

Chambre des Représentants

SESSION 1967-1968

28 FÉVRIER 1968

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1968.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)

PAR M. DEVILERS.

SOMMAIRE.

	Page
Exposé du Ministre	2
Discussion générale	6
Répartition des crédits budgétaires entre les communautés linguistiques	6
Relance économique	8
Répartition par province des crédits pour travaux d'entretien du réseau routier en 1968	8
Problèmes portuaires — Voies hydrauliques	9
Lutte contre les inondations	14
Pipe-lines	15
Autoroutes	15
Aménagement du territoire	22
Routes	30
Barrages-réservoirs	35
Bâtiments	37
Travaux communaux subsidiés	38
Discussion des amendements et votes	39
Amendements adoptés par la Commission	42
Annexe	44

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Dequae.

A. — Membres : MM. Allard, Bijmens, Delwaide, De Mey, Dequae, Devilers, Foncke, Michel, Van Lindt. — MM. Bary, Grégoire, Hicquet, Juste, Sainte, Toubeau, Vanderhaegen, Van Hoorick. — MM. De Clercq (Paul), Demuyter, Kempinaire, Mergam, Olivier. — M. Wouters.

B. — Suppléants : MM. Califice, Callebert, Decker, Donse, Kelchtermans. — MM. Castel, Christiaenssens, De Keuleneir, Hurez. — MM. Cornet, Evarard, Lefebvre (René). — M. Lootens.

Voir :

4-XVI (1967-1968) :

— N° 1 : Budget.

— Nos 2 à 3 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1967-1968

28 FEBRUARI 1968

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1968.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DEVILERS.

INHOUD.

	Blz.
Uiteenzetting vanwege de Minister	2
Algemene bespreking	6
Verdeling van de begrotingskredieten over de taalgemeenschappen	6
Economische opleving	8
Verdeling per provincie van de kredieten bestemd voor de onderhoudswerken aan het wegennet in 1968	8
Havenproblemen — Waterwegen	9
Bestrijding van de overstromingen	14
Pijpleidingen	15
Autosnelwegen	15
Ruimtelijke ordening	22
Wegen	30
Stuwdammen	35
Gebouwen	37
Gesubsidieerde gemeentewerken	38
Bespreking van de amendementen en stemmingen	39
Amendementen aangenomen door de Commissie	42
Bijlage	44

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Dequae.

A. — Leden : de heren Allard, Bijmens, Delwaide, De Mey, Dequae, Devilers, Foncke, Michel, Van Lindt. — de heren Bary, Grégoire, Hicquet, Juste, Sainte, Toubeau, Vanderhaegen, Van Hoorick. — de heren De Clercq (Paul), Demuyter, Kempinaire, Mergam, Olivier. — de heer Wouters.

B. — Plaatsvervangers : de heren Califice, Callebert, Decker, Donse, Kelchtermans. — de heren Castel, Christiaenssens, De Keuleneir, Hurez. — de heren Cornet, Evarard, Lefebvre (René). — de heer Lootens.

Zie :

4-XVI (1967-1968) :

— N° 1 : Begroting.

— Nos 2 en 3 : Amendementen.

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission des Travaux publics a consacré trois séances à la discussion du budget pour l'exercice 1968.

EXPOSE DU MINISTRE.

Dans un bref exposé introductif, le Ministre a souligné l'importance des crédits d'engagement inscrits au budget de 1968, qui s'élève à un total général de 37 029 millions de F.

Par comparaison à ceux de l'exercice précédent, les crédits d'engagement pour 1968 traduisent une augmentation de 4 milliards de F.

Si l'on se réfère aux données du plan quinquennal relatives à l'exercice 1968, on constate, d'autre part, que les promesses ont été tenues dans l'ensemble, nonobstant certaines adaptations de diverses rubriques.

A cet égard, le Ministre rappelle qu'un plan quinquennal de travaux publics est à considérer avant tout comme un document de travail pour l'Administration.

C'est dans ce cadre général que seront faites chaque année les propositions de crédits budgétaires; annuellement aussi, des prévisions de travaux pour une année supplémentaire seront libellées de manière telle, qu'une programmation soit établie en permanence pour les cinq années suivantes. On trouvera donc, en annexe au présent rapport, un plan quinquennal de travaux publics, fixant les objectifs pour les années 1969 à 1973.

Quant aux engagements globaux pour l'exercice 1968, ils apparaissent clairement dans le tableau ci-après.

PROGRAMME 1968.

Crédits d'engagement (en millions de F).

Récapitulation.

A. — Budget extraordinaire :

Routes	1 060,00
Voies hydrauliques	6 775,00
Bâtiments	2 244,00
Urbanisme	1 299,50
Administration-Electricité-Electromécanique	140,00
Divers	40,50
Ecoles de l'Etat	2 297,00
Ecoles provinciales et communales	811,00
Expansion économique	2 020,00
Total budget extraordinaire	16 687,00

B. — Autres rubriques :

Fonds des Routes	11 630,00
Financement spécial Canal Bruxelles au Rupel	260,00
Financement par le Crédit communal	1 590,00
Intercommunale E 3	4 862,00
Intercommunale E 5	2 000,00
Total autres rubriques	20 342,00

C. — Total général ... 37 029,00

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor de Openbare Werken heeft drie vergadering gewijd aan de bespreking van de begroting voor het dienstjaar 1968.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

In een korte inleiding wijst de Minister op de omvang van de op de begroting 1968 uitgetrokken vastleggingskredieten, die in totaal 37 029 miljoen F belopen.

Vergeleken met die van het voorgaande dienstjaar zijn de vastleggingskredieten voor 1968 met 4 miljard F gestegen.

Verwijzend naar wat in het vijfjarenplan voor het dienstjaar 1968 voorkomt, stelt men anderzijds vast dat de beloften over het algemeen zijn nagekomen alhoewel in diverse rubrieken enkele aanpassingen gedaan werden.

In dat verband herinnert de Minister eraan dat een vijfjarenplan inzake openbare werken in de eerste plaats dient beschouwd te worden als een werkdocument voor de Administratie.

Het is in dat algemeen kader dat jaarlijks voorstellen zullen gedaan worden voor de begrotingskredieten; jaarlijks zullen eveneens ramingen opgesteld worden voor werken die tijdens een bijkomend jaar moeten worden uitgevoerd zodat steeds een programmering opgemaakt is voor de volgende vijf jaren. In een bijlage van dit verslag vindt men dan ook een vijfjarenplan inzake openbare werken, dat de plannen opgeeft voor de jaren 1969 tot 1973.

De globale vastleggingen voor het dienstjaar 1968 zijn duidelijk weergegeven in onderstaande tabel.

PROGRAMMA 1968.

Vastleggingskredieten (in miljoenen F).

Recapitulatie.

A. — Buitengewone begroting :

Wegen	1 060,00
Waterwegen	6 775,00
Gebouwen	2 244,00
Stedebouw	1 299,50
Bestuur, Elektriciteit en Elektromechanica	140,00
Diversen	40,50
Rijksscholen	2 297,00
Provinciale en gemeentelijke scholen	811,00
Economische expansie	2 020,00
Totaal Buitengewone begroting	16 687,00

B. — Andere rubrieken :

Wegenfonds	11 630,00
Bijzondere Financiering Kanaal Brussel-Rupel	260,00
Financiering door het Gemeentekrediet	1 590,00
Intercommunale E 3	4 862,00
Intercommunale E 5	2 000,00
Totaal andere rubrieken	20 342,00

C. — Algemeen totaal ... 37 029,00

Quelques considérations
sur les principales rubriques.

A. — Budget extraordinaire.

I) Routes.

Pour les travaux d'entretien extraordinaire à effectuer en 1968 par l'Administration des routes, les autorisations nouvelles d'engagement s'élèvent à un total de 795 millions.

— Un crédit d'engagement de 200 millions est prévu également pour la réparation des dommages causés par la guerre aux routes de l'Etat.

Le Gouvernement se propose de faire un effort spécial en 1968, en faveur de l'équipement touristique.

Un crédit d'engagement nouveau de 40 millions sera utilisé suivant un plan établi par le Ministre-Secrétaire d'Etat au tourisme.

— Pour l'engagement et l'amélioration des plantations et espaces verts sur les dépendances des routes et des autoroutes, 15 millions seront engagés cette année.

— Par ailleurs, 10 millions seront prévus au budget de 1968 pour la construction de pistes cyclables séparées de la chaussée sur certaines sections de routes très fréquentées.

II) Voies hydrauliques.

Le montant global des engagements prévus en 1968 pour travaux à effectuer aux voies hydrauliques s'élève à 6 775 millions.

Des autorisations nouvelles, d'un montant de 1 300 millions sont prévues pour les travaux :

— du Canal Gand-Terneuzen	550 millions
— de l'Escaut maritime	400 millions
— de la liaison Escaut-Rhin	350 millions

Total 1 300 millions

Dans le cadre de la lutte entreprise contre les inondations, qui a donné déjà des résultats sensibles dans diverses régions du pays, l'effort sera poursuivi en 1968.

Pour les travaux aux cours d'eau, le Département propose d'affecter cette année des crédits d'engagement nouveaux s'élevant à 2 514 millions.

Dans cette rubrique s'inscrivent notamment, les travaux d'achèvement du canal circulaire de Gand, de l'Escaut maritime en amont d'Anvers, du canal Charleroi-Bruxelles, y compris le plan incliné de Ronquières, de la Sambre, de la Meuse entre Namur et Liège, du canal du Centre, du Haut-Escaut, du canal Nimy-Blaton-Péronnes et de la Dendre.

Par ailleurs, des autorisations nouvelles d'un montant de 585 millions concernent la côte, les ports maritimes et leurs voies d'accès.

Il s'agit notamment, de la défense de la côte, de l'Escaut maritime en aval d'Anvers, des ports de Bruges et de Zeebrugge, des ports d'Ostende, de Nieuport et de Blanken-

Enkele beschouwingen
in verband met de belangrijkste rubrieken.

A. — Buitengewone begroting.

I) Wegen.

Voor de buitengewone onderhoudswerken welke in 1968 door het Bestuur der Wegen dienen uitgevoerd te worden, is machtiging tot nieuwe vastleggingen verleend voor een totaal bedrag van 795 miljoen.

— Een vastleggingskrediet van 200 miljoen is eveneens uitgetrokken voor de herstelling van de door oorlogsfeiten aan de rijkswegen veroorzaakte schade.

— De Regering is van plan in 1968 een bijzondere inspanning te doen met het oog op de toeristische uitrusting.

Een nieuw vastleggingskrediet van 40 miljoen zal worden aangewend volgens een door de Minister-Staatssecretaris voor Toerisme opgesteld plan.

— Voor de aanleg en de verbetering van de beplantingen en groene ruimten op en langs de wegen en de autosnelwegen worden dit jaar 15 miljoen vastgelegd.

— Bovendien is op de begroting voor 1968 10 miljoen uitgetrokken voor de aanleg van vrijliggende fietspaden op bepaalde vakken van zeer drukke wegen.

II) Waterwegen.

Het totaal der vastleggingen voor 1968 voor de aan de waterwegen uit te voeren werken bedraagt 6 775 miljoen.

Voor de volgende werken zijn nieuwe machtigingen voor een bedrag van 1 300 miljoen in het vooruitzicht gesteld :

— kanaal Gent-Terneuzen	550 miljoen
— Zeeschelde	400 miljoen
— Schelde-Rijnverbinding	350 miljoen

Totaal 1 300 miljoen

In het kader van de strijd tegen de overstromingen, die reeds tastbare resultaten heeft opgeleverd in verschillende streken van het land, zal de inspanning in 1968 voortgezet worden.

Voor de werken aan de waterlopen stelt het Departement dit jaar nieuwe vastleggingskredieten ten belope van 2 514 miljoen voor.

Deze rubriek omvat namelijk de afwerking van de Ringvaart te Gent, de Zeeschelde opwaarts Antwerpen, het kanaal Charleroi-Brussel met inbegrip van het hellend vlak van Ronquières, de Sambre, de Maas tussen Namen en Luik, het Centrumkanaal, de Bovenschelde, het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes en de Dender.

Bovendien zijn nieuwe machtigingen verleend ten belope van 585 miljoen voor de kust, de zeehavens en hun toegangswegen.

Het gaat hier namelijk om de beveiliging van de kust, de Zeeschelde stroomafwaarts Antwerpen, de havens van Brugge en Zeebrugge, de havens van Oostende, Nieuwpoort

berge, et de dépenses supplémentaires se rattachant à des entreprises adjugées au cours des années antérieures.

Quant aux barrages-réservoirs, les autorisations nouvelles qui les concernent s'élèvent à 244 millions de F.

III) Bâtiments.

Au budget extraordinaire, les engagements nouveaux en ce domaine s'élèvent à un total de 2 244 millions de F.

Dans cette rubrique, les travaux de construction, de transformation et d'aménagement des bâtiments de l'Etat bénéficieront d'autorisations nouvelles d'un montant de 1 100 millions.

Pour la continuation de travaux d'érection de divers centres administratifs, les autorisations nouvelles de crédits se chiffrent à 397 millions.

Pour la construction de la Cité administrative des Communautés européennes, les engagements nouveaux de l'exercice 1968 s'élèvent à 230 millions.

Pour les travaux d'entretien extraordinaire à effectuer par l'Administration des bâtiments, des autorisations nouvelles de crédits de 180 millions sont également prévues.

Pour l'achat de terrains et de bâtiments : 100 millions.

Pour la construction, la transformation et l'aménagement des bâtiments des postes, les autorisations nouvelles s'élèvent à 167 millions.

IV) Urbanisme.

Dans cette rubrique, sont inscrits des crédits d'engagement nouveaux de 1 299,5 millions de F.

Sont notamment prévus pour l'exécution de l'article 8 de la loi du 15 avril 1949 instituant un Fonds national du logement et de la loi du 27 janvier 1966, des crédits d'engagement nouveaux d'un montant global de 800 millions de F.

V) Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique.

Une réforme administrative permet à présent à l'A. E. E. de disposer pour son action de fonds propres.

VI) Constructions scolaires.

1) Etat.

En exécution de la loi du 22 avril 1958, modifiée par la loi du 21 mai 1959, des crédits doivent être versés au compte spécial de la Banque nationale, à la disposition du Ministre de l'Education nationale.

L'article 61.01 du budget des Travaux publics (dépenses extraordinaires) prévoit cette année des autorisations nouvelles d'ordonnancement de 2 297,295 millions de F.

2) Provinces et communes.

Pour l'exercice budgétaire 1968, les autorisations nouvelles de crédits d'ordonnancement, à verser au Fonds des Constructions scolaires provinciales et communales se chiffrent à 811 millions.

en Blankenberge en de bijkomende uitgaven in verband met werken die in de loop van de voorgaande jaren aanbesteed waren.

Voor de stuwdammen belopen de desbetreffende nieuwe machtigingen 244 miljoen frank.

III) Gebouwen.

De nieuwe vastleggingen op de buitengewone begroting belopen in totaal 2 244 miljoen F.

In deze rubriek zijn voor 1 100 miljoen nieuwe machtigingen opgenomen voor de bouw, het verbouwen en het geschiktmaken van de rijksgebouwen.

De nieuwe machtigingen voor de voortzetting van de bouw van diverse administratieve centra bedragen 397 miljoen.

Voor het bouwen van de administratieve wijk der Europese Gemeenschappen bedragen de nieuwe vastleggingen voor het jaar 1968 230 miljoen.

Voor de door het Bestuur der gebouwen uit te voeren buitengewone onderhoudswerken zijn eveneens nieuwe kredietmachtigingen ten belope van 180 miljoen uitgetrokken.

Voor de aankoop van gronden en gebouwen : 100 miljoen.

Voor de bouw, het verbouwen en het geschiktmaken van de gebouwen van de Posterijen bedragen de nieuwe machtigingen 167 miljoen.

IV) Stedebouw.

In deze rubriek komen 1 299,5 miljoen F nieuwe vastleggingskredieten voor.

Ter uitvoering van artikel 8 van de wet van 15 april 1949 houdende instelling van een Nationaal Fonds voor de Huisvesting en van de wet van 27 januari 1966 zijn namelijk in totaal 800 miljoen nieuwe vastleggingskredieten uitgetrokken.

V) Bestuur Elektriciteit en Elektromechanica.

Dank zij een administratieve hervorming kan het Bestuur Elektriciteit en Elektromechanica thans over eigen geldmiddelen beschikken om zijn opdrachten uit te voeren.

VI) Schoolgebouwen.

1) Het Rijk.

Krachtens de wet van 22 april 1958, gewijzigd door de wet van 21 mei 1959, moeten de kredieten op de speciale rekening van de Nationale Bank ter beschikking van de Minister van Nationale Opvoeding gesteld worden.

Artikel 61.01 van de begroting van Openbare Werken (Buitengewone uitgaven) bevat dit jaar nieuwe ordonnanceringsmachtigingen voor een bedrag van 2 297,295 miljoen F.

2) Provincies en gemeenten.

Voor het begrotingsjaar 1968 bedragen de nieuwe machtigingen voor de ordonnanceringkredieten welke dienen gestort te worden aan het Fonds voor provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen, 811 miljoen.

VII) *Expansion économique.*

En application de l'arrêté royal n° 1 du 18 avril 1967, des crédits d'ordonnancement, à verser au Fonds d'expansion économique et de reconversion régionale, rattaché aux Services du Premier Ministre sont inscrits cette année :

1) au titre II du budget des dépenses extraordinaires des Travaux publics :

a) pour l'acquisition et l'aménagement des terrains industriels ainsi que de leurs voies d'accès et pour certaines dépenses diverses, y compris l'aménagement du zoning Ghlin-Baudour : 1199 millions;

b) pour l'assainissement des sites charbonniers : 970 millions.

2) au titre III du budget relatif au Fonds des routes : 200 millions.

Récapitulation.

Comme l'indique le tableau I (page 2) les crédits d'engagement inscrits au budget extraordinaire s'élèvent à un montant global de 16 687 millions.

B. — *Autres rubriques.*1) *Fonds des routes.*

Les crédits d'engagement prévus au budget des dépenses du Fonds des routes s'élèvent cette année à 11 630 millions, ce qui représente une augmentation de 1,3 milliard par rapport à ceux de l'exercice précédent.

Le programme des travaux, dont le détail est donné aux pages 108 à 112 du budget témoigne de la volonté du Gouvernement d'accroître l'effort dans le domaine de la construction des autoroutes et de l'amélioration des grands axes routiers du pays.

III) *Financement par le Crédit communal.*

L'article 7 du budget autorise le Ministre des Travaux publics à prendre, au nom de l'État, l'engagement de payer à l'échéance aux pouvoirs publics régionaux et locaux l'intérêt et l'amortissement, dans un délai maximum de trente ans, des prêts accordés par le Crédit communal de Belgique aux administrations publiques subordonnées.

Ces engagements pourront porter en 1968 sur un volume de prêts ne dépassant pas 1 590 millions de F.

IV) *Intercommunale E3.*

Des crédits d'engagement d'un montant de 4 862 millions sont prévus pour l'exercice 1968.

A ce sujet, le Ministre fait remarquer à la Commission qu'ils sont de même import que ceux prévus au budget du Fonds des routes pour l'autoroute de Wallonie.

V) *Intercommunale E5.*

Pour le financement des études, des expropriations et travaux à effectuer cette année pour la réalisation de cette

VII) *Economische expansie.*

De ordonnanceringskredieten die krachtens het koninklijk besluit n° 1 van 18 april 1967 moeten gestort worden aan het Fonds voor de economische expansie en de regionale reconversie dat bij de diensten van de Eerste Minister fungeert, zijn dit jaar uitgetrokken :

1) op titel II van de begroting van buitengewone uitgaven van Openbare Werken :

a) voor de aankoop en de aanleg van de industrieterreinen met toegangswegen, en voor verschillende uitgaven met inbegrip van de aanleg van de zoning Ghlin-Baudour : 1 199 miljoen;

b) voor de sanering van de steenkolenvestigingen : 970 miljoen;

2) op titel III van de begroting betreffende het Wegenfonds : 200 miljoen.

Recapitulatie.

Zoals blijkt uit tabel I (blz. 2) bedragen de op de buitengewone begroting uitgetrokken vastleggingskredieten in totaal 16 687 miljoen.

B. — *Andere rubrieken.*1) *Wegenfonds.*

De op de begroting van de uitgaven voor het Wegenfonds uitgetrokken vastleggingskredieten bedragen dit jaar 11 630 miljoen, d.i. een stijging met 1,3 miljard ten opzichte van de kredieten in het voorgaande dienstjaar.

Het programma van de werken waarvan de opgave voorkomt op blz. 108 tot 112 van de begroting, bewijst de wil van de Regering haar inspanning op het gebied van de aanleg van autosnelwegen en de verbetering van de grote radiaalwegen in ons land door te zetten.

III) *Financiering door het Gemeentekrediet.*

Krachtens artikel 7 van de begroting wordt de Minister van Openbare Werken ertoe gemachtigd namens de Staat de verbintenis aan te gaan tot het betalen op de vervaldag, aan de gewestelijke en lokale openbare besturen, van de interest en de aflossing, binnen een termijn van ten hoogste dertig jaar, van leningen door het Gemeentekrediet van België toegestaan aan de ondergeschikte openbare besturen.

In 1968 zullen deze vastleggingen leningen mogen dekken tot een maximumbedrag van 1 590 miljoen.

IV) *Intercommunale E3.*

De vastleggingskredieten voor 1968 bedragen 4 862 miljoen.

De Minister maakt er de Commissie in dat verband opmerkzaam op dat genoemd bedrag even hoog ligt als het op de begroting van het Wegenfonds voor de autosnelweg van Wallonië uitgetrokken bedrag.

V) *Intercommunale E5.*

Voor de financiering van de studie, de onteigeningen en de werken welke dit jaar voor de aanleg van deze autosnel-

autoroute, deux milliards de crédits sont prévus, mais ils ne figurent pas encore au budget.

Récapitulation.

Le total général des crédits d'engagement prévus au programme de travaux publics pour l'exercice 1968 s'établit donc comme suit :

A) Budget extraordinaire	16 687 millions
B) Autres rubriques	20 342 millions
Total général	37 029 millions

* * *

DISCUSSION GENERALE.

Par souci de clarté, les interventions des membres et les réponses données par le Ministre aux questions qui lui ont été posées au cours de la discussion générale ont été groupées par objet, et non dans l'ordre chronologique.

Répartition des crédits budgétaires entre les communautés linguistiques.

Plusieurs membres ont demandé au Ministre l'inscription au rapport d'un tableau donnant la répartition, entre les communautés linguistiques, des crédits budgétaires.

Dans sa réponse, le Ministre a déclaré que le nécessaire serait fait. Il a toutefois précisé que les crédits portuaires, d'intérêt national, n'entraient pas en ligne de compte dans la répartition et que celle-ci était faite de façon à ce qu'un juste équilibre soit respecté entre les communautés nationales.

Fonds des Routes + E 3 + E 5.

Programme 1968.

(En millions),

Autoroutes :

E 3	4 862
Bruxelles-Boom-Anvers	170
Bruxelles-Malines-Anvers	1 240
Lummen-Genk	119
Loppem-Blauwe Toren	50
Bruxelles-Ostende	30
	6 471
Wallonie	4 862
Bruxelles-Mons	1 359
Bruxelles-Namur	150
Bruxelles-Charleroi	100
	6 471
Divers	50
E 5	2 000
	2 050
Total autoroutes	14 992

weg dienen uitgevoerd te worden, is een krediet van twee miljard vastgesteld, maar het is nog niet opgenomen in de begroting.

Recapitulatie.

Het globaal bedrag van de op het programma van openbare werken voor het dienstjaar 1968 voorkomende vastleggingskredieten bereikt dus :

A) buitengewone begroting	16 687 miljoen
B) andere rubrieken	20 342 miljoen
Algemeen totaal	37 029 miljoen

* * *

ALGEMENE BESPREKING.

Duidelijkheidshalve zijn de opmerkingen van de leden en de antwoorden van de Minister op de in de loop van de algemene bespreking gestelde vragen per onderwerp samengebracht zonder dat de chronologische volgorde geëerbiedigd wordt.

Verdeling van de begrotingskredieten over de taalgemeenschappen.

Verscheidene Commissieleden verzochten de Minister in het verslag een tabel te doen opnemen met de verdeling van de begrotingskredieten volgens de taalgemeenschappen.

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat het nodige gedaan zou worden. Hij wees er nochtans op dat de havenkredieten, die van nationaal belang zijn, niet in aanmerking komen in bedoelde verdeling en dat deze trouwens derwijze geschiedde dat een juist evenwicht tussen de nationale gemeenschappen in acht wordt genomen.

Wegenfonds + E 3 + E 5.

Programma 1968.

(In miljoenen),

Autosnelwegen :

E 3	4 862
Brussel-Boom-Antwerpen	170
Brussel-Mechelen-Antwerpen	1 240
Lummen-Genk	119
Loppem-Blauwe Toren	50
Brussel-Oostende	30
	6 471
Wallonië	4 862
Brussel-Bergen	1 359
Brussel-Namen	150
Brussel-Charleroi	100
	6 471
Varia	50
E 5	2 000
	2 050
Totaal autosnelwegen	14 992

<i>Routes :</i>		<i>Wegen :</i>	
Anvers	195	Antwerpen	195
Brabant flamand	196	Vlaams Brabant	196
Flandre occidentale	230	West-Vlaanderen	230
Flandre orientale	235	Oost-Vlaanderen	235
Limbourg	185	Limburg	185
	1 041		1 041
Hainaut	214	Henegouwen	214
Brabant Wallon	138	Waals Brabant	138
Liège	214	Luik	214
Luxembourg	275	Luxemburg	275
Namur	200	Namen	200
	1 041		1 041
Bruxelles	210	Brussel	210
Expropriations	583	Onteigeningen	583
Révisions etc.	425	Herzieningen enz.	425
Mesures de sécurité	200	Beveiligingsmaatregelen	200
	1 418		1 418
Total routes	3 500	Totaal wegen	3 500
Total général F. A. R. + E 3 + E 5	18 492	Algemeen totaal W. F. + E 3 + E 5	18 492
<i>Voies hydrauliques.</i>		<i>Waterwegen.</i>	
<i>Programme 1968.</i>		<i>Programma 1968.</i>	
<i>(En millions.)</i>		<i>(In miljoenen.)</i>	
<i>Hors répartition :</i>		<i>Buiten verdeling :</i>	
Travaux aux Pays-Bas	1 300	Werken in Nederland	1 300
Entretien extraordinaire	367	Buitengewoon onderhoud	367
Acquisitions	375	Verwervingen	375
Révisions et divers	473	Herzieningen en varia	473
Dommages de guerre	150	Oorlogsschade	150
Escaut maritime	100	Zeeschelde	100
Côtes, ports maritimes	1 645	Kust, zeehavens	1 645
Dommages de guerre idem	65	Oorlogsschade idem	65
	4 475		4 475
<i>Répartition :</i>		<i>Verdeling :</i>	
Yser	100	IJzer	100
Durme	50	Durme	50
Lys	80	Leie	80
Zuidervaart	25	Zuidervaart	25
Nèthe	100	Nete	100
Dyle	87	Dijle	87
Senne	15	Zenne	15
Canal de ceinture Gand	84	Ringvaart Gent	84
Gand-Bruges-Ostende	90	Gent-Brugge-Oostende	90
Roulers-Lys	32	Roeselare-Leie	32
Dessel-Kwaadmechelen	100	Dessel-Kwaadmechelen	100
Polders	15	Polders	15
Dendre	50	Dender	50
	828		828

Haine	55
Meuse	55
Pommerœul-Condé	125
Charleroi-Bruxelles	98
Basse-Sambre	234
Meuse	80
Centre	100
Nimy-Blaton	74
Haine	215
Haut-Escaut	192
Barrages	244
	<hr/>
	1 472
Total général	6 775

Relance économique.

On sait que dans sa réunion de Knokke, le Gouvernement a pris d'importantes décisions, en vue de la relance économique.

Un milliard supplémentaire sera notamment consacré cette année au secteur du logement social.

Le Ministre a déclaré en commission que, dans la même optique, de nouvelles dispositions seront prises pour l'exécution du budget des Travaux publics pour l'exercice 1968.

Au cours du premier semestre, 30 % des crédits globaux seront engagés.

D'importantes adjudications auront lieu en février et mars. Elles concerneront principalement des travaux intéressant les moyennes et petites entreprises, particulièrement touchées par la récession économique.

On visera à épuiser, dès le 1^{er} trimestre 1968, la totalité des crédits d'entretien qui sont inscrits au budget des Travaux publics.

Répartition par province des crédits pour travaux d'entretien du réseau routier en 1968.

A la demande d'un membre, le Ministre a donné à la commission les précisions suivantes :

	Entretien ordinaire	Entretien extraordinaire
Anvers	50	81
Brabant	70	—
Brabant flamand	—	40
Brabant wallon	—	37
Hainaut	61	73
Liège	65	75
Limbourg	45	68
Luxembourg	65	85
Namur	65	74
Flandre orientale	65	78
Flandre occidentale	60	77
Bruxelles Capitale	40	42
Infrastructure (Serv. spéc.) ...	2	—
Trafic Routier (Serv. spéc.) ...	8	—
5 ^o bureau Autoroutes à Mons (Serv. spéc.)	4	—
Divers : décomptes, révisions etc.	22	65
	<hr/>	<hr/>
	622	795

L'entretien ordinaire comprend, outre l'entretien, proprement dit, le service d'hiver, l'entretien des plantations, l'entretien des signalisations, le marquage des routes etc.

Haine	55
Maas	55
Pommerœul-Condé	125
Charleroi-Brussel	98
Beneden-Samber	234
Maas	80
Centre	100
Nimy-Blaton	74
Haine	215
Bovenschedde	192
Stuwdammen	244
	<hr/>
	1 472
Algemeen totaal	6 775

Economische opleving.

Men weet dat de Regering tijdens haar vergadering te Knokke belangrijke beslissingen heeft genomen met het oog op de economische opleving.

Een miljard meer zal dit jaar o.a. aan de sector van de sociale huisvesting besteed worden.

In de Commissie verklaarde de Minister dat in dezelfde gedachtengang nieuwe beschikkingen zullen worden getroffen voor de uitvoering van de begroting van Openbare werken gedurende het begrotingsjaar 1968.

Gedurende het eerste kwartaal zal 30 % van de globale kredieten vastgelegd worden.

Belangrijke aanbestedingen zullen in februari en maart plaats vinden. Zij zullen voornamelijk slaan op werken in verband met de kleine en middelgrote bedrijven, die door de economische recessie bijzonder werden getroffen.

Er zal getracht worden de totale onderhoudskredieten die op de begroting van Openbare Werken zijn uitgetrokken, reeds in het eerste kwartaal 1968 op te gebruiken.

Verdeling per provincie van de kredieten bestemd voor onderhoudswerken aan het wegennet in 1968.

Op aanvraag van een lid verstrekte de Minister aan de Commissie de volgende gegevens :

	Gewoon onderhoud	Buitengewoon onderhoud
Antwerpen	50	81
Brabant	70	—
Vlaams-Brabant	—	40
Waals-Brabant	—	37
Henegouwen	61	73
Luik	65	75
Limburg	45	68
Luxemburg	65	85
Namen	65	74
Oost-Vlaanderen	65	78
West-Vlaanderen	60	77
Brussel-Hoofdstad	40	42
Infrastructuur (Bijz. dienst) ...	2	—
Wegverkeer (Bijz. dienst) ...	8	—
5 ^o bureau autosnelwegen te Bergen (Bijz. dienst)	4	—
Varia : afrekeningen, herzieningen enz.	22	65
	<hr/>	<hr/>
	622	795

Het gewoon onderhoud omvat naast het onderhoud als zodanig : winterdienst, onderhoud van de beplantingen, onderhoud signalisatie, tekens op wegdek, enz.

Problèmes portuaires — Voies hydrauliques.

1) Modernisation de l'Escaut.

Au sujet du problème de la modernisation de l'Escaut, un membre souligne l'ampleur des travaux exécutés depuis la mise en œuvre du plan décennal.

La plus spectaculaire des réalisations, dont il se réjouit, est assurément, déclare-t-il, l'écluse de Zandvliet inaugurée par le Roi, le 3 octobre 1967.

L'accès au port d'Anvers pose le problème capital de la navigabilité de l'Escaut.

A ce sujet, le membre désire savoir :

- a) quels travaux ont été exécutés en 1967 et pour quel montant ?
- b) quel est le programme prévu pour 1968 ?

— Nous sommes à l'ère des pétroliers géants d'un tonnage de plus en plus élevé allant jusqu'à 200 000 T. D'ici deux ans sans doute, ces derniers feront escale en Irlande, au Havre et à Rotterdam, mais ils ne pourront pas atteindre Anvers.

Pour l'acheminement à Anvers du pétrole brut, il faudra donc trouver des solutions de rechange.

Certains préconisent la liaison par pipe-line Rotterdam-Anvers ou Dunkerque-Anvers.

Une solution consisterait à profiter des installations dont l'Irlande disposera d'ici quelques années à Bantry-Bay et d'où le pétrole y amené par tankers géants serait transbordé sur des unités plus petites pouvant gagner Anvers.

Le port garderait ainsi un trafic extrêmement important et l'industrie des réparations navales pourrait poursuivre une activité fort fructueuse.

Un dossier concernant ces problèmes a été transmis au Gouvernement.

Il faut en activer l'étude car il s'agit d'une question d'intérêt fondamental pour Anvers.

A propos des progrès réalisés dans les dix dernières années du point de vue de la navigabilité de l'Escaut, le membre souligne que des minéraliers de 32 pieds de tirant d'eau, jaugeant 60 000 tonnes et de 41 pieds, jaugeant 70 000 tonnes sont entrés récemment à Anvers, alors qu'il y a dix ans, le tonnage accessible ne dépassait pas 35 000 T.

Selon lui, l'objectif à atteindre est l'accession au port d'Anvers de minéraliers de 45 pieds de tirant d'eau, et jaugeant 80 à 85 000 tonnes.

Selon les sidérurgistes, les navires minéraliers n'excéderont pas d'ici longtemps le tirant d'eau de 45 pieds, ce qui correspond à des unités de 80 000 tonnes.

A cette échelle-là, le problème n'est pas insoluble mais son urgence doit nous inciter à agir sans délai.

2) Aménagement de la rive gauche de l'Escaut.

Par manque de terrains industriels, déclare un membre, l'industrialisation d'Anvers est freinée.

Havenproblemen — Waterwegen.

1) Modernisering van de Schelde.

In verband met het vraagstuk van de modernisering van de Schelde onderstreept een lid de omvang van de sedert het begin van de uitvoering van het tienjarenplan uitgevoerde werken.

Hij verklaart dat de meest spectaculaire verwezenlijking, waarover hij zich verheugt, ongetwijfeld de door de Koning op 3 oktober 1967 ingehuldigde sluis van Zandvliet is.

In verband met de toegang tot de haven van Antwerpen rijst het kapitale vraagstuk van de bevaarbaarheid van de Schelde.

In dit verband wenst het lid een antwoord op de volgende vragen :

- a) Welke werken werden in 1967 uitgevoerd en voor welk bedrag ?
- b) Wat is het programma voor 1968 ?

— Wij leven in het tijdperk van de reuzentankers met een steeds grotere tonnenmaat gaande tot 200 000 ton, vervolgt spreker. Over twee jaar zullen die supertankers wellicht aanleggen in Ierland, in Le Havre of te Rotterdam, doch Antwerpen zullen zij niet kunnen bereiken.

Men zal dus vervangingsoplossingen moeten vinden voor de aanvoer van ruwe petroleum naar Antwerpen.

Sommigen zijn voorstander van een pijpleidingverbinding Rotterdam-Antwerpen of Duinkerken-Antwerpen.

Een oplossing zou bestaan in de gebruikmaking van de installaties waarover Ierland over enkele jaren zal beschikken in Bantry-Bay, waar de op reuzentankers toegevoerde petroleum zou overgetankt worden op kleinere vaartuigen die Antwerpen kunnen bereiken.

Aldus zou de haven een zeer belangrijk verkeer behouden en het scheepsreparatiebedrijf zou een zeer vruchtbare activiteit kunnen voortzetten.

Een dossier betreffende deze vraagstukken werd aan de Regering overgemaakt.

De studie van dit vraagstuk, dat van fundamenteel belang is voor Antwerpen, moet worden bespoedigd.

— Handelend over de vorderingen die de jongste tien jaren geboekt werden op het stuk van de bevaarbaarheid van de Schelde, onderstreept spreker dat onlangs ertsschepen met een diepgang van 32 voet en een tonnenmaat van 60 000 T, en ertsschepen met een diepgang van 41 voet en een tonnenmaat van 70 000 T Antwerpen binnengelopen zijn, terwijl tien jaar geleden de maximumtonnenmaat, waarmee toegang kon verkregen worden, niet meer bedroeg dan 35 000 T.

Naar zijn mening is het te bereiken doel de haven van Antwerpen toegankelijk te maken voor ertsschepen met een diepgang van 45 voet en een tonnenmaat van 80 tot 85 000 T.

Volgens zegslui van de siderurgie zullen de ertsschepen binnenkort een diepgang van 45 voet bereiken, wat overeenkomt met een tonnenmaat van 80 000 T.

Op dit niveau is het vraagstuk niet onoplosbaar, doch de dringende aard ervan moet er ons toe aanzetten onverwijld te handelen.

2) Werken op de linkerover van de Schelde.

Een lid verklaart dat de industrialisering van Antwerpen geremd wordt door het gebrek aan nijverheidsgronden.

De nombreux hectares sont disponibles sur la rive gauche de l'Escaut. Il s'agit de terrains situés sur les territoires de communes de la Flandre orientale.

C'est à l'Etat qu'il appartient d'intervenir et de prendre les mesures adéquates.

Il ne s'agit nullement en l'occurrence d'encourager l'implantation d'industries dans ce secteur au détriment de l'intérieur du pays.

Seules seraient admises à s'y fixer, les entreprises dont l'activité requiert l'établissement au voisinage, de plans d'eau de largeur et de profondeur suffisantes.

Pour le raccordement à la mer de ces futurs territoires portuaires nouveaux, nous sommes malheureusement tributaires de la bonne volonté de nos voisins néerlandais, qui jusqu'ici n'ont pas encore donné leur accord au projet de construction sur leur territoire d'une écluse et d'un canal de liaison.

Si cette solution n'est pas possible, on pourrait en prévoir une autre, à réaliser en territoire belge.

Réponse du Ministre :

Escaut maritime. — prévision : 400 millions de F (art. 53.01).

Les travaux de modernisation de l'Escaut maritime en aval d'Anvers, lesquels doivent améliorer les possibilités d'accès au port d'Anvers, ont été entamés en 1966 par le raccourcissement de l'ancienne jetée de Walsoorden et l'aménagement d'une digue longitudinale sur le banc de Doel. Ils ont été poursuivis en 1967 par l'aménagement d'une deuxième digue longitudinale sur le banc de Ballast juste devant la frontière belgo-néerlandaise.

En 1968, ces travaux doivent être poursuivis en territoire néerlandais. Il avait été prévu, à l'origine, de continuer à aménager des digues longitudinales en territoire néerlandais. Toutefois, en 1967 M. J. Verschaeve, inspecteur général des Ponts et Chaussées proposa de couper le coude de Bath et d'aménager un chenal passant en partie par le « Verdrongen land van Saaftinge ». Cette solution améliorera les possibilités pour la navigation maritime vers Anvers.

La prudence a cependant incité les services intéressés à étudier au préalable sur maquette une modification aussi profonde de l'Escaut et, puisque l'influence de la modification se fait sentir davantage en amont et en aval que les travaux d'amélioration plus restreints qui avaient été envisagés précédemment, la maquette existante a dû être prolongée en amont et en aval.

Ces modifications sont à présent réalisées et l'approbation de la maquette est en cours d'exécution. Les essais mêmes seront terminés en juillet. A ce moment, les résultats devront montrer si le projet est exécutable sans conséquences néfastes ou s'il y a lieu de poursuivre l'exécution de la normalisation prévue antérieurement.

Quoi qu'il en soit, l'adjudication des travaux à exécuter pourra avoir lieu au cours du second semestre.

Liaison Escaut-Rhin. (Art. 53.01.)

Les travaux de creusement de cette liaison ont été définitivement entamés en 1967 par l'aménagement des fouilles pour les écluses Kreekrak et par le détournement de la

Op de linkeroever van de Schelde zijn talrijke hectaren beschikbaar. Het betreft terreinen op het grondgebied van Oostvlaamse gemeenten.

Het is de Staat die de gepaste maatregelen moet treffen.

Het gaat er hier absoluut niet om, preciseert spreker, in deze sector de vestiging van nijverheden ten nadele van het binnenland aan te moedigen.

Vestiging aldaar zou alleen mogen toegestaan worden voor nijverheden waarvan de bedrijvigheid vergt dat zij gevestigd zijn in de nabijheid van waterwegen met voldoende breedte en diepte.

Voor de verbinding van die toekomstige nieuwe havengebieden zijn wij jammer genoeg afhankelijk van de goede wil van onze Nederlandse burens, die tot op heden hun instemming nog niet betuigd hebben met het ontwerp van de bouw van een sluis en aanleg van een verbindingsskanaal op hun grondgebied.

Zo deze oplossing niet mogelijk is, zou men er een andere kunnen kiezen, die op het Belgisch grondgebied moet worden verwezenlijkt.

Antwoord van de Minister :

Zeeschelde. — Raming : 400 miljoen F. (art. 53.01).

De moderniseringswerken van de Zeeschelde afwaarts Antwerpen welke de toegangsmogelijkheden van de Antwerpse haven moeten verbeteren, werden in 1966 aangevangen met het inkorten van het oude hoofd van Walsoorden en het aanleggen van een strekdam op de plaat van Doel. Ze werden in 1967 voortgezet met de aanvang van de aanleg van een tweede strekdam op de Ballastplaat, juist vóór de Belgisch-Nederlandse grens.

In 1968 moeten deze werken voortgezet worden op Nederlands grondgebied. Initieel was voorzien de aanleg van de strekdammen op Nederlands grondgebied voort te zetten. In 1967 werd evenwel door de heer J. Verschaeve, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen, voorgesteld de bocht van Bath af te snijden en een vaargeul aan te leggen, gedeeltelijk door het Verdrongen Land van Saaftinge. Deze oplossing zal betere voorwaarden voor de zeescheepvaart naar Antwerpen scheppen.

De voorzichtigheid heeft echter geboden een dergelijke grondige wijziging van de Schelde vooraf op model te onderzoeken en vermits de invloed van de wijziging zich verder op- en afwaarts doet gevoelen dan de vroegere meer beperkte overwogen verbeteringswerken, diende het bestaande model op- en afwaarts te worden uitgebreid.

Deze wijzigingen zijn nu aangebracht en het natuurgetrouw maken van het model is in uitvoering. De proeven zelf zullen in juli klaar komen. Op dat ogenblik zal, aan de hand der resultaten, moeten beslist worden of dit nieuw project uitvoerbaar is zonder nadelige gevolgen, dan wel of de vroeger geplande normalisering verder moet uitgevoerd worden.

In elk geval zal dan in het tweede semester de aanbesteding der uit te voeren werken kunnen plaatsgrijpen.

Schelde-Rijnverbinding (art. 53.01).

De werken voor het graven van deze verbinding zijn in 1967 definitief gestart met de aanleg van de bouwput van de Kreekraksluizen en het omleggen van de rijksweg en

route nationale et de la voie ferrée Flessingue - Bergen-op-Zoom, travaux qui s'élèveront à un total d'environ 400 millions de F.

Le début de la construction des écluses de Kreekrak est prévu pour 1968.

Le début de l'aménagement du barrage contre la marée au nord de l'« Ossendrechtsche Gat » dans l'Escaut occidental et la construction du pont de Tholen, infrastructure et superstructure métallique, y compris les raccordements de voirie nécessaires, sont également prévus pour 1968. Le début du déplacement du barrage contre la marée haute dans le Polder d'Auvergne le long de l'Eendracht est également prévu pour 1968.

Le programme des travaux prévoit la mise en service de la nouvelle liaison pour 1975.

Pipe-line Rotterdam - Anvers.

Le Gouvernement est saisi d'une demande des raffineries anversoises tendant à obtenir l'autorisation de réaliser à leurs frais la liaison par pipe-lines Rotterdam-Anvers.

Un autre projet vise à établir une liaison semblable entre Dunkerque et Anvers.

Aucune décision n'a encore été prise. On étudie aussi des solutions de rechange, telles le transbordement dans les ports accessibles aux pétroliers géants.

Quoi qu'il en soit, les efforts d'amélioration de la navigabilité de l'Escaut seront poursuivis.

Les dragages s'effectuent avec succès, car ils permettent déjà aux navires de 63 000 T de passer par l'écluse de Zandvliet.

Comme on l'a souligné avec raison, l'objectif visé doit être l'accès au port d'Anvers de minéraliers de 85 000 T.

En ce qui concerne l'aménagement de la rive gauche de l'Escaut, le Ministre déclare que le Gouvernement néerlandais vient de confirmer son accord d'entamer des pourparlers pour examiner la proposition belge ayant en vue l'aménagement d'un canal maritime depuis l'ancien petit port de Baalhoek en Flandre zélandaise jusqu'à Anvers, rive gauche, et la construction d'une grande écluse à hauteur de l'Escaut occidental en territoire néerlandais.

Par ailleurs, le Ministre partage l'opinion exprimée par un membre au sujet de l'industrialisation de la rive gauche de l'Escaut : celle-ci ne peut se faire au détriment de l'intérieur du pays; les terrains disponibles doivent être réservés aux entreprises dont l'activité requiert l'installation au voisinage, de plans d'eau de largeur et de profondeur suffisantes.

Travaux portuaires.

Port d'Ostende.

Un membre désire connaître le programme des travaux pour l'exercice 1968.

Réponse du Ministre :

Les crédits prévus en 1968 pour le port d'Ostende s'élèvent à 160 millions de francs à répartir comme suit :

— 150 millions pour l'élargissement du chenal d'accès au port, avec la reconstruction de l'estacade est;

van de spoorweg Vlissingen - Bergen-op-Zoom, werken voor een totaal bedrag van circa 400 miljoen F.

In 1968 is de aanvang van de bouw van de Kreekrak-sluizen gepland.

In 1968 is eveneens gepland : de aanvang van de aanleg van de hoogwaterkering ten Noorden van het Ossendrechtsche Gat in de Westerschelde en de bouw van de brug bij Tholen, onderbouw en metalen hovenbouw, met inbegrip van de nodige wegaansluitingen. De aanvang van het verleggen van de hoogwaterkering in de Auvergnepolder langs de Eendracht is ook in 1968 gepland.

Op het programma der werken staat de indienstneming der nieuwe verbinding vermeld voor 1975.

Pijpleiding Rotterdam - Antwerpen.

De Antwerpse olieraffinaderijen hebben bij de Regering een aanvraag ingediend om op hun kosten een pijpleiding aan te leggen tussen Rotterdam en Antwerpen.

Een ander ontwerp beoogt een gelijkaardige verbinding tussen Duinkerken en Antwerpen.

Hierover werd nog geen beslissing getroffen. Ook wisseloplossingen zijn thans in studie, b.v. het overhevelen van olie in de havens waar supertankers kunnen aanleggen.

Hoe dan ook, de inspanningen om de bevaarbaarheid van de Schelde te verbeteren worden voortgezet.

Er wordt dag en nacht met succes gebaggerd, want schepen van 65 000 T kunnen reeds de sluis van Zandvliet doorkomen.

Er is met recht onderstreept dat het doel blijft, de haven van Antwerpen toegankelijk te maken voor ertsschepen van 85.000 T.

Wat de werken op de Linker-Scheldeoever betreft, verklaart de Minister dat de Nederlandse Regering zopas heeft laten weten dat zij ertoe bereid is besprekingen aan te vatten over het Belgische voorstel dat voorziet in het graven van een zeekanaal tussen de vroegere kleine haven Baalhoek (Zeeuws-Vlaanderen) en Antwerpen (linkeroever) en het bouwen van een grote sluis ter hoogte van de Wester-Schelde op Nederlands grondgebied.

Anderzijds deelt de Minister de door een lid uitgesproken mening in verband met de industrialisatie van de Linker-Scheldeoever : die industrialisatie mag het binnenland geen nadeel berokkenen; de beschikbare gronden moeten voorbehouden worden voor ondernemingen die door de aard van hun bedrijvigheid verplicht zijn zich te vestigen bij een waterweg die breed en diep genoeg is.

Havenwerken.

Haven van Oostende.

Een lid wenst het programma te kennen van de voor het dienstjaar 1968 geplande werken.

Antwoord van de Minister :

Voor de haven van Oostende bedragen de voor 1968 uitgetrokken kredieten 160 miljoen frank, die als volgt zijn verdeeld :

— 150 miljoen voor de verbreding van de toegangseul tot de haven en de wederopbouw van het oosterstaketsel;

— 10 millions pour le port de yacht.

Ces crédits sont prévus à l'article 73.04 du budget extraordinaire pour 1968.

— 30 millions pour l'achat de grues.

Ce crédit est prévu à l'article 73.07 du budget extraordinaire pour 1968.

Il y a également lieu d'ajouter :

1) les dépenses pour travaux d'entretien et de dragages dans le port; ces dépenses sont incorporées dans des crédits globaux d'entretien;

2) les crédits pour l'achat de terrains en vue de l'extension du port de pêche; ces crédits sont incorporés dans des crédits globaux;

3) les crédits mis à la disposition du Ministère des Communications pour infrastructures et destinés à la ligne Ostende-Douvres.

En 1969, les crédits prévus aux articles 73.04 et 73.07 s'élèvent respectivement à 150 et 30 millions de francs. Aucun crédit n'est prévu en 1970 pour des travaux d'aménagement au port d'Ostende.

Port de Zeebrugge.

Un membre se fait l'écho d'avis de techniciens, selon lesquels le port de Zeebrugge pourrait être rendu accessible aux pétroliers géants jaugeant jusqu'à 200 000 tonnes.

On préconise aussi le creusement d'un canal maritime qui relierait le littoral à Gand et à Anvers.

Qu'en pense le Ministre ?

Réponse du Ministre :

Dans sa réponse, le Ministre déclare que des mesures ont été prises pour approfondir jusqu'à la côte (— 9,30 m) à marée basse, la « Passe du Zand », constituant l'accès du port de Zeebrugge, et ce pour le milieu de l'année 1968.

Cette profondeur permettra aux navires jaugeant 65 000 tonnes d'entrer dans le port de Zeebrugge; il en sera de même pour les navires de 80 000 à 100 000 tonnes mais à tirant d'eau réduit.

Par ailleurs, le Département des Travaux publics a étudié la possibilité d'approfondir par des dragages, par exemple, jusqu'à la côte (— 16 m) le chenal d'accès au port.

Si du point de vue purement technique, une telle réalisation ne doit pas devoir être considérée comme utopique, nonobstant le fait qu'elle présente certaines difficultés réelles de cet ordre, la question se pose toutefois de savoir si de tels travaux peuvent se justifier économiquement. Selon les estimations, les travaux nécessiteraient en effet une somme de plusieurs milliards (25 milliards au moins) en tant que capital d'investissement et le coût annuel de l'entretien se situerait aux environs de 450 millions.

Quoi qu'il en soit, compte tenu de l'importance du problème, un collège d'experts belges, professeurs d'université, sera consulté.

— 10 miljoen voor de jachthaven.

Die kredieten komen voor onder artikel 73.04 van de buitengewone begroting voor 1968.

— 30 miljoen voor de aankoop van kranen.

Dit krediet komt voor onder artikel 73.07 van de buitengewone begroting 1968.

Daar moeten worden aan toegevoegd :

1) de uitgaven voor onderhouds- en baggerwerken in de haven; die uitgaven zijn opgenomen in de globale onderhoudskredieten;

2) de kredieten voor de aankoop van gronden voor de uitbreiding van de vissershaven; die kredieten zijn opgenomen in globale kredieten;

3) de ter beschikking van het Ministerie van Verkeerswezen gestelde kredieten voor infrastructuurwerken in verband met de lijn Oostende-Dover.

Voor 1969 bedragen de op de artikelen 73.04 en 73.07 uitgetrokken kredieten resp. 150 en 30 miljoen frank. Voor 1970 is geen krediet uitgetrokken voor het uitvoeren van werken in de haven van Oostende.

Haven van Zeebrugge.

Een lid verwijst naar het advies van de technici als zou de haven van Zeebrugge toegankelijk kunnen worden gemaakt voor supertankers tot 200 000 ton.

Anderzijds wordt voorgesteld een zeekanaal te graven tussen de kust en Gent enerzijds, Antwerpen anderzijds.

Wat denkt de Minister daarvan ?

Antwoord van de Minister :

De Minister antwoordt dat maatregelen genomen zijn om de « Pas van het Zand », die de toegang vormt tot de haven van Zeebrugge, tot (— 9,30 m) bij laag tij te verdiepen tegen medio 1968.

Die diepte zal het de schepen van 65 000 ton mogelijk maken de haven van Zeebrugge binnen te varen; hetzelfde geldt voor de schepen van 80 000 tot 100 000 ton, doch met een geringere diepgang.

Anderzijds bestudeert het Departement van Openbare Werken de mogelijkheid om de toegangseul tot de haven tot (— 16 m) te verdiepen, b.v. door baggerwerken.

Louter technisch gezien zijn dergelijke werken niet denkbeeldig, ofschoon er op dit gebied ongetwijfeld enige moeilijkheden rijzen, maar de vraag moet worden gesteld of die werken economisch wel verantwoord zijn. Volgens de ramingen zou daarmee een bedrag van verscheidene miljarden (ten minste 25 miljard) gemoeid zijn als investeringskapitaal en het onderhoud zou jaarlijks ongeveer 450 miljoen kosten.

Hoe dan ook, gelet op het belang van het probleem zal een college van Belgische deskundigen, met name universiteitsprofessoren, om advies worden gevraagd.

Ceux-ci auront à répondre aux questions suivantes :

— Les travaux devant permettre l'accès au port de Zeebrugge de pétroliers géants sont-ils techniquement possibles, économiquement défendables et financièrement supportables ?

Quant à l'idée lancée par certains, de la construction d'un canal maritime Zeebrugge - Gand - Anvers, le Ministre estime qu'elle n'est pas à retenir, car une telle réalisation exigerait un investissement de l'ordre de 40 milliards. A cette mesure doit être ajouté le montant cité ci-dessus nécessaire pour rendre accessible le Port de Zeebrugge aux très grands navires.

Le pipe-line Zeebrugge-Gand actuellement en construction, pourrait être prolongé jusqu'à Anvers. Cette solution serait bien moins coûteuse que celle préconisée assez légèrement par certains.

A l'avis formulé par un membre, selon lequel le danger existe de voir l'industrie wallonne s'axer sur Dunkerque, le Ministre répond que si l'autoroute de Wallonie permettra de joindre le réseau autoroutier français, les liaisons autoroutières Nord-Sud E 10 et E 5, en voie de réalisation, faciliteront aussi l'accès des régions wallonnes au port d'Anvers.

Voies hydrauliques.

Calibrage du Haut-Escaut.

Un membre souligne l'intérêt que présente pour la région du Borinage, la modernisation du Haut-Escaut entre la région tournaisienne et le port de Gand, qui doit permettre le passage des bateaux de 1 350 tonnes.

Le plan quinquennal prévoit l'achèvement des travaux en 1972.

Un effort particulier devrait être fait pour raccourcir les délais d'exécution des travaux de cette voie d'eau.

Réponse du Ministre :

Le Ministre rappelle qu'en 1967, 150 millions de crédits ont été engagés, et qu'au budget de cette année sont inscrites des autorisations nouvelles d'engagement d'un montant de 192 millions.

Le programme établi vise à assurer, dans un avenir proche, le passage dans toute l'étendue du canal, de bateaux de 600 tonnes en attendant la fin des travaux qui ouvriront cette voie d'eau aux 1 350 tonnes.

La navigation à 600 tonnes entre Nimy et Gand est prévue à partir de 1970; celle de 1 350 tonnes sur le même tronçon est prévue à partir de 1973, moyennant réglementation du trafic dans la traversée de Tournai.

Liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée.

Un membre évoque le projet, dont il a été question dans un journal français, de relier la mer du Nord à la Méditerranée, par le Rhin, un canal passant par la trouée de Belfort, la Saône et le Rhône.

Selon lui, il est possible de joindre les deux mers en reliant par un canal la Meuse à la Saône.

Zij zullen worden verzocht op de volgende vragen een antwoord te verstrekken :

— Zijn de werken om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor supertankers technisch uitvoerbaar, economisch verantwoord en financieel haalbaar ?

De Minister is anderzijds van oordeel dat het door sommigen vooropgestelde plan voor het graven van een zeekanaal Zeebrugge - Gent - Antwerpen moet worden afgewezen, aangezien het een investering van circa 40 miljard zou vergen, hierbij dient dan nog gevoegd het hoger vermeld bedrag om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor zeer grote schepen.

— De thans in aanbouw zijnde pijpleiding tussen Zeebrugge en Gent kan doorgetrokken worden tot Antwerpen. Die oplossing zou zeker minder kostbaar zijn dan die welke nogal ondoordacht door sommigen wordt voorgesteld.

Op de door een lid uitgesproken mening als zou het gevaar bestaan dat de Waalse industrie zich op Duinkerken gaat richten, antwoordt de Minister dat zo de Walse autosnelweg de aansluiting zal mogelijk maken met de Franse autosnelwegen, het evenzeer juist is dat de in aanbouw zijnde Noord-Zuid gerichte E 10 en de E 5 in een gemakkelijker verbinding zullen voorzien tussen de Waalse gewesten en de haven van Antwerpen.

Waterwegen.

Kalibrering van de Bovenschelde.

Een lid wijst op het belang voor de Borinage van de modernisering van de Bovenschelde tussen het Doornikse en de haven van Gent, die de doorvaart moet mogelijk maken van schepen van 1 350 ton.

Volgens het vijfjarenplan zullen de werken in 1972 beëindigd zijn.

Er zou een bijzondere inspanning moeten worden gedaan om de uitvoeringstermijnen van de werken aan die waterweg te verkorten.

Antwoord van de Minister :

De Minister herinnert eraan dat in 1967 150 miljoen kredieten vastgelegd werden en dat op de begroting van dit jaar in nieuwe machtigingen tot vastleggingen ten bedrage van 192 miljoen is voorzien.

Het ontworpen programma strekt ertoe in een nabije toekomst de vaart over de volle lengte van het kanaal mogelijk te maken voor schepen van 600 ton, in afwachting van het einde van de werken die deze waterweg open zullen stellen voor de schepen van 1 350 ton.

De vaart voor schepen van 600 ton tussen Nimy en Gent wordt voorzien vanaf 1970; die van 1350 ton op hetzelfde vak, met reglementering van de vaart door Doornik, wordt voorzien vanaf 1973.

Verbinding van de Noordzee met de Middellandse Zee via een waterweg.

Een lid heeft het over het onlangs in een Frans dagblad behandelde plan om de Noordzee te verbinden met de Middellandse Zee via de Rijn, een kanaal doorheen de Bourgondische Poort, de Saône en de Rhône.

Volgens hem is een verbinding tussen de twee zeeën mogelijk via een kanaal tussen de Maas en de Saône.

Cette question intéressant au plus haut point notre pays, des démarches pressantes ne s'imposent-elles pas pour obtenir du Gouvernement français qu'une liaison mer du Nord-Méditerranée, passant par la Belgique soit mise à l'étude ?

Réponse du Ministre :

Dans des négociations antérieures avec le Gouvernement français, il est apparu que ce dernier ne considèrerait pas comme urgente la mise au gabarit de 1 350 t de la Meuse en amont de Givet.

Tout ce qu'on a pu obtenir du Ministre français Mr Pisani, c'est une déclaration selon laquelle dans les plans ultérieurs, des expropriations seraient prévues.

La situation étant telle, l'exécution de travaux sur la Meuse en territoire belge jusque Givet n'est pas à envisager actuellement.

Lutte contre les inondations.

Dans la vallée de l'Ourthe.

Aux questions posées par un membre, le Ministre a donné la réponse ci-après :

Au cours de l'année 1967, les travaux précisés ci-dessous ont été adjugés, d'une part, en vue de réparer les dégâts provoqués par les crues de l'Ourthe et d'autre part, en vue de remédier aux inondations.

1) Mise sous profil à Jupille, Marcourt, Esneux et Streupas	2 379 680
2) Réparations urgentes au chemin de halage, rive droite, en aval du pont de Barvaux	427 603
3) Réparation des berges et murs d'eau endommagés lors des dernières crues	642 455
4) Mise sous profil à Fronville, Deulin et Grand-Han	992 960
5) Mise sous profil à Barvaux, Bomal, Comblain-au-Pont et Poulseur	971 560
6) Comblement d'un affouillement du perré, rive gauche, à l'aval du barrage d'Esneux ...	62 539
Total	5 476 797

Au cours de l'année 1968, les travaux repris ci-après seront mis en adjudication.

Réparation de perrés et consolidation des berges de l'Ourthe entre Laroche et Angleur : 750 000,

Mise sous profil de l'Ourthe à Tohogne et à Esneux : 2 000 000,

Construction d'un perré rive gauche, en aval du pont d'Esneux et mise sous profil de l'Ourthe : 3 000 000.

Par ailleurs, le programme d'expansion économique 1969-1973, à l'étude au sein du département, prévoit en 1969 l'inscription d'un crédit de 20 millions pour l'aménagement du barrage Grosses-Battes à Chênée et, chaque année

Aangezien dit probleem van het grootste belang is voor ons land, zijn dringende stappen bij de Franse regering niet nodig om te bekomen dat een plan voor de verbinding van de Noordzee met de Middellandse Zee via ons land in studie wordt genomen ?

Antwoord van de Minister :

De Franse regering heeft tijdens vroegere onderhandelingen laten blijken dat zij de kalibrering van de Maas stroomopwaarts Givet voor schepen tot 1.350 T niet dringende achtte.

Van de Franse Minister Pisani kon alleen een verklaring worden bekomen dat er in de later op te stellen plannen onteigeningen zullen worden opgenomen.

Gegeven die toestand wordt thans niet overwogen werken op de Maas uit te voeren op Belgisch grondgebied tot Givet.

Bestrijding van de overstromingen.

In de Ourthevallei.

Op de door een lid gestelde vragen heeft de Minister het volgende geantwoord :

Tijdens het jaar 1967 werden de hierna vermelde werken uitbesteed, enerzijds met het oog op het herstel van de door het wassen van de Ourthe aangerichte schade en, anderzijds ter voorkoming van overstromingen.

1) Profileringswerken te Jupille, Marcourt, Esneux et Streupas	2 379 680
2) Dringende herstellingen aan het jaagpad, op de rechteroever, stroomafwaart de brug te Barvaux	427 603
3) Herstelling van de oevers en van de rivierdijken die bij de jongste stijgingen van het waterpeil beschadigd werden	642 455
4) Profileringswerken te Fronville, Deulin en Grand-Han	992 960
5) Profileringswerken te Barvaux, Bomal, Comblain-au-Pont en Poulseur	971 560
6) Demping van een inkalving van de steenbekleding op de linkeroever, stroomafwaarts de dam van Esneux	62 539
Totaal	5 476 797

In de loop van het jaar 1968 zullen de hieronder vermelde werken worden aanbesteed :

Herstelling van de breuk steenbekledingen en versterking van de oevers van de Ourthe tussen Laroche en Angleur : 750 000,

Profilering van de Ourthe te Tohogne en te Esneux : 2 000 000.

Bouw van een breuksteenbekleding op de linkeroever, stroomafwaart de brug te Esneux en kalibrering van de Ourthe : 3 000 000.

Anderzijds voorziet het Economisch Expansieprogramma 1969-1973, dat thans op het departement bestudeerd wordt, voor 1969 in de inschrijving van een krediet van 20 miljoen voor de aanpassing van de stuw « Grosses-

ultérieure, l'inscription d'un crédit de 5 millions pour l'amélioration de l'écoulement des eaux de l'Ourthe.

En ce qui concerne la commune de Tilff, la question est à l'examen en vue de l'exécution des travaux nécessaires, en 1969 probablement.

Pipe-lines.

Questions :

Plusieurs membres de la Commission ont invoqué le problème de la construction d'oléoducs.

Quelles sont à cet égard, les intentions du Gouvernement concernant le statut de ces installations ?

Quel est l'état d'avancement des projets qui font l'objet des demandes des entreprises Solvay à Jemeppe-sur-Sambre, Pétrochim à Feluy et Texaco à Gand ?

Est-il exact que l'on projette aussi d'amener par pipe-line, d'Anvers à Bruxelles, l'essence pour véhicules automobiles ?

Réponse du Ministre :

Le Ministre fait remarquer que la question des oléoducs n'est pas uniquement de la compétence du Département des Travaux publics, mais relève également de celle du Ministre des Affaires économiques.

Un statut généralisé des pipe-lines est encore à l'étude. Diverses formules sont envisagées :

— construction des conduites par l'industrie privée avec l'aide de l'État, ou

— réalisation par un organisme mixte, (un tiers de capital de l'État, deux tiers de capital privé), comme c'est le cas pour les gazoducs acheminant le gaz naturel.

En ce qui concerne les pipe-lines Solvay à Jemeppe-sur-Sambre et Pétrochim à Feluy, le C. M. C. E. S. sur rapport du Ministre des Affaires économiques, a pris une décision de principe.

Quant à la firme Texaco, elle a été autorisée par le C. M. C. E. S. à construire le pipe-line projeté entre Zeebrugge et Gand.

Le transport d'essence par canalisation, d'Anvers à Bruxelles, que les raffineries anversoises voudraient réaliser, pose un problème de concurrence avec la voie d'eau Bruxelles-Rupel.

Aucune décision n'a encore été prise.

La Société du canal Bruxelles-Rupel présentera au Gouvernement un rapport établissant le coût du transport dans l'état actuel de la voie d'eau et proposant les moyens de le réduire, ainsi qu'une estimation des réductions des coûts de transport après la modernisation du canal, pour permettre une comparaison valable du prix de revient des deux modes de transport.

Autoroutes.

A la demande de plusieurs membres, le Ministre s'est engagé à communiquer à la commission des tableaux concernant le timing de réalisation des autoroutes.

Battes » te Chênéc en, voor elk daarop volgend jaar, in de inschrijving van een krediet van 5 miljoen voor de verbetering van de afwatering van de Ourthe.

Wat de gemeente Tilff betreft, wordt de zaak onderzocht met het oog op de uitvoering van de noodzakelijke werken, wellicht in 1969.

Pijpleidingen.

Vragen :

Verscheidene leden van de Commissie brachten het probleem van het bouwen van oliepijpleidingen ter sprake.

Wat neemt de Regering zich voor in verband met het statuut van die installaties ?

Hoever staat het met de plannen waarvoor een aanvraag werd ingediend door de ondernemingen Solvay te Jemeppe-sur-Sambre, Petrochim te Feluy en Texaco te Gand ?

Is het juist dat het plan bestaat om de autobenzine per pijpleiding over te brengen van Antwerpen naar Brussel ?

Antwoord van de Minister :

De Minister merkt op dat het probleem van de oliepijpleidingen niet alleen onder de bevoegdheid van het Departement van Openbare Werken, maar ook onder die van de Minister van Economische Zaken valt.

Een algemeen statuut voor de pijpleidingen is nog in studie. Er worden verscheidene oplossingen overwogen :

— aanleg van de pijpleidingen door de particuliere industrie met rijkssteun, of

— aanleg door een gemengde instelling (één derde van het kapitaal in handen van de Staat, $\frac{2}{3}$ particulier kapitaal), zoals reeds het geval is voor de leidingen voor het vervoer van aardgas.

Nadat door de Minister van Economische Zaken verslag was uitgebracht, heeft het M. C. E. S. C. een principiële beslissing genomen inzake de pijpleidingen voor de firma Solvay te Jemeppe-sur-Sambre en de firma Petrochim te Feluy.

De firma Texaco werd door het M. C. E. S. C. gemachtigd te tussen Zeebrugge en Gand ontworpen pijpleiding te bouwen.

Het vervoer van benzine via een pijpleiding tussen Antwerpen en Brussel, waartoe de Antwerpse raffinaderijen wensen te zien overgaan, doet het probleem rijzen van de medediging met de waterweg Brussel-Rupel.

Hierover is nog geen beslissing genomen.

De vennootschap die het kanaal Brussel-Rupel exploiteert, zal de Regering een verslag voorleggen met de berekening van de vervoerprijs, gelet op de huidige staat van bedoelde waterweg, en voorstellen om die prijs te drukken, alsmede een raming van de vermindering van de vervoerprijs na de modernisering van het kanaal, om een degelijke vergelijking van de kostprijs van de twee vervoerwijzen mogelijk te maken.

Autosnelwegen.

Op verzoek van verscheidene leden ging de Minister de verbintenis aan de Commissie tabellen mee te delen in verband met de timing voor de aanleg van de autosnelwegen.

Autoroute de Wallonie (sans route d'accès).

Autosnelweg van Wallonië (zonder de toegangswegen).

Sections	Début des expropriations — Begin der onteigeningen	Coût en millions — Kostprijs in miljoenen	Début des travaux — Begin der werken			Achèvement — Voltooiing			Vakken
			Terrasse-ments	Ouvrages d'art	Revêtements	Terrasse-ments	Ouvrages d'art	Revêtements	
			Grondwerken	Kunstwerken	Verhardingen	Grondwerken	Kunstwerken	Verhardingen	
Loncin-Horion	1962	2 400	1968	1968	1968	1968	1968	1968	Loncin-Horion.
Horion-St-Georges	1965	650	1968	1968	1970	1970	1970	1970	Horion-St-Georges.
St-Georges-Hucqorgne	1967	1 440	1969	1969	1971	1971	1971	1971	St-Georges-Hucqorgne.
Hucqorgne-Hingeon	1966	1 120	1968	1968	1971	1971	1971	1971	Hucqorgne-Hingeon.
Hingeon-Keumiée	1967	2 370	1968	1968	1970	1970	1970	1971	Hingeon-Keumiée.
Keumiée-Fleurus	1965	200	1968	1968	1970	1968	1968	1971	Keumiée-Fleurus.
Fleurus-Gosselies	1964	900	1966	1966	1967	1968	1968	1968	Fleurus-Gosselies.
Gosselies-Manage	1962	2 120	1964	1965	1967	1969	1969	1969	Gosselies-Manage.
Manage-Havré	1962	1 600	1964	1965	1967	1967	1967	1967	Manage-Havré.
Havré-Jemappes	1966	1 910	1968	1963	1969	1969	1969	1969	Havré-Jemappes.
Jemappes-Hensies	1967	2 830	1968	1968	1970	1969	1969	1970	Jemappes-Hensies.
Pommerœul-Gaurain	1968	3 550	1969	1969	1971	1972	1972	1972	Pommerœul-Gaurain.
Gaurain-Froyennes	1966	840	1968	1968	1969	1968	1968	1969	Gaurain-Froyennes.
Froyennes-Lamain	1966	440	1968	1968	1969	1969	1969	1969	Froyennes-Lamain.
Lamain-Hertain	1970	250	1971	1971	1972	1971	1971	1972	Lamain-Hertain.

Routes d'accès à l'autoroute de Wallonie.

Toegangswegen tot de autosnelweg van Wallonië.

Villes et communes	Début des expropriations — Begin der onteigeningen	Coût en millions — Kostprijs in miljoenen	Début des travaux — Begin der werken			Achèvement — Voltooiing			Steden en gemeenten
			Terrasse-ments	Ouvrages d'art	Revêtements	Terrasse-ments	Ouvrages d'art	Revêtements	
			Grondwerken	Kunstwerken	Verhardingen	Grondwerken	Kunstwerken	Verhardingen	
Liège-Loncin (rue du Calvaire)	1964	250	1965	1965	1968	1969	1969	1969	Luik-Loncin (rue du Calvaire).
Calvaire-Avrocy	1968	950	1970	1970	1970	1971	1971	1971	Calvaire-Avrocy
Jemeppe	1963	750	1964	1965	1968	1968	1968	1968	Jemeppe.
Flémalle	1963	350	1964	1965	1969	1971	1971	1971	Flémalle
Huy	1969	485	1971	1971	1971	1973	1973	1973	Hoei.
Namur (autoroute A4 entre l'échangeur de Daussoix et Beez)	1968	840	1970	1970	1971	1971	1971	1971	Namen (autosnelweg A4 tussen knooppunt te Daussoix en te Beez).
Nord de Charleroi	1968	1 000	1968	1968	1970	1970	1970	1971	Noorden van Charleroi.
La Louvière	1962	160	1963	1963	1967	1967	1967	1967	La Louvière.
Havré	1966	150	1966	1966	1968	1968	1968	1968	Havré.
Nimy	1967	25	1968	1968	1968	1969	1969	1969	Nimy.
Gaurain-Antoing	1969	90	1970	1970	1971	1971	1971	1972	Gaurain-Antoing.
Froyennes	1967	140	1967	1967	1968	1968	1968	1969	Froyennes.

Autoroute E 5 - Bruxelles-Liège.

E 5-Autosnelweg - Brussel-Luik.

Sections	Début des expropriations — Begin der onteigeningen	Coût en millions — Kostprijs in miljoenen	Début des travaux — Begin der werken			Achèvement — Voltooiing			Vakken
			Terrasse-ments	Ouvrages d'art	Revêtements	Terrasse-ments	Ouvrages d'art	Revêtements	
			Grondwerken	Kunstwerken	Verhardingen	Grondwerken	Kunstwerken	Verhardingen	
1) <i>Sans routes d'accès :</i>									
Bruxelles-Héverlé	1968	2 500	1968	1968	1970	1970	1970	1971	1) <i>Zonder de toegangswegen :</i> Brussel-Heverlee.
Héverlé-Corswarem	1968	4 500	1969	1969	1971	1971	1971	1972	Heverlee-Corswarem.
Corswarem-Hognoul	1968	1 300	1969	1969	1971	1971	1971	1972	Corswarem-Hognoul.
Hognoul-Loncin	1963	100	1964	1964	1966	1967	1967	1967	Hognoul-Loncin.
2) <i>Routes d'accès :</i>									
Louvain	1968	300	1969	1969	1971	1971	1971	1972	2) <i>Toegangswegen :</i> Leuven.
Hannut	1968	100	1969	1969	1971	1971	1971	1972	Hannuit.
Tirlemont	1968	100	1969	1969	1971	1971	1971	1972	Tienen.
3) <i>Ring de Bruxelles-Autoroute E 5 :</i>									
Diegem-Kraainem	1968	2 600	1969	1969	1971	1971	1971	1972	3) <i>Ring Brussel-E 5-autoweg :</i> Diegem-Kraainem.

Autoroute E3 (sans routes d'accès).

Autosnelweg E3 (zonder de toegangswegen).

Sections	Début des expropriations — Begin der onteigeningen	Coût des travaux en millions — Kostprijs der werken in miljoenen	Début des travaux — Begin der werken		Achèvement des travaux — Voltooiing der werken		Vakken
			Terrassements et ouvrages d'art — Grondwerken en kunstwerken	Revêtements — Verhardingen	Terrassements et ouvrages d'art — Grondwerken en kunstwerken	Revêtements — Verhardingen	
Frontière française-Waregem	1965	2 112	1966	1970	1970	1971	Fransse grens-Waregem.
Waregem-Zevergem	1967	1 207	1969	1970	1970	1971	Waregem-Zevergem.
Zevergem-Beervelde	1964	3 410	1968	1969	1969	1969	Zevergem-Beervelde.
Beervelde-Kruikeke	1966	1 574	1968	1969	1969	1970	Beervelde-Kruikeke.
Kruikeke-Burcht	1964	425	1966	1967	1969	1970	Kruikeke-Burcht.
Tunnel E3 sous l'Escaut	1964	3 415	1964	1968	1968	1968	E3 Scheldetunnel.
Ring d'Anvers	1964	4 143	1965	1967	1968	1968	Ring Antwerpen.
Ranst-Wechelderzande	1967	1 055	1968	1970	1970	1971	Ranst-Wechelderzande.
Wechelderzande-Frontière néerlandaise	1966	1 184	1969	1970	1970	1971	Wechelderzande-Nederlandse grens.

Autoroute E3 (route d'accès).

Autosnelweg E3 (toegangswegen).

Sections	Début des expropriations — Begin der onteigeningen	Coût des travaux en millions — Kostprijs in miljoenen	Début des travaux — Begin der werken		Achèvement des travaux — Voltooiing der werken		Vakken
			Terrassements et ouvrages d'art — Grondwerken en kunstwerken	Revêtements — Verhardingen	Terrassements et ouvrages d'art — Grondwerken en kunstwerken	Revêtements — Verhardingen	
Route portuaire d'Anvers	1969	300 (1 ^{re} phase) (1 ^{ste} faze)	1968	1969	1969	1969	Havenweg Antwerpen.
		800 (2 ^e phase) (2 ^{de} faze)	1970	1971	1971	1971	
Ring de Courtrai	1965	530	1970	1971	1971	1972	Ring rond Kortrijk.
Heusden-Melle	1969	820	1970	1971	1971	1972	Heusden-Melle.

Autoroute E 10.

Autosnelweg E 10.

Sections	Début des expropriations — Begin der onteigeningen	Coût total en millions — Totale kostprijs in miljoenen	Début des travaux — Begin der werken		Achèvement des travaux — Voltooiing der werken		Vakken
			Terrassements et ouvrages d'art — Grondwerken en kunstwerken	Revêtements — Verhardingen	Terrassements et ouvrages d'art — Grondwerken en kunstwerken	Revêtements — Verhardingen	
			Nivelles-Houdeng	1969	1 220	1970	
Hal-Nivelles	1967	1 110	1968	1969	1969	1970	Halle-Nijvel.
Drogenbos-Hal	1966	160	1967	1968	1968	1968	Drogenbos-Halle.
Ring (sud et ouest de Bruxelles) :							Ring (zuiden en westen van Brussel) :
Anderlecht-Grand-Bigard	1968	3 100	1970	1971	1971	1972	Anderlecht-Groot-Bijgaarden.
Uccle-Boitsfort	1971	1 500	1972	1972	1972	1973	Ukkel-Bosvoorde.
Ring (nord et est de Bruxelles) :							Ring (noorden en oosten van Brussel) :
Complexe Machelen	1969	750	1970	1970	1972	1972	Complex Machelen.
Complexe Diegem	1971	475	1971	1971	1972	1972	Complex Diegem.
Machelen-Diegem	1970	220	1971	1971	1972	1972	Machelen-Diegem.
Machelen-Strombeek	1971	1 300	1972	1972	1972	1972	Machelen-Strombeek.
Machelen-Schaerbeek	1972	1 200	1972	1973	1973	1973	Machelen-Schaerbeek.
Avenue Prince Baudouin (1 ^{re} partie)			1973	1973	1974	1974	Prins Boudewijnlaan (1 ^{ste} deel).
Machelen-Zemst	1967	1 300	1968	1969	1970	1970	Machelen-Zemst.
Zemst-Rumst	1966	1 990	1967	1969	1969	1970	Zemst-Rumst.
Rumst-Kontich	1967	555	1969	1970	1970	1971	Rumst-Kontich.
Kontich-Anvers :							Kontich-Antwerpen :
1 ^{re} section	1969	1 250	1970	1970	1971	1971	1 ^{ste} vak.
2 ^e section	1969		1970	1971	1972	1972	2 ^{de} vak.
Schoten-Brecht	1968	880	1969	1970 (1 ^{re} partie) (1 ^{ste} deel)	1971	1972	Schoten-Brecht.
Brecht-Loenhout	1969	900	1969	1971	1971	1972	Brecht-Loenhout.
Loenhout-Neer (frontière néerlandaise)	1969	800	1970	1971	1972	1972	Loenhout-Neer (Nederlandse grens).

Autoroute E 10 (accès).

Autosnelweg E 10 (toegangen).

Sections	Début des expropriations — Begin der onteigeningen	Coût total en millions — Totale kostprijs in miljoenen	Début des travaux — Begin der werken		Achèvement des travaux — Voltooiing der werken		Vakken
			Terrassements et ouvrages d'art — Grondwerken en kunstwerken	Revêtements — Verhardingen	Terrassements et ouvrages d'art — Grondwerken en kunstwerken	Revêtements — Verhardingen	
			Bruxelles midi	1968	140	1968	
Hal	1968	150	1968	1968	1968	1968	Halle.
Nord de Nivelles	1968	270	1969	1969	1970	1970	Noorden van Nijvel.
Sud de Nivelles	1969	130	1970	1970	1971	1971	Zuiden van Nijvel.

Autoroute des Ardennes E 40.

Un membre attire l'attention du Ministre sur la situation, qu'il qualifie de dramatique, dans laquelle se trouve la région Sud-Est de la Belgique.

Pour réussir la reconversion de la province de Luxembourg, il faut se pencher sur le problème du tourisme social ou de la seconde résidence.

Le redressement de cette région ne peut être atteint qu'en améliorant l'infrastructure routière.

Or, l'arrêté royal de réservation de terrains pour l'autoroute des Ardennes n'a pas encore été pris.

Quand paraîtra-t-il au *Moniteur belge* ?

Par ailleurs, le plan quinquennal prévoyait pour 1968, des crédits d'engagement de 300 millions,

Au budget du Ministère des Travaux publics, 150 millions seulement sont inscrits cette année pour des travaux d'accès à Bruxelles de l'autoroute E 40.

En vue d'accélérer la réalisation de cette liaison autoroutière, d'intérêt vital pour le Luxembourg, ne pourrait-on envisager la réation d'une intercommunale du genre de celle existant pour l'autoroute E 39 ?

Ce membre estime que le financement de ces deux axes autoroutiers pourrait être assuré par des emprunts internationaux.

Quant au tracé de l'autoroute E 40 dans la province de Luxembourg, il doit être soigneusement étudié pour l'intégrer harmonieusement dans les sites ardennais, en prévoyant des parcours différents pour les deux sens de circulation.

Réponse du Ministre :

Avant de prendre les arrêtés de réservation de terrains pour l'autoroute des Ardennes, il importe de promulguer l'arrêté royal de classement.

Le tracé général étant actuellement fixé, l'arrêté royal de classement sera promulgué incessamment.

L'initiative d'une telle intercommunale pourrait être prise par les pouvoirs régionaux. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que le problème du financement restera primordial et devra être réglé dans le cadre d'une politique d'ensemble.

Aux 150 millions de francs de crédits d'engagement prévus au budget de 1968 pour l'accès à Bruxelles de l'autoroute E 40, s'ajoutent les 620 millions prévus pour les travaux d'accès à Namur, qui se situent sur le même tracé et intéressent donc aussi le Luxembourg.

En ce qui concerne la possibilité d'emprunts à l'étranger, il faut l'envisager dans le cadre général de l'ampleur supportable de la dette extérieure.

Autoroute de Wallonie.

Un membre regrette que les négociations menées antérieurement avec le Gouvernement français, tendant à assurer la liaison de l'autoroute de Wallonie avec le réseau

Autosnelweg van de Ardennen E 40.

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op de zijns inziens dramatische toestand waarin het Zuid-Oosten van België verkeert.

Om de omschakeling van de provincie Luxemburg gunstig uit te voeren, moet men het probleem van het sociale toerisme of van de tweede verblijfplaats in aanmerking nemen.

Het herstel van deze streek is slechts mogelijk indien het wegennet verbeterd wordt.

Het koninklijk besluit ter reservatie van terreinen voor de autosnelweg van de Ardennen is echter nog niet genomen.

Wanneer zal het in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt ?

Ten andere werden voor 1968 in het vijfjarenplan vastleggingskredieten opgenomen voor een bedrag van 300 miljoen.

Op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken zijn dit jaar slechts 150 miljoen uitgetrokken voor de toegang van de autosnelweg E 40 naar Brussel.

Zou, ten einde de verwezenlijking van deze autosnelweg, die van vitaal belang is voor de provincie Luxemburg, te bespoedigen de oprichting van een intercommunale vereniging niet in aanmerking kunnen worden genomen, van zelfde aard als die welke bestaat voor de autosnelweg E 39 ?

Dit lid meent dat deze twee autosnelwegen door middel van internationale leningen zouden kunnen worden gefinancierd.

Het tracé van de autosnelweg E 40 in de provincie Luxemburg moet zorgvuldig worden bestudeerd om het in overeenstemming te brengen met het Ardeense landschap, nl. door een verschillende weg te kiezen voor de twee verkeersrichtingen.

Antwoord van de Minister :

Alvorens de reservatiebesluiten te nemen betreffende de gronden voor de autosnelweg van de Ardennen moet het indelingsbesluit worden bekendgemaakt.

Aangezien het algemene tracé thans vastgesteld is, zal het indelingsbesluit eerlang worden bekendgemaakt.

Het initiatief tot oprichting van een dergelijke intercommunale vereniging zou door de gewestelijke overheden kunnen worden genomen. Nochtans mag niet uit het oog worden verloren dat het financieringsprobleem van hoofdzakelijk belang blijft en slechts geregeld zal kunnen worden in het raam van een globale politiek.

Aan de 150 miljoen aan vastleggingskredieten die op de begroting voor 1968 voor de toegang Brussel van de autosnelweg E 40 zijn uitgetrokken, dienen de 620 miljoen te worden toegevoegd die uitgetrokken zijn voor de toegang Namen die op hetzelfde tracé betrekking heeft en dus ook de provincie Luxemburg betreft.

De mogelijkheid, leningen in het buitenland uit te schrijven, moet gezien worden in het algemene kader van wat nog gedragen kan worden in verband met de buitenlandse schuld.

Autosnelweg van Wallonië.

Een lid betreurt dat de vroeger met de Franse regering gevoerde onderhandelingen met het oog op de verbinding van de autosnelweg van Wallonië met het Franse wegen-

autoroutier français entre Tournai et Lille n'aient pas abouti.

Il insiste pour que de nouvelles démarches soient entreprises.

Réponse du Ministre :

En réponse à cette intervention, le Ministre déclare que ce problème retient son attention.

Il affirme toutefois que l'autoroute de Wallonie joindra directement en territoire français, une route nationale modernisée, en attendant une réalisation autoroutière ultérieure.

Liaison autoroutière Gosselies-Nivelles.

Un membre souligne l'intérêt que présente pour le Hainaut et la région carolorégienne en particulier, la liaison autoroutière Gosselies-Nivelles qui permettra de joindre à Nivelles l'autoroute E-10, Anvers, Bruxelles, Mons, Paris.

Au programme des travaux des autoroutes, un crédit de 100 millions de F est inscrit pour travaux à effectuer sur le tronçon Thiméon-Liberchies de l'autoroute Bruxelles-Charleroi.

A ce sujet, le membre demande quel sera le statut de cette voirie nouvelle.

Réponse du Ministre :

La liaison nouvelle Gosselies-Nivelles sera réalisée en deux étapes : on construira d'abord une route expresse à quatre bandes de circulation, dont l'étude a été conçue de manière telle qu'elle puisse être transformée ultérieurement en véritable autoroute.

Autoroute Liège-Maastricht.

En réponse à une question d'un membre, le Ministre a déclaré que la réalisation de cette autoroute est prévue au plan quinquennal.

Intercommunale E 5.

Un membre demande quel est le système de financement prévu pour la réalisation de cette autoroute, ainsi quel est le programme des travaux.

Réponse du Ministre :

Deux milliards de crédits d'engagement sont prévus en 1968 pour la réalisation de l'Intercommunale E 5.

Des emprunts seront émis par l'Intercommunale, en Belgique ou à l'étranger. La solution la moins coûteuse sera recherchée.

Les expropriations seront réalisées au cours du présent exercice sur toute la longueur de l'autoroute, soit 98 km et les travaux de terrassement seront entrepris entre Bruxelles et Louvain.

net tussen Doornik en Rijsel niet tot een goed einde zijn gebracht.

Hij dringt erop aan dat nieuwe stappen worden gedaan.

Antwoord van de Minister :

In antwoord op deze tussenkomst verklaart de Minister dat dit probleem zijn aandacht gaande houdt.

Hij zegt nochtans dat de autosnelweg van Wallonië rechtstreeks op een gemoderniseerde nationale weg op het Franse grondgebied zal worden aangesloten in afwachting van een latere autosnelweg.

Autosnelwegverbinding Gosselies-Nijvel.

Een lid wijst op het belang dat de autosnelwegverbinding Gosselies-Nijvel voor Henegouwen en de streek van Charleroi heeft : zij zal het mogelijk maken Nijvel te verbinden met de autoweg E 10, Antwerpen, Brussel, Bergen en Parijs.

Op het programma voor de autosnelwegen is een krediet van 100 miljoen uitgetrokken voor werken op het vak Thiméon-Liberchies van de autosnelweg Brussel-Charleroi.

In verband daarmee vraagt het lid welk statuut deze nieuwe weg zal hebben.

Antwoord van de Minister :

De nieuwe verbinding Gosselies-Nijvel zal in twee fasen verwezenlijkt worden : een expressweg met vier rijstroken zal eerst worden gebouwd; de studie ervan is zo opgevat dat die later tot een echte autosnelweg omgebouwd kan worden.

Autosnelweg Luik-Maastricht.

In antwoord op een vraag van een lid deelde de Minister mede dat de verwezenlijking van deze autosnelweg in het vijfjarenplan is opgenomen.

Intercommunale E 5.

Een lid vraagt welk financieringssysteem is voorgesteld voor de bouw van deze autosnelweg en hoe het programma voor de werken eruit ziet.

Antwoord van de Minister :

Twee miljard vastleggingskredieten voor 1968 zijn uitgetrokken voor de bouw van de Intercommunale E 5.

Leningen zullen door de Intercommunale in België en in het buitenland worden uitgegeven. Er zal naar de goedkoopste oplossing worden gezocht.

De onteigeningen zullen in de loop van dit dienstjaar over de hele lengte van de autosnelwegen, d.i. op 98 km, aanvangen en er zal met het grondwerk tussen Brussel en Leuven worden begonnen.

Aménagement du territoire.

*Plans de secteurs.**Questions :*

L'aménagement du territoire a fait l'objet de différentes interventions.

Il en ressort que la Commission désire être informée notamment sur les projets d'établissement de plans de secteurs, dont ont été chargés divers organismes régionaux.

Plusieurs membres ont critiqué le manque de coordination sur le plan régional, des études réalisées par les auteurs de projets.

Par ailleurs, la publication de ces études a eu, entre autres, pour conséquence, le blocage des autorisations de lotir ou de bâtir, en zones agricoles, dans les zones boisées ou dans les sites inventoriés.

Ces membres ont cité des cas particuliers où selon eux, de telles interdictions ne se justifient pas.

Selon plusieurs membres, la construction d'habitations de « seconde résidence » doit être encouragée dans les régions à vocation touristique, car elles constituent un élément d'un intérêt certain pour la relance économique de ces régions.

Enfin, la Commission a désiré savoir dans quel délai les plans de secteurs qui ont fait l'objet d'une première consultation seront prêts pour la seconde consultation.

Réponse du Ministre :

Les cartes appelées erronément « plans de secteur » et qui sont actuellement en possession des mandataires publics et des représentants des groupements intéressés à l'aménagement du territoire ne sont toutes que la première projection spatiale de propositions d'options économiques et sociales, globales au niveau de chacun des secteurs.

Ces cartes et les documents qui les accompagnent ont été précisément remis aux autorités précitées pour recueillir leurs avis et suggestions sur ces propositions présentées par les auteurs de projet sur base des études régionales mises à jour et sur base d'autres recherches déjà faites sur les matières reprises au contrat ou sur le territoire en cause.

Ces propositions doivent donc être discutées et corrigées suivant les résultats de cette première consultation qui a lieu non seulement au plan des provinces et des communes, mais également au plan national par des discussions avec tous les départements ministériels intéressés à l'aménagement du territoire.

Mais lorsque les orientations économiques et sociales auront été ainsi améliorées de telle manière qu'elles répondent aux souhaits raisonnables et justifiés des instances consultées, elles ne sont pas pour autant des programmes certains d'investissements.

On aura obtenu un accord sur les réalisations souhaitées par les populations concernées, comme si on disposait de tous les moyens. Il appartiendra à tous les responsables publics et privés, chacun dans leur domaine, de décider la

Ruimtelijke ordening.

*Gewestplannen.**Vragen :*

Over de ruimtelijke ordening hebben verscheidene sprekers het woord gevoerd.

Daaruit blijkt dat de Commissie wenst te worden voorlicht met name over de ontwerpen inzake het opstellen van gewestplannen waarmede diverse regionale lichamen werden belast.

Enkele leden brachten kritiek uit op het gebrek aan coördinatie op regionaal vlak in de studies welke door de auteurs van de ontwerpen zijn gemaakt.

Overigens heeft de bekendmaking van de studies o.m. ten gevolge gehad dat het verlenen van verkavelings- of bouwvergunningen in landbouwzones, in beboste zones of op geïnventariseerde plaatsen in stopgezet.

In dat verband haalden die leden enkele bijzondere gevallen aan, waarin huns inziens dergelijke verbodsmaatregelen niet gerechtvaardigd zijn.

Volgens verscheidene leden moet men in de toeristische streken het bouwen van een « tweede woning » aanmoedigen, omdat zulks het economisch herstel van die streken stellig in de hand zal werken.

Ten slotte wenst de Commissie te vernemen wanneer de gewestplannen die het voorwerp zijn geweest van een eerste raadpleging, klaar zullen zijn voor de tweede raadpleging.

Antwoord van de Minister :

De kaarten die verkeerdelijk « gewestplannen » worden genoemd en die thans in het bezit zijn van openbare gezagdragers en van de vertegenwoordigers der groeperingen die betrokken zijn bij de ruimtelijke ordening, zijn alle slechts een eerste ruimtelijke projectie van voorstellen inzake de globale economische en sociale opties voor elk gewest.

De kaarten en de daarbij behorende documenten werden aan de bedoelde autoriteiten juist overhandigd om hun advies en hun suggesties te verkrijgen betreffende die voorstellen welke door de auteurs van projecten zijn gedaan op basis van volledig uitgewerkte regionale studies en op grond van andere onderzoekingen welke reeds zijn gedaan betreffende de in het contract voorkomende materies of betreffende het betrokken grondgebied.

Die voorstellen moeten dus worden besproken en verbeterd in het licht van de resultaten van die eerste raadpleging, die niet alleen op het vlak van de provincies en van de gemeenten plaatsheeft, maar ook op nationaal vlak en wel in besprekingen met alle ministeriële departementen die bij de ruimtelijke ordening betrokken zijn.

Maar wanneer de economische en sociale oriëntaties derwijze verbeterd zullen zijn dat zij beantwoorden aan de redelijke en gerechtvaardigde wensen van de geraadpleegde instanties, zullen zij daarom nog geen vaststaande investeringsprogramma's vormen.

Men zal de instemming hebben verkregen over de door de betrokken bevolkingen gewenste verwezenlijkingen, juist alsof men over alle benodigde middelen beschikte. Alle openbare en particuliere bevoegde personen zullen ieder op

mise en œuvre des moyens dont ils disposent, mais l'occupation du sol aura été réfléchi en fonction des activités ainsi prévues, tant au point de vue fonctionnel qu'en ce qui concerne l'interdépendance de leur localisation.

Mais on n'est encore qu'au premier stade des travaux. Le zonage inscrit sur les cartes actuellement publiées après corrections suivant les modifications des options doit progressivement être précisé, détaillé et arbitré par rapport aux situations existantes au sol et juridiquement engagées dont l'inventaire est parallèlement établi sur les cartes.

Chaque besoin dont la satisfaction occupe le sol est étudié séparément et en détails et les exigences spatiales sont portées sur des cartes facettes qui sont rapprochées de la carte des options et des cartes des situations existantes. Les surfaces nécessaires sont donc prévues d'une manière maximale, puisque tous les besoins estimés dans une optique 1980 sont considérés comme pouvant être satisfaits. En ce qui concerne les surfaces prévues pour l'habitat, elles répondent au minimum à une fois et demi les besoins au niveau du secteur sur base d'une densité moyenne de 15 logements à l'ha.

Les cartes d'arbitrage ainsi obtenues sont dressées à 1/10 000^e et elles sont accompagnées de documents les justifiant et les expliquant. Pour aucun secteur aujourd'hui, ces cartes et documents n'ont encore été publiés. Ils le seront dans les prochains mois pour plusieurs secteurs et pour une dizaine dans le courant de l'année.

Cette publication sera suivie d'une seconde consultation organisée aussi largement que la première et même plus largement en tenant compte de l'expérience acquise.

C'est à ce stade que les périmètres des zones d'affectations du sol seront mieux connus et pourront mieux être appréciés et discutés par les autorités concernées qui auront l'occasion de faire valoir leurs remarques et suggestions.

Elles seront à priori retenues si les modifications proposées sont constructives et acceptables dans le cadre d'une politique d'ensemble.

Cette seconde consultation qui aura une importance plus décisive sur l'affectation du sol sera menée d'une manière telle que chaque commune puisse recevoir les informations et explications qu'elle souhaite pour donner son avis.

Les remarques écrites qu'elles ont le loisir de faire parvenir même après la consultation, seront appréciées par la Députation permanente qui pourra en outre à son niveau avoir une vue d'ensemble des secteurs d'une même province.

Après cette seconde consultation et après avoir apporté les corrections nécessaires sur base des rapports présentés, le Ministre des Travaux publics décidera seulement d'une nouvelle impression du projet modifié pour le soumettre à l'enquête publique qui est l'unique consultation prévue par la loi.

Les deux consultations dont il vient d'être question sont donc supplémentaires aux exigences légales. Elles sont organisées dans un souci démocratique de faire participer les autorités responsables aux travaux préparatoires et dans l'esprit de la décentralisation.

Elles seront maintenues même quand les Commissions régionales qui seront bientôt installées par province pour-

hun terrein moeten besluiten tot de gebruikmaking van de middelen waarover zij beschikken, maar het gebruik van de grond zal bestudeerd zijn in het licht van de activiteiten die er aldus zowel uit een functioneel oogpunt als met betrekking tot de onderlinge afhankelijkheid van hun localisatie zullen aan toegewezen zijn.

Maar wij zijn slechts in het eerste stadium van de werkzaamheden. De omschrijving der zones op de thans gepubliceerde kaarten, na verbetering volgens de wijzigingen van de opties, moet geleidelijk aan nader bepaald, gedetailleerd en beslecht worden in het licht van de in feite bestaande en juridisch vastgelegde toestanden m.b.t. de grond, waarvan de inventaris parallel op de kaarten is aangebracht.

Elke behoefte waarvan de bevrediging de bodem in beslag neemt, wordt afzonderlijk en in bijzonderheden bestudeerd en de ruimtelijke eisen worden overgebracht op vakjeskaarten, die vergeleken worden met de kaart met de opties en de kaarten van de bestaande toestanden. De benodigde oppervlakten worden dus op een zo gunstig mogelijke wijze uitgestippeld, aangezien alle tegen 1980 geraamde behoeften worden beschouwd als kunnende worden voldaan. De voor de woningbouw in uitzicht gestelde oppervlakten beantwoorden op zijn minst aan anderhalve maal de behoeften binnen een gewest, op de voet van een gemiddelde dichtheid van 15 woningen per ha.

De aldus verkregen arbitragekaarten worden opgesteld op 1/10 000^e en er zijn documenten ter staving en ter toelichting bijgevoegd. Tot op heden zijn die kaarten en documenten nog voor geen enkel gewest bekendgemaakt. Voor verscheidene gewesten zal dat in de komende maanden gebeuren en voor een tiental in de loop van het jaar.

Die publicatie zal worden gevolgd door een tweede raadpleging die even ruim zal worden georganiseerd, en zelfs nog ruimer dan de eerste, rekening houdend met de verkregen ervaring.

In dit stadium zal de omtrek van de bestemmingszones van de grond beter bekend zijn en beter beoordeeld en besproken kunnen worden door de betrokken autoriteiten, die hun opmerkingen en suggesties zullen kunnen doen gelden.

Die opmerkingen zullen in aanmerking worden genomen indien de voorgestelde wijzigingen opbouwend zijn en in het kader van een gezamenlijk beleid aanvaard kunnen worden.

Die tweede raadpleging, waarvan de beslissende invloed op de bestemming van de grond groter zal zijn, zal derwijze worden ingesteld dat elke gemeente de inlichtingen en de uitleg kan krijgen, die zij verlangt om haar advies te kunnen geven.

De schriftelijke opmerkingen welke zij zelfs na de raadpleging zullen mogen maken, zullen door de bestendige deputatie beoordeeld worden en deze zal bovendien een gezamenlijk overzicht van de gewesten van een zelfde provincie kunnen hebben.

Na die tweede raadpleging en na de nodige correcties op grond van de voorgelegde rapporten te hebben aangebracht, zal de Minister van Openbare Werken pas tot een nieuwe druk van het gewijzigde ontwerp doen overgaan om het voor te leggen aan het openbare onderzoek, dat de enige raadpleging is die door de wet is vastgesteld.

De beide hierboven bedoelde raadplegingen zijn dus een aanvulling van de wettelijke voorschriften. Zij worden georganiseerd met een democratisch doel, ten einde de verantwoordelijke autoriteiten te laten deelnemen aan de voorbereidende werkzaamheden, zulks in het teken van de decentralisatie.

Zij zullen zelfs behouden blijven wanneer de Gewestelijke Commissies, die weldra per provincie ingesteld zullen

ront suivre les travaux. Il existe d'ailleurs dans beaucoup de secteurs des Comités d'avis mis en place avec l'agrément des Députations permanentes et dont la mission s'apparente à celle prévue par les Commissions régionales. Des instructions ont été données pour que ces Comités d'avis soient installés dans tous les secteurs afin qu'une meilleure liaison soit assurée en permanence avec les autorités locales, les auteurs de projet et l'Administration.

Il est bien certain qu'au moment où les auteurs peuvent dresser des plans de synthèse, l'Administration qui contrôle les travaux à époques fixes prévues aux contrats, se préoccupe de la cohérence des zonages pour des secteurs voisins. Ce travail est en cours et des rencontres sont organisées pour faire collaborer au maximum les auteurs de projet; c'est d'ailleurs une prescription contractuelle. Mais il faut aussi tenir compte que les impératifs budgétaires n'ont pas permis de commencer les travaux à la même date pour tous les secteurs.

Les travaux seraient faits en pure perte si parallèlement des mesures de sauvegarde n'étaient pas prises pendant leur réalisation en vue de sauvegarder les affectations progressivement précisées dans les documents successifs.

A quoi servirait encore l'enquête publique si les propositions d'aménagement contenues dans le projet soumis étaient déjà bouleversées ou annulées par des décisions journalières prises sur les demandes de lotir ou de bâtir présentées depuis le début des travaux? Ces mesures de sauvegarde ont été publiées au *Moniteur* du 11 novembre 1967.

Elles sont sans doute restrictives mais elle sont indispensables pour atteindre le but poursuivi qui est celui voulu par le législateur et qui a été suffisamment exprimé dans les travaux parlementaires précédant le vote de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Elles contiennent toutefois des nuances à propos des situations existantes déjà consacrées et acceptables dans une optique d'avenir. Néanmoins, des instructions ont été données aux directeurs provinciaux et aux autres fonctionnaires appelés à statuer en matière d'aménagement du territoire pour que leurs décisions soient prises en relation étroite avec l'avancement des travaux en tenant suffisamment compte de la précision progressive des documents mis à leur disposition.

Les refus de lotir ou de bâtir généralement critiqués sont ceux relatifs à des terrains situées en zone agricole, dans des zones boisées ou dans les sites inventoriés. On invoque pour justifier les critiques que les habitations prévues étaient destinées à la seconde résidence et qu'on empêcherait ainsi la satisfaction d'un besoin normal de notre époque.

Il n'est pas inutile de rappeler que l'article 1^{er} de la loi du 29 mars 1962 indique que l'aménagement du territoire est conçu tant au point de vue économique et social qu'en vue de sauvegarder les beautés naturelles du pays.

Si la seconde résidence, qui peut d'ailleurs se transformer en première résidence, doit par préférence s'établir dans les bois et dans les sites pour jouir de ceux-ci, son installation

worden, hun werkzaamheden zullen kunnen voortzetten. In vele gewesten bestaan er overigens adviescomité's, welke met de instemming van de Bestendige Deputatie zijn opgericht en wier taak in de lijn ligt van die welke door de Gewestelijke Commissies is vastgesteld. Richtlijnen zijn gegeven om die Adviescomité's in alle gewesten te installeren, ten einde bij voortduring een betere verbinding tot stand te brengen met de plaatselijke autoriteiten, de auteurs van ontwerpen en de Administratie.

Zoveel is zeker dat, als de auteurs de tot een geheel samengevoegde plannen kunnen opmaken, de overheidsdienst die de werkzaamheden op de in de contracten vastgestelde tijden controleert, zich zal bezighouden met de samenhang van de zoneprojecten voor aaneengrenzende gewesten. Dat werk is thans bezig en er zijn ontmoetingen georganiseerd om de auteurs van projecten zo goed mogelijk te laten samenwerken; dat is trouwens een van de voorschriften die in het contract voorkomen. Men dient echter rekening mee te houden dat de budgettaire imperatieven hebben belet het werk op dezelfde datum aan te vangen voor alle sectoren.

De werkzaamheden zouden tevergeefs worden uitgevoerd indien niet tegelijkertijd gedurende die uitvoering vrijwaringsmaatregelen werden genomen ten einde de in de op-eenvolgende documenten progressief omschreven bestemmingen te vrijwaren.

Waartoe zou het openbare onderzoek nog dienen, zo de voorstellen inzake aanpassing, welke in het voorgelegde ontwerp zijn vervat, reeds zouden worden dooreengeworpen of geannuleerd door dagelijkse beslissingen welke zouden worden genomen aangaande de verkavelings- of bouw-aanvragen welke sedert het begin van de werkzaamheden zijn ingediend? Die vrijwaringsmaatregelen zijn gepubliceerd in het *Staatsblad* van 11 november 1967.

Zonder twijfel hebben zij een beperkend karakter, maar zij zijn onontbeerlijk om het nagestreefde doel te bereiken, dat hetzelfde is als datgene wat de wetgever heeft gewild en dat voldoende tot uitdrukking komt in de parlementaire voorbereiding van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stede-bouw.

Zij bevatten desniettemin nuances ten aanzien van de bestaande toestanden welke reeds zijn bekrachtigd en welke aanvaardbaar zijn met het oog op de toekomst. Nochtans zijn aan de provinciale directeurs en aan de andere ambtenaren die inzake de ruimtelijke ordening uitspraak moeten doen richtlijnen gegeven, opdat hun beslissingen worden genomen in nauwe samenhang met de voortgang van de werken, daarbij voldoende rekening houdend met de progressieve precisie van de hun ter beschikking gestelde documenten.

De weigeringen van een verkavelings- of bouwvergunning welke over het algemeen aan kritiek blootstaan, zijn die welke betrekking hebben op terreinen die in een landbouwzone, in beboste zones of op de geïnventariseerde plaatsen zijn gelegen. Ter rechtvaardiging van die kritiek roept men in dat de ontworpen woningen bestemd waren als tweede verblijfplaats en dat de weigering zou ingaan tegen de bevrediging van wat in onze tijd een normale behoefte mag worden geheten.

Er mag wel aan herinnerd worden dat artikel 1 van de wet van 29 maart 1962 bepaalt dat de ruimtelijke ordening wordt ontworpen zowel uit een economisch en sociaal oogpunt, als met het doel 's lands natuurschoon ongeschonden te bewaren.

Daar de tweede verblijfplaats — waarvan men overigens de eerste verblijfplaats kan maken — uiteraard in de bossen en temidden van een mooi landschap gevestigd moet zijn

non réfléchi aura rapidement pour conséquence de faire disparaître ou de détruire le bois ou le site qui justifiait à l'origine cette localisation.

Un premier principe vise à localiser principalement ces secondes résidences aux abords des villages et hameaux existants, ce qui permet de justifier l'extension des zones d'habitat alors que l'évolution prévisible de la population autochtone de ces villages et hameaux portait à une position restrictive.

Un second principe vise à limiter les zones de secondes résidences en dehors des hameaux à des endroits jugés spécialement favorables pour jouir des zones boisées et des autres beautés naturelles sans y apporter pour autant une atteinte fondamentale. Certaines zones seront donc vraisemblablement localisées dans des bois et dans des sites mais en prenant des mesures pour les respecter.

Il faudra faire des choix et au cours de la seconde consultation ils seront spécialement soumis à l'appréciation des Députations permanentes et à celle des fédérations de tourisme en collaboration avec le Commissariat au Tourisme. Pour permettre ces choix il est nécessaire de prendre les mesures qui les rendent possibles.

Les réalisations proposées actuellement en dehors des hameaux sont appréciées dans cet esprit et les contrats nécessaires ont été pris avec les autorités précitées pour que des décisions favorables puissent intervenir à certains endroits sans mettre en cause la politique d'ensemble.

Le tableau ci-après montre très succinctement l'avancement des travaux et indique dans quels délais les documents d'impression peuvent être attendus pour la seconde consultation. Celle-ci durera vraisemblablement de 3 à 4 mois. Les conclusions devront ensuite être appréciées par les services compétents sur une période d'un mois. Ces derniers présenteront un rapport qui permettra au Ministre de décider une nouvelle impression en vue de l'enquête publique.

om ervan te kunnen genieten, zal een onbezonnen vestiging al spoedig tot gevolg hebben dat het bos of het landschap, dat aanvankelijk tot de plaatskeuze deed beslissen, zal verdwijnen of verwoest worden.

Volgens een eerste beginsel moeten die tweede woningen hoofdzakelijk in de omtrek van de bestaande dorpen en gehuchten worden gevestigd, zodat de uitbreiding van de woningzone kan worden gerechtvaardigd, terwijl de voorzienbare ontwikkeling van de autochtone bevolking van die dorpen en gehuchten de richting van een restrictieve positie uitging.

Volgens een tweede beginsel moeten de zones der tweede verblijfplaatsen worden beperkt tot het buiten de gehuchten gelegen gebied, op plaatsen welke speciaal gunstig worden geacht om van de beboste zones en van het andere natuurschoon te kunnen genieten, zonder er nochtans noemenswaardige veranderingen in aan te brengen. Sommige zones zullen dus waarschijnlijk een plaats krijgen in bossen en op het land, met inachtneming evenwel van de maatregelen ter vrijwaring van het natuurschoon.

Er zal een keuze moeten worden gedaan en tijdens de tweede raadpleging zal die keuze het voorwerp uitmaken van een speciale beoordeling door de bestendige deputaties en door de verenigingen voor toerisme in samenwerking met het Commissariaat voor Toerisme. Om die keuze mogelijk te maken, is het noodzakelijk de maatregelen te nemen die ze mogelijk maken.

De thans buiten die gehuchten voorgestelde vestigingen worden in dat licht beoordeeld en de nodige contacten zijn met de voornoemde autoriteiten gelegd opdat op bepaalde plaatsen gunstige beslissingen kunnen worden genomen, zonder het gezamenlijk beleid in het gedrang te brengen.

De bijgaande tabel geeft zeer in het kort de voortgang der werkzaamheden te zien en daaruit blijkt binnen welke termijn de drukwerken voor de tweede raadpleging mogen worden verwacht. Deze zal waarschijnlijk drie tot vier maanden in beslag nemen. Vervolgens zullen de conclusies binnen een periode van één maand worden beoordeeld door de bevoegde diensten. Deze zullen een rapport voorleggen, dat de Minister in staat moet stellen tot een nieuwe druk te laten overgaan met het oog op het openbaar onderzoek.

Secteurs	Début de l'étude — Aanvang studie	1 ^{re} consultation — 1 ^{ste} raadpleging	Dépot du plan en vue de la 2 ^e consultation — Neerlegging plan voor de 2 ^{de} raadpleging	Observations — Opmerkingen	Gewesten
1. Furnes-Westkust	28-10-1966	octobre 1967	22 mars 1968	Ce secteur est exécuté à un rythme accéléré. — Dit gewest wordt uitgevoerd in versneld tempo.	1. Veurne-Westkust.
2. Ostende-Middenkust	28-10-1966	octobre 1967	22 mars 1968		2. Oostende-Middenkust.
3. Bruges-Oostkust	28-10-1966	octobre 1967	22 mars 1968	Ce secteur est exécuté à un rythme accéléré. — Dit gewest wordt uitgevoerd in versneld tempo.	3. Brugge-Oostkust.
4. Dixmude-Torhout	11-10-1967	octobre 1967	22 mars 1968		4. Diksmuide-Torhout.
5. Ypres-Poperinghe	29-12-1966	à partir du 11 avril 1968 vanaf 11 april 1968	janvier 1969	Attendre comité de consultation pour consultation avec les communes. — Wachten op adviescomité voor houden van raadpleging met de gemeenten.	5. Ieper-Poperinge.
6. Roulers-Tielt	26-7-1967	octobre 1967	20 mars 1968		6. Roeselaere-Tielt.
7. Courtrai	26-7-1967	à partir du 26 janvier 1968 vanaf 26 januari 1968	octobre 1968	Attendre comité de consultation pour consultation avec les communes. — Wachten op adviescomité voor houden van raadpleging met de gemeenten.	7. Kortrijk.
8. Zone du canal de Gand	22-11-1966	à partir du 26 janvier 1968 vanaf 26 januari 1968	octobre 1968		8. Gentse kanaalzone.
9. Eeklo-Aalter	12-12-1967	non terminée nog niet gebeurd	22 février 1968	Attendre comité de consultation pour consultation avec les communes. — Wachten op adviescomité voor houden van raadpleging met de gemeenten.	9. Eeklo-Aalter.
10. Termonde	20-12-1966	à partir du 12 juin 1968 vanaf 12 juni 1968	22 février 1968		10. Dendermonde.
11. Audenarde	29-12-1966	avril 1969	avril 1969	Ce secteur est exécuté à un rythme accéléré. — Dit gewest wordt uitgevoerd in versneld tempo.	11. Oudenaarde.
12. Alost	23-12-1966	octobre 1967	29 mai 1968		12. Aalst.
13. St-Nicolas	20-12-1966	octobre 1967	29 mai 1968	Ce secteur est exécuté à un rythme accéléré. — Dit gewest wordt uitgevoerd in versneld tempo.	13. St-Niklaas.
13. Anvers	4-9-1967	septembre 1967	20 mars 1968		14. Antwerpen.
15. Malines	20-12-1966	septembre 1967	20 mars 1968	Contrat à proroger en raison de retard par suite de fonctionnement avec comité de consultation. — contract moet worden verlengd omwille van vertraging door werking met adviescomité.	15. Mechelen.
16. Turnhout	5-1-1967	août 1967	11 avril 1968		16. Turnhout.
17. Herentals-Mol	22-11-1966	augustus 1967	11 avril 1968	Attendre comité de consultation. — Wachten op adviescomité.	17. Herentals-Mol.
18. Neerpelt-Bree	5-1-1967	à partir du 4 mars 1968 vanaf 4 maart 1968	22 mai 1968		18. Neerpelt-Bree.
19. Hasselt-Genk	22-11-1966	non terminée nog niet gebeurd	22 mai 1968	Ce secteur est exécuté à un rythme accéléré. — Dit gewest wordt uitgevoerd in versneld tempo.	19. Hasselt-Genk.
20. Limburgse-Maaskant	22-11-1966	non terminée nog niet gebeurd	22 mai 1968		20. Limburgse-Maaskant.
21. St-Trond-Tongres	4-9-1967	non terminée nog niet gebeurd	20 mars 1968	Consultation février 1968. — Raadplegingen februari 1968.	21. Sint-Truiden-Tongeren.
22. Aarschot-Diest	11-10-1967	à partir du 4 mars 1968 vanaf 4 maart 1968	20 mars 1968		22. Aarschot-Diest.
23. Louvain	28-10-1966	à partir du 11 avril 1968 vanaf 11 april 1968	20 mars 1968	Consultation février 1968. — Raadplegingen februari 1968.	23. Leuven.
24. Tirlemont-Landen	28-10-1966	octobre 1967	20 mars 1968		24. Tienen-Landen.
25. Hal-Vilvorde	10-1-1967	septembre 1967	20 mai 1968	Contrat doit être prorogé. — Contract dient verlengd.	25. Halle-Vilvoorde.
		septembre 1967	20 mai 1968		

Secteurs	Début de l'étude suivant la nouvelle orientation — Begin van de studie volgens de nieuwe oriëntatie	Premières consultations — Options — Eerste raadplegingen — Keuze	Avant-projet 1/10 000. Date de remise des documents d'impression en vue de la deuxième consultation — Voorontwerp à 1/10 000. Datum indiening gedrukte documenten met het oog op de tweede raadpleging	Gewesten
26. Bruxelles	20- 2-1967	Cons. nat. : en cours. Minute d'avant-projet corrigée suite aux Cons. Nat. Déposée en janvier 1968. — Nat. raadpl. : bezig. Voorontwerp verbeterd ingevolge nat. raadpl. Ingediend in januari 1968.		26. Brussel.
27. Nivelles	7- 9-1966	Terminées. — Beëindigd.	30- 4-1968	27. Nijvel.
28. Wavre-Jodoigne-Perwez	27-12-1966	Prévu du 23 novembre 1967 au 7 février 1968. — Vastgesteld van 23 november 1967 tot 7 februari 1968.	7- 9-1968	28. Waver-Geldenaken-Perwez.
29. Mouscron-Comines	6-12-1966	Terminées. — Beëindigd.	30- 4-1968	29. Moeskroen-Komen.
30. Tournai-Leuze-Péruwelz	20- 2-1967	Terminées. — Beëindigd.	22- 8-1968	30. Doornik-Leuze-Péruwelz.
31. Ath-Lessines-Enghien	6-12-1966	Terminées. — Beëindigd.	30- 4-1968	31. Aat-Lessen-Edingen.
32. Mons-Borinage	20- 1-1967	Terminées. — Beëindigd.	31- 8-1968	32. Bergen-Borinage.
33. La Louvière-Soignies	20- 1-1967	Cons. nat. terminées. Cons. rég. du 12 février 1968 au 16 février 1968. — Nat. raadpleging beëindigd. Gewest. raadpleging van 12 februari 1968 tot 16 februari 1968.	29- 8-1968	33. La Louvière-Zinnik.
34. Charleroi	27- 1-1967	Terminées. — Beëindigd.	30- 6-1968	34. Charleroi.
35. Thuin-Chimay	20- 1-1967	Terminées. — Beëindigd.	28- 7-1968	35. Thuin-Chimay.
36. Namur	10- 2-1967	Prévues du 15 avril 1968 au 15 juillet 1968. — Vastgesteld van 15 april 1968 tot 15 juli 1968.	30-10-1968	36. Namen.
37. Philippeville-Couvin	1-12-1967	Prévues du 1 ^{er} septembre 1968 au 1 ^{er} décembre 1968. — Vastgesteld van 1 september 1968 tot 1 december 1968.	1- 7-1969	37. Philippeville-Couvin.
38. Dinant-Ciney-Rochefort	23- 1-1967	Terminées. — Beëindigd.	23- 8-1968	38. Dinant-Ciney-Rochefort.
39. Beaumont-Gedinne	14-12-1967	Prévues du 14 septembre 1968 au 14 décembre 1968. — Vastgesteld van 14 september 1968 tot 14 december 1968.	14- 7-1969	39. Beaumont-Gedinne.
40. Huy-Waremme	20- 1-1967	Cons. rég. terminées. Cons. nat. : 31 janvier 1968. — Gewestel. raadpl. beëindigd. Nat. raadpl. : 31 januari 1968.	20- 8-1968	40. Hoei-Borgworm.
41. Liège	6-12-1966	Terminées. — Beëindigd.	6- 4-1968	41. Luik.
42. Verviers-Eupen	8-12-1966	Prévues du 1 ^{er} février 1968 au 30 mai 1968. — Vastgesteld van 1 januari 1968 tot 30 mei 1968.	29- 2-1969	42. Verviers-Eupen.
43. Stavelot	11-12-1967	Prévues du 11 juin 1968 au 11 septembre 1968. — Vastgesteld van 11 juni 1968 tot 11 september 1968.	11- 5-1969	43. Stavelot.
44. Malmédy-St-Vith	27-11-1967	Prévues du 27 mai 1968 au 27 août 1968. — Vastgesteld van 27 mei 1968 tot 27 augustus 1968.	27- 4-1969	44. Malmédy-St-Vith.
44bis. Hautes Fagnes-Eifel	24-11-1967	Pour ce secteur, seule la deuxième consultation est prévue. — Voor deze sector wordt alleen de tweede raadpleging overwogen.	24- 2-1969	44bis. Hoge Venen-Eifel.
45. Marche-Laroche	9-12-1966	En cours. — Bezig.	5- 1-1969	45. Marche-Laroche.
46. Bastogne	28-12-1967	Prévues du 28 septembre 1968 au 28 décembre 1968. — Vastgesteld van 28 september 1968 tot 28 december 1968.	28- 7-1969	46. Bastogne.
47. Bertrix-Libramont-Neufchâteau	14-12-1967	Prévues du 14 septembre 1968 au 14 décembre 1968. — Vastgesteld van 14 september 1968 tot 14 december 1968.	14- 3-1969	47. Bertrix-Libramont-Neufchâteau.
48. Sud-Luxembourg	27-12-1966	Terminées. — Beëindigd.	27- 4-1968	48. Zuid-Luxemburg.

Zonings industriels.

Un membre regrette le fait que les travaux d'aménagement des zonings industriels ne soient pas subsidiés de manière uniforme. Il s'élève contre cette discrimination, non justifiée selon lui.

Réponse du Ministre :

Cette question est de la compétence du C. M. C. E. S. Sur proposition du Ministre-Secrétaire d'Etat, adjoint au Premier Ministre pour l'Economie régionale, les zonings industriels ont été classés en trois catégories : zonings nationaux, régionaux et locaux.

Les zonings nationaux bénéficient de subsides couvrant à 100 % le coût des travaux d'aménagement.

Les zonings régionaux et locaux sont subsidiés à concurrence de 65 % du coût des travaux. Un groupe de travail interministériel examine les propositions des intercommunales de développement régional.

Faisant état des réalisations de la commune de Poperinghe, le Ministre fait remarquer que, grâce au dynamisme de l'Administration communale le zoning industriel de cette ville, bien que classé en 3^e catégorie, a pu être aménagé dans les meilleurs délais.

Région liégeoise.

Les précisions suivantes ont été données par le Ministre à la demande d'un membre.

Le 1^{er} mars 1966, le C. M. C. E. S. a décidé la création, dans la région liégeoise, d'une grande zone industrielle en l'occurrence celle de Voroux-lez-Liers, reprenant les terrains d'Alleur, Hollogne-aux-Pierres, Grâce-Berleur, Loncin et Voroux, pour l'équipement de laquelle un crédit de 60 millions avait été prévu.

Par la suite, en raison des nombreuses démarches et protestations des unions professionnelles agricoles et de leurs affiliés, la Société Provinciale d'Industrialisation à Liège avait été amenée à revoir sa position à l'égard des terrains proposés et à suggérer une concentration des efforts en première phase sur le terrain d'Alleur d'une superficie d'environ 50 Ha.

En séance du 26 avril 1967, le C. M. C. E. S. a marqué son accord sur la proposition de la Société Provinciale d'Industrialisation et a décidé d'inscrire au budget extraordinaire des Travaux publics le crédit de 42 775 000 F nécessaire à l'équipement de la zone.

Par la même décision, le Département des Travaux publics prenait d'ailleurs en charge, à concurrence de 100 %, le complément d'équipement des Hauts Sarts (12 100 000), l'équipement de la zone industrielle d'Amay (25 450 000), ainsi que 65 % des frais d'équipement des zones de Battice, Wareme, Welkenraedt et Saint-Vith.

La zone industrielle d'Alleur a été reconnue par l'arrêté royal du 11 janvier 1967 et un autre arrêté royal du 10 août 1967 a approuvé la prise en charge par l'Etat, à concurrence de 42 775 000 F, du coût des travaux, de voirie, d'égouts et de distribution d'eau à exécuter pour l'équipement de la zone.

L'engagement de la dépense à charge de l'article 600.1.A du Fonds d'expansion économique est intervenu en date du 30 août 1967 et deux acomptes sont actuellement soumis à la liquidation.

En date du 8 novembre 1967, la Société Provinciale d'Industrialisation à Liège a introduit, auprès du Département, un dossier concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique de terrains sis à Hollogne-aux-Pierres, Grâce-Berleur et Loncin.

Industriële zonings.

Een lid betreurt dat de werken voor de inrichting van de industriële zonings niet op eenvormige wijze worden gesubsidieerd. Hij verzet zich tegen deze volgens hem niet verantwoorde discriminatie.

Antwoord van de Minister :

Deze vraag ressorteert onder het M. C. E. S. C.

Op voorstel van de Minister-Staatssecretaris, adjunct bij de Eerste Minister voor de Streekeconomie, zijn de industriezonings in drie categorieën verdeeld : nationale, regionale en plaatselijke.

De nationale zonings krijgen subsidies ten belope van 100 % van de kosten voor de inrichtingswerken.

De regionale en plaatselijke zonings worden voor 65 % van de kosten der werken gesubsidieerd. Een interministeriële werkgroep onderzoekt de voorstellen van de intercommunale verenigingen voor streekontwikkeling.

De Minister haalt het voorbeeld van Poperinge aan, waar dank zij het dynamische gemeentebestuur de industriële zoning binnen de kortst mogelijke tijd kon worden ingericht, hoewel die in de 3^{de} categorie was gerangschikt.

De streek van Luik.

De Minister verstrekt de onderstaande bijzonderheden in antwoord op een vraag van een lid.

Op 1 maart 1966 besloot het M. C. E. S. C. tot de oprichting in het Luikse van een grote industriezone, namelijk die van Voroux-lez-Liers, omvattende de terreinen van Alleur, Hollogne-aux-Pierres, Grâce-Berleur, Loncin en Voroux, voor de uitrusting waarvan een krediet van 60 miljoen was uitgetrokken.

Nadien werd de Société Provinciale d'Industrialisation te Luik na tal van stappen en protesten van de agrarische beroepsverenigingen en van hun leden ertoe gebracht haar standpunt te herzien ten opzichte van de voorgestelde terreinen en een concentratie voor te stellen van de bemoeiingen welke in de eerste fase op het terrein van Alleur met een oppervlakte van circa 50 ha bezig waren.

Op 26 april 1967 betuigde het M. C. E. S. C. zijn instemming met het voorstel van de Société Provinciale d'Industrialisation en het besloot op de buitengewone begroting van Openbare Werken het voor de uitrusting van de zone benodigde krediet van 42 775 000 F uit te trekken.

In dezelfde beslissing nam het Departement van Openbare Werken te zijnen laste — tot een beloop van 100 % — de aanvullende uitrusting van de Hauts Sarts (12 100 000), de uitrusting van de industriezone van Amay (25 450 000), evenals 65 % van de uitrustingskosten der zones van Battice, Borgworm, Welkenraedt en Sankt-Vith.

De industriezone van Alleur werd door het koninklijk besluit van 11 januari 1967 erkend en een ander koninklijk besluit van 10 augustus 1967 heeft de tenlasteneming door de Staat, ten belope van 42 775 000 F, van de kosten voor wegenwerken, rioleringswerken en voor de waterleidingswerken welke voor de uitrusting van de zone moeten worden uitgevoerd, goedgekeurd.

De desbetreffende verbintenis ten laste van artikel 600.1.A van het Fonds voor economische expansie werd aangegaan op 30 augustus 1967 en op dit ogenblik worden twee voorschotten uitbetaald.

Op 8 november 1967 heeft de Société Provinciale d'Industrialisation te Luik bij het Departement een dossier ingediend betreffende de onteigening ten algemene nutte van terreinen die zijn gelegen te Hollogne-aux-Pierres, Grâce-Berleur en Loncin.

Ce dossier a déjà recueilli les avis favorables du Ministre des Affaires économiques ainsi que des Administrations des Routes et de l'Urbanisme.

Dès que le Département des Travaux publics sera en possession de l'avis annoncé du Ministre de l'Agriculture, un projet d'arrêté royal portant reconnaissance de la zone industrielle de Hollogne-aux-Pierres, Grâce-Berleur et Loncin, sera soumis à l'approbation royale.

Protection des sites.

Un membre s'inquiète de la dégradation du site de Roly, où s'installent des véhicules désaffectés servant d'habitations, et où s'édifient, de manière anarchique, des constructions inadéquates.

En outre, des chemins particuliers créés dans le lotissement débouchent sur la R. N. 5 et constituent un danger certain pour les usagers de cette voie axiale en cours de modernisation.

Il pose à ce sujet les questions suivantes :

— Que compte faire le Département des Travaux publics pour empêcher la dégradation du site en question ?

— Le Ministre n'estime-t-il pas opportun, pour la sécurité de la circulation, d'interdire l'accès à la R. N. 5 des chemins créés par les particuliers ?

Réponse du Ministre :

La plupart des chalets et baraquements édifiés, en infraction à l'article 44 de la loi, sur le territoire de la commune de Roly se situent en dehors du site porté à l'Inventaire sous le n° 1 g), attendu qu'ils se situent de part et d'autre, mais surtout à l'Ouest, de la route de l'Etat n° 5 Philippeville-Mariembourg, laquelle ne traverse pas le site en question.

Le Procureur du Roi est saisi de 27 dossiers relatifs à ces infractions, et ce nombre correspond pratiquement à celui des cas qui nous sont signalés par l'Administration du Cadastre; l'Administration communale placée couramment devant le fait accompli, intervient avec diligence. De plus, deux cas ont fait l'objet, le 12 juin 1967, de jugements ordonnant la remise des lieux en état dans les trois ans du prononcé.

Quant aux accès à la route de l'Etat qui ont été créés par les délinquants, ils n'ont évidemment pas été autorisés puisque ou bien il n'y a pas eu de dossier en demande de permis de bâtir, ou bien il s'est clôturé par un refus du permis. La suppression de ces accès suivra automatiquement toute condamnation à remettre les lieux dans leur état primitif.

Un autre membre demande s'il est envisagé d'élargir les possibilités des constructions de vacances à l'orée des bois.

Réponse du Ministre :

Les constructions de vacances en peuvent être autorisées à l'orée des bois. La plupart des bois sont classés dans l'inventaire des sites et il est évident qu'il faut éviter de diminuer les surfaces boisées. Des instructions précises ont été données dans ce sens à l'Administration.

Le problème de la seconde résidence ne peut cependant être ignoré, d'autant plus qu'il a une importance économique certaine pour les régions ardennaises. En consé-

Over dat dossier is reeds gunstig beschikt door de Minister van Economische Zaken, alsmede door het Bestuur van de Wegen en door dat van de Stedebouw.

Zodra het Departement van Openbare Werken in het bezit zal zijn van het door de Minister van Landbouw aangekondigde advies, zal een ontwerp van koninklijk besluit tot erkenning van de industriezone van Hollogne-aux-Pierres, Grâce-Berleur en Loncin aan de Koning ter goedkeuring worden voorgelegd.

Bescherming van het Landschap.

Een lid toont zich verontrust over het verval van de streck van Roly, waar afgedaunkte voertuigen als woning dienen en waar niet aan de normen beantwoordende gebouwen op wanordelijke wijze worden opgericht.

Bovendien zijn er particuliere wegen die door de verkaveling worden getrokken en op rijksweg 5 uitkomen; zij vormen daar een gevaar voor de gebruikers van die hoofdweg, die thans gemoderniseerd wordt.

In dat verband stelt hij de volgende vragen :

— Wat denkt het Departement van Openbare Werken te doen om het verval van dat oord tegen te gaan ?

— Acht de Minister het niet nuttig, voor de veiligheid van het verkeer de toegang van de door particulieren aangelegde wegen naar de rijksweg 5 te verbieden ?

Antwoord van de Minister :

De meeste landhuisjes en barakken die in strijd met artikel 44 van de wet op het grondgebied van de gemeente Roly zijn gebouwd, liggen buiten de plaats welke voorkomt op de Inventaris onder n° 1 g), aangezien zij aan weerszijden, maar vooral ten Westen van rijksweg n° 5 Philippeville-Mariembourg zijn gelegen, welke niet doorheen de genoemde plaats loopt.

Bij de Procureur des Konings zijn 27 dossiers betreffende deze overtredingen aanhangig gemaakt en dat aantal beantwoordt praktisch aan dat van de gevallen die zijn gesignaleerd door het Bestuur van het Kadaster; het gemeentebestuur, dat doorgaans voor een voldongen feit wordt gesteld, komt met spoed tussenbeide. Bovendien is in twee gevallen op 12 juni 1967 een vonnis uitgesproken waarbij bevel werd gegeven de betrokken plaats in de oorspronkelijke staat te herstellen binnen een termijn van drie jaar met ingang van de uitspraak.

Met betrekking tot de toegangen tot de rijksweg die door de overtredders zijn aangelegd, zij erop gewezen dat daarvoor geen vergunning is uitgereikt omdat er geen dossier betreffende een aanvraag tot bouwvergunning is geweest, ofwel omdat deze, als ze werd ingediend, geweigerd werd. Het opheffen van die toegangen zal automatisch volgen op elke veroordeling om de betrokken plaatsen in hun oorspronkelijke toestand te herstellen.

Een ander lid vraagt of er gedacht wordt aan verruiming van de mogelijkheden tot het bouwen van vakantiewoningen aan de rand van bossen.

Antwoord van de Minister :

Er kan geen machtiging worden verleend voor het bouwen van vakantiewoningen aan de rand van bossen. De meeste bossen zijn gerangschikt in de inventaris des landschappen en het spreekt vanzelf dat men een inkrimping van de beboste oppervlakten moet vermijden. De administratie heeft nauwkeurige instructies gekregen in die zin.

Het probleem i.v.m. de tweede verblijfplaats mag evenwel niet worden miskend, temeer daar het een onbetwistbaar economisch belang vertoont voor de Ardennen. Om tot

quence, pour tendre vers une solution positive, il a été demandé, dans le cadre de l'élaboration des plans de secteurs, que les auteurs de projets et l'Administration, en accord avec les pouvoirs locaux, recherchent des possibilités de créer des localisations dont la destination serait d'être spécialement affectées à la seconde résidence. Ces zones pourraient, après enquête, être fixées auprès de l'habitat actuel et dans des sites à vocation touristique, dont l'équipement devrait être réalisé au préalable.

Routes.

Liaisons routières modernes entre la région montoise et les ports de Gand et d'Anvers.

Un membre estime qu'il s'agit là d'une question d'intérêt national.

Il souhaite obtenir du Ministre des précisions quant au programme prévu pour les prochaines années.

Réponse du Ministre :

a) *Liaisons Hainaut-Gand.*

1° *Prévu en 1968.*

Suppression du goulot de la rue de Condé à Leuze.

L'adjudication aura lieu au mois de février 1968.

— *Route de l'Etat n° 58 : Valenciennes-Gand, section Gand-Renaix.*

Section Eke (Landuit)-Asper (R. 339) : 54 millions.

L'adjudication aura lieu dans le courant du 3^me trimestre 1968.

— *Route de l'Etat n° 56 : Gand-Grammont.*

Il sera procédé à l'aménagement du carrefour avec la route provinciale n° 11 Alost-Audenarde dans le courant de 1968.

2° *Prévu au programme 1969-1973.*

— *Route de l'Etat n° 58 : Valenciennes-Gand.*

Rectification à Zevegem.

Ces travaux qui seront exécutés par l'Intercommunale E. 3 seront mis en adjudication dans le courant du 3^e trimestre de 1969. Les expropriations sont en cours.

— *Route de l'Etat n° 58 : Valenciennes-Gand.*

Section Zevegem-Gand.

Les expropriations auront lieu en 1969. Un crédit de 45 millions a été prévu au plan quinquennal en 1970 pour l'exécution des travaux.

— *Route de l'Etat n° 56 : Gand-Grammont*

1971 : Rectification entre Oombergen et Grotenberge : 64 millions.

1972 : Modernisation du tronçon entre l'E 3 et Oosterzele : 40 millions.

1973 : Modernisation du tronçon Oosterzele-Oombergen : 100 millions.

een positieve oplossing te komen, is bijgevolg in het raam van de uitwerking van de sectorplannen gevraagd dat de auteurs van projecten en de administratie, in gemeen overleg met de plaatselijke autoriteiten, naar mogelijkheden zoeken om te voorzien in plaatsen welke speciaal zouden dienen voor een tweede verblijfplaats. Bedoelde zones zouden na onderzoek kunnen gevestigd worden in de nabijheid van het huidige woongebied en in toeristisch aantrekkelijke oorden, waarvan de uitrusting vooraf tot stand zou moeten worden gebracht.

Wegen.

Moderne wegverbindingen tussen de streek van Bergen en de havens van Gent en Antwerpen.

Een lid is van mening dat het hier om een vraagstuk van nationaal belang gaat.

Hij wenst van de Minister nadere gegevens te verkrijgen over het programma dat voor de komende jaren is opge maakt.

Antwoord van de Minister.

a) *Verbindingen Henegouwen-Gent.*

1° *Voorzien in 1968.*

Afschaffing van de vernauwing van de rue de Condé te Leuze.

De aanbesteding zal in de maand februari 1968 plaatsvinden.

— *Rijksweg n° 58 : Valenciennes-Gent, vak Gent-Ronse.*

Vak Eke (Landuit)-Asper (W. 339) : 54 miljoen.

De aanbesteding zal in de loop van het derde kwartaal 1968 plaatsvinden.

— *Rijksweg n° 56 : Gent-Geraardsbergen.*

Het kruispunt met de provincieweg n° 11 Aalst-Oude naarde zal in de loop van 1968 aangelegd worden.

2° *Voorzien in het programma 1969-1973.*

— *Rijksweg n° 58 : Valenciennes-Gent.*

Rechtstrekking te Zevegem.

Bedoelde werken, die door de E 3-Intercommunale uitgevoerd zullen worden, zullen in de loop van het derde kwartaal 1969 aanbesteed worden. De onteigeningen worden thans uitgevoerd.

— *Rijksweg n° 58 : Valenciennes-Gent.*

Vak Zevegem-Gent.

De onteigeningen zullen in 1969 uitgevoerd worden. Een krediet van 45 miljoen is op het vijfjarenplan in 1970 uitgetrokken voor de uitvoering der werken.

— *Rijksweg n° 56 : Gent-Geraardsbergen.*

1971 : Rechtstrekking tussen Oombergen en Grotenberge : 64 miljoen.

1972 : Modernisering van het vak tussen de E3 en Oosterzele : 40 miljoen.

1973 : Modernisering van het vak Oosterzele-Oombergen : 100 miljoen.

b) *Route n° 14 Tilburg-Lille.*

1968 :

Entretien ordinaire :

Anvers	3
(A noter toutefois : Section entre Anvers-Turnhout aménagée ou à aménager sur F. A. R. 1965 à 1968.)	
Flandre occidentale	—
Flandre orientale	2
Total	5 millions

Entretien extraordinaire :

Tronçon Belsele-St-Nicolas	15
Ancienne route de l'Etat n° 14 à Mont-St-Amand	11
Tronçon Aalbeke-Courtrai et traversée d'Aalbeke	6
Travaux d'ajustement au pont E 3/R 14 à Marke	3
Total	35 millions

Travaux routiers dans la région liégeoise.

Les précisions suivantes ont été données par le Ministre à la demande d'un membre.

Route Jean Jaurès, à Ans.

L'aménagement de cette route d'accès à l'autoroute est décidé.

Le projet en est dressé et les expropriations nécessaires à son élargissement sont en cours. Les travaux suivront.

Parkway Jemeppe-Les Hauts Sarts.

Cette route n'est pas comprise dans les projets du Département des Travaux publics. Toutefois, il en est tenu compte dans l'aménagement des routes de l'Etat, que le futur parkway rencontrera.

Le tronçon Loncin-Ans de l'accès de Liège sera mis en service en novembre 1968.

Le tronçon Calvaire-Saint-Laurent-boulevard d'Avroy, à Liège, sera vraisemblablement mis en service en 1972, mais la section Ans-Calvaire-Saint-Laurent sera accessible fin 1969.

Travaux routiers dans l'ouest du Hainaut.

Les précisions suivantes ont été données par le Ministre à la demande d'un membre.

Route n° 7 — Section Mons-Harveng.

La modernisation de cette section est prévue au programme quinquennal du Fonds des Routes.

Route Mons-Bavai.

Il s'agit d'une route provinciale. Les subsides seront accordés au fur et à mesure de l'établissement des dossiers par le Service technique provincial et dans la limite des crédits disponibles.

Itinéraire Nimy - Masnuy-Saint-Jean - Enghien.

La reprise de cet itinéraire dans le réseau routier de l'Etat a été décidée récemment.

b) *Weg n° 14 : Tilburg-Rijsel.*

1968 :

Gewoon onderhoud

Antwerpen	3
(Er valt echter op te merken : vak Antwerpen-Turnhout aangelegd of aan te leggen op W. F. 1965 tot 1968.)	
West-Vlaanderen	—
Oost-Vlaanderen	2
Totaal	5 miljoen

Buitengewoon onderhoud

Vak Belsele-Sint-Niklaas	15
Oude rijksweg n° 14 te Sint-Amandsberg ...	11
Vak Aalbeke-Kortrijk en doortocht te Aalbeke	6
Aanpassingswerken aan brug E 3/R 14 te Marke	3
Totaal	35 miljoen

Wegenwerken in het Luikse.

De volgende gegevens werden door de Minister verstrekt op verzoek van een lid.

Jean Jaurès-weg te Ans.

Er werd tot het aanleggen van die toegangsweg tot de autosnelweg besloten.

Het ontwerp is opgesteld en de nodige onteigeningen voor het verbreden van bedoelde weg worden thans uitgevoerd. De eigenlijke werken zullen volgen.

Parkway Jemeppe-Les Hauts Sarts.

Alhoewel die weg in de ontwerpen van het Departement van Openbare Werken niet voorkomt, wordt er nochtans mee rekening gehouden in het aanleggen van de rijkswegen die door de toekomstige parkway gekruist zullen worden.

Het vak Loncin-Ans van de toegang tot Luik zal in november 1968 in gebruik worden genomen.

Het vak Calvaire-Saint-Laurent-boulevard d'Avroy, te Luik, zal waarschijnlijk in 1972 in gebruik worden genomen, maar het vak Anse-Calvaire-Saint-Laurent zal reeds einde 1969 toegankelijk zijn.

Wegenwerken in het westen van de provincie Henegouwen.

De volgende gegevens werden door de Minister verstrekt op verzoek van een lid.

Rijksweg 7 — Vak Bergen-Harveng.

De modernisering van dit vak maakt deel uit van het vijfjarenprogramma van het Wegenfonds.

Weg Bergen-Bavai.

Het betreft hier een provincieweg. De toelagen zullen naar gelang van het opstellen van de dossiers door de provinciale technische dienst en binnen de perken van de beschikbare kredieten toegekend worden.

Weg Nimy - Masnuy-Saint-Jean - Edingen.

Tot opnemen van die weg in het rijkswegennet is onlangs beslist.

Le problème de sa modernisation est lié à celui de la recherche d'un nouveau tracé d'autoroute à établir à l'ouest de la R. N. 7 entre la A 8 à Goyck-Leerbeek et la A 15 à Nimy.

La Route nationale 5.

Un membre attire l'attention du Ministre sur l'intérêt primordial que représente pour toute la région sud de l'arrondissement de Philippeville, la modernisation de la route nationale n° 5.

Cette voie axiale qui assure la liaison Nord-Sud. (Bruxelles-Charleroi-Rocroi-Reims-Paris) est l'artère vitale seule capable de permettre le développement économique de cette partie du pays.

Le membre pose à ce sujet les questions suivantes :

— A quelle date envisage-t-on de réaliser le contournement d'Yves-Gomezée ?

— Où en sont les projets d'aménagement du carrefour de Philippeville où la R. N. 5 croise la R. N. 36 ?

— Les travaux d'amélioration en cours entre la borne 20 et la borne 28, adjugés en décembre 1966, pourront-ils être réalisés cette année sur la totalité du parcours ?

— Quel est le planning d'exécution des travaux de modernisation de la R. N. 5 ?

Réponse du Ministre :

La réalisation des travaux de contournement d'Yves-Gomezée doit, suivant le plan quinquennal, être entamée en 1969. Selon les prévisions actuellement établies, la mise en adjudication de ces travaux peut être attendue à la fin du 3^e trimestre de 1969 quand les expropriations seront suffisamment avancées.

L'aménagement du carrefour de Philippeville où la R. N. 5 croise la R. N. 36 sera réalisée en 1968.

Les travaux d'amélioration en cours entre la borne 20 et la borne 28 ne pourront être entièrement réalisés cette année. L'itinéraire sera modernisé complètement en 1968 (4 voies de circulation) entre les bornes 23 et 28.

Planning de modernisation.

Les contournements de Lanefte, Somzée, Frasnes-les-Couvin sont prévus en 1968. Les derniers travaux seront adjugés en 1969, sauf la déviation de Philippeville (Jamagne-Neuville) qui sera adjugée en 1970.

Routes n°s 26 et 28.

Un membre souhaite être informé des prévisions de travaux sur la transversale Bouillon-Recogne-Libramont-Houffalize-St-Vith-Manderfeld-Frontière allemande.

Réponse du Ministre :

La route n° 26 dont il est question est rangée sur une grande partie de son itinéraire dans le réseau secondaire. C'est plutôt la route n° 28 Bouillon-Recogne-St-Hubert-Laroche-Vielsalm déjà en partie aménagée qui a été retenue comme transversale classée dans le réseau primaire. Pour cette route, 340 millions sont prévus au plan quinquennal 1969-1973. Tandis qu'en 1967-1968 des crédits au montant de 140 millions sont consacrés à divers travaux, dont notamment le contournement de Bouillon.

Het probleem van de modernisering ervan is afhankelijk van het opzoeken van een nieuw autosnelwegtracé, dat ten westen van rijksweg 7 tussen de A 8 te Gooik-Leerbeek en de A 15 te Nimy moet komen.

Rijksweg 5.

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op het primordiale belang van de modernisering van rijksweg 5 voor het gehele zuidelijk gebied van het arrondissement Philippeville.

Deze radiale weg die de verbinding vormt tussen Noord en Zuid (Brussel-Charleroi-Rocroi-Reims-Parijs), is van vitaal belang, daar het de enige weg is die de economische ontwikkeling van dit landsgedeelte kan in de hand werken.

Het lid stelt in dat verband de volgende vragen :

— Op welke datum is men van plan de omlegging te Yves-Gomezée te verwezenlijken ?

— Hoever staat het met de plannen voor de inrichting van het kruispunt van Philippeville waar de R 5 de R 36 kruist ?

— Zullen de in december 1966 toegewezen verbeteringswerken welke thans aan de gang zijn tussen paal 20 en paal 28, dit jaar over de hele lengte van de weg uitgevoerd worden ?

— Welke planning werd aangenomen voor de uitvoering van de moderniseringswerken aan de R 5 ?

Antwoord van de Minister :

De werken aan de rondweg te Yves-Gomezée moeten volgens het vijfjarenplan in 1969 aangevangen worden.

Volgens de thans opgestelde ramingen mag de aanbesteding van deze werken tegen het einde van de 3^e trimester van 1969 verwacht worden indien de onteigeningen voldoende gevorderd zijn.

De inrichting van het kruispunt te Philippeville waar de R 5 de R 36 kruist, zal in 1968 uitgevoerd worden.

De aan de gang zijnde verbeteringswerken tussen paal 20 en paal 28 zullen dit jaar niet volledig kunnen uitgevoerd worden. De weg zal in 1968 volledig gemoderniseerd worden (4 rijvakken) tussen paal 23 en 28.

Moderniseringsplannen.

De rondwegen te Lanefte, Somzée, Frasnes-les-Couvin worden in 1968 voorzien. De laatste werken zullen in 1969 aanbesteed worden, behalve de omleiding te Philippeville (Jamagne-Neuville) die in 1970 zal aanbesteed worden.

Wegen n°s 26 en 28.

Een lid wenst het plan van de werken te kennen betreffende de dwarsweg Bouillon-Recogne-Libramont-Houffalize-St-Vith-Manderfeld-Duitse grens.

Antwoord van de Minister :

De betrokken weg n° 26 is op een groot deel van zijn tracé in het secundair net gerangschikt. Het is veelmeer de deels aangelegde weg n° 28 Bouillon-Recogne-St-Hubert-Laroche-Vielsalm die als dwarsweg in aanmerking werd genomen en in het primair net gerangschikt. Voor bedoelde weg is 340 miljoen op het vijfjaren plan 1969-1973 uitgetrokken, terwijl in 1967-1968 kredieten ten belope van 140 miljoen bestemd zijn voor verschillende werken, waaronder de rondweg te Bouillon.

Route 617.

Un membre attire l'attention du Ministre sur le danger que représentent certains croisements sur la route Anvers-Knokke et insiste pour qu'une signalisation lumineuse y soit installée.

Réponse du Ministre :

Le Ministre signale que dans le courant de l'année 1968, seront pourvus d'une signalisation lumineuse les carrefours suivants :

- Route nationale 617 - Route nationale 60 à Kemzeke.
- Route nationale 617 - Route nationale 350 à Melsele.
- Route nationale 617 - Route nationale 356 à Vrasene.

En outre, au cours du 3^me trimestre, l'éclairage du tunnel sous le pont qui surplombe la nationale n° 617 à St-Gilles-Waas.

Route Givry-Binche.

A une question d'un membre, le Ministre a répondu que les travaux prévus dans la traversée de Givry figurent au programme d'entretien extraordinaire du réseau routier de l'exercice 1968.

Routes des régions forestières.

Un membre souligne l'importance du domaine forestier, — qui s'étend sur quelque 600 000 Ha — et déplore le mauvais état d'entretien des routes des régions forestières.

Il souhaite qu'un effort particulier soit fait pour l'amélioration de ce réseau routier.

Réponse du Ministre :

Le Ministre déclare qu'il s'agit de routes de 3^me catégorie.

Pour certaines d'entre elles qui sont d'intérêt touristique, des crédits d'entretien et d'amélioration sont prévus. D'autres sont des routes provinciales et communales.

Les travaux les concernant, entrepris à l'initiative des provinces et des communes, peuvent être subsidiés.

Route E 9.

Un membre souligne l'intérêt que représente pour la province de Luxembourg la route E 9.

Au cours des dix dernières années déclare-t-il, un seul tronçon a été amélioré.

De plus, alors que les expropriations ont été faites pour l'établissement d'une route à trois bandes de circulation, le tronçon amélioré n'en comporte que deux.

Quel est le programme de travaux pour les prochaines années ?

Réponse du Ministre :

Pour la route E 9 (itinéraire n° 15), le plan quinquennal 1969-1973 prévoit la réalisation complète de l'autoroute Liège-Beaufays (1 750 millions) et 400 millions pour l'aménagement de l'autoroute existante entre Beaufays et Bastogne.

Weg 617.

Een lid vestigt de aandacht van de Minister op sommige gevaarlijke kruispunten op de weg Antwerpen-Knokke en dringt erop aan dat daar verkeerslichten geplaatst worden.

Antwoord van de Minister :

De Minister wijst erop dat de volgende kruispunten op de rijksweg 617 Antwerpen-Zee kust in de loop van het jaar 1968 met een lichtsignalisatie zullen uitgerust worden :

- Rijksweg 617 - Rijksweg 60 te Kemzeke.
- Rijksweg 617 - Rijksweg 350 te Melsele.
- Rijksweg 617 - Rijksweg 356 te Vrasene.

Daarenboven is in de loop van het 3^me trimester 1968 de aanbesteding gepland van de verlichting van de tunnel onder de brug op rijksweg 617 te St-Gillis-Waas.

Weg Givry-Binche.

Op een vraag van een lid antwoordt de Minister dat de voor de doortocht te Givry geplande werken op het programma van buitengewoon onderhoud van het wegennet voor het dienstjaar 1968 voorkomen.

Wegen in de beboste streken.

Een lid vestigt de aandacht op het belang van het bospatrimonium, dat zich over ca. 600 000 ha uitstrekt, en betreurt de slechte staat van onderhoud van de wegen in de beboste streken.

Hij wenst dat een bijzondere inspanning worde gedaan om bedoeld wegennet te verbeteren.

Antwoord van de Minister :

De Minister verklaart dat het hier om wegen van derde categorie gaat.

Voor sommige, die een toeristisch belang hebben, werden onderhouds- en verbeteringskredieten uitgetrokken.

Andere zijn provincie- of gemeentewegen.

De desbetreffende werken, die op initiatief van provinciën en gemeenten worden uitgevoerd, kunnen een toe-lage genieten.

Weg E 9.

Een lid wijst op het belang van weg E 9 voor de provincie Luxemburg.

Hij verklaart dat gedurende de laatste tien jaar slechts één enkel vak werd verbeterd.

Bovendien heeft het verbeterde vak slechts twee rijstroken, terwijl de onteigeningen uitgevoerd werden met het oog op het aanleggen van een weg met drie rijstroken.

Wat is het werkprogramma voor de komende jaren ?

Antwoord van de Minister :

In het vijfjarenplan 1969-1973 is voor de weg E 9 (reisweg n° 15) voorzien in de volledige verwezenlijking van de autosnelweg Luik-Beaufays (1 750 miljoen), evenals in 400 miljoen voor het aanleggen van de bestaande autosnelweg tussen Beaufays en Bastenaken.

Routes touristiques.

En réponse à une question d'un membre, le Ministre a donné les précisions suivantes au sujet des réalisations routières dans le domaine de l'équipement touristique de la province de Luxembourg.

En 1967 :

1. Route N 192 : Neupont-Daverdisse : 7,3 millions;
2. Route N 193 : Corbion-Poupehan-Rochehaut : 12,5 millions.

En 1968 :

1. Route N 492 : Linglé-Cugnon : 1 million;
2. Route N 560 : Laroche-Houffalize : 19 millions;
3. Nouvel itinéraire Barvaux-Durbuy par la rive gauche de l'Ourthe. Expropriations (1) : 1,5 million;
4. Route d'accès au Centre Sportif d'Engreux (commune de Mabompré) : 9 millions.

La R 52 et les routes touristiques de la vallée du Viroin.

Un membre réclame la sollicitude du Ministre pour la modernisation des routes touristiques de l'Entre-Sambre et Meuse et, en tout premier lieu, de la R 52.

Celle-ci présente, déclare-t-il un intérêt touristique incontestable. Elle donne accès à une des plus belles régions de la province de Namur et permet de joindre la France par Vireux et Givet.

La modernisation, jusqu'à la frontière française, s'impose plus que jamais, car elle serait bénéfique à deux régions, la région du Viroin et la région de Gedinne dont l'économie est en déclin.

*Réponse du Ministre :**Route n° 52.*

En réalité, le tronçon Treignes-Vireux fait toujours partie du réseau de l'Etat. Toutefois, son intérêt très relatif pour la circulation générale (500 véhicules par jour) n'a pas jusqu'ici justifié de lui réserver à court terme un crédit destiné à modifier ses caractéristiques. Quoi qu'il en soit, cette route est maintenue en bon état de viabilité.

Autres routes touristiques.

Le programme du Fonds des Routes comporte la modernisation

en 1968 :

- de la R. N 61 dans la traverse de Thirimont : 17 millions;
- de la R. N 5 dans la traverse de Loverval et Nalinnes; 30 millions.

en 1969 :

- la construction d'un pont sur l'Eau Blanche à Chimay et la modernisation de ses abords : 10 millions;
- la modernisation de Nalinnes-Gerpennes R. N 5 : 30 millions;

(1) N. B. Les travaux (3,5 millions) sont prévus en 1969.

Toeristische wegen.

Als antwoord op een vraag van een lid verstrekt de Minister de volgende gegevens i.v.m. de wegenwerken voor de toeristische uitrusting in de provincie Luxemburg.

In 1967 :

1. Rijksweg 192 : Neupont-Daverdisse : 7,3 miljoen;
2. Rijksweg 193 : Corbion-Poupehan-Rochehaut : 12,5 miljoen.

In 1968 :

1. Rijksweg 492 : Linglé-Cugnon : 1 miljoen;
2. Rijksweg 560 : Laroche-Houffalize : 19 miljoen;
3. Nieuwe reisweg Barvaux-Durbuy, langs de linkeroever van de Ourthe. Onteigeningen (1) : 1,5 miljoen;
4. Toegangsweg tot het Sportcentrum te Engreux (Gemeente Mabompré) : 9 miljoen.

De weg n° 52 en de toeristische wegen van het Viroindal.

Een lid vraagt de aandacht van de Minister voor de modernisering van de toeristische wegen van het Entre-Sambre-et-Meuse en, in de eerste plaats, van weg n° 52.

Laatstgenoemde heeft, volgens het lid, een onbetwistbaar toeristisch belang. Hij verschaft toegang tot een der mooiste streken van de provincie Namen en maakt het mogelijk langs Vireux en Givet naar Frankrijk te reizen.

De modernisering tot aan de Franse grens dringt zich op, daar zij voordelig zou uitvallen voor twee streken, nl. die van de Viroin en die van Gedinne, waarvan de economie achteruitgaat.

*Antwoord van de Minister :**Weg n° 52.*

In feite maakt het vak Treignes-Vireux nog steeds deel uit van het rijksnet. Door het zeer relatief belang ervan voor het algemeen verkeer (500 voertuigen per dag), was het echter tot nu toe niet verantwoord op korte termijn een krediet uit te trekken met het oog op een wijziging van de karakteristieken van bedoelde weg. In alle geval wordt die weg in goede staat gehouden.

Andere toeristische wegen.

Het programma van het Wegenfonds voorziet in de volgende werken :

in 1968 :

- modernisering van R. 61 in de doortocht van Thirimont : 17 miljoen;
- modernisering van R. 5 in de doortocht van Loverval en Nalinnes : 30 miljoen.

in 1969 :

- bouw van een brug op de Eau Blanche, te Chimay, en modernisering van de toegangswegen : 10 miljoen;
- modernisering van Nalinnes-Gerpennes, R. 5 : 30 miljoen;

(1) N. B. De werken (3,5 miljoen) zijn gepland voor 1969.

— la modernisation de Châtelet-Presles R. N 22 : 30 millions;
 — la modernisation de la section Marcinelle-Montignies-le-Tilleul R. N. 372 : 20 millions.

Le programme *budget extraordinaire 1968* prévoit :

— l'amélioration des R. N 61 et 52 dans la traverse de Bourlers et Bailleux : 8 millions;
 — l'amélioration de la route Chimay-Virelles-Lompret : 5 millions.

Route touristique de Renaix.

Au budget extraordinaire de 1968, rubrique équipement touristique, un premier crédit de 9,2 millions est prévu pour la liaison entre la route nationale 58 Valenciennes-Terneuzen et la route provinciale Renaix-Berchem à Renaix.

Les expropriations y relatives sont faites.

Les travaux seront mis en adjudication au cours du 1^{er} trimestre de cette année.

Pour la seconde section un crédit complémentaire de 9,2 millions sera inscrit au budget de 1969.

Décentralisation.

Dans le cadre de la décentralisation administrative, le Gouvernement a mis à l'étude un projet de classification nouvelle de la voirie.

Certaines routes du réseau de l'Etat seront confiées aux provinces.

Des négociations seront menées avec les pouvoirs provinciaux pour établir une programmation étalant le transfert sur une période de cinq ans.

Dommages de guerre.

Un membre souligne le fait que des dossiers de dommages de guerre intéressant sa région n'ont toujours pas été traités.

Il insiste auprès du Ministre pour que des mesures soient prises qui permettent enfin leur liquidation.

Réponse du Ministre :

Le Ministre a déclaré qu'il était décidé à mettre fin au plus tôt à la liquidation des derniers dossiers de dommages de guerre.

Barrages-réservoirs.

Barrage sur l'Eau-d'Heure.

Un membre souhaite obtenir du Ministre les précisions suivantes :

1) La construction du barrage sur l'Eau-d'Heure est-elle décidée ? Dans l'affirmative, quel est le timing prévu pour la réalisation de cet ouvrage ?

2) Quelles sont les compensations prévues pour la région, notamment dans le domaine des itinéraires routiers et quel est le programme des travaux ?

— modernisering van Châtelet-Presles. R. 22 : 30 miljoen;

— modernisering van het vak Marcinelle-Montignies-le-Tilleul. R. 372 : 20 miljoen.

Het programma *buitengewone begroting 1968* voorziet in :

— de verbetering van de R. 61 en 52 in de doortocht van Bourlers en Bailleux : 8 miljoen;

— de verbetering van de weg Chimay-Virelles-Lompret : 5 miljoen.

Toeristische weg Ronse.

Op de buitengewone begroting is, onder de rubriek toeristische uitrusting, een eerste krediet van 9,2 miljoen uitgetrokken voor de verbinding tussen rijksweg n^o 58 Valenciennes-Terneuzen en de provincieweg Ronse-Berchem, te Ronse.

De desbetreffende onteigeningen zijn uitgevoerd.

De werken zullen in de loop van het eerste kwartaal van dit jaar worden aanbesteed.

Voor het tweede vak zal een bijkomend krediet van 9,2 miljoen op de begroting voor 1969 worden uitgetrokken.

Decentralisatie.

In het kader van de administratieve decentralisatie bestudeert de Regering een ontwerp van een nieuwe indeling van de wegen.

Sommige rijkswegen zullen aan de provincies overgedragen worden.

Er zal met de provinciale besturen onderhandeld worden ten einde een programma op te stellen dat de overdracht spreidt over een periode van 5 jaar.

Oorlogsschade.

Een lid legt de nadruk op het feit dat sommige dossiers inzake oorlogsschade die in zijn streek aangericht werd, nog steeds niet afgehandeld zijn.

Hij dringt er bij de Minister op aan dat maatregelen getroffen worden om deze dossiers eindelijk af te handelen.

Antwoord van de Minister :

De Minister verklaart dat bij besloten heeft de afhandeling van de dossiers betreffende de oorlogsschade zo spoedig mogelijk te beëindigen.

Stuwdammen.

De stuwdam op de « Eau d'Heure ».

Een lid wenst van de Minister nadere uitleg te krijgen over het volgende :

1) Is een beslissing genomen in verband met de bouw van de stuwdam op de « Eau d'Heure » ? Zo ja, wat is de timing voor het bouwen van dit kunstwerk ?

2) Welke compensaties zijn voor de streek in aanmerking genomen, nl. op het gebied van het wegennet en wat is het programma voor de werken ?

3) L'étude du remplacement de la ligne de chemin de fer qui sera coupée par l'établissement du barrage est-elle terminée ?

4) Dans l'affirmative, quel est le tracé de la nouvelle ligne? Les crédits nécessaires à sa réalisation sont-ils prévus? Le Département des Travaux publics peut-il garantir que la nouvelle ligne de chemin de fer sera en place dès que l'ancienne aura disparu ?

Réponse du Ministre :

La situation actuelle en ce qui concerne ce problème est la suivante :

1) Lors de la réunion du Comité ministériel de Coordination économique et sociale du 13 décembre 1967, la décision a été prise de construire le complexe de barrages Eau-d'Heure - Plate Taille par priorité. En outre, l'étude du projet Brouffe-Eau Noire ainsi que des variantes possibles sera poursuivie.

Le programme arrêté pour la réalisation du complexe de barrages Eau d'Heure-Plate Taille comprend :

1968 — Déplacement du chemin de fer;
1969 — Continuation du déplacement du chemin de fer — Adjudication des travaux routiers;
1970 — Mise en service du chemin de fer déplacé — Adjudication des travaux de construction des barrages proprement dits;
1973 — Achèvement des travaux et début du remplissage des réservoirs.

2) Les compensations prévues pour la région sont de deux ordres :

a) création de plans d'eau à usage touristique maintenus à niveau constant par l'établissement de pré-barrages;
b) création d'un réseau routier à caractère touristique au pourtour des lacs créés par les retenues et amélioration des routes existantes permettant d'accéder aux barrages.

3) L'étude de principe du remplacement de la ligne de chemin de fer qui sera coupée par l'établissement du barrage de l'Eau d'Heure est faite. L'étude détaillée du tracé est en cours en vue des expropriations et de la réalisation.

4) La nouvelle ligne de chemin de fer sera mise en service avant le démontage de l'ancienne. Les crédits nécessaires à cette réalisation sont prévus au département à l'article 73.05 — Barrages-réservoirs et adjudication, parmi les divers en 1968, vu leur montant peu élevé.

En 1969, un crédit plus important sera nécessaire. Il sera prévu au budget ainsi que celui destiné aux aménagements routiers au pourtour des lacs et vers les barrages.

La partie Walcourt-Cerfontaine de la ligne Charleroi-Mariembourg-Couvin-Vireux sera désaffectée. A partir de Yves-Gomezée et jusqu'à St. Lambert, puis l'ancien tracé Florennes-Cerfontaine par Jamagne jusqu'à Neuville-Nord, enfin un nouveau raccordement Neuville-Nord-Neuville-Sud où s'effectuera la jonction à la ligne existante. Cerfontaine restera desservi en cul de sac à partir de Neuville pour le trafic marchandises.

3) Is men klaar met de studie van de lijn ter vervanging van de spoorweglijn welke ingevolge het bouwen van de stuwdam afgesneden zal worden ?

4) Zo ja, wat is het tracé van de nieuwe lijn? Zijn de vereiste kredieten uitgetrokken om die lijn aan te leggen? Kan het Departement van Openbare Werken de waarborg geven dat de nieuwe spoorweglijn gebruiksklaar zal zijn wanneer de oude niet meer zal bestaan ?

Antwoord van de Minister :

Wat dit probleem betreft ziet de huidige toestand er als volgt uit :

1) Op de vergadering van 13 december 1967 van het Ministerieel Comité voor economische en sociale coördinatie is de beslissing genomen het stuwdammen-complex « Eau-d'Heure-Plate Taille » bij voorrang te bouwen. Daarenboven zal de studie van het project « Brouffe-Eau Noire » worden voorgezet alsmede die van de mogelijke varianten ervan.

Het programma dat voor de verwezenlijking van het stuwdammencomplex « Eau d'Heure-Plate Taille » is vastgelegd, omvat :

1968 — verplaatsing van de spoorweglijn;
1969 — voortzetting van de verplaatsing van de spoorweglijn; — aanbesteding van de wegenaanleg;
1970 — ingebruikneming van de verplaatste spoorweglijn — aanbesteding van de bouw van de eigenlijke stuwdammen;
1973 — voltooiing van de werken en begin van het vullen van de stuwdammen.

2) De voor de streek voorgestelde compensaties zijn tweërlei :

a) aanleg van waterplassen voor toeristische doeleinden die door middel van voorstuwdammen op een constant peil gehouden worden;
b) aanleg rond de totstandgekomen meren van een toeristisch weggennet en verbetering van de bestaande toegangswegen tot de stuwdammen.

3) De principiële studie van de vervanging van de spoorweglijn die door de aanleg van de stuwdam op de « Eau-d'Heure » zal worden afgesneden, is beëindigd. De detailstudie van het tracé is aan de gang met het oog op de ont-eigeningen en de verwezenlijking.

4) De nieuwe spoorweglijn zal in gebruik worden genomen voordat de oude afgebroken wordt. De daartoe vereiste kredieten zijn door het Departement op artikel 73.05 « stuwdammen en toevoerleidingen » uitgetrokken en wel onder de « diversen » omdat zij weinig bedragen.

In 1969 zal een hoger krediet vereist zijn. Dit krediet alsmede het krediet voor het wegenaanleg rond de meren en naar de stuwdammen, zal op de begroting worden uitgetrokken.

Het vak Walcourt-Cerfontaine van de lijn Charleroi-Mariembourg-Couvin-Vireux zal buiten gebruik worden gesteld. Vanaf Walcourt zal de lijn het volgende tracé hebben : Walcourt-Florennes via Yves-Gomezée tot St Lambert; dan zal het oude tracé Florennes-Cerfontaine via Jamagne tot Neuville-Nord worden gevolgd; ten slotte zal een nieuwe verbinding Neuville-Nord-Neuville-Sud worden aangelegd om de aansluiting op de bestaande lijn te vormen. Voor het goederenverkeer zal Cerfontaine door middel van een doodlopend spoor worden bediend.

Comme il est signalé au 1^{er} ci-avant, l'étude d'un complexe de barrages Brouffe-Eau Noire doit se poursuivre, compte tenu de l'intérêt que présente une telle réalisation.

Si la priorité a été réservée au complexe Eau d'Heure-Plate Taille, c'est que le coût en est inférieur, compte tenu de tous les éléments qui déterminent le prix.

Les études du complexe Brouffe-Eau Noire sont entamées, tant en ce qui concerne l'hydrologie des bassins intéressés que les sites d'implantation possibles.

Ces études n'en sont qu'au stade préliminaire et il est prématuré de préciser l'emplacement et le timing de réalisation éventuel. Celle-ci, de toute manière, serait précédée par la construction du barrage-réservoir à établir sur la Lesse, à Daverdisse.

5) Du point de vue routier, des compensations sont effectivement prévues pour la région, par les projets :

- a) de la construction de nouvelles liaisons entre Cerfontaine-Silenrieux-Boussu-lez-Walcourt et Erpion;
- b) d'aménagement d'une route communale reliant Cerfontaine, Senzeille, Villers-deux-Églises et Jamiolle.

Un autre membre demande où en sont l'étude du barrage de la Lesse et le plan d'aménagement de la région qui sera entièrement transformée par ce barrage ?

Réponse du Ministre :

Le 14 décembre 1967, le Groupe Alpha Sobemap a commencé l'étude de l'ensemble du plan de secteur de Neufchâteau-Bertrix-Librumont. Le Groupe est chargé notamment d'étudier l'aménagement de la région en fonction des transformations profondes dues au barrage envisagé. L'auteur de projet doit déposer son premier rapport comportant la formulation des tendances générales en août 1968. La consultation au niveau des départements commencera aussitôt.

Par ailleurs, un crédit de 500 000 F a été accordé au même Groupe en vue d'une étude touristique particulière à la Haute-Lesse. Cette étude doit définir les options relatives au développement touristique et les programmes d'aménagement et d'équipement indispensables, de telle manière que la réussite soit aussi heureuse que dans le site du barrage de la Bigge, en Allemagne.

Bâtiments.

En réponse à des questions relatives à l'érection de Centres administratifs à Bastogne et à Virton, le Ministre a donné à la commission les réponses suivantes :

Centre administratif de Bastogne.

Ce centre est conçu de manière à héberger différents services de l'État ainsi que ceux de l'Administration communale. Il forme un ensemble complet dont les éléments « État » et « Administration communale » sont difficilement dissociables.

C'est la raison pour laquelle son érection a été décidée en une entreprise unique de gros-œuvre et parachèvement dont le coût sera réparti proportionnellement entre les deux parties participantes sous la direction des services spécialisés de l'État.

L'estimation de ces travaux s'élève à ± 36 000 000 F pour la construction destinée aux services de l'État et à ± 22 000 000 F pour celle destinée aux services communaux.

Zoals onder 1^o hiervoren gezegd is, moet de studie van het stuwdammencomplex Brouffe-Eau Noire worden voortgezet, rekening houdend met het belang dat dit complex vertoont.

De voorrang is verleend aan het complex Eau d'Heure-Plate Taille omdat de kostprijs ervan lager is, rekening houdend met alle factoren die de prijs beïnvloeden.

De studies in verband met het complex Brouffe-Eau-Noire zijn aangevat, zowel wat betreft de hydrologie van de betrokken bekkens als de plaatsen waar het kan worden gebouwd.

De studies in verband met het complex Brouffe-Eau vroeg om de plaats en de eventuele bouwtiming te bepalen. In ieder geval moet de bouw van de stuwdam op de Lesse te Daverdisse voorafgaan.

5) Wat de wegen betreft, zijn in feite compensaties voor de streek in aanmerking genomen; er bestaan plannen inzake :

- a) aanleggen van nieuwe verbindingen tussen Cerfontaine-Silenrieux-Boussu-lez-Walcourt en Erpion;
- b) het geschikt maken van een gemeenteweg tussen Cerfontaine, Senzeille, Villers-deux-Églises en Jamiolle.

Een ander lid vraagt hoever het staat met de studie inzake de afdamming van de Lesse en met het plan voor de ordening van de streek die door deze afdamming grondig zal gewijzigd worden.

Antwoord van de Minister :

Op 14 december 1967 heeft de groep Alpha Sobemap een aanvang gemaakt met de studie van het gezamenlijke sectorplan voor Neufchâteau-Bertrix-Librumont. De groep heeft met name de opdracht de ordening van de streek te bestuderen in verband met de grondige wijzigingen die het gevolg zullen zijn van de voorgenomen afdamming. De auteur van het project moet in augustus 1968 zijn eerste verslag indienen met de formulering van de algemene tendensen. Het overleg op departementeel niveau zal dan dadelijk aanvangen.

Verder is aan dezelfde groep een krediet van 500 000 F toegekend voor een bijzondere toeristische studie m.b.t. de Boven-Lesse. In deze studie moeten de opties betreffende de toeristische ontwikkeling en de vereiste programma's voor de ordening en de uitrusting zodanig worden bepaald dat men tot een even gelukkig resultaat komt als voor het gebied van de Bigge-afdamming in Duitsland.

Gebouwen.

Als antwoord op vragen in verband met het oprichten van administratieve centra te Bastenaken en te Virton verstrekte de Minister de commissie de volgende inlichtingen :

Administratief centrum te Bastenaken.

Dit centrum is bestemd om onderdak te verlenen aan verscheidene rijksdiensten alsmede aan de diensten van het gemeentebestuur. Het is een volledig complex en men kan de aan de Staat en aan het gemeentebestuur voorbehouden kantooruimte moeilijk scheiden.

Daarom is besloten ruwbouw en afwerking ervan als één onderneming te behandelen, waarvan de prijs proportioneel zal verdeeld worden onder de twee partijen die er deel aan hebben, onder de leiding van gespecialiseerde rijksdiensten.

De werken zijn op ± 36 000 000 F geraamd voor het gedeelte dat voor de rijksdiensten in voorbehouden en op ± 22 000 000 F voor het gedeelte dat voor de gemeentediensten is voorbehouden.

Les documents de mise en adjudication pour la partie « Etat » sont prêts et ceux de la partie « Ville » viennent d'être introduits, pour un dernier examen, au sein de la Direction des Bâtiments d'Arlon.

La mise en adjudication de l'ensemble du complexe pourra avoir lieu vers la mi-juillet 1968 pour autant que les moyens financiers nécessaires soient à la disposition de l'Administration communale en temps voulu, pour la partie qui la concerne.

Centre Administratif de Virton.

Ce centre est uniquement destiné à héberger des services de l'Etat.

L'avant-projet en a été approuvé par les différents départements qui sont intéressés à sa construction et l'étude du projet définitif se poursuit au sein de la Direction des Bâtiments d'Arlon.

Le terrain d'assiette du bâtiment projeté est propriété de l'Etat (ancien bureau de Postes), à l'exception d'une parcelle restant à acquérir pour un montant de \pm 1 000 000 F.

L'adjudication des travaux de gros-œuvre et de parachèvement pourra avoir lieu au cours du 1^{er} semestre de 1969 pour autant que les possibilités budgétaires le permettent.

Le coût de ces travaux peut être estimé à \pm 23 000 000 F.

Travaux communaux subsidiés.

1) Circulaire ministérielle du 27 février 1954.

Un membre rappelle qu'une circulaire ministérielle du 27 février 1954 relative aux travaux communaux soumis à l'autorité de tutelle, empêche pratiquement toute initiative des pouvoirs communaux en ce domaine.

Il insiste pour que ces instructions soient rapportées au plus tôt.

Réponse du Ministre :

A cette observation, le Ministre répond qu'en fait, cette circulaire n'est plus appliquée à la lettre, elle date en effet d'une période de surchauffe de l'économie belge et n'a donc plus de raison d'être. Des instructions ont d'ailleurs été données aux Députations permanentes dans le sens d'une application moins rigoureuse de la circulaire incriminée.

Le vœu exprimé par la Commission de la voir rapportée sera transmis au Département de l'Intérieur.

2) Répartition des crédits de l'exercice 1968.

Faisant état du nombre de dossiers introduits au Département des Travaux publics par les pouvoirs subordonnés, un membre voudrait savoir sur quels critères se fera la répartition des subsides en 1968.

Réponse du Ministre :

Le Ministre reconnaît qu'il s'agit là d'un problème difficile, les demandes dépassant très largement les possibilités d'intervention dans l'immédiat.

Quant il s'agit de travaux qui vont de pair avec ceux de l'Etat, l'intervention sollicitée du Département est toujours accordée.

Les routes provinciales et les routes à grand trafic bénéficient d'une priorité.

Une certaine programmation est exercée pour informer les Administrations communales de la date probable à laquelle sera prise la décision qui les concernent.

De documenten voor de aanbesteding van het gedeelte « Staat » zijn klaar en die voor het gedeelte « Stad » werden zopas voor een laatste onderzoek ingediend bij de Directie van de gebouwen te Aarlen.

Het ganse complex zal omstreeks half juli 1968 kunnen aanbesteed worden, voor zover het gemeentebestuur ten gepaste tijde over de nodige financiële middelen beschikt voor het gedeelte dat de stad aanbelangt.

Administratief centrum te Virton.

Dit centrum is alleen bestemd om er rijksdiensten in onder te brengen.

Het voorontwerp is goedgekeurd door de verschillende departementen die betrokken zijn bij de oprichting ervan en aan de studie van het definitieve ontwerp wordt verder gewerkt door de Directie van de Gebouwen te Aarlen.

De grond, waarop het gebouw zal worden opgericht, is eigendom van de Staat (een vroeger postkantoor), met uitzondering van een perceel dat nog moet worden aangekocht voor een bedrag van \pm 1 000 000 F.

De werken in verband met ruwbouw en afwerking zullen in de loop van het eerste semester van 1969 kunnen aanbesteed worden, voor zover daar ruimte voor bestaat op de begroting.

De werken mogen op \pm 23 000 000 F worden geraamd.

Gesubsidieerde gemeentewerken.

1) Ministerieel rondschrijven van 27 februari 1954.

Een lid herinnert eraan dat een ministerieel rondschrijven van 27 februari 1954 betreffende de aan het toezicht van de hoge overheid onderworpen werken praktisch ieder initiatief van het gemeentelijke instanties op dit gebied verlamt.

Hij dringt erop aan dat die instructies zo spoedig mogelijk worden ingetrokken.

Antwoord van de Minister :

De Minister antwoordt op deze opmerking dat dit rondschrijven in feite niet meer letterlijk wordt toegepast : het dateert immers uit een periode waarin de Belgische economie oververhit was en heeft dus geen bestaansreden meer. Er werden trouwens aan de bestendige Deputaties richtlijnen verstrekt met het oog op een minder strenge toepassing van het betwiste rondschrijven.

De door de Commissie uitgesproken wens, dat het wordt ingetrokken, zal aan het Departement van Binnenlandse Zaken worden medegedeeld.

2) Verdeling van de kredieten voor het dienstjaar 1968.

In verband met het aantal dossiers dat door de ondergeschikte besturen bij het Departement van Openbare Werken is ingediend, vraagt een lid volgens welke criteria de subsidies in 1968 zullen worden verdeeld.

Antwoord van de Minister :

De Minister erkent dat men hier met een moeilijk vraagstuk te maken heeft daar de aanvragen de moeilijkheden tot subsidiëring in de onmiddellijke toekomst ver overtreffen.

Voor werken die gepaard gaan met die van de Staat wordt de van de Departement gevraagde subsidie altijd toegekend.

De provinciale wegen en de wegen met groot verkeer hebben voorrang.

Er is een zekere programmatie om de gemeentelijke besturen in kennis te stellen van de waarschijnlijke datum waarop de beslissing die ze aanbelangt zal worden getroffen.

3) *Déplacement de canalisation.*

Plusieurs membres font remarquer que la réalisation du réseau autoroutier ou l'amélioration des routes ordinaires place souvent les Administrations communales dans l'obligation de déplacer des canalisations d'eau qu'elles ont établies à grands frais.

Cela entraîne pour elles des charges nouvelles malaisément supportables.

Réponse du Ministre :

Du point de vue juridique, l'Etat ne devrait pas intervenir dans cette charge nouvelle.

Toutefois, un arrêté royal en préparation prévoit d'accorder à l'avenir un subside uniforme de 65 % pour les déplacements de canalisations rendus nécessaires pour l'exécution de travaux entrepris par l'Etat.

Ce subside est prévu tant pour les canalisations d'eau que pour celles concernant le gaz et l'électricité, alors que pour la mise en place de ces dernières, aucun subside n'était alloué jusqu'ici.

Les 35 % restant à charge des communes se justifient par le fait que celles-ci disposent d'un réseau de canalisations renouvelé.

DISCUSSION DES AMENDEMENTS
ET VOTES.

1) M. Delruelle a déposé un amendement insérant un article 12bis (nouveau) libellé comme suit :

« Le Ministre des Travaux publics, en accord avec le Ministre des Finances, est autorisé à accorder la garantie de l'Etat, à concurrence d'un milliard de francs, pour les emprunts d'un même montant, à souscrire par l'Office de la Navigation, en vue du financement des travaux de modernisation du Canal Albert. L'Etat versera les dotations nécessaires à l'Office de la Navigation, en vue d'assurer le service financier de l'emprunt. »

Il justifie son amendement de la façon suivante :

Le Ministre, reconnaissant l'urgence extrême des travaux de modernisation du Canal Albert, a annoncé à plusieurs reprises son intention d'accélérer lesdits travaux, de manière à ce qu'ils soient achevés en cinq ans au lieu de dix. Il s'est lui-même proposé de procéder à un financement spécial, à savoir l'emprunt avec garantie de l'Etat effectué par l'Office de la Navigation, la charge financière étant couverte par l'Etat, qui procéderait d'autre part à un ajustement des droits de navigation. Cette intention est confirmée par la note au bas de la page 88 du budget. Mais, contrairement aux travaux du Canal de Bruxelles au Rupel, dont le financement spécial est permis par l'article 12, le financement des travaux du Canal Albert est déclaré « à l'étude ».

Cette justification semble insuffisante car l'étude en question sera certainement terminée avant la fin de 1968.

* * *

Plusieurs membres ont invoqué l'urgence des travaux de modernisation du Canal Albert.

Tous ont mis l'accent sur l'importance d'intérêt national de cette voie d'eau qui n'est plus adaptée aux méthodes de navigation moderne (convois à la poussée).

3) *Verplaatsing van leidingen.*

Verscheidene leden merken op dat de verwezenlijking van het autowegennet of de verbetering van de gewone wegen de gemeentebesturen er vaak toe noopt de waterleidingen die zij met grote kosten gelegd hebben, te verplaatsen.

Zulks brengt nieuwe lasten met zich, die zij moeilijk kunnen dragen.

Antwoord van de Minister :

Juridisch gezien zou de Staat die nieuwe last niet moeten helpen dragen.

Nochtans voorziet een koninklijk besluit dat thans in voorbereiding is, voor de toekomst in een eenvormige toelage van 65 % voor de met het oog op de uitvoering van door de Staat ondernomen werken vereiste verplaatsingen van leidingen.

Deze toelage wordt zowel voor de water- als voor de gas- en elektriciteitsleidingen verleend, terwijl voor het leggen van deze laatste tot nu toe geen enkele toelage werd verleend.

Dat de overige 35 % ten laste blijven van de gemeenten wordt verantwoord door het feit dat die gemeenten over een vernieuwd net leidingen beschikken.

BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN
EN STEMMINGEN.

1) De heer Delruelle stelde een amendement voor, waarbij een artikel 12bis (*nieuw*) ingevoegd werd, dat als volgt luidt :

« De Minister van Openbare Werken is gemachtigd om, in overleg met de Minister van Financiën, de staatswaarborg ten belope van een miljard frank te verlenen aan de leningen ten belope van hetzelfde bedrag, welke door de Dienst der Scheepvaart zullen worden aangegaan met het oog op de financiering van de moderniseringswerken aan het Albertkanaal. De Staat zal aan de Dienst der Scheepvaart de nodige dotaties bezorgen om te voorzien in de betaling van de renten der lening. »

Hij verantwoordt zijn amendement als volgt :

De Minister, die toegeeft dat de moderniseringswerken aan het Albertkanaal uiterst dringend zijn, heeft herhaaldelijk zijn voornemen te kennen gegeven die werken sneller te laten verlopen, zodat zij binnen vijf in plaats van over tien jaar zouden voltooid zijn. Zelf heeft hij voorgesteld een speciale financiering aan te wenden, bestaande in een lening met staatswaarborg, welke zou worden aangegaan door de Dienst der Scheepvaart, waarbij de financiële last zou worden gedekt door de Staat, die anderszijds de scheepvaartrechten zou aanpassen. Dat voornemen is bevestigd in een aantekening onderaan bladzijde 88 van de begroting. Maar in tegenstelling met de werken aan het Zeekanaal Brussel-Rupel, waarvan de speciale financiering door artikel 12 wordt toegestaan, wordt van de financiering van de werken aan het Albertkanaal gezegd dat « de studie aan de gang is ».

Die verantwoording lijkt ons onvoldoende te zijn, daar die studie zeker vóór eind 1968 geëindigd zal zijn.

* * *

Verscheidene sprekers leggen er de nadruk op dat de werken voor de modernisering van het Albertkanaal dringend moeten worden uitgevoerd.

Zij beklemtonen allen het nationaal belang van bedoelde waterweg, die niet meer aangepast is aan de moderne scheepvaartmethoden (duwvaartkonvoien).

Le Gouvernement accepte le principe de l'amendement de M. Delruelle. Il demande toutefois que le texte en soit modifié comme suit :

« Article 12bis (nouveau). — L'Office de la Navigation est autorisé à contracter, en dehors du marché public des capitaux, des emprunts pour un montant d'un milliard, en vue du financement des travaux de modernisation du Canal Albert. Le Ministre des Finances est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence du montant précité. Les modalités et conditions de ces emprunts seront soumises à l'approbation préalable du Ministre des Travaux publics et du Ministre des Finances. L'Etat versera les dotations nécessaires à cet organisme en vue d'assurer le service financier des emprunts ».

En outre, le Gouvernement spécifie qu'il continue à rechercher une méthode spéciale de financement comme il est indiqué au renvoi (2), page 88 du tableau annexé au projet de loi. Aussi, l'adoption de l'amendement n'implique-t-elle pas que d'autres méthodes de financement ne pourraient être adoptées. Le Gouvernement se réserve toute latitude sur ce point.

L'amendement de M. Delruelle tel qu'il a été modifié par le Gouvernement a été adopté à l'unanimité.

2) M. Mergam a déposé un amendement tendant à ajouter un article 12.31 (nouveau), libellé comme suit :

Article 12.31. — Frais d'études de création d'une association intercommunale pour l'achèvement de la construction de l'autoroute circulaire « Ring » de l'agglomération bruxelloise : 50 000 F.

Il justifie son amendement comme suit :

A plusieurs reprises, des intercommunales ont été instituées pour la construction d'autoroutes (Ex. : E3, E5).

Nous estimons que notre réseau routier axé sur Bruxelles devrait être complété d'urgence par l'achèvement du Ring. La création d'une intercommunale à cette fin favoriserait grandement cette exécution.

Nous proposons d'inscrire au budget un crédit modique pour pouvoir entamer l'étude de la création de l'intercommunale.

Suite à une déclaration du Ministre, M. Mergam a retiré son amendement.

3) Plusieurs amendements ont été déposés par M. Califice (voir doc. 4-XVI/3).

En vue de réaliser au plus tôt une liaison autoroutière moderne entre Anvers-Bruxelles et les régions Sud du pays, il propose une augmentation de 300 millions de F des crédits du Fonds des routes, à répartir sur les divers postes de l'autoroute E 10, Anvers-Malines-Nivelles-Mons-Paris.

Les crédits complémentaires seraient répartis comme suit :

Autoroute E 10.

c) Bruxelles-Malines-Anvers :

Bruxelles-Malines Sud : + 150 millions;
Contournement Ouest de Bruxelles : + 75 millions.

d) Bruxelles-Mons :

Hal-Houdeng : + 150 millions;
Contournement Ouest de Bruxelles : + 75 millions.

De Regering aanvaardt het beginsel van het amendement Delruelle. Zij vraagt echter dat de tekst ervan wordt gewijzigd als volgt :

« Artikel 12bis (nieuw). — De Dienst van de Scheepvaart wordt ertoe gemachtigd buiten de publieke kapitaalmarkt leningen aan te gaan ten belope van één miljard met het oog op de financiering van de moderniseringswerken aan het Albertkanaal. De Minister van Financiën wordt ertoe gemachtigd de Staatswaarborg te verlenen tot het voormelde bedrag. De modaliteiten en voorwaarden van deze leningen zullen vooraf ter goedkeuring aan de Minister van Openbare Werken en aan de Minister van Financiën worden voorgelegd. De Staat zal de nodige dotaties storten aan die instelling om de financiële dienst van de leningen te kunnen verzekeren ».

De Regering bepaalt bovendien dat zij verder blijft zoeken naar een bijzondere financieringsmethode zoals aangegeven in verwijzing (2), blz. 88 van de tabel in bijlage tot het wetsontwerp. De goedkeuring van het amendement houdt derhalve niet in dat geen andere financieringsmethoden zouden kunnen aangenomen worden. Dienaangaande behoudt de Regering zich alle vrijheid van handelen.

Het amendement van de heer Delruelle wordt, zoals het door de Regering is gewijzigd, eenparig aangenomen.

2) De heer Mergam heeft een amendement voorgesteld dat ertoe strekt een artikel 12.31 (nieuw) in te voegen, dat luidt als volgt :

Artikel 12.31. — Kosten voor studies betreffende de oprichting van een intercommunale vereniging voor de voltooiing van de bouw van de grote ring rond de Brusselse agglomeratie : 50 000 F.

Hij verantwoordt zijn amendement als volgt :

Voor de bouw van autowegen zijn herhaaldelijk intercommunale verenigingen opgericht (E3, E5 bvb.).

Wij zijn van mening dat ons wegennet, dat Brussel als spil heeft, dringend moet worden aangevuld door de grote ringweg te voltooien. De oprichting van een intercommunale vereniging zou zulks ten eerste bevorderen.

Wij stellen voor op de begroting een bescheiden krediet uit te trekken, ten einde de desbetreffende studies te kunnen aanvangen.

Ingevolge een verklaring van de Minister trekt de heer Mergam zijn amendement in.

3) De heer Califice stelde verschillende amendementen voor (zie Stuk n° 4 - XVI/3).

Met het oog op een spoedige aanleg van een moderne autosnelweg tussen Antwerpen-Brussel en de zuidelijke gewesten van het land stelt hij voor de kredieten voor het Wegenfonds met 300 miljoen F te verhogen en die verhoging te verdelen over de verschillende posten van de autoroute E-10 tussen Antwerpen, Mechelen, Nijvel, Bergen en Parijs.

De aanvullende kredieten zouden als volgt worden verdeeld :

Autoweg E 10.

c) Brussel-Mechelen-Antwerpen :

Brussel-Mechelen Zuid : + 150 miljoen;
Ringweg Brussel-Westelijk deel : + 75 miljoen.

d) Brussel-Bergen :

Halle-Houdeng : + 150 miljoen;
Ringweg Brussel-Westelijk deel : + 75 miljoen.

Cette augmentation serait compensée par une diminution de certains postes de voies navigables(art. 53.01 - 73.03 et 73.05).

Un membre marque son désaccord sur cette proposition.

La réduction proposée des crédits aux voies navigables rompt l'équilibre que le Ministre a déclaré vouloir réaliser, entre les communautés nationales, dans la répartition des crédits budgétaires.

Selon le Ministre, cette crainte n'est pas justifiée.

L'adoption des amendements n'aura aucune conséquence préjudiciable pour une des régions du pays.

Il n'entraînera aucun ralentissement des travaux de la liaison Escaut-Rhin, en cours d'exécution sur le territoire néerlandais, un solde de crédits de paiement de 300 millions de l'exercice 1967 étant disponible.

Par ailleurs, dans la répartition des crédits entre les régions, les crédits portuaires n'entrent pas en ligne de compte.

Bien qu'il souhaite vivement voir accélérer les liaisons autoroutières entre le Nord et le Sud du pays, un membre considère cette question comme étant d'intérêt national. Sans la garantie donnée par le Ministre, il n'aurait pu marquer son accord sur cette modification budgétaire.

Les amendements de M. Califice ont été adoptés par onze voix contre six.

* * *

Avant de procéder au vote de l'article premier, des membres déclarent se rallier à la politique du Ministre des Travaux publics, mais non à celle du Gouvernement. L'adoption du budget constituant un acte de confiance au Gouvernement, ils ne peuvent émettre un vote positif.

L'article premier est adopté par 11 voix contre 6.

Les articles 2 à 12 sont également adoptés par 11 voix contre 6.

L'article 12bis (nouveau) est adopté à l'unanimité.

Les articles 13 à 15 sont adoptés par 11 voix contre 6.

L'ensemble du budget est également adopté par 11 voix contre 6.

Le Rapporteur,

F. DEVILERS.

Le Président,

A. DEQUAE.

Die verhoging zou worden gecompenseerd door een vermindering van sommige posten van waterwegen (art. 53.01 - 73.03 en 73.05).

Een lid is het niet eens met dit amendement.

Door de voorgestelde vermindering van de kredieten voor de bevaarbare waterwegen wordt het evenwicht verbroken dat de Minister verklaard heeft te willen tot stand brengen bij de verdeling van de begrotingskredieten tussen de nationale gemeenschappen.

Volgens de Minister is die vrees ongegrond.

De goedkeuring van de amendementen zal geen nadelige terugslag hebben voor een van de gewesten van het land.

Er zal geen vertraging uit voortvloeden voor de werken in verband met de Schelde-Rijnverbinding, die thans op Nederlands grondgebied worden uitgevoerd, aangezien er nog 300 miljoen betalingskredieten van het dienstjaar 1967 beschikbaar zijn.

Bovendien komen de voor de havens bestemde kredieten niet in aanmerking voor de verdeling van de kredieten over de gewesten.

Ofschoon een lid de autowegverbindingen tussen het Noorden en het Zuiden van het land wenst te zien bespoedigen, acht hij dit probleem van nationaal belang. Hij had niet kunnen instemmen met de voorgestelde wijziging in de begroting indien de Minister de bovenstaande verzekering niet had gegeven.

De amendementen Califice worden aangenomen met elf tegen zes stemmen.

* * *

Vooraleer over artikel 1 te stemmen, verklaren verscheidene leden dat zij instemmen met het beleid van de Minister van Openbare Werken, doch niet met dat van de Regering. Daar de goedkeuring van een begroting een gebaar van vertrouwen in de Regering inhoudt, kunnen zij geen ja-stem uitbrengen.

Artikel 1 wordt aangenomen met 11 tegen 6 stemmen.

De artikelen 2 tot 12 worden eveneens aangenomen met 11 tegen 6 stemmen.

Artikel 12bis (nieuw) wordt eenparig aangenomen.

De artikelen 13 tot 15 worden aangenomen met 11 tegen 6 stemmen.

De gehele begroting wordt eveneens met 11 tegen 6 stemmen aangenomen.

De Verslaggever,

F. DEVILERS.

De Voorzitter,

A. DEQUAE.

AMENDEMENTS
ADOPTES PAR LA COMMISSION.

A. — Au projet proprement dit.

Art. 12bis (nouveau).

L'Office de la Navigation est autorisé à contracter, en dehors du marché public des capitaux, des emprunts pour un montant d'un milliard, en vue du financement des travaux de modernisation du Canal Albert. Le Ministre des Finances est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence du montant précité. Les modalités et conditions de ces emprunts seront soumises à l'approbation préalable du Ministre des Travaux publics et du Ministre des Finances. L'Etat versera les dotations nécessaires à cet organisme en vue d'assurer le service financier des emprunts.

B. — Aux tableaux.

TITRE II.
DEPENSES EXTRAORDINAIRES.

CHAPITRE III.
TRANSFERT DE CAPITAUX.

Transfert de capitaux à l'étranger.

Voies hydrauliques.

Art. 53.01. — Canal Gand-Terneuzen. Escaut maritime. Liaison Escaut-Rhin (p. 18).

Le crédit d'engagement de :

« 1 300 000 000 de francs »,

figurant à la colonne 6 (Autorisations nouvelles 1968), est ramené à :

« 1 000 000 000 de francs ».

(Réduction de 300 000 000 de francs.)

CHAPITRE IV.
INVESTISSEMENTS DIRECTS (CIVILS).

Routes, travaux hydrauliques et autres.

Voies hydrauliques.

Art. 73.03. — Cours d'eau (p. 22).

Le crédit d'engagement de :

« 2 514 000 000 de francs »,

figurant à la colonne 6 (Autorisations nouvelles 1968), est ramené à :

« 2 464 000 000 de francs ».

(Réduction de 50 000 000 de francs.)

AMENDEMENTEN
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

A. — Op het eigenlijke ontwerp.

Art. 12bis (nieuw).

De Dienst van de Scheepvaart wordt ertoe gemachtigd, buiten de publieke kapitaalmarkt, leningen aan te gaan ten belope van één miljard met het oog op de financiering van de moderniseringswerken aan het Albertkanaal. De Minister van Financiën wordt ertoe gemachtigd de Staatswaarborg te verlenen tot het voormelde bedrag. De modaliteiten en voorwaarden van deze leningen zullen vooraf ter goedkeuring aan de Minister van Openbare Werken en aan de Minister van Financiën worden voorgelegd. De Staat zal de nodige dotaties storten aan die instelling om de financiële dienst van de leningen te kunnen verzekeren.

B. — Op de tabellen.

TITEL II.
BUITENGEWONE UITGAVEN.

HOOFDSTUK III.
VERMOGENSOVERDRACHTEN.

Vermogensoverdrachten aan het buitenland.

Waterwegen.

Art. 53.01. — Kanaal Gent-Terneuzen. Zeeschelde. Schelde-Rijnverbinding (blz. 19).

Het vastleggingskrediet van :

« 1 300 000 000 frank »,

dat voorkomt in kolom 6 (Nieuwe machtigingen 1968), wordt teruggebracht op :

« 1 000 000 000 frank ».

(Vermindering met 300 000 000 frank.)

HOOFDSTUK IV.
DIRECTE INVESTERINGEN (CIVIELE).

Wegen, waterbouwkundige en andere werken.

Waterwegen.

Art. 73.03. — Waterlopen (blz. 23).

Het vastleggingskrediet van :

« 2 514 000 000 frank »,

dat voorkomt in kolom 6 (Nieuwe machtigingen 1968), wordt teruggebracht op :

« 2 464 000 000 frank ».

(Vermindering met 50 000 000 frank.)

Art. 73.05. — Barrages-réservoirs et adductions (p. 22).

Le crédit d'engagement de :

« 244 000 000 de francs »,

figurant à la colonne 6 (Autorisations nouvelles 1968),
est ramené à :

« 144 000 000 de francs »,

(Réduction de 100 000 000 de francs.)

TITRE III.

ORGANISMES D'INTERET PUBLIC.

FONDS DES ROUTES.

CHAPITRE 53.

Art. 533.01 — Dépenses particulières proprement dites
(p. 30).

Le crédit d'engagement de :

« 11 630 000 000 de francs »,

est porté à :

« 12 080 000 000 de francs »,

soit une augmentation de 450 000 000 de francs destinée à
modifier comme suit les subsides octroyés aux autoroutes
Bruxelles-Malines-Anvers et Bruxelles-Mons, repris à la
justification de l'article 533.01, p. 108, du programme
justificatif :

C. — BRUXELLES-MALINES-ANVERS.

Malines Sud-Malines Nord	500
Bruxelles-Malines Sud	600
Décomptes, révisions, etc.	70
Expropriations	220
Contournement Nord-Ouest de Bruxelles	75

D. — BRUXELLES-MONS.

Bruxelles-Hal	509
Hal-Houdeng	700
Décomptes, révisions, etc.	100
Expropriations	200
Contournement Sud-Ouest de Bruxelles	75

Art. 73.05. — Stuwdammen en toevoerleidingen (blz. 23).

Het vastleggingskrediet van :

« 244 000 000 frank »,

dat voorkomt in kolom 6 (Nieuwe machtigingen 1968),
wordt teruggebracht op :

« 144 000 000 frank »,

(Vermindering met 100 000 000 frank.)

TITEL III.

INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT.

WEGENFONDS.

HOOFDSTUK 53.

Art. 533.01. — Eigenlijke bijzondere uitgaven (blz. 30).

Het vastleggingskrediet van :

« 11 630 000 000 frank »,

wordt gebracht op :

« 12 080 000 000 frank »,

dit is een vermeerdering met 450 000 000 frank, die moet
dienen om de toelagen voor de autosnelwegen Brussel-
Mechelen-Antwerpen en Brussel-Bergen, die op blz. 108
voorkomen in de verantwoording van artikel 533.01 van het
verantwoordingsprogramma, als volgt te wijzigen :

C. — BRUSSEL-MECHELEN-ANTWERPEN.

Mechelen Zuid-Mechelen Noord	500
Brussel-Mechelen Zuid	600
Verrekeningen, herzieningen enz.	70
Ontelgingen	220
Ringweg Brussel-Noordwestelijk deel	75

D. — BRUSSEL-BERGEN.

Brussel-Halle	509
Halle-Houdeng	700
Verrekeningen, herzieningen enz.	100
Ontelgingen	200
Ringweg Brussel-Zuidwestelijk deel	75

ANNEXE.

Ministère des Travaux publics.

Programme 1969-1973.

Engagements.

Récapitulation.

(En millions de francs).

BIJLAGE.

Ministerie van Openbare Werken.

Programma 1969-1973.

Vastleggingen.

Samenvatting.

(In miljoenen frank).

	1969	1970	1971	1972	1973	Total Totaal
Budget extraordinaire. — Buitengewone begroting :						
Routes. — Wegen	1 100	1 150	1 200	1 300	1 400	6 150
Voies hydrauliques. — Waterwegen	11 025	11 375	11 680	11 395	11 595	57 070
Bâtiments. — Gebouwen	2 310	2 380	2 452	2 525	2 600	12 267
Urbanisme. — Stedebouw	3 661	3 781	4 172	4 257	4 292	20 163
Electricité. — Electriciteit	599	484	494	465	475	2 517
Total. — Totaal	18 695	19 170	19 998	19 942	20 362	98 167
Fonds des Routes. — Wegenfonds :						
Autoroutes. — Autowegen	9 840	10 090	10 335	10 570	10 795	51 630
Routes. — Wegen	3 780	4 080	4 400	4 750	5 140	22 150
Total. — Totaal	13 620	14 170	14 735	15 320	15 935	73 780
E 3	4 600	3 940	520	1 630	—	10 690
E 5	4 000	4 000	2 000	—	—	10 000
E 39	300	800	1 285	150	—	2 535
Fonds scolaires. — Schoolfondsen :						
Ecoles prov. et comm. — Prov. en Gemeent. schoolgebouwen	811	811	811	811	811	4 055
Education nationale. — Nationale Opvoeding	2 297	2 297	2 297	2 297	2 297	11 485
Total. — Totaal	3 108	3 108	3 108	3 108	3 108	15 540
Financement Crédit Communal. — Financiering Gemeentekrediet	1 700	1 800	1 900	2 000	2 100	9 500
Total général. — Algemeen totaal	46 023	46 988	43 546	42 150	41 505	220 212

Fonds des Routes.

Plan quinquennal 1969-1973.

(Crédits d'engagement en millions de francs.)

Wegfonds.

Vijfjarenplan 1969-1973.

(Vastleggingskredieten in miljoen frank.)

	1969	1970	1971	1972	1973	Total 1969-1973 — Totaal 1969-1973
I. — Autoroutes. — Autosnelwegen :						
Wallonie	4 600	4 300	1 910	—	—	10 810
Wallonie : Accès Liège-Corniche. — Toegang Luik « Corniche »	—	—	—	250	250	500 (1)
Bruxelles-Boom-Anvers. — Brussel-Boom-Antwerpen	180	200	215	240	255	1 090
Bruxelles-Malines-Anvers. — Brussel-Mechelen-Antwerpen	1 070	955	930	295	—	3 250
Ring : Nord-Ouest et routes d'accès. — Ring : Noord-West en toegangswegen	350	570	1 040	1 580	1 730	5 270
Bruxelles-Mons. — Brussel-Bergen	1 080	905	—	—	—	1 985
Ring : Sud-Ouest et routes d'accès. — Ring : Zuid-West en toegangswegen	350	570	1 040	2 280	925	5 165 (1)
Bruxelles-Namur-Ardennes. — Brussel-Namen-Ardennen	660	800	1 930	1 875	1 170	6 435 (1)
Jabbeke-Furnes-Front. française. — Jabbeke-Veurne-Franse grens	—	100	360	1 070	1 270	2 800
Anvers-Breda. — Antwerpen-Breda	730	750	1 070	—	—	2 550
Liège-Beaufays. — Luik-Beaufays	—	400	500	850	—	1 750
Loppem-Blauwe Toren	50	50	—	—	—	100
Nivelles-Gouy-Fontaine-l'Evêque. — Nijvel-Gouy-Fontaine-l'Evêque	—	—	—	410	590	1 000 (1)
Ring de Charleroi. — Ring van Charleroi	—	190	560	650	1 410	2 810
Nivelles-Gosselies. — Nijvel-Gosselies	600	—	—	—	—	600
Bruxelles-Ostende. — Brussel-Oostende	40	—	300	—	—	340
Liège-Maastricht. — Luik-Maastricht	30	200	80	160	—	470
Zelzate-Maldegem	—	—	300	550	350	1 200
Jabbeke. — Maldegem	—	—	—	260	855	1 115 (1)
Louvain-Lummen. — Leuven-Lummen	—	—	—	—	690	690 (1)
Tournai-Courtrai. — Doornik-Kortrijk	—	—	—	—	575	575 (1)
Bruxelles-Tournai. — Brussel-Doornik	—	—	—	—	625	625 (1)
Divers. — Verscheidene	100	100	100	100	100	500
II. — Routes. — Wegen	3 780	4 080	4 400	4 750	5 140	22 150
	13 620	14 170	14 735	15 320	15 935	73 780

(1) A poursuivre après 1973.

(1) Voort te zetten na 1973.

Association intercommunale pour l'autoroute E 3.

Plan quinquennal 1969-1973.

(Crédits d'engagement en millions de francs.)

Intercommunale vereniging voor de autosnelweg E 3.

Vijfjarenplan 1969-1973.

(Vastleggingskredieten in miljoen frank.)

1969	1970	1971	1972	1973	Total — Totaal
4 600	3 940	520	1 630	—	10 690

Association intercommunale pour l'autoroute E 5.
Plan quinquennal 1969-1973.
(Crédits d'engagement en millions de francs.)

Intercommunale vereniging voor de autosnelweg E 5.
Vijfjarenplan 1969-1973.
(Vastleggingskredieten in miljoen frank.)

1969	1970	1971	1972	1973	Total Totaal
4 000	4 000	2 000	—	—	10 000

Association intercommunale pour l'autoroute E 39.
Plan quinquennal 1969-1973.
(Crédits d'engagement en millions de francs.)

Intercommunale vereniging voor de autosnelweg E 39.
Vijfjarenplan 1969-1973.
(Vastleggingskredieten in miljoen frank.)

1969	1970	1971	1972	1973	Total Totaal
300	800	1 285	150	—	2 535

Routes ordinaires.
Plan quinquennal 1969-1973.

Gewone wegen.
Vijfjarenplan 1969-1973.

	1969	1970	1971	1972	1973	Total Totaal
Anvers. — Antwerpen	211	228	246	266	287	1 238
Flandre occidentale. — West-Vlaanderen	248	267	285	304	322	1 426
Flandre orientale. — Oost-Vlaanderen	254	272	296	321	344	1 487
Limbourg. — Limburg	200	216	233	252	272	1 173
Brabant flamand. — Vlaams Brabant	212	229	247	267	288	1 243
Agglomération bruxelloise. — Brusselse Agglomeratie	228	245	263	284	306	1 326
Brabant wallon. — Waals Brabant	148	160	170	180	190	848
Hainaut. — Henegouwen	230	250	270	290	320	1 360
Liège. — Luik	231	250	270	292	315	1 358
Luxembourg. — Luxemburg	297	320	345	373	402	1 737
Namur. — Namen	216	245	250	272	295	1 278
Divers. — Verscheidene	1 305	1 398	1 525	1 649	1 799	7 676
Total. — Totaal	3 780	4 080	4 400	4 750	5 140	22 150

Autoroute de Wallonie.

1969	Lamain-Gaurain (revêtements 14 km)	400	
	Gaurain: Accès R. 8 (terrassements + 4 ponts)	75	
	Rocourt-Blaton (terrassements)	445	
	Boussu-Quaregnon-Jemappes (terrassements)	525	
	Jemappes-Nimy-Havré (revêtements 16 km)	400	
	Accès Nord de Charleroi (terrassements)	410	
	Daussoulx-Loyers (terrassements)	280	
	Huccorgne-St-Georges (terrassements)	670	
	Accès Liège-Avrois	100	
	Accès de Verviers	300	
	Décomptes, révisions, etc.	530	
	Expropriations	465	
			4 600
1970	Gaurain-Rocourt (terrassements)	740	
	Accès Antoing	35	
	Gaurain-Blaton (13 ponts)	95	
	Blaton-Pommerœul (terrassements)	570	
	Hensies-Jemappes (revêtements 16 km)	340	
	Flérus-Keumiée (revêtements 4 km)	100	
	Accès Nord de Charleroi	385	
	Velaine-Daussoulx (revêtements 21 km)	235	
	Daussoulx-Loyers (revêtements 7 km)	80	
	St-Georges-Horion (revêtements 6 km)	70	
	Accès Verviers	200	
	Viaduc Verviers	550	
	Décomptes, révisions, etc.	600	
	Expropriations	300	
			4 300
1971	Lamain-Hertain (2,5 km)	180	
	Gaurain-Pommerœul (revêtements 33 km)	385	
	Accès Est de Mons	100	
	Daussoulx-St-Georges (revêtements 34 km)	360	
	Accès Huy	385	
	Décomptes, révisions, etc.	500	
			1 910
1972	Accès Liège-« Corniche » Ste-Marguerite		250
1973	Accès Liège-« Corniche » Ste-Marguerite		250 (1)
			11 310

Autoroute Bruxelles-Boom-Anvers.

1969	Voies latérales Wilrijk-Boom	130	
	Infrastructure pont canal maritime à Willebroek	50	
			180
1970	Superstructure pont canal maritime (1 ^{re} partie)	80	
	4 passages supérieurs	60	
	Viaduc Boom (1 ^{re} partie)	60	
			200
1971	Superstructure pont canal maritime (2 ^e partie)	70	
	Viaduc Boom (2 ^e partie)	145	
			215
1972	Viaduc Boom (3 ^e partie)	35	
	Viaduc Aartselaar	80	
	Tronçon central Wilrijk-Aartselaar	50	
	5 passages supérieurs	75	
			240
1973	Tronçon central Aartselaar-Boom	95	
	Élargissement tronçon Breendonk-canal	35	
	6 passages supérieurs	90	
	Voies latérales Wolvertem-Breendonk	35	
			255
			1 090

(1) A poursuivre.

Autosnelweg van Wallonië.

1969	Lamain-Gaurain (verhardingen 14 km)	400	
	Gaurain: Toegang R. 8 (grondwerken + 4 bruggen)	75	
	Rocourt-Blaton (grondwerken)	445	
	Boussu-Quaregnon-Jemappes (grondwerken)	525	
	Jemappes-Nimy-Havré (verhardingen 16 km)	400	
	Noordelijke toegang tot Charleroi (grondwerken)	410	
	Daussoulx-Loyers (grondwerken)	280	
	Huccorgne-St-Georges (grondwerken)	670	
	Toegang tot Luik-Avrois	100	
	Toegang tot Verviers	300	
	Verrekeningen, herzieningen, enz.	530	
	Onteigeningen	465	
			4 600
1970	Gaurain-Rocourt (grondwerken)	740	
	Toegang tot Antoing	35	
	Gaurain-Blaton (13 bruggen)	95	
	Blaton-Pommerœul (grondwerken)	570	
	Hensies-Jemappes (verhardingen 17 km)	340	
	Fleurus-Keumiée (verhardingen 4 km)	100	
	Noorderlijke toegang tot Charleroi	385	
	Velaine-Daussoulx (verhardingen 21 km)	235	
	Daussoulx-Loyers (verhardingen 7 km)	80	
	St-Georges-Horion (verhardingen 6 km)	70	
	Toegang tot Verviers	200	
	Viaduct Verviers	550	
	Verrekeningen, herzieningen, enz.	600	
	Onteigeningen	300	
			4 300
1971	Lamain-Hertain (2,5 km)	180	
	Gaurain-Pommerœul (verhardingen 33 km)	385	
	Oostelijke toegang tot Bergen	100	
	Daussoulx-St-Georges (verhardingen 34 km)	360	
	Toegang tot Hoel	385	
	Verrekeningen, herzieningen, enz.	500	
			1 910
1972	Toegang tot Luik-« Corniche » Ste-Marguerite		250
1973	Toegang tot Luik-« Corniche » Ste-Marguerite		250 (1)
			11 310

Autosnelweg Brussel-Boom-Antwerpen.

1969	Zijrijwegen Wilrijk-Boom	130	
	Onderbouw brug zeevaartkanaal te Willebroek	50	
			180
1970	Bovenbouw brug zeevaartkanaal (1 ^{ste} deel)	80	
	4 overbruggingen	60	
	Viaduct Boom (1 ^{ste} deel)	60	
			200
1971	Bovenbouw brug zeevaartkanaal (2 ^{de} deel)	70	
	Viaduct Boom (2 ^{de} deel)	145	
			215
1972	Viaduct Boom (3 ^{de} deel)	35	
	Viaduct Aartselaar	80	
	Centraal wegvak Wilrijk-Aartselaar	50	
	5 overbruggingen	75	
			240
1973	Centraal wegvak Aartselaar-Boom	95	
	Verbreiding wegvak Breendonk-kanaal	35	
	6 overbruggingen	90	
	Zijrijwegen Wolvertem-Breendonk	35	
			255
			1 090

(1) Voort te zetten.

Autoroute E 10 tronçon Bruxelles-Malines-Anvers.

A. — Autoroute proprement dite.	
1969	Machelen-Zemst (terrassements et ouvrages d'art) 2 ^e partie 230
	Machelen-Zemst (revêtements 10 km) ... 200
	Zemst-Rumst (revêtements 11,5 km) ... 230
	Rumst-Kontich (terrassements et ouvrages d'art) 1 ^{re} partie 5,2 km 110
	Expropriations 255
	Divers 45
	----- 1 070
1970	Rumst-Kontich (terrassements et ouvrages d'art) 2 ^e partie 200
	Rumst-Kontich (revêtements 5,2 km) ... 110
	Kontich-Anvers (terrassements et ouvrages d'art) 1 ^{re} partie 200
	Kontich-Anvers (revêtements 5,25 km) 1 ^{re} partie 100
	Kontich-Anvers (terrassements et ouvrages d'art) 2 ^e partie 120
	Expropriations 85
	Divers 140
	----- 955
1971	Kontich-Anvers (terrassements et ouvrages d'art et revêtements 1,75 km) 2 ^e partie 630
	Divers 300
	----- 930
1972	Divers 295
1973	—
	----- 3 250
B. — Ring Nord et Ouest et voies d'accès.	
1969	Machelen-Zemst-contournements et accès 100
	Zemst-Rumst-contournements et accès ... 70
	Expropriations (Complexe Machelen) ... 180
	----- 350
1970	Complexe Machelen (terrassements, ouvrages d'art et revêtements) 400
	Rumst-Kontich-contournements 65
	Expropriations 105
	----- 570
1971	Machelen-Diegem (Ring) terrassements et ouvrages d'art 80
	Machelen-Diegem (revêtements) 20
	Complexe Diegem (terrassements, ouvrages d'art et revêtements) 400
	Machelen-Strombeek-Bever (Viaduc-Canal maritime) 240
	Expropriations 235
	Divers 65
	----- 1 040
1972	Schaerbeek-Machelen (terrassements, ouvrages d'art) 1 ^{re} partie 100
	Machelen-Strombeek-Bever (terrassements et ouvrages d'art) 250
	Machelen-Strombeek-Bever (revêtements) 150
	Viaduc Vilvorde 400
	Expropriations 550
	Divers 130
	----- 1 580
1973	Schaerbeek-Machelen (terrassements et ouvrages d'art) 300
	Schaerbeek-Machelen (revêtements) ... 125
	Boulevard Prince Baudouin 465
	Machelen-Kontich (revêtements) 600
	Divers 240
	----- 1 730
	----- 5 270

Autosnelweg E-10 vak Brussel-Mechelen-Antwerpen.

A. — Eigenlijke autoweg.	
1969	Machelen-Zemst (grondwerken en kunstwerken) 2 ^{de} deel 230
	Machelen-Zemst (verhardingen 10 km) ... 200
	Zemst-Rumst (verhardingen 11,5 km) ... 230
	Rumst-Kontich (grondwerken en kunstwerken) 1 ^{ste} deel 5,2 km 110
	Onteigeningen 255
	Diversen 45
	----- 1 070
1970	Rumst-Kontich (grondwerken en kunstwerken) 2 ^{de} deel 200
	Rumst-Kontich (verhardingen 5,2 km) ... 110
	Kontich-Antwerpen (grondwerken en kunstwerken) 1 ^{ste} deel 200
	Kontich-Antwerpen (verhardingen 5,25 km) 1 ^{ste} deel 100
	Kontich-Antwerpen (grondwerken en kunstwerken) 2 ^{de} deel 120
	Onteigeningen 85
	Diversen 140
	----- 955
1971	Kontich-Antwerpen (grondwerken en kunstwerken en verhardingen 1,75 km) 2 ^{de} deel 630
	Diversen 300
	----- 930
1972	Diversen 295
1973	—
	----- 3 250
B. — Ring Noord en West en toegangswegen.	
1969	Machelen-Zemst-omleidingen en toegangen 100
	Zemst-Rumst-omleidingen en toegangen ... 70
	Onteigeningen (Complexe Machelen) ... 180
	----- 350
1970	Complexe Machelen (grondwerken, kunstwerken en verhardingen) 400
	Rumst-Kontich-omleidingen 65
	Onteigeningen 105
	----- 570
1971	Machelen-Diegem (Ring) grondwerken en kunstwerken 80
	Machelen-Diegem (verhardingen) 20
	Complexe Diegem (grondwerken, kunstwerken en verhardingen) 400
	Machelen-Strombeek-Bever (viaduct-Zeevaartkanaal) 240
	Onteigeningen 235
	Diversen 65
	----- 1 040
1972	Schaerbeek-Machelen (grondwerken, kunstwerken) 1 ^{ste} deel 100
	Machelen-Strombeek-Bever (grondwerken en kunstwerken) 250
	Machelen-Strombeek-Bever (verhardingen) 150
	Viaduct Vilvoorde 400
	Onteigeningen 550
	Diversen 130
	----- 1 580
1973	Schaerbeek-Machelen (grondwerken en kunstwerken) 300
	Schaerbeek-Machelen (verhardingen) ... 125
	Prins Boudewijnlaan 465
	Machelen-Kontich (verhardingen) 600
	Diversen 240
	----- 1 730
	----- 5 270

Autoroute Bruxelles-Mons.

1969	Hal-Nivelles (revêtements et drainage 13 km)	380	
	Accès Nord de Nivelles	210	
	Viaduc n° 18 à Monstreux	100	
	Expropriations	280	
	Décomptes, révisions, etc.	110	
			1 080
1970	Contournement Sud de Nivelles	100	
	Nivelles-Houdeng	665	
	Décomptes, révisions, etc.	140	
			905
			1 985

Ring: Sud-Ouest et routes d'accès.

1969	Expropriations		350
1970	Expropriations		570
1971	Uccle-Anderlecht-Grand-Bigard	275	
	Expropriations	720	
	Décomptes, révisions, etc.	45	
			1 040
1972	Uccle-Anderlecht-Grand-Bigard	1 100	
	Uccle-Boitsfort	355	
	Expropriations	700	
	Décomptes, révisions, etc.	125	
			2 280
1973	Anderlecht-Grand-Bigard	525	
	Uccle-Boitsfort	225 (1)	
	Décomptes, révisions, etc.	125	
	Expropriations	50	
			925
			5 165

Autoroute Bruxelles-Namur-Ardennes.

1969	Accès de Bruxelles	160	
	Dhuy-Daussoulx (terrassements)	80	
	Loyers-Wierde (terrassements)	300	
	Expropriations et divers	120	
			660
1970	Loyers-Wierde (revêtements 4,6 km)	60	
	Wierde-Courrière (terrassements)	340	
	Expropriations et divers	400	
			800
1971	Wierde-Courrière (revêtements 4,7 km)	50	
	Thorembais-Dhuy (terrassements)	300	
	Wavre-Thorembais (terrassements)	430	
	Courrière-Achène (terrassements)	870	
	Expropriations et divers	280	
			1 930
1972	Wavre-Thorembais (revêtements 14 km)	180	
	Thorembais-Dhuy (revêtements 8,6 km)	230	
	Achène-Wellin (terrassements)	1 100	
	Expropriations et divers	365	
			1 875
1973	Courrière-Achène-Wellin (revêtements)	370	
	Arlon-frontière (terrassements)	600	
	Expropriations et divers	200	
			1 170
			6 435

(1) A poursuivre.

Autosnelweg Brussel-Bergen.

1969	Halle-Nijvel (verhardingen en droog- legging 13 km)	380	
	Noorderlijke toegang tot Nijvel	210	
	Viaduct n° 18 te Monstreux	100	
	Onteigeningen	280	
	Verrekeningen, herzieningen, enz.	110	
			1 080
1970	Zuidelijke omlegging van Nijvel	100	
	Nijvel-Houdeng	665	
	Verrekeningen, herzieningen, enz.	140	
			905
			1 985

Ring: Zuid-West en toegangswegen.

1969	Onteigeningen		350
1970	Onteigeningen		570
1971	Ukkel-Anderlecht-Groot-Bijgaarden	275	
	Onteigeningen	720	
	Verrekeningen, herzieningen, enz.	45	
			1 040
1972	Ukkel-Anderlecht-Groot-Bijgaarden	1 100	
	Ukkel-Bosvoorde	355	
	Onteigeningen	700	
	Verrekeningen, herzieningen, enz.	125	
			2 280
1973	Anderlecht-Groot-Bijgaarden	525	
	Ukkel-Bosvoorde	225 (1)	
	Verrekeningen, herzieningen, enz.	125	
	Onteigeningen	50	
			925
			5 165

Autosnelweg Brussel-Namen-Ardennen.

1969	Toegang tot Brussel	160	
	Dhuy-Daussoulx (grondwerken)	80	
	Loyers-Wierde (grondwerken)	300	
	Onteigeningen en diversen	120	
			660
1970	Loyers-Wierde (verhardingen 4,6 km)	60	
	Wierde-Courrière (grondwerken)	340	
	Onteigeningen en diversen	400	
			800
1971	Wierde-Courrière (verhardingen 4,7 km)	50	
	Thorembais-Dhuy (grondwerken)	300	
	Waver-Thorembais (grondwerken)	430	
	Courrière-Achène (grondwerken)	870	
	Onteigeningen en diversen	280	
			1 930
1972	Waver-Thorembais (verhardingen 14 km)	180	
	Thorembais-Dhuy (verhardingen 8,6 km)	230	
	Achène-Wellin (grondwerken)	1 100	
	Onteigeningen en diversen	365	
			1 875
1973	Courrière-Achène-Wellin (verhardin- gen)	370	
	Aarlen-grens (grondwerken)	600	
	Onteigeningen en diversen	200	
			1 170
			6 435

(1) Voort te zetten.

Autoroute Jabbeke-Frontière française.

1970	Expropriations	100	
1971	Expropriations	250	
	Jabbeke-Nieuport (ouvrages d'art et terrassements)	110	
			360
1972	Expropriations	210	
	Jabbeke-Nieuport (terrassements)	520	
	Nieuport-front. française :		
	Ouvrages d'art	110	
	Terrassements	230	
			1 070
1973	Jabbeke-Nieuport (revêtements)	210	
	Nieuport-front. française :		
	Terrassements	420	
	Revêtements	400	
	Décomptes	240	
			1 270
			2 800

Autoroute E 10.**Tronçon Anvers-Frontière néerlandaise.**

1969	Schoten-Brecht (10 km) terrassements	130	
	Brecht-Loenhout (11 km) terrassements	185	
	Expropriations	398	
	Divers	17	
			730
1970	Loenhout-Meer (front. Pays-Bas) (11,250 km) terrassements	200	
	Schoten-Brecht (ouvrages d'art)	135	
	Schoten-Brecht (revêtements) 1 ^{re} partie	138	
	Brecht-Loenhout (ouvrages d'art)	70	
	Expropriations	112	
	Divers	95	
			750
1971	Schoten-Brecht (terrassements) 2 ^e partie	112	
	Brecht-Loenhout (terrassements) :		
	autoroute proprement dite	275	
	accès Brecht	25	
	Loenhout-Meer (revêtements)	275	
	Loenhout-Meer (ouvrages d'art)	60	
	Divers	323	
			1 070
			2 550

Autoroute Liège-Beaufays.

1970	Expropriations et ouvrages d'art	400	
1971	Chênée-Beaufays (terrassements)	500	
1972	Liège (Grosses Battes)-Beaufays (revêtements, viaduc, accès)	850	
			1 750

Autoroute Nivelles-Gouy-Fontaine-l'Évêque.

1972	Ouvrages d'art	150	
	Expropriations	260	
			410
1973	Travaux	440 (1)	
	Expropriations	150	
			590
			1 000

(1) A poursuivre.

Autosnelweg Jabbeke-Franse grens.

1970	Onteigeningen	100	
1971	Onteigeningen	250	
	Jabbeke-Nieuwpoort (kunstwerken en grondwerken)	110	
			360
1972	Onteigeningen	210	
	Jabbeke-Nieuwpoort (grondwerken)	520	
	Nieuwpoort-Franse grens :		
	Kunstwerken	110	
	Grondwerken	230	
			1 070
1973	Jabbeke-Nieuwpoort (verhardingen)	210	
	Nieuwpoort-Franse grens :		
	Grondwerken	420	
	Verhardingen	400	
	Verrekeningen	240	
			1 270
			2 800

Autosnelweg E-10.**Vak Antwerpen-Nederlandse grens.**

1969	Schoten-Brecht (10 km) grondwerken	130	
	Brecht-Loenhout (11 km) grondwerken	185	
	Onteigeningen	398	
	Diversen	17	
			730
1970	Loenhout-Meer (grens Nederland) (11,250 km) grondwerken	200	
	Schoten-Brecht (kunstwerken)	135	
	Schoten-Brecht (verhardingen) 1 ^{ste} deel	138	
	Brecht-Loenhout (kunstwerken)	70	
	Onteigeningen	112	
	Diversen	95	
			750
1971	Schoten-Brecht (verhardingen) 2 ^{de} deel	112	
	Brecht-Loenhout (verhardingen) :		
	eigenlijke autoweg	275	
	toegang Brecht	25	
	Loenhout-Meer (verhardingen)	275	
	Loenhout-Meer (kunstwerken)	60	
	Diversen	323	
			1 070
			2 550

Autosnelweg Luik-Beaufays.

1970	Onteigeningen en kunstwerken	400	
1971	Chênée-Beaufays (grondwerken)	500	
1971	Luik (Grosses-Battes)-Beaufays (verhardingen, viaduct, toegang)	850	
			1 750

Autosnelweg Nijvel-Gouy-Fontaine-l'Évêque.

1972	Kunstwerken	150	
	Onteigeningen	260	
			410
1973	Werken	440 (1)	
	Onteigeningen	150	
			590
			1 000

(1) Voort te zetten.

Autoroute Nivelles-Gosselies.

1969	Thiméon-Liberchies-Petit-Rœulx	500	
	Expropriations	100	
			600

Ring de Charleroi.

1970	Expropriations		190
1971	Viaduc de la Sambre à Landelies	150	
	Viaduc de l'Eau-d'Heure	120	
	Expropriations	290	
			560
1972	Fontaine-l'Évêque-Landelies	450	
	Expropriations	200	
			650
1973	Ouvrages d'art à Montignies-le-Tilleul	100	
	Fontaine-l'Évêque (revêtements 5 km)	100	
	Landelies-Mont/s/Marchienne (4 km)	360	
	Mont/s/Marchienne-Couillet (5 km)	450	
	Couillet-Châtelet (4 km)	400	
			1 410
			2 810

Autoroute Liège-Maastricht.

1969	Expropriations		30
1970	Cheratte-frontière (terrassements et ouvrages d'art)		200
1971	Traverse de Visé-gare		80
1972	Revêtements		160
			470

Autoroute Zelzate-Maldegem.

1971	Expropriations		300
1972	Ouvrages d'art	250	
	Terrassements	300	
			550
1973	Terrassements		350
			1 200

Autoroute Jabbeke-Maldegem.

1972	Expropriations		260
1973	Expropriations	160	
	Ouvrages d'art	300	
	Terrassements (Maldegem-Bruges)	395	
			855
			1 115

Autoroute Bruxelles-Ostende.

1969	Ouvrages d'art		40
1971	Tronçon Bruxelles-Alost (3 ^e bande de circulation)		300
			340

Autosnelweg Nijvel-Gosselies.

1969	Thiméon-Liberchies-Petit-Rœulx	500	
	Ontheingenen	100	
			600

Ring van Charleroi.

1970	Ontheingenen		190
1971	Viaduct van de Sambre te Landelies	150	
	Viaduct van de Eau-d'Heure	120	
	Ontheingenen	290	
			560
1972	Fontaine-l'Évêque-Landelies	450	
	Ontheingenen	200	
			650
1973	Kunstwerken te Montignies-le-Tilleul	100	
	Fontaine-l'Évêque-Landelies (verhardingen 5 km)	100	
	Landelies-Mont/s/Marchienne (4 km)	360	
	Mont/s/Marchienne-Couillet (5 km)	450	
	Couillet-Châtelet (4 km)	400	
			1 410
			2 810

Autosnelweg Luik-Maastricht.

1969	Ontheingenen		30
1970	Cheratte-grens (grondwerken en kunstwerken)		200
1971	Doortocht van Visé-station		80
1972	Verhardingen		160
			470

Autosnelweg Zelzate-Maldegem.

1971	Ontheingenen		300
1972	Kunstwerken	250	
	Grondwerken	300	
			550
1973	Grondwerken		350
			1 200

Autosnelweg Jabbeke-Maldegem.

1972	Ontheingenen		260
1973	Ontheingenen	160	
	Kunstwerken	300	
	Grondwerken (Maldegem-Brugge)	395	
			855
			1 115

Autosnelweg Brussel-Oostende.

1969	Kunstwerken		40
1971	Vak Brussel-Aalst (3 ^{de} rijstrook)		300
			340

Art. du budget — Art. der begr.	Texte — Tekst	1969	1970	1971	1972	1973	A pour- suivre ultérieu- rement — Later voort te zetten	Totaux — Totalen
	<i>Nouveaux programmes de modernisation. — Nieuwe moderniseringsprogramma's :</i>							
	Liaison Escaut-Rhin. — Schelde-Rijnverbinding	190	190	95	95	—		570
	Basse-Meuse. — Beneden-Maas	190	190	190	190	190	×	950
	Canal Gand-Bruges-Ostende. — Kanaal Gent-Brugge Oostende	95	190	280	280	280	×	1 125
	Canal Bossuit-Courtrai. — Kanaal Bossuit-Kortrijk	50	140	190	95	95	×	570
	Canal Roulers-Lys. — Kanaal Roeselare-Leie	95	95	95	95	95	×	475
	Lys. — Leie	50	95	190	190	190	×	715
	Canal de dérivation de la Lys. — Afleidingskanaal der Leie	50	50	—	215	190	×	505
	Canal Dessel-Kwaadmechelen. — Kanaal Dessel-Kwaad- mechelen	95	95	—	—	—		190
	Canal Louvain-Dyle. — Kanaal Leuven-Dijle	—	—	50	—	—		50
	Canal Charleroi-Bruxelles (Clabecq-Bruxelles). — Kanaal Charleroi-Brussel (Klabbeek-Brussel)	—	—	—	95	190	×	285
	Divers (dépenses supplémentaires et révisions contrac- tuelles). — Diversen (bijkomende uitgaven en contrac- tuele herzieningen)	470	620	605	500	510		2 705
		3 565	3 540	3 155	3 005	3 295		16 560
73.04	<i>Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès. — Kust, zehavens en hun toegangswegen :</i>							
	Défense de la côte. — Kustbescherming	50	95	95	95	95	×	430
	Escaut en aval d'Anvers et ses liaisons avec les passes profondes en mer. — Schelde afwaarts Antwerpen en haar verbindingen met de diepe passen in zee	95	95	95	95	95	×	475
	Canal Gand-Terneuzen. — Kanaal Gent-Terneuzen	50	—	—	—	—		50
	Port à Zeebrugge-Bruges. — Haven te Zeebrugge- Brugge	140	140	950	950	950		3 130
	Port à Ostende. — Haven te Oostende	205	160	95	95	95		650
	Port à Nieuport. — Haven te Nieuwpoort	20	25	50	50	50		195
	Port à Blankenberge. — Haven te Blankenberge	10	10	35	—	—		45
	Divers (dépenses supplémentaires et révisions contrac- tuelles). — Diversen (bijkomende uitgaven en contrac- tuele herzieningen)	120	95	80	105	205		605
		690	620	1 390	1 390	1 490		5 580
73.05	<i>Barrages, réservoirs et adductions d'eau. Bassins d'épar- gne. — Stuwdammen en afvoerleidingen. Spaarbek- kens :</i>							
	Barrage-réservoir sur l'Eau-d'Heure. — Stuwdam op de Eau-d'Heure	470	1 230	—	—	—		1 700
	Barrage-réservoir sur la Lesse. — Stuwdam op de Lesse Barrage-réservoir sur un affluent de la Meuse. — Stuw- dam op een bijrivier van de Maas	—	—	755	755	—		1 510
	Adduction Béthune-Seraing. — Waterafvoerleiding Béthune-Seraing	—	—	—	—	755		755
	Divers (dépenses supplémentaires et révisions contrac- tuelles). — Diversen (bijkomende uitgaven en contrac- tuele herzieningen)	95	100	265	220	190		870
		565	1 330	1 115	975	945		4 930
73.06	<i>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. — Herstellen van oorlogs- schade aan de kust, aan de binnenscheepvaartwegen en de afvoerwaterwegen, aan de havens en zee- scheepvaartwegen, afbreken van militaire bouwwer- ken :</i>							
	Reconstruction de ponts. — Herbouwen van bruggen	235	235	235	95	50	×	850
	Divers (dépenses supplémentaires et révisions contrac- tuelles). — Diversen (bijkomende uitgaven en contrac- tuele herzieningen)	30	25	25	30	30		140
		265	260	260	125	80		990

Art. du budget — Art. der begr.	Texte — Tekst	1969	1970	1971	1972	1973	A pour- suivre ultérieu- rement — Later voort te zetten	Totaux — Totalen
73.07	<i>Ports maritimes et ports autonomes. — Zeehavens en autonome havens :</i>							
	Port d'Anvers-Rive droite. — Haven van Antwerpen-Rechter oever	470	470	470	470	470	×	2 350
	Extension rive gauche et construction d'un barrage-tempête. — Uitbreiding linkeroever en bouw van een stormstuw	950	950	950	950	950	×	4 750
	Port de Gand. — Haven van Gent	190	235	235	235	235	×	1 130
	Port d'Ostende. — Haven van Oostende	30	30	30	30	30	×	150
	Port autonome de Liège. — Autonome haven te Luik	30	30	30	30	30		150
	Port de Charleroi. — Haven te Charleroi	25	25	25	25	25		125
	Divers (dépenses supplémentaires et révisions contractuelles). — Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen)	200	105	85	280	350		1 020
		1 895	1 845	1 825	2 020	2 090		9 675
73.08	<i>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. — 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 :</i>							
	Port de Bruxelles. — Haven van Brussel	—	30	88	—	—		118
	Divers (dépenses supplémentaires et révisions contractuelles). — Diversen (bijkomende uitgaven en contractuele herzieningen)	10	5	7	—	—		22
		10	35	95	—	—		140
	<i>Assèchement des Polders du Pays de Waes. — Droogmaken van de Polders van het Land van Waas</i>	15	15	15	—	—		45
	TOTAL GENERAL. — ALGEMEEN TOTAAL	9 350	9 845	10 060	9 805	10 115		49 175

Programme avec financement spécial.

Programma met speciale financiering.

	1969	1970	1971	1972	1973	Total — Totaal
A. — Office de la Navigation. — Dienst der Scheepvaart :						
1. Canal Albert. — Albertkanaal	1 140	1 130	1 130	1 110	—	4 510
2. Contournement d'Anvers (Oelegem-Zandvliet). — Omleiding Antwerpen (Oelegem-Zandvliet)	—	—	140	180	930	1 270
B. — S. A. Canal maritime Bruxelles-Rupel. — N. V. Zee- kanaal Brussel-Rupel :						
1. Canal Bruxelles-Rupel. — Kanaal Brussel-Rupel	500	350	300	300	530	1 980
2. Port de Bruxelles. — Haven van Brussel	35	50	50	—	—	135
	1 675	1 530	1 620	1 590	1 480	7 895

Administration des bâtiments.
Plan quinquennal 1969-1973.
(Engagements en millions de francs).

Bestuur der gebouwen.
Vijfjarenplan 1969-1973.
Vastleggingen in miljoenen frank).

Art. — Art.	N° litt. — N° litt.	Nature — Aard	1969	1970	1971	1972	1973	Totaux — Totalen
71.01		Tous les départements - Acquisitions, y compris les C. A. — Alle departementen - Aankopen, de A. C. inbegrepen	103	106	110	116	132	567
		Total 71. — Totaal 71	103	106	110	116	132	567
72.01		Constructions, études, chauffage interurbain. — Constructies, studies, studie stadsverwarming						
	1	Bruxelles - Cité Adm. - Colonne du Congrès. — Brussel - Adm. Wijk - Kongreskolom	300	370	420	500	510	2 100
	2	Bruxelles - rue de Louvain. — Brussel - Leuvense weg	30	5	5	—	—	40
	3	Bruxelles - rue de la Régence. — Brussel - Regentschapsstraat	100	20	10	10	20	160
	4	Divers centres administratifs. — Verscheidene administratieve centra	40	70	80	130	160	480
	5	Travaux urgents + décomptes. — Dringende werken + verrekeningen	20	19	21	48	50	158
	6	Bruxelles - Résidence Palace. — Brussel - Residence Palace	80	60	80	50	20	290
			570	544	616	738	760	3 228
72.02		Constructions, études etc... aussi Palais Royaux. — Nieuwbouw, studies enz... evenals de Koninklijke Paleizen						
	A	Justice - Justitie	190	190	212	220	230	1 042
	B	Intérieur et Sécurité Civile. — Binnenlandse Zaken en Burgerlijke Veiligheid	73	70	80	85	80	388
	C	Education Nationale et Culture. — Nationale Opvoeding en Cultuur	226	220	150	100	100	796
	D	Affaires étrangères. — Buitenlandse Zaken	43	40	55	70	75	283
	E	Finances. — Financiën	120	120	122	125	130	617
	F	Affaires économiques. — Economische Zaken	2,5	2,5	3	3	3	14
	G	Agriculture. — Landbouw	52	50	55	60	65	282
	H	Marine. — Zeewezen	32	25	30	30	30	147
	I	Travaux publics. — Openbare Werken	31	30	30	30	30	151
	J	Santé publique et Famille. — Volksgezondheid en Gezin	88	90	100	80	80	438
	K	Gendarmerie. — Rijkswacht	225	220	237	245	250	1 177
	L	Prévoyance sociale. — Sociale Voorzorg	2,5	2,5	3	3	5	16
	M	Emploi et Travail. — Arbeid en Tewerkstelling	5	5	6	8	10	34
	N	Dépenses diverses - Palais Royaux - Travaux artistiques + décomptes. — Diverse uitgaven - Koninklijke Paleizen - Artistieke werken + verrekeningen	50	30	50	55	57	242
			1 140	1 095	1 133	1 114	1 145	5 627

Art. Art.	N° litt. N° litt.	Nature Aard	1969	1970	1971	1972	1973	Totaux Totalen
72.03		Bruxelles « Cité Berlaymont » - travaux, études, intérêts, remboursement charges financières. — Brussel « Cité Berlaymont » - werken, studies, interesten, terugbetaling financiële lasten	62	220	147	147	147	723
72.04		Ecoles européennes - Uccle et Mol - travaux, études, remboursement. — Europese Scholen - Ukkel en Mol - werken, studies, terugbetaling	40	30	40	10	10	130
72.05		Dommages de guerre. — Oorlogsschade	25	20	40	30	30	145
72.06		Entretien extraordinaire et réparation dégâts aux bâtiments de l'Université de Gand. — Buitengewone onderhoudswerken en herstel schade aan de gebouwen van de Gentse universiteit	180	180	180	180	180	900
72.07		Bâtiments personnel Communautés Européennes. — Gebouwen personeel Europese Gemeenschappen	15	5	—	—	—	20
			322	455	407	367	367	1 918
		Total 72. — Totaal 72	2 032	2 094	2 156	2 219	2 272	10 773
81.01		Adm. des Postes - Acquisitions, expropriation, travaux, études, etc. — Bestuur der Posterijen - Aankopen, onteigeningen, werken, studies, enz.	173	179	185	189	195	921
81.02		Adm. des Postes - Dommages de guerre. — Bestuur der Posterijen - Oorlogsschade	2	1	1	1	1	6
		Total 81. — Totaal 81	175	180	186	190	196	927
		Total général. — Algemeen totaal	2 310	2 380	2 452	2 525	2 600	12 267

Administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

Plan quinquennal 1969-1973.

(Crédits d'engagements en millions de francs).

Bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening.

Vijfjarenplan 1969-1973.

(Vastleggingskredieten in miljoenen frank).

Objet (référence aux articles du budget 1968) Voorwerp (met verwijzing naar artikelen van de begroting van 1968)	1969	1970	1971	1972	1973	Totaux Totalen
1. Subsidies aux administrations subordonnées (financement par le Crédit Communal). — Subsidies aan de ondergeschikte besturen (financiering door het Gemeentekrediet)	1 700	1 800	1 900	2 000	2 100	9 500
2. Subsidies pour églises et presbytères (art. 63.02). — Subsidies voor kerken en pastorieën (art. 63.02)	175	185	195	200	210	965
3. Subsidies pour travaux de restauration de monuments civils classés (art. 43.01). — Subsidies voor restauratiewerken aan geklasserde burgerlijke monumenten (art. 43.01)	40	45	50	55	60	250
4. Subsidies pour les bibliothèques communales et provinciales, centres culturels et musées (art. 63.01). — Subsidies voor gemeentelijke en provinciale bibliotheken, culturele centra en musea (art. 63.01)	135	150	165	180	195	825
5. Réparation de dommages de guerre (loi du 6 juillet 1948) (art. 51.01, 63.07, 64.01). — Herstel oorlogschade (wet van 6 juli 1948) (art. 51.01, 63.07, 64.01)	110	120	125	125	125	605
6. Crédits à verser au Fonds des Constructions scolaires provinciales et communales (art. 61.02). — Krediet voor provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen (art. 61.02)	811	811	811	811	811	4 055
7. Plan Vert (art. 14.01, 63.10, 73.11 et nouvel art. à prévoir 71.09). — Groenplan (art. 14.01, 63.10, 73.11 en nieuw te voorzien art. 71.09)	40	40	45	45	50	220
8. Subsidies aux administrations subordonnées pour l'exécution de plans d'aménagement (art. 63.09). — Subsidies aan ondergeschikte besturen voor de uitvoering van de plannen van aanleg (art. 63.09)	25	25	25	25	25	125
9. Acquisition de biens immeubles pour la réalisation par l'Etat des prescriptions des plans d'aménagement (art. 71.08). — Aankoop van onroerende goederen voor de verwezenlijking door de Staat van de voorschriften van de plannen van aanleg (art. 71.08)	25	25	25	25	25	125
10. Loi Brunfaut (art. 73.10). — Wet Brunfaut (art. 73.10)	840	890	940	1 000	1 000	4 670
11. Reconversion économique (art. 61.03) : — Economische omschakeling (art. 61.03) :						
1.	1 200	1 200	1 500	1 500	1 500	6 900
2.	970	1 000	1 000	1 000	1 000	4 970
12. Elaboration de plans (art. 12.02). — Opmaken van plannen (art. 12.02)	85	85	85	85	85	425
13. Divers (art. 12.01, 63.05, 63.06, 63.08). — Verscheidene (art. 12.01, 63.05, 63.06, 63.08)	16	16	17	17	17	83
	6 172	6 392	6 883	7 068	7 203	33 718

Administration de l'électricité et de l'électromécanique.

Plan quinquennal 1969-1973.

(Engagements en millions de francs).

Bestuur voor electriciteit en electromechanica.

Vijfjarenplan 1969-1973.

(Vastleggingen in miljoenen frank).

Art. — Art.	Nature — Aard	1969	1970	1971	1972	1973	Total — Totaal
14.04	1. Travaux d'entretien extraordinaire à effectuer par l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique (installations sur les voies hydrauliques). — Buitengewone onderhoudswerken uit te voeren door het Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica (installaties op de waterwegen)	154,5	10	10	12	12	198,5
	2. Raccordement d'installations électriques et électromécaniques sur les voies hydrauliques au réseau du fournisseur d'énergie électrique. — Aansluiting van elektrische en electromechanische installaties op de waterwegen, op het verdeelnet van de leverancier van elektrische energie	1,5	1,6	1,7	1,9	2	8,7
72.08	Travaux d'entretien extraordinaire et raccordement d'installations au réseau du fournisseur d'énergie électrique, à effectuer par l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique (installations dans les bâtiments). — Buitengewone onderhoudswerken en aansluiting van installaties op het verdeelnet van de leverancier van elektrische energie, uit te voeren door het Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica (installaties in de gebouwen)						
	1. Augmentation des niveaux d'éclairage, en exécution de l'arrêté royal du 26 septembre 1966. — Verhoging van de verlichtingsniveaus, in uitvoering van het koninklijk besluit van 26 september 1966	160	120	80	40	—	400
	2. Renouvellement d'installations vétustes et dangereuses. — Vernieuwing van verouderde en gevaarlijke installaties	168	217	267	316	365	1 333
	3. Raccordement d'installations électriques et électromécaniques au réseau du fournisseur d'énergie électrique. — Aansluiting van elektrische en electromechanische installaties op het verdeelnet van de leverancier van elektrische energie	5,1	5,3	5,4	5,6	5,7	27,1
73.15	Etablissement d'une partie des installations nécessaires à la solution des problèmes d'information et d'automatisme relatifs au réseau routier et aux voies hydrauliques. — Oprichting van een gedeelte der installaties nodig voor de oplossing van de informatie- en automatisme problemen in verband met het wegen- en waterwegennet	110	130	130	90	90	550
		599,1	483,9	494,1	465,5	474,7	2 517,3

Intercommunale vereniging voor de autoweg E. 3, S. V.
St-Michielsplein 20, Gent.

Programme 1969-1973.

Engagements (en millions de francs).

Intercommunale vereniging voor de autoweg E. 3, S. V.
St-Michielsplein 20, Gent.

Programma 1969-1973.

Vastleggingen (miljoenen frank).

Libellé	1969	1970	1971	1972	1973	Total — Totaal	Aanwijzing
Expropriations	830	752	—	—	—	1 582	Onteigeningen.
Frontière française-Waregem	405	781	—	—	—	1 186	Franse grens-Waregem.
Waregem-Zevergem	580	627	—	—	—	1 207	Waregem-Zevergem.
Zevergem-Beervelde	552	203	—	—	—	755	Zevergem-Beervelde.
Beervelde-Kruibeke	754	—	—	—	—	754	Beervelde-Kruibeke.
Ranst-Wechelderzande	273	479	—	—	—	752	Ranst-Wechelderzande.
Wechelderzande-frontière néerlandaise	646	538	—	—	—	1 184	Wechelderzande-Nederlandse grens.
Route portuaire Anvers 2 ^e phase	—	—	180	620	—	800	Havenweg Antwerpen 2 ^{de} fase.
Ring de Courtrai	—	—	170	360	—	530	Ring rond Kortrijk.
Heusden-Melle	—	—	170	650	—	820	Heusden-Melle.
Plantations, éclairage, sign.	560	560	—	—	—	1 120	Beplanting, verlichting, sign.
Total	4 600	3 940	520	1 630	—	10 690	Totaal.