoir dans l'immédiat. Quelles que bonnes que fussent ces visées, il n'en reste pas moins que, de cette façon, les budgets extraordinaires dont celui des Travaux publics est le plus important, ont été sérieusement limités au cours des trois dernières années.

Les plafonds s'élevaient respectivement à 80 % en 1966 (partiellement), à 90 % en 1967 et à 95 % en 1968. Pour 1969, le Gouvernement a déjà décidé de limiter provisoirement à 85 % l'exécution du budget extraordinaire. Lorsque l'année sera plus avancée, on verra si une tranche supplémentaire peut être utilisée.

Il s'ensuit que chaque année une partie du programme physique doit être remise à l'année suivante, étant entendu que les adjudications sont lancées à l'époque prévue, mais que les engagements budgétaires définitifs ne peuvent avoir lieu qu'au cours de l'année budgétaire suivante. Cette technique d'engagements remis ou retardés ne peut toutefois pas être poursuivie sans plus; il s'est avéré nécessaire de revoir partiellement le programme physique et de l'adapter aux crédits réels, prévisibles à l'avenir.

Un deuxième facteur défavorable réside dans le fait que le prix des expropriations va toujours en croissant et que ces opérations absorbent un pourcentage toujours plus grand des crédits globaux. Afin d'y remédier, on ne procède depuis quelques années seulement qu'aux expropriations ayant trait directement au programme des travaux de l'année suivante. On n'y déroge que dans les cas où la nécessité sociale est réellement prouvée.

Un troisième facteur défavorable réside dans l'important accroissement du volume de divers éléments groupés dans les rubriques « Divers ». Il s'agit : d'engagements pour les révisions contractuelles des prix, pour les décomptes relatifs aux entreprises en exécution pour les travaux imprévus mais très urgents; pour toutes sortes d'équipements destinés à la sécurité de la circulation routière : signalisation routière, éclairage, aménagement de carrefours, etc.

Al deze factoren samen hebben, zoals hiervoor reeds aangestipt, als gevolg dat de niet gerealiseerde delen van de programma's dienden uitgespreid over de volgende begrotingsjaren. Die redenen hebben er toe geleid in het voorliggend zesjarenplan 1970-1975 kredieten op te nemen die gevoelig hoger liggen dan in het vijfjarenplan 1969-1973.

\*\*

Er dient uitdrukkelijk op gewezen dat de opgegeven detailprogramma's de vastleggingskredieten bevatten. Dit betekent dat een bepaald werk zal kunnen aanbesteed worden in het jaar waarin de kredieten voorzien zijn, en in de mate dat zij werkelijk zullen toegestaan worden. Naargelang de moeilijkheidsgraad en de omvang van het werk in kwestie moet een min of meer lange uitvoeringstermijn bijgevoegd worden om de vermoedelijke voltooiingsdatum te kennen. Men hoede zich dus voor een te gunstige interpretatie van de gegevens van het zesjarenplan : vastgelegde kredieten betekenen niet voltooide werken !

\*\*

Tenslotte kan de vraag gesteld worden of de opgenomen programma's wel realistisch zijn, en werkelijk tot uitvoering kunnen gebracht worden. Hierop moet bevestigend geantwoord worden : de Belgische aannemersbedrijven zijn voldoende sterk organisatorisch uitgebouwd en beschikken over het nodige materieel en geschoold personeel. Verder is het technisch personeel van het Departement van Openbare Werken in de laatste twee jaren gevoelig versterkt geworden. Men kan gerust beweren dat het zesjarenplan een ernstige en volgehouden, doch volkomen mogelijke inspanning vanwege het personeel van de Staatsdiensten, de Fondsen en de Intercommunales, vergt.

Het hoeft geen betoog dat dit maximaal programma slechts in werkelijkheid kan worden omgezet indien daartoe de financiering gevonden kan worden. Dit veronderstelt dat elk jaar op de kapitaalmarkt de nodige kredieten in voldoende mate aanwezig zullen zijn, en dat de economische toestand niet zo zeer gespannen zal zijn dat het nodig zou worden de programma's te vertragen met het doel een zekere ontspanning te verkrijgen in de toestand van hoogconjunctuur.

\*\*

In de optiek van voorgaande beschouwingen staat het buiten twijfel dat het onderhavig zesjarenplan een waardevol instrument is dat een geordende werking in het Departement van Openbare Werken mogelijk maakt. Het volume van de investeringen die erin voorzien worden wordt volkomen gerechtvaardigd door de vaststelling dat nog op zeer veel gebieden van de primaire infrastructuur in het land een belangrijke achterstand in te halen is op sommige buurlanden.

Indien de huidige inspanning nog enkele jaren kan volgehouden worden zal het land zonder de minste twijfel beschikken over een net van autowegen, wegen, kanalen en rijksgebouwen, dat de vergelijkende proef met de andere Europese landen met succes zal kunnen ondergaan.

Comme nous l'avons déjà signalé plus avant, tous ces facteurs font que les parties non réalisées des programmes doivent être réparties sur les années budgétaires suivantes. Ces motifs nous ont amenés à reprendre dans ce plan sexennal 1970-1975 des crédits sensiblement supérieurs à ceux prévus au plan quinquennal 1969-1973.

\*\*

Il y a lieu de souligner que les programmes de détail repris au plan indiquent les crédits d'engagements. Cela signifie qu'un travail déterminé pourra être adjugé au cours de l'année pour laquelle les crédits sont prévus et dans la mesure où ils seront réellement accordés. Suivant le degré de complexité et le volume du travail en question, il y a lieu d'ajouter un délai d'exécution plus ou moins long pour connaître la date probable de l'achèvement. On se gardera donc d'une interprétation trop favorable des données du plan sexennal : crédits engagés ne signifient pas travaux terminés !

\*\*

On peut se demander si les programmes repris sont bien réalistes et s'ils peuvent réellement être exécutés. Il y a lieu de répondre par l'affirmative : les entreprises belges sont suffisamment bien organisées et disposent du matériel et du personnel qualifié nécessaire. D'autre part, le personnel technique du Département des Travaux publics a été sensiblement renforcé au cours des deux dernières années. On peut affirmer sans crainte que le plan sexennal nécessite un effort sérieux et soutenu, mais parfaitement réalisable, du personnel des services de l'Etat, des Fonds et des Intercommunales.

Il est évident que ce programme maximal ne peut être réalisé que si les financements nécessaires peuvent être trouvés. Cela suppose que chaque année, les crédits nécessaires soient disponibles en suffisance sur le marché des capitaux et que la situation économique ne soit pas tendue au point qu'il serait nécessaire de retarder les programmes dans le but d'obtenir une certaine détente dans la situation de haute conjoncture.

\*\*

Dans l'optique des considérations exposées ci-avant, il n'y a pas de doute que ce plan sexennal constitue un instrument précieux permettant une activité planifiée du Département des Travaux publics. Le volume des investissements prévus se justifie parfaitement par la constatation qu'en de nombreux domaines de l'infrastructure primaire du pays, un sérieux retard reste à rattraper sur certains de nos pays voisins.

Si le présent effort peut être soutenu pendant quelques années encore le pays disposera sans aucun doute d'un réseau d'autoroutes, de routes, de canaux et de bâtiments de l'Etat comparable à ceux des autres nations d'Europe.

## PROGRAMMA 1970-1975

## Samenvatting.

(In miljoenen frank.)

## PROGRAMME 1970-1975

## Récapitulation.

(En millions de francs.)

|                                                                            | 1970   | 1971   | 1972   | 1973   | 1974   | 1975   | Totaal<br>—<br>Total |
|----------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| Wegen. — Routes (B.E.-B.B.) . . . . .                                      | 1.700  | 1.900  | 2.000  | 2.000  | 2.000  | 2.000  | 11.600               |
| Wegenfonds. — Fonds des Routes . . . . .                                   | 14.445 | 14.740 | 18.625 | 21.270 | 22.400 | 23.400 | 114.880              |
| E 3 . . . . .                                                              | 4.300  | 1.820  | 885    | —      | —      | —      | 7.005                |
| E 5 . . . . .                                                              | 4.000  | 2.000  | 690    | —      | —      | —      | 6.690                |
| E 39. . . . .                                                              | 800    | 1.250  | 200    | —      | —      | —      | 2.250                |
| Totaal wegen en autosnelwegen. — Total<br>routes et autoroutes . . . . .   | 25.245 | 21.710 | 22.400 | 23.270 | 24.400 | 25.400 | 142.425              |
| Waterwegen. — Voies Hydrauliques . . . . .                                 | 11.100 | 13.800 | 13.800 | 13.800 | 13.800 | 13.800 | 80.100               |
| Gebouwen. — Bâtiments . . . . .                                            | 2.900  | 3.000  | 3.000  | 3.000  | 3.000  | 3.000  | 17.900               |
| Stedebouw. — Urbanisme . . . . .                                           | 1.901  | 2.042  | 2.112  | 2.202  | 2.215  | 2.345  | 12.817               |
| Electriciteit. — Electricité . . . . .                                     | 450    | 955    | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 1.000  | 5.405                |
| Regionale economie. — Economie régionale                                   | 949    | 1.858  | 1.888  | 1.798  | 1.785  | 1.655  | 9.933                |
| Schoolfondsen. — Fonds scolaires . . . . .                                 | 3.350  | 3.400  | 3.450  | 3.500  | 3.550  | 3.600  | 20.850               |
| Financiering Gemeentekrediet. — Finance-<br>ment Crédit Communal . . . . . | 2.500  | 2.700  | 2.750  | 2.750  | 2.750  | 2.750  | 16.200               |
| ALGEMEEN TOTAAL. — TOTAL<br>GENERAL . . . . .                              | 48.395 | 49.465 | 50.400 | 51.320 | 52.500 | 53.550 | 305.630              |

## PROGRAMMA 1970-1975

## Autosnelwegen — Wegen - Intercommunales

(Vastleggingskredieten in miljoenen franken.)

## PROGRAMME 1970-1975

## Autoroutes — Routes et Intercommunales.

(Crédits d'engagement en millions de francs.)

|                                                 | 1970   | 1971   | 1972   | 1973   | 1974   | 1975   | Totaal<br>—<br>Total |
|-------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| A. Wegenfonds. — Fonds des Routes :             |        |        |        |        |        |        |                      |
| I. Autosnelwegen. — Autoroutes . . . . .        | 10.365 | 10.340 | 13.625 | 15.770 | 16.400 | 16.900 | 83.400               |
| II. Gewone wegen. — Routes ordinaires . . . . . | 4.080  | 4.400  | 5.000  | 5.500  | 6.000  | 6.500  | 31.480               |
| B. Intercommunales. — Intercommunales :         |        |        |        |        |        |        |                      |
| E 3 . . . . .                                   | 4.300  | 1.820  | 885    | —      | —      | —      | 7.005                |
| E 5 . . . . .                                   | 4.000  | 2.000  | 690    | —      | —      | —      | 6.690                |
| E 39. . . . .                                   | 800    | 1.250  | 200    | —      | —      | —      | 2.250                |
| TOTAAL. — TOTAUX . . . . .                      | 23.545 | 19.810 | 20.400 | 21.270 | 22.400 | 23.400 | 130.825              |

| WEGENFONDS.                                                                                                                     |       |       |       | FONDS DES ROUTES.      |       |       |                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|------------------------|-------|-------|----------------------|
| Regionale verdeling.                                                                                                            |       |       |       | Répartition régionale. |       |       |                      |
| PROGRAMMA 1970-1975                                                                                                             |       |       |       | PROGRAMME 1970-1975    |       |       |                      |
| Gewone wegen.                                                                                                                   |       |       |       | Routes ordinaires.     |       |       |                      |
|                                                                                                                                 | 1970  | 1971  | 1972  | 1973                   | 1974  | 1975  | Totaal<br>—<br>Total |
| Antwerpen. — <i>Anvers</i> . . . . .                                                                                            | 194   | 209   | 226   | 244                    | 274   | 289   | 1.436                |
| West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i> .                                                                                 | 227   | 243   | 259   | 274                    | 305   | 319   | 1.627                |
| Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i> . .                                                                                 | 232   | 251   | 273   | 293                    | 323   | 338   | 1.710                |
| Limburg. — <i>Limbourg</i> . . . . .                                                                                            | 183   | 198   | 214   | 231                    | 261   | 276   | 1.363                |
| Vlaams Brabant. — <i>Brabant Flamand</i> . .                                                                                    | 194   | 210   | 227   | 245                    | 265   | 280   | 1.421                |
| Brussel-Hoofdstad. — <i>Bruxelles-Capitale</i> .                                                                                | 215   | 225   | 240   | 260                    | 280   | 290   | 1.510                |
| Waals Brabant. — <i>Brabant Wallon</i> . . .                                                                                    | 135   | 145   | 155   | 160                    | 180   | 195   | 970                  |
| Henegouwen. — <i>Hainaut</i> . . . . .                                                                                          | 215   | 230   | 245   | 265                    | 305   | 320   | 1.580                |
| Luik. — <i>Liège</i> . . . . .                                                                                                  | 215   | 230   | 250   | 270                    | 300   | 315   | 1.580                |
| Luxemburg. — <i>Luxembourg</i> . . . . .                                                                                        | 270   | 295   | 320   | 360                    | 390   | 405   | 2.040                |
| Namen. — <i>Namur</i> . . . . .                                                                                                 | 215   | 215   | 230   | 250                    | 280   | 295   | 1.485                |
| Verscheidene. — <i>Divers</i> :                                                                                                 |       |       |       |                        |       |       |                      |
| — Onteigeningen. — <i>Expropriations</i> . .                                                                                    | 1.065 | 1.189 | 1.291 | 1.395                  | 1.490 | 1.590 | 8.020                |
| — Verrekeningen, herzieningen, enz. —<br><i>Décomptes, révisions, etc.</i> . . . . .                                            | 460   | 490   | 530   | 570                    | 630   | 770   | 3.450                |
| — Kruispunten, signalisaties, verlichtin-<br>gen, enz. — <i>Carrefours, signalisations,</i><br><i>éclairage, etc.</i> . . . . . | 260   | 270   | 540   | 638                    | 717   | 818   | 3.288                |
| TOTALEN. — <i>TOTAUX</i> . . . . .                                                                                              | 4.080 | 4.400 | 5.000 | 5.500                  | 6.000 | 6.500 | 31.480               |

| WEGENFONDS.                                   |      |      |      | FONDS DES ROUTES.                             |      |      |                                   |
|-----------------------------------------------|------|------|------|-----------------------------------------------|------|------|-----------------------------------|
| PROGRAMMA 1970-1975                           |      |      |      | PROGRAMME 1970-1975                           |      |      |                                   |
| Autosnelwegen.                                |      |      |      | Autoroutes.                                   |      |      |                                   |
| (Vastleggingskredieten in miljoenen franken.) |      |      |      | (Crédits d'engagement en millions de francs.) |      |      |                                   |
|                                               | 1970 | 1971 | 1972 | 1973                                          | 1974 | 1975 | Totaal<br>—<br>Total<br>1970-1975 |

E 41 Autosnelweg van Wallonie (A 15). — Autoroute de Wallonie (A 15)

|                                                                           |       |       |     |       |     |   |       |
|---------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-----|-------|-----|---|-------|
| a) Luik-Bergen-Namen-Doornik. — <i>Liège-Mons-Namur-Tournai</i> . . . . . | 3.450 | 1.540 | —   | —     | —   | — | 4.990 |
| b) Doornik-franse grens. — <i>Tournai-Frontière française</i> . . . . .   | —     | 180   | —   | —     | —   | — | 180   |
| c) Toegangen. — <i>Accès</i> . . . . .                                    | 850   | 100   | 885 | 1.110 | 400 | — | 3.345 |

|                                                                                                                                          | 1970   | 1971   | 1972   | 1973   | 1974   | 1975   | Totaal<br>—<br>Total<br>1970-1975 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------------|
| E 10 <i>Brussel-Mechelen-Antwerpen-Breda</i> (A 1). — <i>Bruxelles-Malines-Anvers-Breda</i> (A 1)                                        |        |        |        |        |        |        |                                   |
| a) <i>Brussel-Mechelen-Antwerpen</i> . — <i>Bruxelles-Malines-Anvers</i>                                                                 | 855    | 930    | 295    | —      | —      | —      | 2.080                             |
| b) <i>Ring Noord-West en toegangen</i> . — <i>Ring Nord-Ouest et Routes d'accès</i>                                                      | 670    | 1.440  | 1.805  | 2.430  | —      | —      | 6.345                             |
| c) <i>Antwerpen-Breda</i> (zie E 3). — <i>Anvers-Breda</i> (voir E 3)                                                                    | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —                                 |
| E 9 <i>Brussel - Namen - Neufchâteau - Aarlen - Luxemburg</i> (A 4). — <i>Bruxelles - Namur - Neufchâteau - Arlon - Luxembourg</i> (A 4) | 690    | 1.990  | 2.500  | 2.180  | 1.580  | 1.580  | 10.520 <sup>(1)</sup>             |
| <i>Brussel-Waterloo</i> (A 5). — <i>Bruxelles-Waterloo</i>                                                                               | 100    | 200    | 100    | 600    | 800    | 100    | 1.900                             |
| <i>Nijvel-Gouvy</i> (A 6). — <i>Nivelles-Gouvy</i> (A 6)                                                                                 | —      | —      | —      | —      | 350    | 1.450  | 1.800                             |
| E 10 <i>Brussel-Houdeng + Bergen-Bavai</i> (A 7). — <i>Bruxelles-Houdeng + Mons-Bavai</i> (A 7)                                          | 855    | 50     | —      | —      | 150    | 230    | 1.285 <sup>(1)</sup>              |
| <i>Ring Zuid-West en toegangswegen</i> . — <i>Ring Sud-Ouest et Routes d'accès</i>                                                       | 570    | 1.265  | 1.600  | 1.165  | 1.000  | 1.100  | 6.700                             |
| <i>Brussel-Doornik-Lille</i> (A 8). — <i>Bruxelles-Tournai-Lille</i> (A 8)                                                               | —      | —      | —      | 660    | 1.360  | 1.450  | 3.470 <sup>(1)</sup>              |
| <i>Geraardsbergen-Kortrijk-Veurne</i> (A 9). — <i>Grammont-Courtrai-Furnes</i> (A 9)                                                     | —      | —      | —      | —      | 1.000  | 1.000  | 2.000 <sup>(1)</sup>              |
| E 5 <i>Brussel-Oostende</i> (A 10). — <i>Bruxelles-Ostende</i> (A 10)                                                                    | 50     | 100    | 140    | 145    | 215    | —      | 650                               |
| <i>Brussel-Zelzate-Brugge</i> (A 11). — <i>Bruxelles-Zelzate-Bruges</i> (A 11)                                                           | —      | —      | 1.260  | 2.400  | 2.450  | 2.500  | 8.610 <sup>(1)</sup>              |
| <i>Brussel-Boom-Antwerpen</i> (A 12). — <i>Bruxelles-Boom-Anvers</i> (A 12)                                                              | 100    | 215    | 1.300  | 400    | 355    | —      | 2.370                             |
| E 9 <i>Maastricht-Luik-Bastenaken-Neufchâteau</i> (A 33). — <i>Maastricht-Liège-Bastogne-Neufchâteau</i> (A 33)                          | 600    | 580    | 1.010  | 1.100  | 1.060  | 1.090  | 5.440 <sup>(1)</sup>              |
| <i>Mechelen-Louvain</i> (A 51). — <i>Malines-Louvain</i> (A 51)                                                                          | —      | —      | —      | —      | 555    | 600    | 1.155 <sup>(1)</sup>              |
| <i>Nijvel-Gosselies</i> (A 54). — <i>Nivelles-Gosselies</i> (A 54)                                                                       | 50     | —      | —      | —      | —      | —      | 50                                |
| E 5 <i>Brugge-Veurne</i> (A 68). — <i>Bruges-Furnes</i> (A 68)                                                                           | 900    | 900    | 1.200  | —      | —      | —      | 3.000                             |
| <i>Doornik-Kortrijk-Brugge</i> (A 71). — <i>Tournai-Courtrai-Bruges</i> (A 71)                                                           | 25     | —      | —      | 1.000  | 1.200  | 2.000  | 4.225 <sup>(1)</sup>              |
| R 6. <i>Ring van Charleroi</i> . — <i>Ring de Charleroi</i>                                                                              | —      | 250    | 1.060  | 850    | 1.150  | 800    | 4.110 <sup>(1)</sup>              |
| R 371. <i>Kleine Ring van Charleroi</i> . — <i>Petite Ceinture de Charleroi</i>                                                          | 500    | 500    | —      | —      | —      | —      | 1.000                             |
| Rumst-Ranst. — <i>Rumst-Ranst</i>                                                                                                        | —      | —      | —      | —      | 75     | 300    | 375 <sup>(1)</sup>                |
| Stedelijke autosnelwegen in de grote agglomeraties. — <i>Autoroutes urbaines dans les grandes agglomérations</i>                         | —      | —      | —      | 630    | 1.200  | 1.200  | 3.030                             |
| Verscheidene. — <i>Divers</i>                                                                                                            | 100    | 100    | 470    | 1.100  | 1.500  | 1.500  | 4.770                             |
| Totaal. — <i>Total</i>                                                                                                                   | 10.365 | 10.340 | 13.625 | 15.770 | 16.400 | 16.900 | 83.400                            |
| E 3                                                                                                                                      | 4.300  | 1.820  | 885    | —      | —      | —      | 7.005                             |
| E 5                                                                                                                                      | 4.000  | 2.000  | 690    | —      | —      | —      | 6.690                             |
| E 39.                                                                                                                                    | 800    | 1.250  | 200    | —      | —      | —      | 2.250                             |
| ALGEMEEN TOTAAL. — <i>TOTAL GENERAL</i>                                                                                                  | 19.465 | 15.410 | 15.400 | 15.770 | 16.400 | 16.900 | 99.345                            |

(1) Voort te zetten na 1975. — *A poursuivre après 1975.*

[illegible]

|                                                                                                                                                                                  | Waals gebied<br><i>Région Wallonne</i> |       |       |       |       |       | Vlaams gebied<br><i>Région Flamande</i> |       |       |       |       |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                                                                                                                                                                  | 1970                                   | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | 1970                                    | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  |
| E 5 <i>Brugge - Veurne</i> (A 68). — <i>Bruges - Furnes</i> (A 68) . . . . .                                                                                                     |                                        |       |       |       |       |       | 900                                     | 900   | 1.200 |       |       |       |
| A 71 <i>Doornik - Kortrijk - Brugge</i> . — <i>Tournai - Courtrai - Bruges</i> . . . . .                                                                                         |                                        |       |       |       |       |       | 25                                      |       |       | 1.000 | 1.200 | 2.000 |
| R. 6. Ring van Charleroi. — <i>Ring de Charleroi</i> . . . . .                                                                                                                   |                                        | 250   | 1.060 | 850   | 1.150 | 800   |                                         |       |       |       |       |       |
| R. 371. Kleine Ring van Charleroi. — <i>Petite Ceinture de Charleroi</i> . . . . .                                                                                               | 500                                    | 500   |       |       |       |       |                                         |       |       |       |       |       |
| Rumst - Ranst. — <i>Rumst - Ranst</i><br>Stedelijke autosnelwegen in de<br>grote agglomeraties. — <i>Autoroutes</i><br><i>urbaines dans les grandes agglomérations</i> . . . . . |                                        |       |       | 330   | 600   | 900   |                                         |       |       | 300   | 600   | 300   |
| Verscheidene. — <i>Divers</i> . . . . .                                                                                                                                          | 50                                     | 50    | 200   | 550   | 750   | 750   | 50                                      | 50    | 270   | 550   | 750   | 750   |
| Totaal. — <i>Total</i>                                                                                                                                                           | 7.715                                  | 6.705 | 7.355 | 7.885 | 8.200 | 8.450 | 2.650                                   | 3.635 | 6.270 | 7.885 | 8.200 | 8.450 |
| E 3                                                                                                                                                                              |                                        |       |       |       |       |       | 4.300                                   | 1.820 | 885   |       |       |       |
| E 5 { buiten verdeling . . (6.690)                                                                                                                                               |                                        |       |       |       |       |       |                                         |       |       |       |       |       |
| E 5 { <i>hors répartition</i> . . (6.690)                                                                                                                                        |                                        |       |       |       |       |       |                                         |       |       |       |       |       |
| E 39                                                                                                                                                                             |                                        |       |       |       |       |       | 800                                     | 1.250 | 200   |       |       |       |
| ALGEMEEN TOTAAL. —<br><i>TOTAL GENERAL</i> . . . . .                                                                                                                             | 7.715                                  | 6.705 | 7.355 | 7.885 | 8.200 | 8.450 | 7.750                                   | 6.705 | 7.355 | 7.885 | 8.200 | 8.450 |

## PROGRAMMA 1970-1975.

*Autosnelweg van Wallonië.*

|                                                               | In miljoenen<br>frank. |
|---------------------------------------------------------------|------------------------|
| 1970.                                                         |                        |
| Gaurain-Hautrage (grondwerken) . . . . .                      | 1.495                  |
| Hensies-Jemappes (wegverhardingen) . . . . .                  | 365                    |
| Keumiée-Daussoulx (wegverhardingen) . . . . .                 | 230                    |
| Daussoulx-St.-Georges (wegverhardingen) . . . . .             | 360                    |
| Noorderlijke toegangsweg tot Charleroi (voltooiing) . . . . . | 45                     |
| St.-Georges-Horion (wegverhardingen) . . . . .                | 70                     |
| Toegang tot Flémalle . . . . .                                | 100                    |
| Toegang tot Verviers . . . . .                                | 200                    |
| Viadukt Verviers . . . . .                                    | 550                    |
| Verrekeningen, herzieningen, enz... . . . .                   | 585                    |
| Onteigeningen . . . . .                                       | 300                    |
|                                                               | 4.300                  |
| 1971.                                                         |                        |
| Lamain-Hertain (voltooiing) . . . . .                         | 180                    |
| Gaurain-Hautrage (voltooiing) . . . . .                       | 850                    |
| Oostelijke toegang tot Mons . . . . .                         | 190                    |
| Toegang tot Flémalle . . . . .                                | 100                    |
| Verrekeningen, herzieningen, enz... . . . .                   | 500                    |
|                                                               | 1.820                  |

## PROGRAMME 1970-1975.

*Autoroute de Wallonie.*

|                                                | En millions<br>de francs. |
|------------------------------------------------|---------------------------|
| 1970.                                          |                           |
| Gaurain-Hautrage (terrassements) . . . . .     | 1.495                     |
| Hensies-Jemappes (revêtements) . . . . .       | 365                       |
| Keumiée-Daussoulx (revêtements) . . . . .      | 230                       |
| Daussoulx-St.-Georges (revêtements) . . . . .  | 360                       |
| Accès Nord de Charleroi (achèvement) . . . . . | 45                        |
| St.-Georges-Horion (revêtements) . . . . .     | 70                        |
| Accès Flémalle . . . . .                       | 100                       |
| Accès Verviers . . . . .                       | 200                       |
| Viaduc Verviers . . . . .                      | 550                       |
| Décomptes, révisions, etc... . . . .           | 585                       |
| Expropriations . . . . .                       | 300                       |
|                                                | 4.300                     |
| 1971.                                          |                           |
| Lamain-Hertain (achèvement) . . . . .          | 180                       |
| Gaurain-Hautrage (achèvement) . . . . .        | 850                       |
| Accès Est de Mons . . . . .                    | 190                       |
| Accès Flémalle . . . . .                       | 100                       |
| Décomptes, révisions, etc... . . . .           | 500                       |
|                                                | 1.820                     |

|                                                                                                   | In miljoenen<br>frank. |                                                                                                      | En millions<br>de francs. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1972.                                                                                             |                        | 1972.                                                                                                |                           |
| Toegang tot Luik-Corniche-Burenville . . . . .                                                    | 500                    | Accès Liège-Corniche-Burenville . . . . .                                                            | 500                       |
| Toegang tot Huy-Condroz . . . . .                                                                 | 385                    | Accès Huy-Condroz . . . . .                                                                          | 385                       |
|                                                                                                   | <hr/> 885              |                                                                                                      | <hr/> 885                 |
| 1973.                                                                                             |                        | 1973.                                                                                                |                           |
| Toegang tot Luik-Corniche-Burenville . . . . .                                                    | 400                    | Accès Liège-Corniche-Burenville . . . . .                                                            | 400                       |
| Toegang tot Huy-Condroz . . . . .                                                                 | 210                    | Accès Huy-Condroz . . . . .                                                                          | 210                       |
| Toegang tot Liège-Vottem-Coronmeuse . . . . .                                                     | 500                    | Accès Liège-Vottem-Coronmeuse . . . . .                                                              | 500                       |
|                                                                                                   | <hr/> 1.110            |                                                                                                      | <hr/> 1.110               |
| 1974.                                                                                             |                        | 1974.                                                                                                |                           |
| Toegang tot Liège-Vottem-Coronmeuse . . . . .                                                     | 400                    | Accès Liège-Vottem-Coronmeuse . . . . .                                                              | 400                       |
| <i>Autoweg Brussel-Mechelen-Antwerpen.</i>                                                        |                        | <i>Autoroute Bruxelles-Malines-Anvers.</i>                                                           |                           |
| 1970.                                                                                             |                        | 1970.                                                                                                |                           |
| Mechelen-Zemst (verhardingen) . . . . .                                                           | 300                    | Malines-Zemst (revêtements) . . . . .                                                                | 300                       |
| Rumst-Kontich (kunstwerken) . . . . .                                                             | 110                    | Rumst-Kontich (ouvrages d'art) . . . . .                                                             | 110                       |
| Rumst-Kontich (verhardingen) . . . . .                                                            | 175                    | Rumst-Kontich (revêtements) . . . . .                                                                | 175                       |
| Kontich-Antwerpen — 1 <sup>ste</sup> deel (grondwer-<br>ken en kunstwerken) . . . . .             | 50                     | Kontich-Anvers — 1 <sup>re</sup> partie (terrassement<br>et ouvrages d'art) . . . . .                | 50                        |
| Complex Kontich (grondwerken en kunst-<br>werken) . . . . .                                       | 80                     | Complexe de Kontich (terrassement et ouvra-<br>ges d'art) . . . . .                                  | 80                        |
| Complex Kontich (verhardingen) . . . . .                                                          | 100                    | Complexe de Kontich (revêtements) . . . . .                                                          | 100                       |
| Onteigeningen . . . . .                                                                           | 20                     | Expropriations . . . . .                                                                             | 20                        |
| Diversen . . . . .                                                                                | 20                     | Divers . . . . .                                                                                     | 20                        |
|                                                                                                   | <hr/> 855              |                                                                                                      | <hr/> 855                 |
| 1971.                                                                                             |                        | 1971.                                                                                                |                           |
| Kontich-Antwerpen (2 <sup>e</sup> deel — grondwerken<br>en kunstwerken en verhardingen) . . . . . | 830                    | Kontich-Anvers (2 <sup>e</sup> partie — terrassements<br>et ouvrages d'art et revêtements) . . . . . | 830                       |
| Onteigeningen en Diversen . . . . .                                                               | 100                    | Expropriations et divers . . . . .                                                                   | 100                       |
|                                                                                                   | <hr/> 930              |                                                                                                      | <hr/> 930                 |
| 1972.                                                                                             |                        | 1972.                                                                                                |                           |
| Diversen . . . . .                                                                                | 295                    | Divers . . . . .                                                                                     | 295                       |
| <i>Autoweg Brussel-Mechelen-Antwerpen.</i>                                                        |                        | <i>Autoroutes Bruxelles-Malines-Anvers.</i>                                                          |                           |
| <i>Ring van Brussel.</i>                                                                          |                        | <i>Ring de Bruxelles.</i>                                                                            |                           |
| <i>Noord, oost en toegangswegen.</i>                                                              |                        | <i>Nord, ouest et route d'accès.</i>                                                                 |                           |
| 1970.                                                                                             |                        | 1970.                                                                                                |                           |
| Complex Machelen (grondwerken, kunstwer-<br>ken en verhardingen) . . . . .                        | 465                    | Complexe de Machelen (terrassements,<br>ouvrages d'art et revêtements) . . . . .                     | 465                       |
| Onteigeningen . . . . .                                                                           | 205                    | Expropriations . . . . .                                                                             | 205                       |
|                                                                                                   | <hr/> 670              |                                                                                                      | <hr/> 670                 |

|                                                                     | In miljoenen<br>frank. |                                                                             | En millions<br>de francs. |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1971.                                                               |                        | 1971.                                                                       |                           |
| Complex Diegem (grondwerken, kunstwerken en verhardingen) . . . . . | 400                    | Complexe de Diegem (terrassements, ouvrages d'art et revêtements) . . . . . | 400                       |
| Machelen - Strombeek-Bever (viaduct-Zeevaartkanaal . . . . .        | 400                    | Machelen-Strombeek-Bever (viaduct - Canal Maritime) . . . . .               | 400                       |
| Onteigeningen en diversen . . . . .                                 | 240                    | Expropriations et divers . . . . .                                          | 240                       |
| Schaerbeek - Machelen (onteigeningen . . . . .                      | 400                    | Schaerbeek-Machelen (expropriations) . . . . .                              | 400                       |
|                                                                     | 1.440                  |                                                                             | 1.440                     |
| 1972.                                                               |                        | 1972.                                                                       |                           |
| Machelen-Diegem . . . . .                                           | 250                    | Machelen-Diegem . . . . .                                                   | 250                       |
| Machelen-Strombeek-Bever (grondwerken en kunstwerken) . . . . .     | 250                    | Machelen-Strombeek-Bever (terrassements et ouvrage d'art) . . . . .         | 250                       |
| Machelen-Strombeek-Bever (verhardingen) . . . . .                   | 150                    | Machelen - Strombeek-Bever (revêtements) . . . . .                          | 150                       |
| Complex Strombeek-Bever . . . . .                                   | 400                    | Complexe de Strombeek-Bever . . . . .                                       | 400                       |
| Viaduct Station Schaarbeek . . . . .                                | 150                    | Viaduc Station de Schaarbeek . . . . .                                      | 150                       |
| Machelen-Gramme . . . . .                                           | 175                    | Machelen-Gramme . . . . .                                                   | 175                       |
| Onteigeningen . . . . .                                             | 300                    | Expropriations . . . . .                                                    | 300                       |
| Diversen . . . . .                                                  | 130                    | Divers . . . . .                                                            | 130                       |
|                                                                     | 1.805                  |                                                                             | 1.805                     |
| 1973.                                                               |                        | 1973.                                                                       |                           |
| Machelen . . . . .                                                  | 280                    | Machelen . . . . .                                                          | 280                       |
| Schaerbeek-Machelen . . . . .                                       | 675                    | Schaerbeek-Machelen . . . . .                                               | 675                       |
| Prins Boudewijnlaan . . . . .                                       | 575                    | Avenue Prince Baudouin . . . . .                                            | 575                       |
| Onteigeningen . . . . .                                             | 300                    | Expropriations . . . . .                                                    | 300                       |
| Diversen . . . . .                                                  | 250                    | Divers . . . . .                                                            | 250                       |
| Voltooiingswerken . . . . .                                         | 350                    | Travaux d'achèvement . . . . .                                              | 350                       |
|                                                                     | 2.340                  |                                                                             | 2.340                     |
| <i>Autoweg Antwerpen-Breda.</i>                                     |                        | <i>Autoroute Anvers-Breda.</i>                                              |                           |
| 1970.                                                               |                        | 1970.                                                                       |                           |
| Brug n° 5 over verbindingskanaal te Schoten . . . . .               | 120                    | Pont n° 5 sur le canal de liaison à Schoten . . . . .                       | 120                       |
| Loenhout-Meer (grens Nederland) . . . . .                           | 417                    | Loenhout-Meer (frontière néerlandaise) . . . . .                            | 417                       |
| Schoten-Brecht (grondwerken) . . . . .                              | 145                    | Schoten-Brecht (terrassements) . . . . .                                    | 145                       |
| Brecht-Loenhout (kunstwerken en grondwerken) . . . . .              | 163                    | Brecht-Loenhout (ouvrages d'art et terrassements) . . . . .                 | 163                       |
| Onteigeningen . . . . .                                             | 155                    | Expropriations . . . . .                                                    | 155                       |
|                                                                     | 1.000                  |                                                                             | 1.000                     |
| 1971.                                                               |                        | 1971.                                                                       |                           |
| Brecht-Loenhout (verhardingen en kunstwerken) . . . . .             | 280                    | Brecht-Loenhout (revêtements et ouvrages d'art) . . . . .                   | 280                       |
| Schoten-Brecht (verhardingen en kunstwerken) . . . . .              | 270                    | Schoten-Brecht (revêtements et ouvrages d'art) . . . . .                    | 270                       |
| Loenhout-Meer (kunstwerken) . . . . .                               | 38                     | Loenhout-Meer (ouvrages d'art) . . . . .                                    | 38                        |
| Diversen . . . . .                                                  | 412                    | Divers . . . . .                                                            | 412                       |
|                                                                     | 1.000                  |                                                                             | 1.000                     |

*Autosnelweg Brussel-Namen-Neufchâteau-Aarlen-Luxemburg.*

|                                                 | In miljoenen frank. |
|-------------------------------------------------|---------------------|
| 1970.                                           |                     |
| Toegang tot Brussel . . . . .                   | 60                  |
| Dhuy-Loyers (wegverhardingen) . . . . .         | 80                  |
| Loyers-Wierde (grondwerken) . . . . .           | 300                 |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .         | 250                 |
|                                                 | 690                 |
| 1971.                                           |                     |
| Toegang tot Brussel . . . . .                   | 200                 |
| Loyers-Wierde (wegverhardingen) . . . . .       | 60                  |
| Thorembais-Dhuy (grondwerken) . . . . .         | 300                 |
| Wavre-Thorembais (grondwerken) . . . . .        | 430                 |
| Wierde-Courrière (grondwerken) . . . . .        | 340                 |
| Courrière-Achène (viadukt) . . . . .            | 400                 |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .         | 260                 |
|                                                 | 1.990               |
| 1972.                                           |                     |
| Toegang tot Brussel . . . . .                   | 475                 |
| Wavre-Thorembais (wegverhardingen) . . . . .    | 180                 |
| Thorembais-Dhuy (wegverhardingen) . . . . .     | 230                 |
| Wierde-Courrière (wegverhardingen) . . . . .    | 50                  |
| Courrière-Achène (grondwerken) . . . . .        | 600                 |
| Achène-Wellin (grondwerken) . . . . .           | 555                 |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .         | 410                 |
|                                                 | 2.500               |
| 1973.                                           |                     |
| Toegang tot Brussel (voltooiing) . . . . .      | 410                 |
| Courrière-Achène (voltooiing) . . . . .         | 410                 |
| Achène-Wellin (voltooiing) . . . . .            | 710                 |
| Stokkem-grens Luxemburg (grondwerken) . . . . . | 400                 |
| Onteigeningen - verscheidene . . . . .          | 250                 |
|                                                 | 2.180               |
| 1974.                                           |                     |
| Achène-Wellin (wegverhardingen) . . . . .       | 210                 |
| Stokkem-Grens Luxemburg (voltooiing) . . . . .  | 800                 |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .         | 570                 |
|                                                 | 1.580               |
| 1975.                                           |                     |
| Wellin-Transinne . . . . .                      | 700                 |
| Transinne-Neufchâteau (grondwerken) . . . . .   | 530                 |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .         | 350                 |
|                                                 | 1.580               |

*Autosnelweg Brussel-Waterloo.*

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| 1970.                                       |     |
| Rondweg om Waterloo (sectie zuid) . . . . . | 100 |

*Autoroute Bruxelles-Namur-Neufchâteau-Arlon-Luxembourg.*

|                                                          | En millions de francs. |
|----------------------------------------------------------|------------------------|
| 1970.                                                    |                        |
| Accès de Bruxelles . . . . .                             | 60                     |
| Dhuy-Loyers (revêtements) . . . . .                      | 80                     |
| Loyers-Wierde (terrassements) . . . . .                  | 300                    |
| Expropriations et divers . . . . .                       | 250                    |
|                                                          | 690                    |
| 1971.                                                    |                        |
| Accès de Bruxelles . . . . .                             | 200                    |
| Loyers-Wierde (revêtements) . . . . .                    | 60                     |
| Thorembais-Dhuy (terrassements) . . . . .                | 300                    |
| Wavre-Thorembais (terrassements) . . . . .               | 430                    |
| Wierde-Courrière (terrassements) . . . . .               | 340                    |
| Courrière-Achène (viaduc) . . . . .                      | 400                    |
| Expropriations et divers . . . . .                       | 260                    |
|                                                          | 1.990                  |
| 1972.                                                    |                        |
| Accès de Bruxelles . . . . .                             | 475                    |
| Wavre-Thorembais (revêtements) . . . . .                 | 180                    |
| Thorembais-Dhuy (revêtements) . . . . .                  | 230                    |
| Wierde-Courrière (revêtements) . . . . .                 | 50                     |
| Courrière-Achène (terrassements) . . . . .               | 600                    |
| Achène-Wellin (terrassements) . . . . .                  | 555                    |
| Expropriations et divers . . . . .                       | 410                    |
|                                                          | 2.500                  |
| 1973.                                                    |                        |
| Accès de Bruxelles (achèvement) . . . . .                | 410                    |
| Courrière-Achène (achèvement) . . . . .                  | 410                    |
| Achène-Wellin (achèvement) . . . . .                     | 710                    |
| Stokkem-Frontière Grand-Ducale (terrassements) . . . . . | 400                    |
| Expropriations - divers . . . . .                        | 250                    |
|                                                          | 2.180                  |
| 1974.                                                    |                        |
| Achène-Wellin (revêtements) . . . . .                    | 210                    |
| Stokkem-Frontière Grand Ducale (achèvement) . . . . .    | 800                    |
| Expropriations et divers . . . . .                       | 570                    |
|                                                          | 1.580                  |
| 1975.                                                    |                        |
| Wellin-Transinne . . . . .                               | 700                    |
| Transinne-Neufchâteau (terrassements) . . . . .          | 530                    |
| Expropriations et divers . . . . .                       | 350                    |
|                                                          | 1.580                  |

*Autoroute Bruxelles-Waterloo.*

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| 1970.                                             |     |
| Contournement de Waterloo (section sud) . . . . . | 100 |

|                                                      | In miljoenen<br>frank. |                                                       | En millions<br>de francs. |
|------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1971.                                                |                        | 1971.                                                 |                           |
| Rondweg om Waterloo (sectie noord) . . . . .         | 200                    | Contournement de Waterloo (section nord) . . . . .    | 200                       |
| 1972.                                                |                        | 1972.                                                 |                           |
| Onteigeningen Ukkel-Waterloo . . . . .               | 100                    | Expropriations Uccle-Waterloo . . . . .               | 100                       |
| 1973.                                                |                        | 1973.                                                 |                           |
| Onteigeningen Ukkel-Waterloo . . . . .               | 100                    | Expropriations Uccle-Waterloo . . . . .               | 100                       |
| Werken Ukkel-Waterloo . . . . .                      | 500                    | Travaux Uccle-Waterloo . . . . .                      | 500                       |
|                                                      | 600                    |                                                       | 600                       |
| 1974.                                                |                        | 1974.                                                 |                           |
| Werken Ukkel-Waterloo . . . . .                      | 800                    | Travaux Uccle-Waterloo . . . . .                      | 800                       |
| 1975.                                                |                        | 1975.                                                 |                           |
| Werken Ukkel-Waterloo (voltooing) . . . . .          | 100                    | Travaux Uccle-Waterloo (achèvement) . . . . .         | 100                       |
| <i>Autosnelweg Nijvel-Gouy.</i>                      |                        | <i>Autoroute Nivelles-Gouy.</i>                       |                           |
| 1974.                                                |                        | 1974.                                                 |                           |
| Onteigeningen . . . . .                              | 350                    | Expropriations . . . . .                              | 350                       |
| 1975.                                                |                        | 1975.                                                 |                           |
| Werken . . . . .                                     | 1.450                  | Travaux . . . . .                                     | 1.450                     |
| <i>Autosnelweg Brussel-Houdeng en Bergen-Bavai.</i>  |                        | <i>Autoroute Bruxelles-Houdeng et Mons-Bavai.</i>     |                           |
| 1970.                                                |                        | 1970.                                                 |                           |
| Zuidelijke omlegging van Nijvel . . . . .            | 100                    | Contournement Sud de Nivelles . . . . .               | 100                       |
| Nijvel-Houdeng . . . . .                             | 615                    | Nivelles-Houdeng . . . . .                            | 615                       |
| Verrekening, herziening, enz. . . . .                | 140                    | Décomptes, révisions, etc. . . . .                    | 140                       |
|                                                      | 855                    |                                                       | 855                       |
| 1971.                                                |                        | 1971.                                                 |                           |
| Nijvel-Houdeng (voltooing) . . . . .                 | 50                     | Nivelles-Houdeng (parachèvement) . . . . .            | 50                        |
| 1974.                                                |                        | 1974.                                                 |                           |
| Havré-Asquillies : Onteigeningen . . . . .           | 150                    | Havré-Asquillies : Expropriations . . . . .           | 150                       |
| 1975.                                                |                        | 1975.                                                 |                           |
| Havré-Asquillies . . . . .                           | 230                    | Havré-Asquillies . . . . .                            | 230                       |
| <i>Ring van Brussel, zuid-west en toegangswegen.</i> |                        | <i>Ring de Bruxelles sud-ouest et routes d'accès.</i> |                           |
| 1970.                                                |                        | 1970.                                                 |                           |
| Onteigeningen . . . . .                              | 570                    | Expropriations . . . . .                              | 570                       |
| 1971.                                                |                        | 1971.                                                 |                           |
| Anderlecht-Groot-Bijgaarden . . . . .                | 500                    | Anderlecht-Grand-Bigard . . . . .                     | 500                       |
| Onteigeningen . . . . .                              | 720                    | Expropriations . . . . .                              | 720                       |
| Verrekeningen, herzieningen, enz. . . . .            | 45                     | Décomptes, révisions, etc. . . . .                    | 45                        |
|                                                      | 1.265                  |                                                       | 1.265                     |

|                                                    | In miljoenen<br>frank. |                                                   | En millions<br>de francs. |
|----------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------|
| 1972.                                              |                        | 1972.                                             |                           |
| Anderlecht-Groot-Bijgaarden (voltooing)            | 625                    | Anderlecht-Grand-Bigard (achèvement)              | 625                       |
| Onteigeningen . . . . .                            | 900                    | Expropriations . . . . .                          | 900                       |
| Verrekeningen, herzieningen, enz. . . . .          | 75                     | Décomptes, révisions, etc. . . . .                | 75                        |
|                                                    | 1.600                  |                                                   | 1.600                     |
| 1973.                                              |                        | 1973.                                             |                           |
| Ukkel-Anderlecht . . . . .                         | 1.000                  | Uccle-Anderlecht . . . . .                        | 1.000                     |
| 2 <sup>e</sup> Legerlaan te Vorst . . . . .        | 65                     | Bd. de la 2 <sup>e</sup> Armée à Forest . . . . . | 65                        |
| Verrekeningen, herzieningen, enz. . . . .          | 100                    | Décomptes, révisions, etc. . . . .                | 100                       |
|                                                    | 1.165                  |                                                   | 1.165                     |
| 1974.                                              |                        | 1974.                                             |                           |
| Ukkel-Bosvoorde . . . . .                          | 800                    | Uccle-Boitsfort . . . . .                         | 800                       |
| Tunnel Van Volxem-Wielemans Ceuppens . . . . .     | 100                    | Tunnel Van Volxem-Wielemans Ceuppens . . . . .    | 100                       |
| Verrekeningen, herzieningen, enz. . . . .          | 100                    | Décomptes, révisions, etc. . . . .                | 100                       |
|                                                    | 1.000                  |                                                   | 1.000                     |
| 1975.                                              |                        | 1975.                                             |                           |
| Ukkel-Bosvoorde . . . . .                          | 1.000                  | Uccle-Boitsfort . . . . .                         | 1.000                     |
| Verrekeningen, herzieningen, enz. . . . .          | 100                    | Décomptes, révisions, etc. . . . .                | 100                       |
|                                                    | 1.100                  |                                                   | 1.100                     |
| <i>Autosnelweg Brussel-Doornik-Rijsel.</i>         |                        | <i>Autoroute Bruxelles-Tournai-Lille.</i>         |                           |
| 1973.                                              |                        | 1973.                                             |                           |
| Brussel-Gaasbeek . . . . .                         | 660                    | Bruxelles-Gaasbeek . . . . .                      | 660                       |
| 1974.                                              |                        | 1974.                                             |                           |
| Gaasbeek-Oetingen . . . . .                        | 1.000                  | Gaasbeek-Oetingen . . . . .                       | 1.000                     |
| Mourcourt-Ronse . . . . .                          | 360                    | Mourcourt-Renaix . . . . .                        | 360                       |
|                                                    | 1.360                  |                                                   | 1.360                     |
| 1975.                                              |                        | 1975.                                             |                           |
| Oetingen-Gammerages . . . . .                      | 1.000                  | Oetingen-Gammerages . . . . .                     | 1.000                     |
| Mourcourt-Ronse . . . . .                          | 450                    | Mourcourt-Renaix . . . . .                        | 450                       |
|                                                    | 1.450                  |                                                   | 1.450                     |
| <i>Autosnelweg Geraardsbergen-Kortrijk-Veurne.</i> |                        | <i>Autoroute Grammont-Courtrai-Furnes.</i>        |                           |
| 1971 . . . . .                                     | 1.000                  | 1974 . . . . .                                    | 1.000                     |
| 1975 . . . . .                                     | 1.000                  | 1975 . . . . .                                    | 1.000                     |
|                                                    | 2.000                  |                                                   | 2.000                     |
| <i>Autosnelweg Mechelen-Leuven.</i>                |                        | <i>Autoroute Malines-Louvain.</i>                 |                           |
| 1971 . . . . .                                     | 555                    | 1974 . . . . .                                    | 555                       |
| 1975 . . . . .                                     | 600                    | 1975 . . . . .                                    | 600                       |
|                                                    | 1.155                  |                                                   | 1.155                     |
| <i>Autosnelweg Doornik-Kortrijk-Brugge.</i>        |                        | <i>Autoroute Tournai-Courtrai-Bruges.</i>         |                           |
| 1970.                                              |                        | 1970.                                             |                           |
| Loppem-Blauwe Toren (verhardingen) . . . . .       | 25                     | Loppem-Blauwe Toren (revêtements) . . . . .       | 25                        |

|                                                                                         | In miljoenen<br>frank. |                                                                                     | En millions<br>de francs. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1973.                                                                                   |                        | 1973.                                                                               |                           |
| Onteigeningen . . . . .                                                                 | 300                    | Expropriations . . . . .                                                            | 300                       |
| Loppem - Ruddervoorde (grondwerken en<br>kunstwerken) . . . . .                         | 500                    | Loppem-Ruddervoorde (terrassements et<br>ouvrages d'art) . . . . .                  | 500                       |
| Viadukt te St. Michiels-Brugge . . . . .                                                | 200                    | Viaduc à St. Michiels-Brugge . . . . .                                              | 200                       |
|                                                                                         | 1.000                  |                                                                                     | 1.000                     |
| 1974.                                                                                   |                        | 1974.                                                                               |                           |
| Onteigeningen . . . . .                                                                 | 400                    | Expropriations . . . . .                                                            | 400                       |
| Ruddervoorde-Roeselare (grondwerken en<br>kunstwerken) . . . . .                        | 500                    | Ruddervoorde-Roeselare (terrassements et<br>ouvrages d'art) . . . . .               | 500                       |
| Loppem-Ruddervoorde (wegverhardingen) . . . . .                                         | 200                    | Loppem-Ruddervoorde (revêtements) . . . . .                                         | 200                       |
| Verscheidene . . . . .                                                                  | 100                    | Divers . . . . .                                                                    | 100                       |
|                                                                                         | 1.200                  |                                                                                     | 1.200                     |
| 1975.                                                                                   |                        | 1975.                                                                               |                           |
| Onteigeningen . . . . .                                                                 | 500                    | Expropriations . . . . .                                                            | 500                       |
| St. Andries-St. Michiels en aansluitingen via-<br>dukt te St. Michiels-Brugge . . . . . | 500                    | St. Andries-St. Michiels et raccordements<br>viaduc à St. Michiels-Brugge . . . . . | 500                       |
| Ruddervoorde-Roeselare (grondwerken en<br>kunstwerken) . . . . .                        | 800                    | Ruddervoorde-Roeselare (terrassements et<br>ouvrages d'art) . . . . .               | 800                       |
| Verscheidene . . . . .                                                                  | 200                    | Divers . . . . .                                                                    | 200                       |
|                                                                                         | 2.000                  |                                                                                     | 2.000                     |
| <i>Autosnelweg Brussel-Zelzate-Brugge.</i>                                              |                        | <i>Autoroute Bruxelles-Zelzate-Bruges.</i>                                          |                           |
| 1972.                                                                                   |                        | 1972.                                                                               |                           |
| Vak Zelzate-Maldegem-Brugge . . . . .                                                   | 630                    | Section Zelzate-Maldegem-Brugge . . . . .                                           | 630                       |
| Vak Brussel-Dendermonde-Zelzate . . . . .                                               | 630                    | Section Bruxelles-Dendermonde-Zelzate . . . . .                                     | 630                       |
|                                                                                         | 1.260                  |                                                                                     | 1.260                     |
| 1973.                                                                                   |                        | 1973.                                                                               |                           |
| Vak Zelzate-Maldegem-Brugge . . . . .                                                   | 1.200                  | Section Zelzate-Maldegem-Brugge . . . . .                                           | 1.200                     |
| Vak Brussel-Dendermonde-Zelzate . . . . .                                               | 1.200                  | Section Bruxelles-Dendermonde-Zelzate . . . . .                                     | 1.200                     |
|                                                                                         | 2.400                  |                                                                                     | 2.400                     |
| 1974                                                                                    |                        | 1974                                                                                |                           |
| Vak Zelzate-Maldegem-Brugge . . . . .                                                   | 1.225                  | Section Zelzate-Maldegem-Brugge . . . . .                                           | 1.225                     |
| Vak Brussel-Dendermonde-Zelzate . . . . .                                               | 1.225                  | Section Bruxelles-Dendermonde-Zelzate . . . . .                                     | 1.225                     |
|                                                                                         | 2.450                  |                                                                                     | 2.450                     |
| 1975.                                                                                   |                        | 1975.                                                                               |                           |
| Vak Zelzate-Maldegem-Brugge . . . . .                                                   | 1.250                  | Section Zelzate-Maldegem-Brugge . . . . .                                           | 1.250                     |
| Vak Dendermonde-Lokeren . . . . .                                                       | 1.250                  | Section Dendermonde-Lokeren . . . . .                                               | 1.250                     |
|                                                                                         | 2.500                  |                                                                                     | 2.500                     |
| <i>Autosnelweg Brussel-Oostende.</i>                                                    |                        | <i>Autoroute Bruxelles-Ostende.</i>                                                 |                           |
| 1970.                                                                                   |                        | 1970.                                                                               |                           |
| Vak Brussel-Aalst (derde rijstrook) . . . . .                                           | 50                     | Section Bruxelles-Alost (troisième bande) . . . . .                                 | 50                        |
| 1971.                                                                                   |                        | 1971.                                                                               |                           |
| Vak Brussel-Aalst (derde rijstrook) . . . . .                                           | 100                    | Section Bruxelles-Alost (troisième bande) . . . . .                                 | 100                       |
| 1972.                                                                                   |                        | 1972.                                                                               |                           |
| Vak Brussel-Aalst (derde rijstrook) . . . . .                                           | 140                    | Section Bruxelles-Alost (troisième bande) . . . . .                                 | 140                       |

|                                                                    | In miljoenen<br>frank. |                                                                         | En millions<br>de francs. |
|--------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1973.                                                              |                        | 1973.                                                                   |                           |
| Vak Aalst-Gent (derde rijstrook) . . . . .                         | 145                    | Section Alost-Gand (troisième bande) . . . . .                          | 145                       |
| 1974.                                                              |                        | 1974.                                                                   |                           |
| Vak Aalst-Gent (derde rijstrook) . . . . .                         | 215                    | Section Alost-Gand (troisième bande) . . . . .                          | 215                       |
| <i>Autosnelweg Brussel-Boom-Antwerpen.</i>                         |                        | <i>Autoroute Bruxelles-Boom-Anvers.</i>                                 |                           |
| 1970.                                                              |                        | 1970.                                                                   |                           |
| 4 overbruggingen . . . . .                                         | 60                     | 4 ponts . . . . .                                                       | 60                        |
| 3 <sup>e</sup> rijstrook . . . . .                                 | 40                     | 3 <sup>e</sup> bande de circulation . . . . .                           | 40                        |
|                                                                    | 100                    |                                                                         | 100                       |
| 1971.                                                              |                        | 1971.                                                                   |                           |
| Onteigeningen . . . . .                                            | 105                    | Expropriations . . . . .                                                | 105                       |
| Zijrijwegen Wilrijk-Boom . . . . .                                 | 110                    | Voies latérales Wilrijk-Boom . . . . .                                  | 110                       |
|                                                                    | 215                    |                                                                         | 215                       |
| 1972.                                                              |                        | 1972.                                                                   |                           |
| Kunstwerken Rupel en Zeevaartkanaal te<br>Boom-Ruisbroek . . . . . | 1.300                  | Ouvrages d'art Rupel et Canal Maritime à<br>Boom-Ruisbroek . . . . .    | 1.300                     |
| 1973.                                                              |                        | 1973.                                                                   |                           |
| Viaduct Boom . . . . .                                             | 50                     | Viaduc Boom . . . . .                                                   | 50                        |
| Viaduct Aartselaar . . . . .                                       | 80                     | Viaduc Aartselaar . . . . .                                             | 80                        |
| Centraal wegvak Wilrijk-Aartselaar . . . . .                       | 100                    | Chaussée centrale Wilrijk-Aartselaar . . . . .                          | 100                       |
| 5 overbruggingen . . . . .                                         | 105                    | 5 ponts . . . . .                                                       | 105                       |
| Tunnel Van Praet te Brussel . . . . .                              | 65                     | Tunnel Van Praet à Bruxelles . . . . .                                  | 65                        |
|                                                                    | 400                    |                                                                         | 400                       |
| 1974.                                                              |                        | 1974.                                                                   |                           |
| Centraal wegvak Aarstelaar-Boom . . . . .                          | 45                     | Chaussée centrale Aartselaar-Boom . . . . .                             | 45                        |
| Verbreding wegvak Breendonk-Kanaal van<br>Willebroek . . . . .     | 100                    | Elargissement de la section Breendonk-Canal<br>de Willebroeck . . . . . | 100                       |
| 6 overbruggingen . . . . .                                         | 100                    | 6 ponts . . . . .                                                       | 100                       |
| Tunnel Vuurkruisenlaan te Brussel . . . . .                        | 50                     | Avenue Croix du Feu à Bruxelles (tunnel) . . . . .                      | 50                        |
| Tunnel Madrid-Dikke Linde te Brussel . . . . .                     | 60                     | Tunnel Madrid-Gros Tilleul à Bruxelles . . . . .                        | 60                        |
|                                                                    | 355                    |                                                                         | 355                       |
| <i>Autosnelweg Maastricht-Luik-Bastenaken-Neufcha-<br/>teau.</i>   |                        | <i>Autoroute Maastricht-Liège-Bastogne-Neufchateau.</i>                 |                           |
| 1970.                                                              |                        | 1970.                                                                   |                           |
| Nederlandse grens-Cheratte (grondwerken) . . . . .                 | 200                    | Frontière Néerlandaise-Cheratte (terrasse-<br>ments) . . . . .          | 200                       |
| Onteigeningen . . . . .                                            | 400                    | Expropriations . . . . .                                                | 400                       |
|                                                                    | 600                    |                                                                         | 600                       |
| 1971.                                                              |                        | 1971.                                                                   |                           |
| Nederlandse grens-Cheratte (kunstwerken) . . . . .                 | 80                     | Frontière Néerlandaise-Cheratte (ouvrages<br>d'art) . . . . .           | 80                        |
| Luik-Beaufays (grondwerken) . . . . .                              | 500                    | Liège-Beaufays (terrassements) . . . . .                                | 500                       |
|                                                                    | 580                    |                                                                         | 580                       |

|                                                                          | In miljoenen<br>frank. |                                                                      | En millions<br>de francs. |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1972.                                                                    |                        | 1972.                                                                |                           |
| Nederlandse grens-Cheratte (wegverhardin-<br>dingen) . . . . .           | 160                    | Frontière Néerlandaise-Cheratte (revête-<br>ments) . . . . .         | 160                       |
| Luik-Beaufays (wegverhardingen) . . . . .                                | 850                    | Liège-Beaufays (revêtements) . . . . .                               | 850                       |
|                                                                          | 1.010                  |                                                                      | 1.010                     |
| 1973.                                                                    |                        | 1973.                                                                |                           |
| Beaufays-Remouchamps (grondwerken) . . . . .                             | 500                    | Beaufays-Remouchamps (terrassements) . . . . .                       | 500                       |
| Ringlaan Houffalize (viadukt) . . . . .                                  | 300                    | Contournement Houffalize (viaduc) . . . . .                          | 300                       |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .                                  | 300                    | Expropriations et divers . . . . .                                   | 300                       |
|                                                                          | 1.100                  |                                                                      | 1.100                     |
| 1974.                                                                    |                        | 1974.                                                                |                           |
| Beaufays-Remouchamps (wegverhardingen) . . . . .                         | 150                    | Beaufays-Remouchamps (revêtements) . . . . .                         | 150                       |
| Remouchamps-Werbomont (grondwerken) . . . . .                            | 600                    | Remouchamps-Werbomont (terrassements) . . . . .                      | 600                       |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .                                  | 310                    | Expropriations et divers . . . . .                                   | 310                       |
|                                                                          | 1.060                  |                                                                      | 1.060                     |
| 1975.                                                                    |                        | 1975.                                                                |                           |
| Remouchamps-Werbomont (grondverhardin-<br>gen) . . . . .                 | 180                    | Remouchamps-Werbomont (revêtements) . . . . .                        | 180                       |
| Ringlaan Houffalize (grondwerken en weg-<br>verhardingen) . . . . .      | 500                    | Contournement Houffalize (terrassements et<br>revêtements) . . . . . | 500                       |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .                                  | 410                    | Expropriations et divers . . . . .                                   | 410                       |
|                                                                          | 1.090                  |                                                                      | 1.090                     |
| <i>Autosnelweg Nijvel-Gosselies.</i>                                     |                        | <i>Autoroute Nivelles-Gosselies.</i>                                 |                           |
| 1970.                                                                    |                        | 1970.                                                                |                           |
| Volledige voltooiing . . . . .                                           | 50                     | Parachèvement . . . . .                                              | 50                        |
| <i>Ring om Charleroi.</i>                                                |                        | <i>Ring de Charleroi.</i>                                            |                           |
| 1971.                                                                    |                        | 1971.                                                                |                           |
| Viadukt over de Sambre te Landelies . . . . .                            | 150                    | Viaduc de la Sambre à Landelies . . . . .                            | 150                       |
| Onteigeningen . . . . .                                                  | 100                    | Expropriations . . . . .                                             | 100                       |
|                                                                          | 250                    |                                                                      | 250                       |
| 1972.                                                                    |                        | 1972.                                                                |                           |
| Kunstwerken te Montignies-le-Tilleul . . . . .                           | 100                    | Ouvrages d'art à Montignies-le-Tilleul . . . . .                     | 100                       |
| Viadukt over de Eau d'Heure . . . . .                                    | 120                    | Viaduc de l'Eau d'Heure . . . . .                                    | 120                       |
| Fontaine l'Evêque-Montignies-le-Tilleul . . . . .                        | 410                    | Fontaine l'Evêque-Montignies-le-Tilleul . . . . .                    | 410                       |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .                                  | 430                    | Expropriations et divers . . . . .                                   | 430                       |
|                                                                          | 1.060                  |                                                                      | 1.060                     |
| 1973.                                                                    |                        | 1973.                                                                |                           |
| Gouy-Fontaine l'Evêque . . . . .                                         | 250                    | Gouy-Fontaine l'Evêque . . . . .                                     | 250                       |
| Fontaine l'Evêque-Montignies-le-Tilleul (weg-<br>verhardingen) . . . . . | 100                    | Fontaine l'Evêque-Montignies-le-Tilleul (re-<br>vêtements) . . . . . | 100                       |
| Montignies-le-Tilleul-Mont sur Marchienne . . . . .                      | 360                    | Montignies-le-Tilleul-Mont sur Marchienne . . . . .                  | 360                       |
| Onteigeningen en verscheidene . . . . .                                  | 140                    | Expropriations et divers . . . . .                                   | 140                       |
|                                                                          | 850                    |                                                                      | 850                       |

|                                                                                                        |  | In miljoenen frank. |                                                        |      | En millions de francs. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------|--------------------------------------------------------|------|------------------------|
| 1974.                                                                                                  |  | —                   | 1974.                                                  |      | —                      |
| Gouy-Fontaine l'Evêque . . . . .                                                                       |  | 550                 | Gouy-Fontaine l'Evêque . . . . .                       |      | 550                    |
| Verscheidene . . . . .                                                                                 |  | 150                 | Divers . . . . .                                       |      | 150                    |
| Wangenies-Châtelet . . . . .                                                                           |  | 450                 | Wangenies-Châtelet . . . . .                           |      | 450                    |
|                                                                                                        |  | 1.150               |                                                        |      | 1.150                  |
| 1975.                                                                                                  |  | —                   | 1975.                                                  |      | —                      |
| Wangenies-Châtelet . . . . .                                                                           |  | 750                 | Wangenies-Châtelet . . . . .                           |      | 750                    |
| Verscheidene . . . . .                                                                                 |  | 50                  | Divers . . . . .                                       |      | 50                     |
|                                                                                                        |  | 800                 |                                                        |      | 800                    |
| <i>Autosnelweg Brugge-Veurne.</i>                                                                      |  |                     | <i>Autoroute Bruges-Furnes.</i>                        |      |                        |
| 1970.                                                                                                  |  | —                   | 1970.                                                  |      | —                      |
| Onteigeningen . . . . .                                                                                |  | 500                 | Expropriations . . . . .                               |      | 500                    |
| Kunstwerken en grondwerken . . . . .                                                                   |  | 400                 | Ouvrages d'art et terrassements . . . . .              |      | 400                    |
|                                                                                                        |  | 900                 |                                                        |      | 900                    |
| 1971.                                                                                                  |  | —                   | 1971.                                                  |      | —                      |
| Onteigeningen . . . . .                                                                                |  | 100                 | Expropriations . . . . .                               |      | 100                    |
| Kunstwerken, grondwerken en verhardingen . . . . .                                                     |  | 800                 | Ouvrages d'art, terrassements et revêtements . . . . . |      | 800                    |
|                                                                                                        |  | 900                 |                                                        |      | 900                    |
| 1972.                                                                                                  |  | —                   | 1972.                                                  |      | —                      |
| Verhardingen . . . . .                                                                                 |  | 900                 | Revêtements . . . . .                                  |      | 900                    |
| Afwerkingen en verscheidene . . . . .                                                                  |  | 300                 | Achèvement et divers . . . . .                         |      | 300                    |
|                                                                                                        |  | 1.200               |                                                        |      | 1.200                  |
| <b>Intercommunale vereniging voor de autoweg E3.</b>                                                   |  |                     | <b>Intercommunale vereniging voor de autoweg E3.</b>   |      |                        |
| PROGRAMMA 1970-1975                                                                                    |  |                     | PROGRAMME 1970-1975                                    |      |                        |
| Vastleggingen (miljoenen frank).                                                                       |  |                     | Engagements (en millions de francs).                   |      |                        |
| Aanwijzing<br>—<br>Libellé                                                                             |  | 1970                | 1971                                                   | 1972 | Totaal<br>—<br>Total   |
| Onteigeningen.— <i>Expropriations</i> . . . . .                                                        |  | 300                 | —                                                      | —    | 300                    |
| Franse grens-Waregem. — <i>Frontière française-Waregem</i> . . . . .                                   |  | 780                 | —                                                      | —    | 780                    |
| Waregem-Zevergem. — <i>Waregem-Zevergem</i> . . . . .                                                  |  | 630                 | —                                                      | —    | 630                    |
| Zevergem-Beervelde. — <i>Zevergem-Beervelde</i> . . . . .                                              |  | 120                 | —                                                      | —    | 120                    |
| Ranst-Wechelderzande. — <i>Ranst-Wechelderzande</i> . . . . .                                          |  | 480                 | —                                                      | —    | 480                    |
| Wechelderzande-Nederlandse grens. — <i>Wechelderzande-frontière néerlandaise</i> . . . . .             |  | 540                 | —                                                      | —    | 540                    |
| Havenweg Antwerpen 2 <sup>e</sup> phase. — <i>Route portuaire Anvers 2<sup>e</sup> phase</i> . . . . . |  | —                   | 350                                                    | 300  | 650                    |
| Ring rond Kortrijk. — <i>Ring de Courtrai</i> . . . . .                                                |  | —                   | 220                                                    | 325  | 545                    |
| Heusden-Melle. — <i>Heusden-Melle</i> . . . . .                                                        |  | —                   | 250                                                    | 200  | 450                    |
| Beplanting, verlichting, signalisatie. — <i>Plantations, éclairage, signalisation</i> . . . . .        |  | 450                 | —                                                      | 60   | 510                    |
| E 10 Antwerpen-Breda (A 1). — <i>Anvers-Breda (A 1)</i> . . . . .                                      |  | 1.000               | 1.000                                                  | —    | 2.000                  |
| TOTAAL. — <i>TOTAL</i> . . . . .                                                                       |  | 4.300               | 1.820                                                  | 885  | 7.005                  |

**Intercommunale vereniging voor de autosnelweg E 5.**

(Vastleggingskredieten in miljoen frank.)

**Association intercommunale pour l'autoroute E 5.**

(Crédits d'engagement en millions de francs.)

| 1970  | 1971  | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | Totaal. — Total |
|-------|-------|------|------|------|------|-----------------|
| 4.000 | 2.000 | 690  | —    | —    | —    | 6.690           |

**Intercommunale vereniging voor de autosnelweg E 39.**

(Vastleggingskredieten in miljoen frank.)

**Association intercommunale pour l'autoroute E 39.**

(Crédits d'engagement en millions de francs.)

| 1970 | 1971  | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | Totaal. — Total |
|------|-------|------|------|------|------|-----------------|
| 800  | 1.250 | 200  | —    | —    | —    | 2.250           |

**Bestuur der Waterwegen.**

ZESJARENPLAN 1970-1975.

(Vastleggingen in miljoenen frank.)

**Administration des voies hydrauliques.**

PLAN SEXENNAL 1970-1975.

(Engagements en millions de francs.)

| Art.<br>der<br>begro-<br>ting<br>—<br>Art.<br>du<br>budget | Tekst<br>—<br>Texte                                                                                                            | 1970 | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | Later<br>voort<br>te<br>zetten<br>—<br>A pour-<br>suivre<br>ulté-<br>rieure-<br>ment | Totaal<br>van<br>onder-<br>havig<br>pro-<br>gramma<br>—<br>Total<br>du<br>présent<br>pro-<br>gramme |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14.03                                                      | <i>Buitengewoon onderhoud. — Entretien<br/>extraordinaire.</i>                                                                 |      |       |       |       |       |       |                                                                                      |                                                                                                     |
|                                                            | Werken. — <i>Travaux</i> . . . . .                                                                                             | 350  | 375   | 400   | 425   | 450   | 475   | ×                                                                                    | —                                                                                                   |
|                                                            | Bijkomende uitgaven en contractuele<br>herzieningen. — <i>Dépenses supplémen-<br/>taires et revisions contractuelles</i> . . . | 65   | 70    | 75    | 80    | 85    | 90    | —                                                                                    | —                                                                                                   |
|                                                            |                                                                                                                                | 415  | 445   | 475   | 505   | 535   | 565   | —                                                                                    | 2.940                                                                                               |
| 53.01                                                      | <i>Vermogensoverdrachten aan het buitenland.<br/>— Transferts de capitaux à l'étranger.</i>                                    |      |       |       |       |       |       |                                                                                      |                                                                                                     |
|                                                            | Zeekanaal naar Gent. — <i>Canal maritime<br/>vers Gand</i> . . . . .                                                           | 120  | —     | —     | —     | —     | —     | —                                                                                    | —                                                                                                   |
|                                                            | Schelde. — <i>Escaut</i> . . . . .                                                                                             | —    | 600   | 600   | 600   | 600   | 600   | —                                                                                    | —                                                                                                   |
|                                                            | Schelde-Rijnverbinding. — <i>Liaison<br/>Escaut-Rhin</i> . . . . .                                                             | 670  | 710   | 675   | 770   | 900   | 800   | —                                                                                    | —                                                                                                   |
|                                                            | Baalhoek — Haven linkeroever. — <i>Baal-<br/>hoek — Port rive gauche</i> . . . . .                                             | —    | 800   | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 725   | —                                                                                    | —                                                                                                   |
|                                                            |                                                                                                                                | 790  | 2.410 | 2.275 | 2.370 | 2.500 | 2.125 | —                                                                                    | 12.170                                                                                              |
| 63.04                                                      | <i>Ontwatering. — Démergement.</i>                                                                                             |      |       |       |       |       |       |                                                                                      |                                                                                                     |
|                                                            | Henevallei. — <i>Vallée de la Haine</i> . . .                                                                                  | 65   | 70    | 75    | 80    | 100   | 100   | ×                                                                                    | —                                                                                                   |
|                                                            | Maasvallei. — <i>Vallée de la Meuse.</i> . .                                                                                   | 65   | 70    | 75    | 80    | 100   | 100   | ×                                                                                    | —                                                                                                   |
|                                                            |                                                                                                                                | 130  | 140   | 150   | 160   | 200   | 200   | —                                                                                    | 980                                                                                                 |

| Art.<br>der<br>begro-<br>ting | Tekst                                                                                                          | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | Later<br>voort-<br>te<br>zetten               | Totaal<br>van<br>onder-<br>havig<br>pro-<br>gramma |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Art.<br>du<br>budget          | Texte                                                                                                          |      |      |      |      |      |      | A pour-<br>suivre<br>ulté-<br>rieure-<br>ment | Total<br>du<br>présent<br>pro-<br>gramme           |
| 71.05                         | Aankoop van gronden voor het uitvoeren van werken. — Acquisition de terrains pour l'exécution de travaux . . . | 355  | 355  | 355  | 355  | 355  | 400  | —                                             | 2.175                                              |
| 73.03                         | Waterlopen. — Cours d'eau.                                                                                     |      |      |      |      |      |      |                                               |                                                    |
|                               | Waterafvoer en ontwatering. — Ecoulement et démergement.                                                       |      |      |      |      |      |      |                                               |                                                    |
|                               | Bouwen van een stormstuw op de Zeeschelde. — Construction d'un barrage-tempête sur l'Escaut maritime . . .     | —    | 500  | 500  | 500  | 500  | 500  | —                                             | —                                                  |
|                               | IJzer. — Yser . . .                                                                                            | 95   | 95   | 65   | 65   | 100  | 100  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Kanaal Plassendale-Nieuwpoort. — Canal Plassendale-Nieuwpoort. . .                                             | 40   | —    | —    | —    | —    | —    | ×                                             | —                                                  |
|                               | Leie. — Lys . . .                                                                                              | 50   | 50   | 50   | 50   | 100  | 100  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Zuidervaart . . .                                                                                              | 10   | —    | —    | —    | —    | —    | —                                             | —                                                  |
|                               | Zeeschelde. — Escaut maritime . . .                                                                            | 70   | 95   | 50   | 50   | 50   | 50   | —                                             | —                                                  |
|                               | Dender. — Dendre . . .                                                                                         | 50   | 50   | 50   | 50   | —    | 50   | ×                                             | —                                                  |
|                               | Durme. — Durme . . .                                                                                           | 30   | 30   | 30   | —    | 10   | 10   | ×                                             | —                                                  |
|                               | Neten. — Nêthes . . .                                                                                          | 60   | —    | —    | 50   | 20   | 20   | ×                                             | —                                                  |
|                               | Dijle en Demer. — Dyle et Démer. . .                                                                           | 60   | 50   | 50   | —    | 50   | 50   | —                                             | —                                                  |
|                               | Zenne. — Senne . . .                                                                                           | 50   | 50   | 50   | 50   | 50   | —    | —                                             | —                                                  |
|                               | De Hene. — La Haine . . .                                                                                      | 190  | 95   | 65   | 95   | 100  | 100  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Ourthe. — Ourthe . . .                                                                                         | 5    | 5    | 5    | 5    | —    | —    | —                                             | —                                                  |
|                               | Voortzetting van moderniseringsprogramma's. — Continuation de programmes de modernisation.                     |      |      |      |      |      |      |                                               |                                                    |
|                               | Ringvaart om Gent. — Canal circulaire autour de Gand . . .                                                     | 130  | 50   | 50   | 50   | 50   | 50   | —                                             | —                                                  |
|                               | Kanaal Gent-Brugge-Oostende. — Canal Gand-Bruges-Ostende. . .                                                  | 190  | 280  | 280  | 280  | 350  | 380  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Zeeschelde opwaarts Antwerpen en bijrivieren. — Escaut maritime en amont d'Anvers et affluents . . .           | —    | 95   | 95   | —    | 95   | 95   | ×                                             | —                                                  |
|                               | Netekanaal en Beneden-Nete. — Canal de la Nêthe et Nêthe inférieure . . .                                      | 95   | 235  | 95   | 95   | 200  | 300  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Kanaal Dessel-Kwaadmechelen. — Canal Dessel-Kwaadmechelen . . .                                                | 95   | —    | —    | —    | —    | —    | —                                             | —                                                  |
|                               | Beneden-Samber. — Basse-Sambre . . .                                                                           | 55   | —    | 75   | —    | —    | —    | —                                             | —                                                  |
|                               | Maas tussen Namur en Liège. — Meuse entre Namur et Liège. . .                                                  | 185  | 280  | 280  | 280  | 500  | 550  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Beneden-Maas. — Basse-Meuse . . .                                                                              | 190  | 190  | 190  | 190  | 250  | 250  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Centrumkanaal. — Canal du Centre . . .                                                                         | 280  | 95   | 65   | 375  | 225  | 400  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Bovenschelde. — Haut-Escaut . . .                                                                              | 280  | 300  | 300  | 225  | 315  | 315  | —                                             | —                                                  |
|                               | Kanaal Bossuit-Kortrijk. — Canal Bossuit-Courtrai . . .                                                        | 140  | 190  | 95   | 95   | 140  | 150  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Kanaal Roeselare-Leie. — Canal Roulers-Lys . . .                                                               | 95   | 95   | 95   | 95   | 140  | 150  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Leie. — Lys . . .                                                                                              | 95   | 270  | 250  | 190  | 150  | 150  | —                                             | —                                                  |
|                               | Afleidingskanaal der Leie. — Canal de dérivation de la Lys . . .                                               | 50   | 50   | 215  | 190  | 250  | 250  | ×                                             | —                                                  |
|                               | Dender. — Dendre . . .                                                                                         | 95   | —    | —    | 190  | 200  | —    | ×                                             | —                                                  |

| Art.<br>der<br>begro-<br>ting                                                                                              | Tekst                                                                                                                                                         | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | Later<br>voort<br>te<br>zetten                | Totaal<br>van<br>onder-<br>havig<br>pro-<br>gramma |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Art.<br>du<br>budget                                                                                                       | Texte                                                                                                                                                         |       |       |       |       |       |       | A pour-<br>suivre<br>ulté-<br>rieure-<br>ment | Total<br>du<br>présent<br>pro-<br>gramme           |
| <i>Nieuwe moderniseringsprogramma's. — Nouveaux programmes de modernisation.</i>                                           |                                                                                                                                                               |       |       |       |       |       |       |                                               |                                                    |
|                                                                                                                            | Schelde-Rijnverbinding. — <i>Liaison Escaut-Rhin</i>                                                                                                          | 190   | 95    | 95    | —     | 150   | 150   | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Kanaal Leuven-Dijle. — <i>Canal Louvain-Dyle</i>                                                                                                              | —     | —     | 50    | —     | —     | —     | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Kanaal Charleroi-Brussel (Klabbeek-Brussel). — <i>Canal Charleroi-Bruxelles (Clabecq-Bruxelles)</i>                                                           | —     | —     | 95    | 190   | 200   | 200   | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Kanaal Terdonk-Temse. — <i>Canal Terdonk-Tamise</i>                                                                                                           | —     | —     | —     | —     | —     | 100   | ×                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>                           | 620   | 605   | 500   | 510   | 600   | 600   | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            |                                                                                                                                                               | 3.495 | 3.850 | 3.740 | 3.870 | 4.795 | 5.070 | —                                             | 24.820                                             |
| <i>73.04 Kust, zeehavens en hun toegangswegen. — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès.</i>                         |                                                                                                                                                               |       |       |       |       |       |       |                                               |                                                    |
|                                                                                                                            | Kustbescherming. — <i>Défense de la côte</i>                                                                                                                  | 95    | 95    | 95    | 95    | 95    | 150   | ×                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | 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> | 95    | 95    | 95    | 95    | 95    | 95    | ×                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Haven te Zeebrugge-Brugge. — <i>Port à Zeebrugge-Bruges</i>                                                                                                   | 140   | 950   | 950   | 950   | 1.000 | 1.000 | ×                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Haven te Oostende. — <i>Port à Ostende</i>                                                                                                                    | 220   | 170   | 95    | 95    | 200   | 200   | ×                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Haven te Nieuwpoort. — <i>Port à Nieuport</i>                                                                                                                 | 25    | 50    | 50    | 50    | 50    | 50    | ×                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Haven te Blankenberge. — <i>Port à Blankenberge</i>                                                                                                           | 10    | 35    | —     | —     | 40    | 40    | ×                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>                           | 95    | 80    | 105   | 205   | 200   | 250   | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            |                                                                                                                                                               | 680   | 1.475 | 1.390 | 1.490 | 1.680 | 1.785 | —                                             | 8.500                                              |
| <i>73.05 Stuwedammen en afvoerleidingen — Spaarbekkens. — Barrages-réservoirs et adductions d'eau — Bassins d'épargne.</i> |                                                                                                                                                               |       |       |       |       |       |       |                                               |                                                    |
|                                                                                                                            | Stuwdam op de Eau d'Heure. — <i>Barrage-réservoir sur l'Eau d'Heure</i>                                                                                       | 1.230 | —     | —     | —     | —     | —     | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Stuwdam op de Lesse. — <i>Barrage-réservoir sur la Lesse</i>                                                                                                  | —     | 755   | 755   | —     | 350   | 155   | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Stuwdam op een bijrivier van de Maas. — <i>Barrage-réservoir sur un affluent de la Meuse</i>                                                                  | —     | —     | —     | 755   | 975   | 400   | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Waterafvoerleiding Béthane-Seraing. — <i>Adduction Béthane-Seraing</i>                                                                                        | —     | 95    | —     | —     | —     | —     | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            | Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i>                           | 100   | 265   | 220   | 190   | 150   | 150   | —                                             | —                                                  |
|                                                                                                                            |                                                                                                                                                               | 1.330 | 1.115 | 975   | 945   | 1.475 | 705   | —                                             | 6.540                                              |

| Art.<br>der<br>begro-<br>ting | Tekst                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | Later<br>voort<br>te<br>zetten                | Totaal<br>van<br>onder-<br>havig<br>pro-<br>gramma |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Art.<br>du<br>budget          | Texte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |       |       |       |       |       |       | A pour-<br>suivre<br>ulté-<br>rieure-<br>ment | Total<br>du<br>présent<br>pro-<br>gramme           |
| 73.06                         | <i>Herstellen van de 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. — <i>Reconstruction de ponts</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 180   | 285   | 95    | 50    | 50    | 50    | —                                             | —                                                  |
|                               | Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                              | 25    | 25    | 30    | 30    | 25    | 25    | —                                             | —                                                  |
|                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 205   | 310   | 125   | 80    | 75    | 75    | —                                             | 870                                                |
| 73.07                         | <i>Zeehavens en autonome havens. — Ports maritimes et ports autonomes.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |       |       |       |       |       |       |                                               |                                                    |
|                               | Haven van Antwerpen. — <i>Port d'Anvers</i> :<br>Rechter oever. — <i>Rive droite</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 725   | 335   | 900   | 760   | —     | 400   | ×                                             | —                                                  |
|                               | Uitbreiding linkeroever. — <i>Extension rive gauche</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 950   | 1.050 | 1.050 | 950   | 950   | 1.000 | ×                                             | —                                                  |
|                               | Haven van Gent. — <i>Port de Gand</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 235   | 485   | 400   | 500   | 500   | 550   | ×                                             | —                                                  |
|                               | Haven van Oostende. — <i>Port d'Ostende</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 30    | 30    | 30    | 30    | 30    | 50    | ×                                             | —                                                  |
|                               | Autonome haven te Luik. — <i>Port autonome de Liège</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 30    | 30    | 30    | 30    | 30    | 100   | —                                             | —                                                  |
|                               | Haven te Charleroi. — <i>Port de Charleroi</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 25    | 25    | 25    | 25    | 25    | 50    | —                                             | —                                                  |
|                               | Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                              | 105   | 85    | 280   | 350   | 250   | 325   | —                                             | —                                                  |
|                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 2.100 | 2.040 | 2.715 | 2.645 | 1.785 | 2.475 | —                                             | 13.760                                             |
| 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 Brussel. — <i>Port de Bruxelles</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 30    | 88    | —     | —     | —     | —     | —                                             | —                                                  |
|                               | Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen). — <i>Divers (dépenses supplémentaires et revisions contractuelles)</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                              | 5     | 7     | —     | —     | —     | —     | —                                             | —                                                  |
|                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 35    | 95    | —     | —     | —     | —     | —                                             | 130                                                |



## PROGRAMMA 1970-1975.

## Gebouwen.

(In miljoenen frank.)

## PROGRAMME 1970-1975.

## Bâtiments.

(En millions de francs.)

| Art.<br>—<br>Art. | Nr<br>N <sup>o</sup><br>Litt. | Aard<br>—<br>Nature                                                                                                                                                                            | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | Totaal<br>—<br>Total |
|-------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| 71.01             |                               | Alle departementen, met inbegrip van de A.C. - Aankopen. — <i>Tous les départements, y compris les A.C. - Acquisitions</i> . . . .                                                             | 120   | 125   | 130   | 140   | 150   | 180   | 845                  |
| 71.01             |                               | Wetenschapsbeleid - Aankopen. — <i>Politique scientifique - Acquisitions</i> . . . . .                                                                                                         | 10    | 10    | 10    | 10    | 10    | 20    | 70                   |
|                   |                               | Totaal 71. — <i>Total 71</i> . . . . .                                                                                                                                                         | 130   | 135   | 140   | 150   | 160   | 200   | 915                  |
| 72.01             |                               | A.C. - <i>Bouwwerken studies tussen stedelijk.</i><br>— C.A. - <i>Constructions études inter-urbain</i>                                                                                        |       |       |       |       |       |       |                      |
| 1                 |                               | BRUSSEL - Adm. Wijk-Kongreskolom. — <i>BRUXELLES - Cité adm.-Col. du Congrès</i> . . . . .                                                                                                     | 300   | 450   | 500   | 500   | 500   | —     | 2.250                |
| 2                 |                               | BRUSSEL - Leuvenseweg. — <i>BRUXELLES - rue de Louvain</i> . . . . .                                                                                                                           | 10    | 10    | 5     | —     | —     | —     | 25                   |
| 3                 |                               | BRUSSEL - Regentschapsstraat. — <i>BRUXELLES - rue de la Régence</i> . . . . .                                                                                                                 | 100   | 20    | 10    | 10    | 20    | —     | 160                  |
| 4                 |                               | Verscheidene admin. centra. — <i>Divers centres administratifs</i> . . . . .                                                                                                                   | 100   | 120   | 120   | 180   | 200   | 220   | 940                  |
| 5                 |                               | Dringende werken en verrekeningen. — <i>Travaux urgents et décomptes</i> . . . . .                                                                                                             | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —                    |
| 6                 |                               | BRUSSEL - Résidence Palace. — <i>BRUXELLES - Résidence Palace</i> . . . . .                                                                                                                    | 140   | 50    | 40    | 40    | —     | —     | 270                  |
|                   |                               |                                                                                                                                                                                                | 650   | 650   | 675   | 730   | 720   | 220   | 3.645                |
| 72.02             |                               | <i>Bouwwerken studies, enz., ook Koninklijke paleizen.</i> — <i>Construction études, etc., aussi palais royaux</i>                                                                             |       |       |       |       |       |       |                      |
| A                 |                               | Justitie. — <i>Justice</i> . . . . .                                                                                                                                                           | 250   | 275   | 280   | 280   | 280   | 300   | 1.665                |
| B                 |                               | Binnenlandse zaken en burgerl. veiligheid. — <i>Intérieur et Sécurité civile</i> . . . . .                                                                                                     | 80    | 80    | 85    | 85    | 80    | 40    | 450                  |
| C                 |                               | Nationale Opvoeding + Cultuur. — <i>Éducation nationale + Culture</i> . . . . .                                                                                                                | 80    | 80    | 90    | 100   | 100   | 80    | 530                  |
| D                 |                               | Buitenlandse zaken. — <i>Affaires étrangères</i> . . . . .                                                                                                                                     | 20    | 100   | 70    | 70    | 75    | 20    | 355                  |
| E                 |                               | Financiën. — <i>Finances</i> . . . . .                                                                                                                                                         | 120   | 120   | 125   | 125   | 130   | 200   | 820                  |
| F                 |                               | Economische zaken. — <i>Affaires économiques</i> . . . . .                                                                                                                                     | 43    | 33    | 3     | 3     | 3     | 3     | 88                   |
| G                 |                               | Landbouw. — <i>Agriculture</i> . . . . .                                                                                                                                                       | 10    | 10    | 10    | 10    | 10    | 20    | 70                   |
| H                 |                               | Zeewezen. — <i>Marine</i> . . . . .                                                                                                                                                            | 30    | 30    | 30    | 30    | 40    | 40    | 200                  |
| I                 |                               | Openbare werken. — <i>Travaux publics</i> . . . . .                                                                                                                                            | 30    | 30    | 42    | 50    | 66    | 62    | 280                  |
| J                 |                               | Volksgezondheid en gezin. — <i>Santé publique et Famille</i> . . . . .                                                                                                                         | 80    | 90    | 120   | 100   | 120   | 120   | 630                  |
| K                 |                               | Rijkswacht. — <i>Gendarmerie</i> . . . . .                                                                                                                                                     | 235   | 245   | 260   | 265   | 270   | 350   | 1.625                |
| L                 |                               | Sociale voorzorg. — <i>Prévoyance sociale</i> . . . . .                                                                                                                                        | 3     | 3     | 3     | 5     | 5     | 5     | 24                   |
| M                 |                               | Tewerkstelling en arbeid. — <i>Emploi et Travail</i> . . . . .                                                                                                                                 | 6     | 8     | 8     | 10    | 10    | 10    | 52                   |
| N                 |                               | Allerlei uitgaven, enz. - Rekenhof - overnamen gebouwen. Justitie - terugbetaling. — <i>Dépenses diverses, etc. - Cour des Comptes - reprises bâtiments. Justice - remboursement</i> . . . . . | 100   | 150   | 100   | 55    | 60    | 60    | 525                  |
|                   |                               |                                                                                                                                                                                                | 1.087 | 1.254 | 1.226 | 1.188 | 1.249 | 1.310 | 7.314                |

| Art.<br>—<br>Art. | Nr<br>No<br>Litt. | Aard<br>—<br>Nature                                                                                                                                                      | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | Totaal<br>—<br>Total |
|-------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| 72.02             |                   | <i>Wetenschapsbeleid - Bouwwerken, studies, enz. — Politique scientifique - Constructions, études, etc.</i>                                                              |       |       |       |       |       |       |                      |
|                   | C                 | Nationale Opvoeding en Cultuur. — <i>Educ</i>                                                                                                                            |       |       |       |       |       |       |                      |
|                   | G                 | <i>tion nationale et Culture . . . . .</i>                                                                                                                               | 242   | 250   | 258   | 291   | 220   | 250   | 1.511                |
|                   | I                 | Landbouw. — <i>Agriculture . . . . .</i>                                                                                                                                 | 50    | 50    | 50    | 20    | 20    | 100   | 290                  |
|                   |                   | Openbare werken. — <i>Travaux publics . . . . .</i>                                                                                                                      | 20    | 20    | 10    | —     | —     | 20    | 70                   |
|                   |                   |                                                                                                                                                                          | 312   | 320   | 318   | 311   | 240   | 370   | 1.871                |
| 72.03             |                   | BRUSSEL - Berlaymontwijk werken, studies, interessen, terugbetaling. — <i>BRUXELLES - Cité Berlaymont, travaux, études, intérêts, remboursement . . . . .</i>            | 220   | 145   | 150   | 150   | 150   | 150   | 965                  |
| 72.04             |                   | Europese scholen Ukkel, Mol - werken, studies. — <i>Ecoles Européennes Uccle, Mol - travaux, études . . . . .</i>                                                        | 40    | 40    | 30    | 10    | 10    | —     | 130                  |
| 72.05             |                   | Oorlogsschade. — <i>Dommages de guerre . . . . .</i>                                                                                                                     | 40    | 30    | 30    | 20    | 20    | 100   | 240                  |
| 72.06             |                   | Buitengewoon onderhoud. — <i>Entretien extraordinaire . . . . .</i>                                                                                                      | 180   | 180   | 180   | 180   | 180   | 300   | 1.200                |
| 72.07             |                   | Gebouwen personeel Europese gemeenschappen. — <i>Bâtiments personnel Communautés Européennes . . . . .</i>                                                               | 10    | 5     | —     | —     | —     | —     | 15                   |
|                   |                   |                                                                                                                                                                          | 490   | 400   | 390   | 360   | 360   | 550   | 2.550                |
|                   |                   | Totaal 72. — <i>Total 72 . . . . .</i>                                                                                                                                   | 2.539 | 2.624 | 2.609 | 2.589 | 2.569 | 2.450 | 15.380               |
| 81.01             |                   | Bestuur der Posterijen - aankopen, onteigeningen, werken, studies, enz. — <i>Administration des Postes - acquisitions, expropriations, travaux, études, etc. . . . .</i> | 230   | 240   | 250   | 260   | 270   | 350   | 1.600                |
| 81.02             |                   | Bestuur der Posterijen - Oorlogsschade. — <i>Administration des Postes - Dommages de guerre . . . . .</i>                                                                | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | —     | 5                    |
|                   |                   | Totaal 81. — <i>Total 81 . . . . .</i>                                                                                                                                   | 231   | 241   | 251   | 261   | 271   | 350   | 1.605                |
|                   |                   | ALGEMEEN TOTAAL. — <i>TOTAL GENERAL . . . . .</i>                                                                                                                        | 2.900 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 17.900               |

## PROGRAMMA 1970-1975.

## Stedebouw.

(In miljoenen frank.)

## PROGRAMME 1970-1975.

## Urbanisme.

(En millions de francs.)

| Art.<br>—<br>Art. | Aanwijzing<br>—<br>Libellé                                                                                                                                                    | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | Totaal<br>—<br>Total |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|----------------------|
| 63.02             | Subsidies voor kerken en pastorieën. — <i>Subsides pour églises et presbytères . . . . .</i>                                                                                  | 185  | 195  | 215  | 210  | 220  | 230  | 1.255                |
| 43.01             | Subsidies voor restauratiewerken aan geklasseerde burgerlijke monumenten. — <i>Subsides pour l'exécution de travaux de restauration de monuments civils classés . . . . .</i> | 45   | 50   | 65   | 60   | 65   | 70   | 355                  |

| Art.<br>—<br>Art.                        | Aanwijzing<br>—<br>Libellé                                                                                                                                                                                                                         | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | Totaal<br>—<br>Total |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| 63.01                                    | Subsidies voor gemeentelijke en provinciale bibliotheken, culturele centra en musea. — <i>Subsides pour bibliothèques, centres culturels et musées communaux et provinciaux</i> . . . . .                                                          | 150   | 165   | 195   | 195   | 210   | 225   | 1.140                |
| 51.01 }<br>63.07 }<br>64.01 }            | Herstel oorlogsschade (Wet van 6.7.1948) — <i>Réparation des dommages de guerre (Loi du 6.7.1948)</i> . . . . .                                                                                                                                    | 120   | 125   | 125   | 125   | 100   | 100   | 695                  |
| 14.01 }<br>63.10 }<br>71.09 }<br>73.11 } | Groenplan. — <i>Plan vert</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                            | 50    | 55    | 60    | 60    | 65    | 65    | 355                  |
| 63.09                                    | Subsidies aan obdgerschikte besturen voor de uitvoering van de plannen van aanleg. — <i>Subsides aux pouvoirs subordonnés pour l'exécution des plans d'aménagement</i> . . . . .                                                                   | 25    | 25    | 25    | 25    | 25    | 25    | 150                  |
| 71.08                                    | Aankoop van onroerende goederen voor de verwezenlijking door de Staat van de voorschriften van de plannen van aanleg. — <i>Acquisition d'immeubles nécessaires à la réalisation par l'Etat des prescriptions des plans d'aménagement</i> . . . . . | 25    | 25    | 25    | 25    | 25    | 25    | 150                  |
| 73.10                                    | Wet Brunfaut. — <i>Loi Brunfaut</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                      | 1.200 | 1.300 | 1.300 | 1.400 | 1.400 | 1.500 | 8.100                |
| 12.02                                    | Opmaken van plannen. — <i>Confection de plans</i> . . . . .                                                                                                                                                                                        | 85    | 85    | 85    | 95    | 85    | 85    | 510                  |
| 12.01 }<br>63.05 }<br>63.06 }<br>63.08 } | Verscheidene. — <i>Divers</i> . . . . .                                                                                                                                                                                                            | 16    | 17    | 17    | 17    | 20    | 20    | 107                  |
| TOTAAL. — TOTAL . . . . .                |                                                                                                                                                                                                                                                    | 1.901 | 2.042 | 2.112 | 2.202 | 2.215 | 2.345 | 12.817               |