

BELGISCHE SENAAT

—
BUITENGEWONE ZITTING 1961.
—

—
27 JUNI 1961.
—

Ontwerp van wet houdende de begroting van
het Ministerie van Openbare Werken en
Wederopbouw voor het dienstjaar 1961.

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

INHOUD.

	Blz.
Inleiding	2
Uiteenzetting van de Minister	3
A. Toelichting der amendementen	3
B. Beschouwingen in verband met :	
a) Waterwegen	4
b) Administratieve gebouwen	5
c) Autosnelwegen	5
d) Ontwerp op het urbanisme en de ruimtelijke ordening	6
e) Vijftienjarenplan	6
Algemene bespreking :	
A. Algemene vragen	7
B. Stedebouw	9
C. Waterwegen	10
D. Deltaplan en havenpolitiek, enz.	21
E. Wegenfonds, enz.	28
F. Gebouwen	44
G. Varia	46
Bespreking der artikelen	49
Stemmingen	51
Bijlagen	52

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

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

R. A 6031.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :
5-XVII (Zitting 1960-1961) : Ontwerp van wet;
112 (Zitting 1960-1961) : Amendement;
45 (Buitengewone zitting 1961) : Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

—
SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1961.
—

—
27 JUIN 1961.
—

Projet de loi contenant le budget du Ministère
des Travaux publics et de la Reconstruction
pour l'exercice 1961.

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

TABLE DES MATIERES.

	Page
Introduction	2
Exposé du Ministre	3
A. Commentaire des amendements	3
B. Considérations concernant :	
a) les Voies hydrauliques	4
b) les Bâtiments administratifs	5
c) les Autoroutes	5
d) le projet relatif à l'Urbanisme et à l'aménage- ment du territoire	6
e) le Plan de quinze ans	6
Discussion générale :	
A. Questions générales	7
B. Urbanisme	9
C. Voies hydrauliques	10
D. Plan Delta, politique portuaire, etc.	21
E. Fonds des Routes, etc.	28
F. Bâtiments	44
G. Divers	46
Discussion des articles	49
Votes	51
Annexes	52

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

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

R. A 6031.

Voir :

Documents du Sénat :
5-XVII (Session de 1960-1961) : Projet de loi;
112 (Session de 1960-1961) : Amendement;
45 (Session extraordinaire de 1961) : Amendements.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie stond ditmaal voor een ernstige dubbele moeilijkheid bij de bespreking van de begroting voor het jaar 1961: 1) het feit dat de begroting door de Kamerontbinding zo laattijdig aan uw bespreking en onderzoek wordt onderworpen, feit dat echter meerdere precedenten kende, 2) anderzijds werd de begroting opgesteld, rekening houdende met het ontwerp van wet n^o 13 van de zitting 1960-1961 op de Investeringsplan van Openbare Werken. Dit ontwerp werd langdurig in uw Commissie besproken en maakte het voorwerp uit van het verslag van de h. De Clerck.

De ontbinding van de beide Kamers maakte de behandeling van dit ontwerp van wet onmogelijk en bracht bijgevolg het verval ervan mede. Ook het ontwerp op het instellen van een Autonoom Fonds tot financiering van het Investeringsplan kon zelfs niet in de Commissie ter sprake worden gebracht.

De Regering beschouwt, in de huidige omstandigheden, deze beide ontwerpen als niet bestaande en zal dus voor de bespreking van de begroting van 1962 haar standpunt moeten laten kennen in verband met de menigvuldige vraagstukken die in de vorige ontwerpen van wet werden uiteengezet.

Zij staat immers op het standpunt dat een plan van Openbare Werken thuishoort in een algemeen programmatieplan, waarvan het hetlogisch gevolg zou moeten zijn. Daarenboven schijnt ze niet akkoord met de tijdsperiode van vijftien jaar, die in het investeringsontwerp aan de basis lag. Zij wenst dit plan, met het oog op de financiering van de investeringen, opnieuw aan een grondige studie te onderwerpen, teneinde met zekerheid de onkosten ervan te kunnen dragen, des te meer daar bestendig een deel van het nationaal inkomen — en zulks voor lange jaren — met het oog op het vooropgezette basisplan zal moeten worden vastgelegd.

Het voorgelegde begrotingsontwerp, dat aan uw goedkeuring is onderworpen, werd door de vorige Regering uitgewerkt, rekening houdende met een eventuele goedkeuring van de hogervermelde ontwerpen, en draagt er dan ook de stempel van.

Het bleek de Regering dan ook onmogelijk in de huidige omstandigheden een nieuw begrotingsontwerp voor te leggen, vooral wegens het feit dat een merklijk deel, niet alleen der gewone maar ook der buitengewone uitgaven, reeds werd aangesproken.

Ondanks deze schier onoverkomelijke moeilijkheden heeft uw Commissie tijdens verscheidene vergaderingen deze begroting aan een ernstige algemene bespreking onderworpen, die als een aanduiding voor de begroting van 1962 mag worden beschouwd, wat ten andere uit de hiernavolgende uiteenzettingen zal blijken.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de la discussion qu'elle a consacrée au budget de l'exercice 1961, votre Commission s'est heurtée à une double et grave difficulté: 1^o l'examen et la discussion de ce projet ont été considérablement retardés par suite de la dissolution des Chambres, fait pour lequel il y a toutefois plusieurs précédents et 2^o le budget a été établi en tenant compte du projet de loi n^o 13 (Session de 1960-1961), relatif aux investissements en matière de Travaux publics. Ce dernier projet a été examiné longuement par votre Commission et a fait l'objet d'un rapport rédigé par M. De Clerck.

La dissolution des Chambres a empêché que ce projet de loi ne vienne en discussion devant le Parlement et a entraîné sa caducité. D'autre part, il n'a pas été possible d'évoquer en Commission le projet portant création d'un Fonds autonome destiné à financer le plan d'investissements.

Puisque le Gouvernement considère comme non existants les deux projets en question, il sera nécessaire que, lors de la discussion du budget de 1962, il fasse connaître son point de vue sur les nombreux problèmes qui ont été exposés dans les projets de loi dont il vient d'être question.

En effet, le Gouvernement estime qu'un plan en matière de travaux publics doit nécessairement s'inscrire dans le cadre d'un plan de programmation général dont il devrait être la conséquence logique. D'autre part, il ne semble pas admettre la durée de quinze ans qui était à la base du projet d'investissements. En ce qui concerne le financement des investissements envisagés, le Gouvernement souhaite soumettre le plan initial à une étude approfondie pour s'assurer que le pays sera capable d'en supporter la charge, d'autant plus qu'une partie du revenu national devra être immobilisée pour de longues années, si l'on entend réaliser le plan de base tel qu'il a été conçu.

Le projet de budget qui est soumis à vos délibérations est l'œuvre du gouvernement précédent qui, en l'élaborant, a tenu compte du vote éventuel des projets de loi dont il vient d'être question; aussi le présent projet porte-t-il l'empreinte de ces préoccupations.

Le Gouvernement s'est rendu compte de l'impossibilité, dans les circonstances actuelles, de déposer un nouveau projet de budget, étant donné qu'une partie importante non seulement des dépenses ordinaires, mais aussi des dépenses extraordinaires, a déjà été engagée en ce moment.

Malgré ces difficultés pour ainsi dire insurmontables, votre Commission a consacré au présent projet un examen général et approfondi et l'échange de vues auquel il a été procédé peut être considéré comme une indication en ce qui concerne le budget de l'exercice 1962, ainsi qu'il ressort des considérations qu'on va lire ci-après.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

In de Commissievergadering van 7 juni jl. werd door de Minister van Openbare Werken een inleidende uiteenzetting gegeven.

De Minister wijst erop dat de begroting het werk is van zijn voorganger en dat er reeds belangrijke verbintenissen werden aangegaan, waarop onmogelijk kan worden teruggekomen. Hij verklaart dat hij de bijzonderheden dezer verbintenissen ter beschikking houdt van de commissieleden, op wier medewerking hij hoopt te mogen rekenen bij zijn pogingen om de infrastructuur van het land te verbeteren en te vervolmaken. Het bedrag der investeringen dient te worden verhoogd en hij wenst dat de verdeling zo rechtvaardig mogelijk zou geschieden.

Teneinde de bespreking van de begroting zo vlug mogelijk te laten verlopen en de stenming ervan in de kortst mogelijke tijd te laten doorgaan — deze begroting moet inderdaad nog aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers worden voorgelegd — wenst hij geen verandering te brengen in de *gewone uitgaven*.

In de buitengewone uitgaven wenst de Regering zekere amendementen aan te brengen, ten einde de vastleggings- en de betalingskredieten doelmatiger aan te wenden.

A. Toelichting der amendementen.

TITEL II.

BUITENGEWONE UITGAVEN.

Artikel 61.462. — *Waterlopen*.

De Minister licht dit amendement als volgt toe : de werken aan het kanaal Bergen-Condé die in dit artikel voorkomen in vastleggings-en betalingskredieten voor een bedrag van 30 miljoen, kunnen onmogelijk nog dit jaar in aanbesteding gegeven worden; de Regering stelt voor ze over te dragen naar artikel 61.602.

Artikel 61.602. — Er werden door de Intercommunale Vereniging voor « *le démergement et l'assainissement de la vallée de la Haine* » verschillende hoogdringende werken tot rechtekking van de « Trouille » in overweging genomen.

Teneinde deze Maatschappij in de mogelijkheid te stellen deze werken uit te voeren, stelt de Regering voor deze 30 miljoen van artikel 61.462 naar artikel 61.602 over te brengen.

Artikel 61.617, 61.618 en 61.661.

Het vastleggingskrediet en het betalingskrediet voor artikel 61.617 (toelagen aan de ondergeschikte besturen voor de uitvoering van de plannen van aanleg) worden respectievelijk met 50 en 25 miljoen verminderd, en het vastleggingskrediet en het

EXPOSÉ DU MINISTRE.

A la réunion que la Commission a tenue le 7 juin dernier, le Ministre des Travaux publics a fait un exposé liminaire.

Le Ministre souligne que le budget est l'œuvre de son prédécesseur et que des engagements importants ont déjà été pris, sur lesquels il est impossible de revenir. Il déclare que les détails concernant les engagements contractés sont à la disposition des membres de la Commission, sur la collaboration desquels il espère pouvoir compter dans les efforts qu'il compte entreprendre en vue d'améliorer et de perfectionner l'infrastructure du pays. Le montant des investissements devra être augmenté et il voudrait que la répartition soit aussi équitable que possible.

Afin d'accélérer au maximum la discussion du budget et de permettre le vote du projet dans le plus bref délai — en effet, le budget doit encore être soumis aux délibérations de la Chambre des Représentants —, le Ministre renonce à apporter des modifications aux *dépenses ordinaires*.

Quant aux dépenses extraordinaires, le Gouvernement entend y apporter certains amendements afin d'assurer une plus grande efficacité aux crédits d'engagement et de paiement.

A. Commentaire des amendements.

TITRE II.

DEPENSES EXTRAORDINAIRES.

Article 61.462. — *Cours d'eau*.

Le Ministre commente cet amendement comme suit : les travaux à effectuer au canal Mons-Condé qui figurent à cet article pour un montant de 30 millions en crédits d'engagement et de paiement, ne peuvent plus être adjugés cette année; le Gouvernement propose de transférer ces crédits à l'article 61.602.

Article 61.602. — L'Association Intercommunale pour le démergement et l'assainissement de la Vallée de la Haine a envisagé d'exécuter plusieurs travaux urgents en vue de rectifier le cours de la Trouille.

Afin de permettre à cette association d'effectuer lesdits travaux, le Gouvernement propose de transférer ces 30 millions de l'article 61.462 à l'article 61.602.

Articles 61.617, 61.618 et 61.661.

Le crédit d'engagement et le crédit de paiement pour l'article 61.617 (subsidés aux pouvoirs subordonnés pour l'exécution des plans d'aménagement) sont réduits respectivement de 50 et de 25 millions; le crédit d'engagement et le crédit de paiement

betalingskrediet voor artikel 61.618 (toelagen aan de ondergeschikte besturen voor de aanleg van parkeerruimten) worden respectievelijk met 25 en 5 miljoen verminderd, terwijl het vastleggingskrediet en het betalingskrediet voor het artikel 61.661 (werken tot herstel van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst) respectievelijk met 75 en 30 miljoen vermeerderd worden; de voorgestelde verminderingen kunnen doorgevoerd worden omdat de nieuwe wetgeving in verband met de stedenbouw en de ruimtelijke ordening nog niet van toepassing is, terwijl het anderzijds blijkt dat het vastleggingskrediet van 100 miljoen dat oorspronkelijk in het ontwerp van begroting aangevraagd werd voor artikel 61.661, ontoereikend zal zijn om de goedkeuring mogelijk te maken van de talrijke ingediende dossiers waaraan dringend een gevolg dient te worden gegeven.

TITEL III.

INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT.

De Minister stelt voor de vastleggingskredieten van de begroting van het « Wegenfonds 1955-1969 » voor het dienstjaar 1961 te verhogen met 200 miljoen, teneinde de verdere afwerking te bevorderen van de expresweg Antwerpen-Knokke over Zelzate en de baan Namen-Aarlen.

Op het ogenblik dat de huidige Regering de macht in handen genomen heeft, waren reeds voor een bedrag van 1.300.000.000 F werken definitief vastgelegd en waren administratieve formaliteiten vervuld met het oog op de aanbesteding van een volume van 400 miljoen frank werken. Het overblijvend krediet van 1.100.000.000 frank dat tot de werkelijke beschikking van de huidige Regering gesteld wordt, is ontoereikend voor de uitvoering van het programma dat opgenomen werd in het ontwerp van begroting van het Wegenfonds voor het dienstjaar 1961. Die toestand wordt veroorzaakt door het feit dat talrijke werken die in vorige programma's opgenomen werden, bij de aanvang van het jaar 1961 goedgekeurd werden. Een vermeerdering van 200 miljoen wordt gevraagd teneinde de uitvoering van de meest dringende werken toe te laten.

B. Beschouwingen in verband met :

a) Waterwegen.

Wat de waterwegen betreft, vorderen de werken normaal. De belofte voor het kanaal Brussel-Charleroi zal worden gehouden : in juni had een reeks aanbestedingen plaats. Er blijft nog het probleem Ronquières over : 900 miljoen zullen lichtjes onvoldoende zijn. In maart werd het lastenkohier goedgekeurd voor het electromechanisch gedeelte. Voor de burgerlijke bouwwerken zal de aanbesteding uitgeschreven worden vóór het einde van het jaar. Ook het probleem van de

pour l'article 61.618 (subsidies aux administrations publiques subordonnées pour la création de parkings) sont réduits respectivement de 25 et de 5 millions, tandis que le crédit d'engagement et le crédit de paiement pour l'article 61.661 (travaux de réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public) sont majorés respectivement de 75 et de 30 millions; les réductions proposées sont possibles en raison du fait que la nouvelle législation en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire n'est pas encore applicable, mais il apparaît, d'autre part, que le crédit d'engagement de 100 millions initialement sollicité dans le projet de budget pour l'article 61.661 ne sera pas suffisant pour permettre l'approbation des nombreux dossiers introduits à ce jour et pour lesquels l'exécution urgente s'impose.

TITRE III.

ORGANISMES D'INTERET PUBLIC.

Le Ministre propose de majorer de 200 millions les crédits d'engagement du budget du « Fonds des Routes 1955-1969 » pour l'exercice 1961, afin d'activer l'achèvement de la route exprès Anvers-Knokke par Zelzate et de la route Namur-Arlon.

Au moment où le Gouvernement actuel a pris les pouvoirs, des travaux pour un montant de 1.300 millions de francs étaient déjà engagés définitivement et des formalités administratives étaient accomplies en vue de l'adjudication d'un volume de 400 millions de francs de travaux. Le crédit restant de 1.100 millions de francs, mis à la disposition réelle du Gouvernement actuel, est insuffisant pour l'exécution du programme repris dans le projet de budget du Fonds des Routes pour l'exercice 1961. Cette situation est provoquée par le fait que de nombreux travaux ayant figuré aux programmes antérieurs, ont été approuvés au début de l'année 1961. Une augmentation de 200 millions est sollicitée afin de permettre l'exécution des travaux les plus urgents.

B. Considérations relatives aux :

a) Voies hydrauliques.

En ce qui concerne les voies hydrauliques, les travaux progressent normalement. La promesse relative au canal Bruxelles-Charleroi sera tenue : toute une série d'adjudications ont eu lieu en juin. Reste le problème de Ronquières : les 900 millions seront légèrement insuffisants. Le cahier des charges pour la partie électromécanique a été approuvé en mars. Quant aux travaux du génie civil, leur mise en adjudication sera annoncée avant la fin de l'année. D'autre part, le problème du canal

ringvaart te Gent moet spoedig tot een goed einde worden gebracht. De werken aan de waterwegen in de Borinage zouden hun doel missen indien niet gelijktijdig de ringvaart wordt verwezenlijkt. Ook de vertakking van La Louvière zal spoedig worden verwezenlijkt.

b) Wat de *administratieve gebouwen* aangaat, vorderen de werken normaal. Er zijn echter enkele moeilijkheden die het voorwerp uitmaken van besprekingen waarover de Ministerraad zal te beslissen hebben.

c) *De Autosnelwegen.*

De Minister behandelde dan het probleem van de autosnelwegen. Hij verklaart dat de *autosnelweg van Wallonië* ingevolge vroeger genomen beslissingen een absolute voorrang krijgt.

Het is onmogelijk alles te gelijk te doen en nochtans is de *autosnelweg E 3* ook uiterst belangrijk. De h. Vanaudenhove had besprekingen aangeknoopt om tot een speciale financiering te komen. Deze besprekingen werden hervat. De Minister heeft de afgevaardigden der banken en de gouverneurs van de drie betrokken provincies ontmoet. Hij zal nogmaals een regionale afvaardiging ontvangen. Zijn objectief is een speciale financiering voor de constructie van de autoweg. Er bestaan drie alternatieven : beroep op de privé-sector, beroep op de openbare sector of een gemengde vennootschap (gemengde intercommunale). Indien er een speciale financiering tot stand komt, kan de bouw bespoedigd worden. Het zal de betrokken vennootschap zijn die de studie en de bouw verzekert en die wellicht de baan zal beheren. Het probleem der tollens is gerezen. Persoonlijk denkt de Minister dat het niet mogelijk is een tol in te voeren. Dit is te rechtvaardigen om technische redenen (te talrijke toegangspunten). Zelfs moest het technisch mogelijk zijn een tol te heffen, dan zou het psychologisch nog niet te verwezenlijken zijn omdat er tot nu toe voor autowegen geen tol geheven werd. De tol zou derhalve dienen te worden vervangen door een veranderlijk inkomen aan de betrokken vennootschap toe te kennen na telling der van de autoweg gebruik makende voertuigen. Over dit principe zijn de onderhandelaars akkoord. Dit veranderlijk bedrag zou voorkomen op de gewone begroting van het Ministerie van Openbare Werken zoals dit geschiedt voor de gemeentewerken betaald door het Gemeentekrediet. De vraag wie de autoweg zal onderhouden, zal opgelost worden bij de onderhandelingen nopens de hoogte van het veranderlijk inkomen. Te gelegener tijd zal dit probleem voorgelegd worden aan uw Commissie. Volgens de Minister moet het vak Antwerpen-Rijsel aangelegd worden vóór het vak Antwerpen-Nederlandse grens. Te zamen met het vak Antwerpen-Rijsel moet ook de tweede oeververbinding te Antwerpen tot stand komen.

circulaire de Gand doit être mené rapidement à bonne fin. Les travaux concernant les voies hydrauliques du Borinage manqueraient leur but si le canal circulaire n'était pas exécuté en même temps. L'embranchement de La Louvière sera, lui aussi, exécuté à bref délai.

b) Pour ce qui est des *bâtiments administratifs*, l'état d'avancement des travaux est normal. On se heurte cependant à quelques difficultés, qui font l'objet de pourparlers au sujet desquels le Conseil des Ministres devra se prononcer.

c) *Les Autoroutes.*

Le Ministre aborde alors le problème des autoroutes. Il déclare qu'en vertu de décisions antérieures l'*autoroute de Wallonie* bénéficiera d'une priorité absolue.

Il est impossible de réaliser tous les travaux simultanément et cependant, l'*autoroute E 3* est, elle aussi, extrêmement importante. M. Vanaudenhove avait entamé des pourparlers en vue d'aboutir à des modalités spéciales de financement. Ces pourparlers ont été repris. Le Ministre a rencontré les délégués des banques et les gouverneurs des trois provinces intéressées. Il recevra une nouvelle fois une délégation régionale. Son objectif est d'arriver à des modalités particulières de financement pour la construction de l'autoroute. Il y a trois possibilités : l'appel au secteur privé, l'appel au secteur public, et la création d'une société mixte (intercommunale mixte). Si l'on arrive à mettre sur pied un financement spécial, les travaux pourront être accélérés. Ce sera la société intéressée qui se chargera des études et de la construction et qui aura peut-être à gérer la route. Le problème des péages s'est posé. Personnellement, le Ministre estime qu'il n'est pas possible d'instaurer des péages. Des raisons d'ordre technique s'y opposent en effet (points d'accès trop nombreux). Mais même s'il était techniquement possible de percevoir des péages, la chose resterait cependant irréalisable pour une raison psychologique, du fait que jusqu'à présent, aucun péage n'a été perçu pour les autoroutes. Il conviendrait donc de remplacer le péage par l'octroi, à la société intéressée, d'un revenu variable, après qu'on aura compté le nombre des véhicules utilisant l'autoroute. Les négociateurs sont d'accord sur ce principe. Ce montant variable serait inscrit au budget ordinaire du Ministère des Travaux publics, comme c'est le cas pour les travaux communaux payés par le Crédit Communal. La question de savoir qui sera chargé de l'entretien de l'autoroute sera résolue lors des négociations relatives au montant du revenu variable. Ce problème sera soumis en temps opportun à l'examen de votre Commission. Le Ministre estime que le tronçon Anvers-Lille doit être construit avant le tronçon Anvers-frontière néerlandaise. En même temps que le tronçon Anvers-Lille, il faudra établir la deuxième liaison entre les deux rives de l'Escaut à Anvers.

Voor de autosnelweg Parijs-Brussel, rijst er een probleem van een andere aard.

De Minister heeft de betrekkingen met de Franse Staat hernomen, ten einde de modaliteiten voor de aanleg van de bedoelde autosnelweg, op internationaal plan, te bepalen. De besprekingen zijn aan de gang.

Later zal de Belgische Minister zijn Franse collega, in dit verband, ontmoeten.

Op een onderbreking van een commissielid dat aandringt opdat de Regering stappen zou doen tot het bekomen van kredieten van de « Europese Investeringsbank », antwoordt de Minister dat deze bank haar kredietverlening beperkt tot minder ontwikkelde streken. Zij beschouwt de door trekking van de autoweg door de Borinage als onvoldoende om haar tussenkomst te wettigen.

Het commissielid oordeelt dat de Bank niets doet voor België en is van oordeel dat de Regering zulke manier van handelen niet mag aanvaarden. De Minister — pas in functie — verklaart dat hij eraan gehouden heeft de Commissie voor te lichten over de staat van zaken. Het is vanzelfsprekend dat hij voor de begroting van 1962 een ruimere uiteenzetting voorbereidt; van bij zijn aanstelling als Minister was zijn aandacht gevestigd op een paar vraagstukken die hij dan ook onmiddellijk heeft bestudeerd. Het zijn namelijk :

d) *het ontwerp op het urbanisme en de ruimtelijke ordening* : dat ontwerp werd door de Senaat gewijzigd. In de Kamer was de bespreking begonnen, maar wegens de ontbinding is het ontwerp nog niet afgehandeld. Er zijn in de Kamer een aantal amendementen wat de vorm betreft en wat de principes aangaat. Dit ontwerp deed bij de Minister de vraag rijzen of het wenselijk zou zijn de stemming van het ontwerp te bekomen in de tekst voorgesteld door de Senaat : het is toch wellicht beter over een volgens sommigen onvolmaakt ontwerp te beschikken dan over geen ontwerp. De Minister heeft het probleem onderzocht in verband met de mogelijkheid regeringsamendementen in te dienen. Het ontwerp is nochtans dringend. Hij zal pogen vóór het einde van 1961 tot een oplossing te komen wegens de aanhangige regionale plans (Luik, Kortrijk). Eventuele regeringsamendementen zullen vóór het verlof in de Kamer worden ingediend opdat het debat bij de opening van de zitting zou kunnen plaatsvinden;

e) *het Vijftienjarenplan*, dat als gevolg van de ontbinding moet worden beschouwd als niet bestaande. Zulks geldt eveneens voor het « Autonoom Fonds ».

De Minister is van oordeel dat een programmatie van de werken vereist is, en dat deze programmatie zeer soepel moet zijn.

Wat hij nochtans van meer belang acht, is een financiële programmatie op lange termijn.

En ce qui concerne l'autostrade Paris-Bruxelles, le problème qui se pose est d'un autre ordre.

Le Ministre a repris les pourparlers avec l'Etat français, en vue de rechercher les modalités de la construction, sur le plan international, de l'auto-route en cause. Des conversations sont en cours.

Ultérieurement, le Ministre belge rencontrera, à ce sujet, son collègue français.

En réponse à l'intervention d'un commissaire qui insiste pour que le Gouvernement fasse des démarches afin d'obtenir des crédits de la Banque européenne d'Investissements, le Ministre déclare que cette institution réserve son intervention financière aux régions peu développées. Le fait que l'autostrade passera par le Borinage n'est pas suffisant aux yeux des dirigeants de la Banque pour justifier l'intervention de celle-ci.

Le commissaire estime que la Banque ne fait rien pour la Belgique et que le Gouvernement devrait réagir contre cette attitude. Le Ministre, qui vient d'entrer en fonction, déclare qu'il a tenu à informer la Commission de la situation actuelle. Il prépare un exposé plus ample en vue de l'examen du budget de l'exercice 1962. Dès son entrée en fonction, il a eu son attention attirée par deux problèmes dont il a entrepris immédiatement l'étude. Il s'agit en l'occurrence :

d) *du projet sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire*. Ce projet avait été modifié par le Sénat. La discussion en avait commencé à la Chambre, mais en raison de la dissolution, elle n'a pas pu être achevée. A la Chambre, un certain nombre d'amendements ont été déposés, qui concernaient tant la forme que le principe du projet. Dans ces conditions, le Ministre s'est demandé s'il était opportun d'obtenir le vote du projet, dans le texte proposé par le Sénat : il est peut-être préférable de disposer d'un projet que certains considèrent comme imparfait, plutôt que de n'avoir pas de projet du tout. Le Ministre a examiné le problème en fonction de la possibilité pour le Gouvernement de déposer certains amendements. Toutefois, l'affaire est urgente. Le Ministre s'efforcera d'arriver à une solution avant la fin de 1961, certains plans régionaux étant encore en suspens (Liège, Courtrai). Les amendements éventuels du Gouvernement seront déposés avant les vacances sur le bureau de la Chambre, afin que le débat puisse avoir lieu dès l'ouverture de la session;

e) *le plan de quinze ans*, devenu caduc par suite de la dissolution. Il en est de même en ce qui concerne le « Fonds autonome ».

Le Ministre est d'avis qu'une programmation de travaux est nécessaire et que cette programmation doit être très souple.

Ce qu'il considère cependant comme plus important, c'est la programmation financière à longue échéance.

De uiteindelijke objectieven die bereikt moeten worden, moeten bepaald worden, vooral wanneer het gaat om grote werken zoals autosnelwegen en waterwegen.

Een soepelheid in de uitvoering der werken moet toegelaten zijn.

ALGEMENE BESPREKING.

Op de opeenvolgende vergaderingen van uw Commissie, worden door de kommissarissen een reeks vragen gesteld die een algemeen karakter vertoonden en die betrekking hebben op :

1. Het reeds door de Senaat gestemde ontwerp op de stedenbouw en de ruimtelijke ordening.

2. Het investeringsprogramma voor Openbare Werken van vijftien jaar.

3. Het programma van de Waterwegen (1.350 ton), de gevolgen van het Deltaplan, de havenpolitiek, de watervoorziening (drink- en nijverheidswater), de overstromingen in zekere gebieden, het irrigatieprobleem en de bescherming van het kustgebied.

4. Het programma van het « Wegenfonds » (De Boudewijn snelweg, de autosnelweg door Wallonië en de autosnelweg E 3).

5. De Havenwerken te Antwerpen, Gent en Zeebrugge. De studie van de voorhaven te Nieuwpoort.

6. De gesubsidieerde werken.

7. De voorziene kredieten tot uitvoering van de Wet Brunfaut.

Verder worden een reeks tussenkomsten gedaan met betrekking tot belangrijke plaatselijke aangelegenheden.

De Minister behandelt vooreerst de gestelde vraagstukken van algemeen belang, om daarna de kommissarissen te woord te staan aangaande de gestelde vragen van plaatselijk belang.

Wat de antwoorden op de menigvuldige statistische vragen aangaat die door de kommissieleden worden gesteld, deze worden in bijlage weergegeven.

Alvorens echter met deze behandeling aan te vangen wenst de Minister te antwoorden op de vragen van meer algemene aard die hem door de kommissieleden worden gesteld.

A. Algemene vragen.

VRAAG N° 1

Is de Minister zeker dat al de op de begroting voorziene werken dit jaar aanbesteed zullen worden?

Il faut fixer les objectifs finaux à atteindre, notamment quand il s'agit de grands travaux, tels que les autoroutes et les voies hydrauliques.

Une souplesse dans l'exécution des travaux doit être possible.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Au cours des diverses réunions de votre Commission, plusieurs membres ont posé des questions d'ordre général et qui concernent :

1° Le projet sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire, déjà approuvé par le Sénat;

2° Le programme d'investissements des travaux publics portant sur une période de 15 ans;

3° Le programme des Voies hydrauliques (1.350 tonnes), les conséquences du Plan Delta, la politique portuaire, les distributions d'eau (eau potable et eaux industrielles), les inondations dans certaines régions, le problème de l'irrigation et la protection de la région côtière;

4° Le programme du Fonds des Routes (l'autostrade Baudouin, l'autostrade à travers la Wallonie et l'autostrade E 3);

5° Les travaux portuaires à Anvers, Gand et Zeebrugge. L'étude de l'avant-port de Nieuport;

6° Les travaux subventionnés;

7° Les crédits prévus pour l'exécution de la Loi Brunfaut.

D'autre part, plusieurs commissaires sont intervenus au sujet de questions locales importantes.

Le Ministre examine d'abord les problèmes d'ordre général et répond ensuite aux questions posées par les membres de la Commission au sujet d'affaires d'importance locale.

Quant aux réponses données aux nombreuses demandes de statistiques formulées par des membres de la Commission, elles ont été reproduites en annexe.

Toutefois, avant d'aborder ce sujet, le Ministre souhaite répondre aux questions d'ordre général qui lui ont été posées.

A. Questions générales.

QUESTION N° 1.

M. le Ministre a-t-il la certitude que tous les travaux prévus au budget seront adjugés cette année ?

Kan de Minister mij zeggen hoe de begroting voor 1960 uitgevoerd werd?

Welke zijn de vastgelegde kredieten? Kunnen de niet vastgelegde bedragen worden verantwoord?

Welke werken, die op de begrotingen voor 1960 waren vastgelegd, zijn nog aan de gang? Is er vertraging? Hoe verantwoordt de Minister deze vertraging?

ANTWOORD

De Minister is er zeker van dat hij de kredieten die te zijner beschikking staan, kan vastleggen, maar hij verklaart dat hij het programma van de werken die op de begroting van dit jaar voorkomen, niet zal kunnen uitvoeren.

Andere werken die op de vroegere programma's voorkwamen en waarvoor de kredieten niet werden overgedragen, zijn dit jaar begonnen.

De Minister deelt een tabel mede (bijlage I) die voor elk artikel van de begroting de toestand inzake de tijdens het jaar 1960 vastgelegde kredieten weergeeft en de overdracht van sommige werken verantwoordt.

Hij voegt er ook een tabel bij (bijlage 2) met de aan de gang zijnde werken, die aanbesteed werden vóór 1960 met de voorziene datum van de afwerking.

* *

VRAAG N° 2.

Een lid vraagt enkele bijzonderheden over de toestand van het personeel van het Departement.

Hij zou willen weten of de getalsterkte enige wijziging heeft ondergaan in vergelijking met de bij de ontwerp-begroting gevoegde tabel waarin de samenstelling van het personeel wordt gegeven.

Beschikt de Minister over de nodige krachten om dit ruime programma van investeringswerken uit te voeren? Is de vertraging bij de uitvoering van sommige programma's niet te wijten aan het gebrek aan technisch personeel?

ANTWOORD.

De tabel met de samenstelling van het personeel van het Departement, die bij het ontwerp van begroting is gevoegd, werd in de maand mei 1960 opgemaakt. De toestand in mei 1961, wat de getalsterkte van elk bestuur betreft, was de volgende:

Artikel — Articles		mei 1960 — mai 1960	mei 1961 — mai 1961	
3/1	Hoofdbestuur. — <i>Administration centrale</i>	1.666	1.737	+ 71
3/2	Bestuur der Wegen. — <i>Administration des Routes</i>	2.667	2.713	+ 46
3/3	Bestuur der Waterwegen. — <i>Administration des Voies Hydrauliques</i>	1.918	1.981	+ 63
3/4	Bestuur der Gebouwen. — <i>Administration des Bâtiments</i>	667	777	+ 110
3/5	Bestuur van de Stedebouw. — <i>Administration de l'Urbanisme</i>	253	278	+ 25
3/6	Instituut voor Grondmechanica. — <i>Institut Géotechnique</i>	6	6	—
3/7	Dienst der Scheepvaart. — <i>Office de Navigation</i>	16	14	— 2
3/8	Wederopbouw. — <i>Reconstruction</i>	1.588	850	— 738

M. le Ministre pourrait-il m'indiquer comment le budget de 1960 a été exécuté?

Quels sont les crédits engagés? Justification des montants non engagés peut-elle être donnée?

Quels sont les travaux engagés sur les budgets antérieurs à 1960 qui sont actuellement encore en cours? Y a-t-il du retard? Comment M. le Ministre justifie-t-il ce retard?

RÉPONSE.

Le Ministre est certain de pouvoir engager les crédits mis à sa disposition, mais déclare ne pas être à même d'exécuter le programme des travaux prévus au budget de cette année.

D'autres travaux ayant figuré à des programmes antérieurs et pour lesquels les crédits n'ont pas été reportés, sont engagés cette année.

Le Ministre communique (annexe 1) un tableau donnant, par article du budget, la situation des crédits engagés au cours de l'année 1960 et justifiant le report de certains travaux.

Il joint également (annexe 2) un tableau reprenant les travaux en cours, mis en adjudication avant 1960, avec les dates d'achèvement prévues.

* *

QUESTION N° 2.

Un commissaire demande quelques précisions au sujet de la situation du personnel du Département.

Il voudrait savoir si, par rapport au tableau donnant la composition du personnel et annexé au projet de budget, l'effectif a subi certaines modifications.

Monsieur le Ministre dispose-t-il de l'outil nécessaire pour exécuter ce vaste programme de travaux d'investissements? Le retard dans l'exécution de certains programmes n'est-il pas provoqué par le manque de personnel technique?

RÉPONSE.

Le tableau donnant la composition du personnel du Département et annexé au projet de budget, a été établi au mois de mai 1960. La situation au mois de mai 1961, pour ce qui concerne l'effectif de chaque Administration, est la suivante:

De Minister is ervan overtuigd dat het kader van het Departement moet worden herzien.

Het huidige kader werd vastgesteld in 1953, op een ogenblik dat het bedrag van de jaarlijkse investeringen 3.500 miljoen bedroeg.

Het is begrijpelijk dat het Departement niet meer over de vereiste technische instrumenten beschikt om een begroting uit te voeren die thans ongeveer 10 miljard bedraagt en in de komende jaren nog zal toenemen.

* * *

VRAAG N° 3.

Wat de onteigeningen betreft spreekt een lid de wens uit dat de administratieve en gerechtelijke procedure opnieuw zou onderzocht worden en dat deze kwestie in overleg met het Ministerie van Financiën binnen een redelijke termijn zou worden bestudeerd.

ANTWOORD.

De Minister is het eens om aan zijn bestuur zowel als aan het Ministerie van Financiën te vragen dat zij binnen een redelijke termijn de gehele administratieve en gerechtelijke procedure betreffende de onteigening van onroerende goederen opnieuw zouden onderzoeken.

* * *

VRAAG N° 4.

Komt er een nieuw investeringsprogramma Openbare Werken (15 jaar) ?

ANTWOORD.

De Minister is van oordeel dat een programmatie van de werken noodzakelijk is. Deze moet evenwel zeer soepel zijn. Hij neemt aan dat een timing wordt ingesteld voor de werken van lange adem bijvoorbeeld de autosnelwegen en de waterwegen.

Het belangrijkste is nochtans voor hem de programmatie van de te investeren kredieten. Hij zal met belangstelling het ontwerp tot oprichting van een Autonoom Fonds voor Openbare Werken, dat door zijn voorganger is ingediend, onderzoeken.

* * *

B. Stedebouw.

VRAAG.

Een lid dringt er bij de Minister op aan dat hij een inspanning zou doen bij de leden van de Kamer van Volksvertegenwoordigers met het oog op een spoedige behandeling van het ontwerp van wet op de stedebouw en de ruimtelijke ordening.

Deze wet is niet volmaakt, maar het zou gevaarlijk zijn door amendementen alles weer op het spel te zetten, aldus het lid.

Le Ministre est convaincu que le cadre du Département doit être revu.

Le cadre en vigueur actuellement, a été arrêté en 1953, au moment où le montant des investissements annuels s'élevait à 3.500.000.000 de francs.

Il est compréhensible que le Département ne dispose plus de l'outil technique nécessaire pour exécuter un budget qui est actuellement de l'ordre de 10.000.000.000 de francs et qui sera encore plus important dans les années à venir.

* * *

QUESTION N° 3.

Quant aux expropriations, un membre exprime le vœu que toute la procédure administrative et judiciaire soit réexaminée et souhaite que cette question soit étudiée dans un délai raisonnable, en accord avec le Ministère des Finances.

RÉPONSE.

Le Ministre se déclare d'accord pour demander à son Administration ainsi qu'au Ministère des Finances de réexaminer, dans un délai raisonnable, toute la procédure administrative et judiciaire concernant les expropriations des immeubles.

* * *

QUESTION N° 4.

Etablira-t-on un nouveau programme des investissements Travaux publics (15 ans) ?

RÉPONSE.

Le Ministre estime qu'une programmation des travaux est indispensable. Cette programmation doit cependant être très souple. Il admet qu'il faut prévoir un timing pour les travaux de longue haleine, par exemple pour les autoroutes et les voies hydrauliques.

Ce qu'il considère cependant comme plus important, c'est la programmation des crédits à investir. Il examinera avec intérêt le projet portant création d'un Fonds autonome des Travaux publics déposé par son prédécesseur.

* * *

B. Urbanisme.

QUESTION.

Un autre membre insiste auprès du Ministre pour qu'il fasse un effort auprès des membres de la Chambre des Représentants, en vue d'une discussion rapide du projet de loi sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

Cette loi n'est certainement pas parfaite, dit-il, mais la remettre en discussion, suite à des amendements, pourrait représenter un danger.

Het is immers absoluut noodzakelijk dat deze wet binnen de kortste termijn wordt aangenomen.

De door de Minister overwogen amendementen zouden in de vorm van een aanvullend ontwerp van wet kunnen worden besproken.

Wat de reeds vastgelegde gewestelijke plannen betreft, stelt het lid voor hetzij die gedeelten daarvan aan te nemen waarvoor geen betwistingen rijzen, hetzij groepen gemeenten uit te nodigen tot het uitwerken van gemeenschappelijke plannen.

Hij heeft met genoegen vernomen dat de Minister het programma inzake openbare werken wil opnemen in een algemene programmatie van de openbare investeringen.

Verder verzoekt hij de Minister de gewestelijke instellingen uit te nodigen werkelijk hun rol te vervullen bij het opmaken van de gewestelijke plannen.

ANTWOORD.

Wat de gewestelijke plannen voor Luik en Kortrijk betreft is het bestuur van oordeel dat de procedure bepaald bij de besluitwet van 2 december 1946 te summier is voor uitgestrekte gebieden; de procedure van het ontwerp van wet daarentegen is zodanig opgevat dat alle openbare en private instanties van de streek ruimschoots zullen worden geraadpleegd.

Daartegenover staat dat de procedure van de besluitwet kan worden toegepast in kleinere gebieden, waar de voornoemde instanties in het kader van een bondiger rechtspleging kunnen worden aangesproken.

De Minister is van oordeel dat in de besluitwet van 2 december 1946 het middel kan worden gevonden om het lid voldoening te geven door het goedkeuren van gemeenschappelijke plannen van aanleg, volgens de bewoording zelf van de besluitwet.

* *

Schier alle Commissieleden hebben aangedrongen op een spoedige stemming van het bij de Kamer aanhangige ontwerp op dit stuk. De Minister verklaart ook dat hij zal streven naar een spoedige oplossing.

C. Waterwegen.

VRAAG N^o 1.

Inlichtingen werden gevraagd nopens het programma der 1.350 ton en der andere werken in verband met waterwegen.

ANTWOORD.

KANAAL BRUSSEL-CHARLEROI.

In 1960 zijn al de werken aanbesteed die nog stroomafwaarts van de overdracht te Ronquières

Il est, en effet, absolument nécessaire que cette loi soit votée dans le plus bref délai.

Les amendements envisagés par le Ministre pourraient être discutés sous forme d'un projet de loi complémentaire.

En ce qui concerne les plans régionaux déjà établis, il propose soit d'approuver les parties de ces plans pour lesquelles il n'y a pas de discussion, soit d'inviter des groupes de communes à établir des plans communs.

Il est heureux d'apprendre que le Ministre envisage de situer le programme des Travaux publics dans une programmation générale des investissements publics.

Il prie d'autre part le Ministre d'inviter les organismes régionaux à jouer un rôle valable dans l'établissement des programmes régionaux.

RÉPONSE

En ce qui concerne les plans régionaux de Liège et de Courtrai, l'Administration estime que la procédure de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 est trop sommaire pour être appliquée à de vastes territoires; celle du projet de loi est par contre conçue de façon telle que toutes les instances publiques et privées de la région seront largement consultées.

Par contre, on peut songer à appliquer la procédure de l'arrêté-loi à des territoires plus restreints, où il sera possible d'alerter les instances susdites dans le cadre d'une procédure sommaire.

Le Ministre est d'avis que l'on peut trouver dans l'arrêté-loi du 2 décembre 1946 le moyen de donner satisfaction à l'intervenant en approuvant des «plans communs d'aménagement», selon le terme utilisé par l'arrêté-loi.

* *

Presque tous les commissaires ont insisté pour que le projet relatif à cette matière, dont la Chambre est actuellement saisie, soit voté à bref délai. Pour sa part, le Ministre déclare qu'il s'efforcera d'arriver à une solution rapide.

C. Voies hydrauliques.

QUESTION N^o 1.

Des renseignements ont été demandés au sujet du programme des 1.350 tonnes et des autres travaux relatifs aux voies hydrauliques.

RÉPONSE.

CANAL CHARLEROI-BRUXELLES.

En 1960, tous les travaux restant à exécuter en aval du plan incliné à Ronquières ont été mis en

moesten worden uitgevoerd : de verbinding Ronquière-Sluis 5F te Itter, de burgerlijke bouwwerken 5F en de verbinding Sluis 5F-Klabbeek, eerste deel.

De laatste werken aan dit kanaal zullen in 1961 worden aanbesteed namelijk het verval te Ronquière en de vakken onmiddellijk stroomopwaarts hiervan: de brug over het toegangskanaal de verbinding Seneffe-Ronquière, tweede deel (hogebermen).

De inschrijvingen betreffende het tweede en laatste deel van de hoofdvertakking van het kanaal Brussel-Charleroi zullen op 11 augustus 1961 worden geopend.

KANAAL NIMY-BLATON-PÉRONNES.

De werken voor de vergroting van het dwars-profiel van het laatste vak van het kanaal Pommeroeul-Antoing zijn in 1960 begonnen.

Deze werken en die voor de electromechanische inrichting van de sluis met 12,50 m verval te Péronnes, welke ook in 1960 begonnen werden, zijn de laatste grote werken aan het kanaal Nimy-Péronnes.

SAMBER.

De stuwsuis te Floriffoux en de sluis te Mornimont zijn eerder dan voorzien aanbesteed.

Zijn eveneens in 1960 goedgekeurd de zogenoemde « Champeau-spoorbrug » te Montignies en de electromechanische inrichting van de sluizen te Monceau en te Marcinelle.

De kredieten voor de stuwsuis te Montignies-sur-Sambre, voor de rechttrekkingswerken, voor twee spoorbruggen en voor een wegbrug worden in 1962 uitgetrokken.

RINGVAART TE GENT.

De laatste werken betreffende de scheepvaart op het Noordervak zijn aanbesteed : electromechanische inrichting van de sluis te Evergem en spoorbrug op de lijn Gent-Eeklo te Evergem.

De werken aan het Zuidervak zullen in 1961 worden voortgezet met de stuwsuis te Merelbeke en de wegbrug te Merelbeke op de steenweg naar Hundelgem; de aanbesteding van deze werken heeft einde 1960 plaatsgehad.

De werken die een gemakkelijke verbinding tussen de Borinage en de haven van Antwerpen tot stand brengen, zullen dus aangevangen zijn.

In 1961 is 480 miljoen uitgetrokken voor de laatste werken betreffende de scheepvaart op het Zuidervak van de ringvaart en voor 4 bruggen op het westelijk vak.

MAAS.

In de brug van Jambes te Namen is een opening voor schepen van 1350 ton gemaakt om de laatste hindernis welke deze oude brug vormde, op te ruimen. De Maas kon aldus in september 1960, tot Givet voor zulke schepen opengesteld worden.

adjudication; la liaison Ronquière- écluse 5F à Ittre, les travaux de génie civil 5F et la liaison écluse 5F — Clabecq, 1^{ère} partie.

Les derniers travaux de ce canal seront mis en adjudication en 1961, c.a.d. le plan incliné à Ronquière et les tronçons immédiatement en amont : le pont canal d'approche et la liaison Seneffe-Ronquière 2^{ème} partie (hauts remblais).

Pour ce qui est de la 2^{ème} et dernière partie de l'embranchement principal du canal Charleroi-Bruxelles, les adjudications seront levées le 11 août 1961.

CANAL NIMY-BLATON-PERONNES.

La mise à grande section du dernier tronçon du canal Pommeroeul-Antoing a été entamée en 1960.

Cette entreprise ainsi que celle de l'équipement électromécanique de l'écluse de 12,50 m de chute à Péronnes, également entamée en 1960, constituent les derniers travaux importants du canal Nimy-Péronnes.

SAMBRE.

En avance sur le programme a été mise en adjudication la construction d'un barrage éclusé à Floriffoux et d'une écluse à Mornimont.

Ont été approuvés également en 1960 la construction du pont de chemin de fer, dit « Champeau » à Montignies et l'équipement électromécanique des écluses de Monceau et de Marcinelle.

On a prévu en 1962 les crédits pour la construction du barrage éclusé de Montignies-sur-Sambre, ainsi que pour des travaux de rectification et pour la construction de 2 ponts de chemin de fer et d'un pont-route.

CANAL CIRCULAIRE A GAND.

Les derniers travaux qui intéressent la navigation sur la section Nord ont été adjugés : équipement électromécanique de l'écluse à Evergem et pont de chemin de fer dans la ligne Gand-Eeklo à Evergem.

Les travaux de la section Sud seront repris en 1961 par l'exécution de l'écluse barragée à Merelbeke et du pont-route à ce même endroit, dans la chaussée d'Hundelgem, travaux pour lesquels l'adjudication a eu lieu fin 1960.

Les travaux qui pourront assurer la liaison facile du Borinage avec le port d'Anvers seront donc entamés.

480 millions sont prévus en 1961 pour les derniers travaux qui intéressent la navigation sur la section Sud de ce canal et pour la construction de 4 ponts sur la section ouest.

MEUSE.

En vue de l'enlèvement du dernier « bouchon » que constitue le pont de Jambes à Namur, une passe marinière pour bateaux de 1.350 t a été aménagée dans le vieux pont. Ainsi la Meuse a pu être ouverte à la navigation de ces bateaux en septembre 1960 jusqu'au port de Givet.

Het krediet van 200 miljoen zal worden aangewend voor de geschiktmaking van de stroom op verschillende plaatsen, ten einde de scheepvaart voor schepen van 1350 ton te verbeteren.

CENTRUMKANAAL.

250 miljoen zal worden aangewend voor het vak Nimy-Obourg het eerste vak dat voor schepen van 1350 ton geschikt moet worden gemaakt (grote cementfabrieken); die werken waren aanvankelijk voorzien voor 1964, maar ze zijn bij de wet van 23 juli 1959 tot wijziging van 1957, met drie jaren vervroegd ten einde hulp te bieden aan de Borinage.

BOVENSCHELDE.

De wijk St-Jean te Doornik, die in 1940 geteisterd werd, kan eerst wederopgebouwd worden wanneer de Schelde op die plaats is geschiktgemaakt voor schepen van 1.350 ton.

Voor die werken alsmede voor de rechtekking van de Schelde te Gavere, Hollain en Vaulx is een krediet van 100 miljoen uitgetrokken.

DENDER.

Voor de verbeteringswerken aan deze rivier is een eerste krediet van 60 miljoen uitgetrokken.

KANAAL BERGEN-CONDE.

Dit probleem moet voorlopig worden aangehouden

KANAAL GENT-TERNEUZEN.

Een bedrag van 225 miljoen is uitgetrokken voor het vergroten van het dwarsprofiel van dit kanaal en voor de onteigeningen zowel in België als in Nederland.

HAVEN VAN ZEEBRUGGE.

Een bedrag van 190 miljoen is uitgetrokken voor het bouwen van kaaimuren.

STUWDAMMEN.

Het grootste deel van de uitgetrokken 70 miljoen zal worden aangewend voor de eerste herstellings- en ophogingswerken van de stuwdam op de Gileppe, het overschot voor werken tot voltooiing van bestaande kunstwerken.

ONTWATERING.

De ontwatering van de Hene-vallei en van de gemeenten uit het Luikse zal worden voortgezet met kredieten die respectievelijk 60 en 50 miljoen bedragen.

HERSTELLINGSWERKEN.

Een bedrag van 117 miljoen zal worden aangewend voor de wederopbouw van drie bruggen over het Albertkanaal en voor de eerste fase van de wederopbouw van de drie bruggen over het zee-kanaal van Brussel naar de Rupel.

Le crédit de 200 millions sera employé à l'aménagement de la rivière en différents endroits en vue de l'amélioration de la navigation des bateaux de 1.350 t.

CANAL DU CENTRE.

250 millions seront affectés au tronçon Nimy-Obourg, premier tronçon à mettre au gabarit des 1.350 t (où se trouvent d'importantes cimenteries) initialement prévu pour 1964, mais avancé de trois ans par la loi de 23 juillet 1959, modifiant celle de 1957, en vue de venir en aide au Borinage.

HAUT-ESCAUT.

La reconstruction du quartier St-Jean à Tournai, sinistré en 1940, ne sera possible qu'après l'aménagement de l'Escaut à cet endroit pour permettre la navigation des bateaux de 1.350 t.

Un crédit de 100 millions est prévu à cette fin, ainsi que pour la rectification de l'Escaut à Gavere, Hollain et Vaulx.

DENDRE.

60 millions constituent le premier crédit des travaux d'amélioration de cette rivière.

CANAL MONS-CONDÉ.

La question doit, pour l'instant, être réservée.

CANAL GAND-TERNEUZEN.

225 millions sont prévus spécialement pour des travaux de mise à grande section de ce canal ainsi que pour des expropriations, tant sur le territoire national que sur territoire néerlandais.

PORT DE ZEEBRUGGE.

190 millions sont prévus pour la construction de murs de quai.

BARRAGES-RÉSERVOIRS.

La majeure partie des 70 millions prévus sera consacrée aux premiers travaux de restauration et d'exhaussement du barrage de la Gileppe, le restant à des travaux de parachèvement de constructions existantes.

DEMERGEMENT.

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

RESTAURATION.

117 millions serviront pour la reconstruction de 3 ponts sur le canal Albert et pour la 1^{ère} phase de la reconstruction des 3 ponts sur le canal maritime Bruxelles-Rupel.

VRAAG N^o 2.*Kanaal Brussel-Charleroi.*

Juiste timing van de voltooiing.

Nauwkeurige opgave van de oorzaken van de vertraging van de aan de gang zijnde werken en van de geringe middelen die worden aangewend.

ANTWOORD.

Bij dit stuk is een synoptische tabel gevoegd waarin, voor de verschillende werken aan het kanaal Brussel-Charleroi, zijn aangegeven : de timing, de lengte in kilometer, de data waarop de werken waarschijnlijk zullen worden begonnen en voltooid zijn, de totale kostprijs van de werken, het bedrag van de reeds verrichte betalingen.

Uit deze tabel blijkt dat :

1^o van de totale lengte van 53,4 km waarover het kanaal tussen Charleroi en Glabbeek moet worden gemoderniseerd, 18,2 km (34,1 %) in gebruik zijn; 24,9 km (46,7 %) in uitvoering zijn; 10,3 km (19,2 %) nog moeten aanbesteed worden;

2^o van het totale bedrag van 4.267.000.000 frank dat de werken zullen kosten, 46,5 % betrekking heeft op de vakken die reeds voltooid zijn, 24,2 % op de vakken die in uitvoering zijn, 29,3 % op de vakken die nog moeten worden aanbesteed. In deze werken is de overdracht te Ronquières begrepen.

Wat betreft de werken in uitvoering kan de Minister de verzekering geven dat de verschillende aannemers die allen in de hoogste categorie zijn ingedeeld en die over genoeg middelen beschikken om de werken binnen de gestelde termijn tot een goed einde te brengen, de opgelegde timing zullen nakomen. Hierbij spelen de ongunstige weersomstandigheden die dikwijls in ons land voorkomen en de aard van de grond natuurlijk een rol. Over de gehele lengte van het kanaal Brussel-Charleroi is de grond evenwel maar middelmatig.

Dit is de oorzaak van de betrekkelijke vertraging van de werken aan de waterscheiding, tweede deel, waar de grond zeer slecht is. Op dit vak hebben zich herhaaldelijk onvoorziene grondverschuivingen voorgedaan die de normale gang van de werken dikwijls hebben vertraagd.

* * *

VRAAG N^o 3.

Wat betreft het kanaal Brussel-Charleroi en met name het probleem Ronquières, stelt een lid de volgende vragen :

Hoeveel schepen zullen dagelijks kunnen worden overgedragen ? Zal dit kunstwerk geen knelpunt vormen ?

QUESTION N^o 2.*Canal Charleroi-Bruxelles.*

Timing exact de l'achèvement.

Raisons exactes de certaines lenteurs constatées dans les travaux en cours et des faibles moyens mis en œuvre.

RÉPONSE.

Un tableau synoptique est joint au présent document dans lequel figurent, pour les diverses entreprises du Canal de Charleroi à Bruxelles : le timing, la longueur kilométrique, les dates de commencement et d'achèvement probables des travaux, le coût total des travaux, le montant des sommes déjà payées.

De ce tableau, il ressort que :

1^o sur une longueur totale de 53,4 km de canal à moderniser entre Charleroi et Clabecq, 18,2 km (34,1 %) sont en service; 24,9 km (46,7 %) sont en cours d'exécution; 10,3 km (19,2 %) restent à adjuger;

2^o sur un montant total de travaux de 4 milliards 267.000.000 de francs, 46,5 % sont relatifs aux tronçons déjà en service; 24,2 % sont relatifs aux tronçons en cours d'exécution; 29,3 % concernent les travaux encore à adjuger. Rappelons que ceux-ci comportent le plan incliné de Ronquières.

En ce qui concerne les travaux en cours, le Ministre peut garantir que les timings sont respectés par les différents adjudicataires, agréés dans la catégorie la plus élevée, disposant des moyens adéquats pour mener leurs entreprises à bonne fin dans les délais imposés. Les délais sont évidemment influencés par les intempéries, très nombreuses dans notre pays, et par la nature des terrains rencontrés; les terrains sont médiocres sur la presque totalité du parcours du canal de Charleroi à Bruxelles.

C'est cette dernière raison qui explique le retard relatif dans l'exécution des travaux de la crête de partage, 2^e partie, où les terrains sont particulièrement mauvais. Dans ce tronçon, de multiples glissements imprévisibles ont entravé fréquemment la marche normale des travaux.

* * *

QUESTION N^o 3.

Pour ce qui concerne le canal de Bruxelles à Charleroi et plus spécialement le problème de Ronquières, un membre pose les questions suivantes :

Quel sera le nombre de bateaux qui pourront passer journellement par cet ouvrage ? Cet endroit ne constituera-t-il pas un goulot ?

ANTWOORD.

De beweging van de ponten van de overdracht is zodanig berekend (snelheid van 1,20 m/sec; versnelling en snelheidsvermindering van 0,01 m/sec.) dat de manoeuvre-cyclus respectievelijk 40 minuten duurt in geval van volkomen evenwichtig verkeer (evenveel opvarende als afvarende schepen) en 30 minuten in geval van eenrichtingsverkeer (uitsluitend opvarende of afvarende schepen).

De overeenkomstige cyclussen voor de sluizen op het kanaal Brussel-Charleroi bedragen respectievelijk 60 minuten bij evenwichtig verkeer en 40 minuten bij eenrichtingsverkeer.

De overdracht kan dus 1,5 maal meer schepen verwerken dan een sluis 60 minuten = 1,5) in geval van

40 minuten

evenwichtig verkeer en 1,3 maal in geval van eenrichtingsverkeer $40 = 1,3$).

30

Uiterste gevallen komen evenwel nooit voor, zodat de capaciteit van het verval gemiddeld 1,4 maal groter is dan die van een sluis.

In die omstandigheden zullen per gemiddelde dag van 12 uren, 36 schepen van 1.350 ton kunnen worden verwerkt in geval van evenwichtig verkeer en 24 in geval van eenrichtingsverkeer, wat neerkomt op een jaarlijkse tonnenmaat van respectievelijk 17.750.000 ton en 11.300.000 ton, d.i. een gemiddelde van 14 miljoen ton.

De overeenkomstige capaciteit van een sluis voor schepen van 1350 ton is 10 miljoen ton.

Op dit ogenblik bedraagt het jaarlijks verkeer op het kanaal Brussel-Charleroi ten hoogste 3 miljoen 500.000 ton aan de sluis n° 38 te Molenbeek.

De sluizen zijn berekend op een toekomstig verkeer van $10.000.000 = 3$ maal de huidige scheeps-

3.500.000

vaart en de overdracht op een verkeer van 14.000.000

3.500.000

= 4 maal de huidige scheepvaart.

De overdracht zal dus nooit een knelpunt vormen op het gemoderniseerde kanaal Brussel-Charleroi.

* * *

VRAAG N° 4

Een lid stelt de volgende vragen :

Zal de timing voor de werken aan het kanaal Gent-Terneuzen, de sluis van Terneuzen en de Ringvaart van Gent nageleefd worden ?

Wanneer zullen de aanbestedingen worden uitgeschreven ?

Hij vraagt ook dat de uitvoeringstermijnen niet te lang zouden worden gesteld.

RÉPONSE.

Les caractéristiques adoptées pour le mouvement des bacs du plan incliné (vitesse de 1,20 m/sec; accélération et décélération de 0,01 m/sec) sont telles que les cycles de manoeuvre sont respectivement de 40 minutes en cas de navigation parfaitement équilibrée (autant de bateaux montants que de bateaux avalants) et de 30 minutes en cas de navigation à sens unique (navigation composée exclusivement de bateaux montants ou de bateaux avalants).

Les cycles correspondants pour les écluses du canal de Charleroi à Bruxelles sont respectivement de 60 minutes pour une navigation équilibrée et de 40 minutes pour une navigation à sens unique.

Le plan incliné présente donc une capacité

60 minutes

1,5 fois supérieure à celle d'une écluse ($\frac{60}{40} =$

1,5) en cas de navigation équilibrée et une capacité

40

1,3 fois supérieure en cas de navigation à sens unique ($\frac{40}{30} = 1,3$).

Ces conditions extrêmes de navigation ne se rencontrent jamais, la capacité du plan incliné est, en moyenne, 1,4 fois supérieure à celle d'une écluse.

Cela étant, le nombre de chargements de 1.350 t pouvant passer par journée moyenne de 12 heures de service au plan incliné est de 36 en cas de navigation équilibrée et de 24 en cas de navigation à sens unique, ce qui correspond à des tonnages annuels respectifs de 17.750.000 tonnes et 11.300.000 tonnes, soit une moyenne de 14.000.000 de tonnes.

La capacité correspondante d'une écluse pour bateaux de 1.350 t est de 10.000.000 de tonnes.

A l'heure actuelle, le trafic annuel maximum sur le canal de Charleroi à Bruxelles est de 3.500.000 tonnes, à l'écluse n° 38 à Molenbeek.

Les écluses peuvent assurer dans l'avenir un trafic égal à $10.000.000 = 3$ fois le trafic actuel

3.500.000

et le plan incliné, un trafic égal à 14.000.000

3.500.000

= 4 fois le trafic actuel.

Jamais le plan incliné ne constituera un «bouchon» dans le canal de Charleroi à Bruxelles modernisé.

* * *

QUESTION N° 4.

Un membre pose les questions suivantes :

Le timing prévu pour les travaux du Canal Gand-Terneuzen, de l'écluse de Terneuzen et du Canal circulaire de Gand sera-t-il respecté ?

Quand auront lieu les adjudications ?

Il demande aussi de ne pas prévoir des délais d'exécution trop longs.

Hij meent dat het moeilijk zal zijn de werken tegen het jaar 1964 te voltooien, zoals tot dusver steeds beloofd werd.

ANTWOORD.

Voor het kanaal Gent-Terneuzen zal de timing nageleefd worden.

Aldus zullen op Belgisch grondgebied worden aanbesteed :

1961 : de verbreding van het vak Rieme-Zelzate;

1962 : de verbreding en verdieping van het vak te Terdonk en de eerste faze in de traverse van Zelzate;

1963 : de tweede faze van de traverse van Zelzate;

1964 : de verdieping van het vak Terdonk-Zelzate.

Op het Nederlands grondgebied zal het verdiepen van het vak Terneuzen-Sluiskil waarschijnlijk in 1961 worden aanbesteed; de andere werken zullen op zodanige wijze worden aanbesteed dat de grote schepen het kanaal over zijn gehele lengte zullen kunnen bevaren zodra de zeelsluis van Terneuzen klaarkomt, tegen het einde van 1965.

De grondwerken door het Nederlands bestuur aanbesteed voor de sluis van Terneuzen zijn in uitvoering en met de bouw van de eigenlijke sluis zal waarschijnlijk einde 1961, begin 1962, worden aangevangen, d.i. wanneer de grondwerken ongeveer zullen voltooid zijn. Een eerste krediet ten belope van 55 miljoen frank werd door mijn departement vastgelegd ter bestrijding van het gedeelte van de werken dat te onzen laste is.

Wat de Ringvaart om Gent betreft, moeten, volgens de timing van de nog uit te voeren werken, alle werken in de loop van de jaren 1961 en 1962 aanbesteed worden :

1961 : Zuidervak : De volgende werken moeten worden aanbesteed : de droogleggingswerken; de bouw van de bruggen W 11, W 19 en W 20, evenals van de sluizen E 3 tussen de Boven-Schelde en de Ringvaart, de sluis E 4 tussen de Zeeschelde en de Ringvaart, alsmede de dam B 4 tussen de Boven-Schelde en de aan het getij onderhevige arm; de bouw van boordvoorzieningen en het graven van het kanaal.

In het Westervak voorziet men het bouwen van de bruggen W 4, W 21 en W 24, alsmede van de spoorbrug S 1.

In 1962 voorziet men de volgende werken :

Zuidervak : De bouw van de brug W 24 en de dam K 1 in het kanaal van Gent naar Brugge, alsmede het graven en de boordvoorzieningen van de arm die aan het getij onderhevig is.

In het Westervak zijn voorzien : de bouw van de bruggen W 1, W 2 en W 3; het graven van het kanaal en boordvoorzieningen.

Il croit qu'il sera difficile de terminer les travaux pour 1964, comme on l'a toujours promis jusqu'à maintenant.

RÉPONSE.

Pour le canal de Gand-Terneuzen, le timing sera respecté.

Ainsi seront mis en adjudication sur territoire belge en :

1961 : l'élargissement du tronçon Rieme-Zelzate;

1962 : l'élargissement et l'approfondissement du tronçon à Terdonk et la 1^{ère} phase dans la traverse de Zelzate;

1963 : la 2^{ème} phase dans la traverse de Zelzate;

1964 : l'approfondissement du tronçon Terdonk-Zelzate.

Sur territoire néerlandais, l'approfondissement de la section Terneuzen-Sluiskil sera probablement mis en adjudication en 1961 ; les autres travaux le seront de telle façon que la grande navigation pourra emprunter le canal sur tout son parcours dès l'achèvement de l'écluse maritime de Terneuzen, soit vers la fin de 1965.

Les terrassements ont été mis en adjudication par l'administration hollandaise pour l'écluse de Terneuzen et la construction de l'écluse proprement dite sera probablement entamée vers fin 1961, début 1962, c.à.d. vers l'achèvement des travaux de terrassement. Un premier crédit de l'ordre de 55.000.000 de francs est engagé par mon département en vue de payer la partie des travaux qui sera à notre charge.

En ce qui concerne le canal circulaire à Gand, le timing des travaux qui restent encore à exécuter, prévoit la mise en adjudication de tous les travaux au cours des années 1961 et 1962 :

1961 : Section Sud : Les travaux suivants doivent être mis en adjudication : les travaux de drainage; la construction des ponts W11, W19 et W20, ainsi que des écluses E 3 entre le Haut-Escaut et le canal circulaire, l'écluse E 4 entre l'Escaut maritime et le canal circulaire, ainsi que le barrage B4 entre le Haut-Escaut et le bras soumis à marée; la construction des défenses des berges et le creusement du canal.

Dans la section Ouest est prévue la construction des ponts W 4, W 21 et W 24, ainsi que du pont-rails S 1.

En 1962 sont prévus les travaux suivants :

Section Sud : La construction du pont W 24 et le barrage K 1 dans le canal de Gand à Bruges, ainsi que le creusement et les défenses des berges du bras soumis à marée.

Dans la section Ouest sont prévus : la construction des ponts W 1, W 2 et W 3; le creusement du canal et la construction des défenses des berges.

Waarschijnlijk zal de timing nageleefd worden, behalve misschien voor het graven van het kanaal en de uitvoering van de droogleggingswerken, daar de voorbereiding van de ontwerpen afhangt van een zeer kiese studie welke door het Rijksinstituut voor Grondmechanica moet worden uitgevoerd.

Aan de andere kant wens ik de aandacht van het geachte lid te vestigen op het feit dat men door te korte termijnen te stellen, de ondernemingen van openbare werken verplicht tot investeringen die geenszins in verhouding zijn met de Belgische markt van de openbare werken en door het uitschakelen van de mindergrote ondernemingen de geest van een gezonde mededinging in gevaar kan brengen.

* *

VRAAG N° 5.

Een lid drukt er zijn verwondering over uit dat op de begroting geen kredieten zijn uitgetrokken voor het herstel van de dijken aan het kanaal Gent-Brugge-Oostende.

Hij vestigt de aandacht van de Minister erop dat dit kanaal wel eens onbevaarbaar zou kunnen worden.

ANTWOORD.

De slechte staat van onderhoud van de bermvoorzieningen van het kanaal Gent-Brugge is mij bekend. Ik zal alles in het werk stellen om dit zo spoedig mogelijk te verhelpen. Ik heb aan mijn administratie opdracht gegeven onverwijld werken voor een bedrag van 55 miljoen frank aan te besteden.

* *

VRAAG N° 6.

Betreft :

A. Het bouwen van een vaste brug over het kanaal naar Oostende.

B. Verbreding van een smal gevaarlijk vak van de weg Kruispoort-Dampoort.

C. Modernisering van een vak van de steenweg naar Oostende vanaf de brug te Schepdaal.

Eerst waren deze werken voorzien voor het jaar 1960 en daarna voor het dienstjaar 1961. Nu deelt men mij mede dat die werken misschien in 1962 uitgevoerd zullen worden.

Vraag : Herziening van de beslissing en uittrekking van de werken op het dienstjaar 1961.

ANTWOORD.

A. VASTE BRUG OVER HET KANAAL NAAR OOSTENDE.

Het ontwerp is niet ver genoeg gevorderd om in 1961 tot de aanbesteding te kunnen overgaan.

Il est à pour prévoir que le timing sera respecté, sauf peut-être pour le creusement du canal et l'exécution des travaux de drainage, étant donné que la préparation des projets dépend d'une étude très délicate à faire par l'Institut géotechnique de l'Etat.

Je voudrais d'autre part attirer l'attention de l'honorable membre sur le fait que des délais trop courts imposent aux entreprises de travaux publics des investissements nullement en rapport avec le marché belge des travaux publics et risquent de nuire, par l'éviction des moyennes entreprises, à l'esprit d'une saine concurrence.

* *

QUESTION N° 5.

Un membre s'étonne de ne pas retrouver des crédits dans le budget pour la réparation des digues le long du Canal Gand-Bruges-Ostende.

Il attire l'attention du Ministre sur le fait que ce canal pourrait devenir non navigable.

RÉPONSE.

Le mauvais état d'entretien des défenses des berges du Canal de Gand à Bruges m'est connu. Je mettrai tout en œuvre en vue de remédier à cette situation dès que possible. J'ai donné l'ordre à mon administration de mettre en adjudication, sans plus tarder, des travaux pour un montant de 55.000.000 de francs.

* *

QUESTION N° 6.

Concerne :

A. Construction d'un pont fixe sur le canal d'Ostende;

B. Élargissement d'un tronçon étroit et dangereux de la route Kruispoort - Dampoort;

C. Modernisation d'un tronçon de la Chaussée d'Ostende à partir du pont de Schepdaal.

Les travaux ont d'abord été prévus pour l'année 1960 et ensuite pour l'exercice 1961. Maintenant, on communique que ces travaux seront peut-être prévus pour l'année 1962.

Question : Revoir la décision prise et prévoir encore les travaux sur l'exercice 1961.

RÉPONSE.

A. PONT FIXE SUR LE CANAL D'OSTENDE.

Le projet n'est pas suffisamment avancé pour permettre d'envisager l'adjudication en 1961.

B. KRUISPOORT-DAMPOORT.

De aanbesteding zal nog dit jaar plaatshebben.

C. STEENWEG NAAR OOSTENDE VANAF DE BRUG TE SCHEPDAAL.

De aanbesteding zal eerst plaats kunnen hebben wanneer de onteigeningen ver genoeg gevorderd zijn.

Het is weinig waarschijnlijk dat dit nog in 1961 zal kunnen geschieden.

* * *

VRAAG N^o 7.

VERBETERING VAN DE SAMBER.

Juiste timing van de voltooiing.

Is er synchronisatie met de ingebruikneming van het kanaal Brussel-Charleroi ?

Voorziet men naar aanleiding van de noodzakelijke rechtekkingswerken, tussen Charleroi en Taminés aanlegkaaien voor nijverheid en handel ?

ANTWOORD

De calibrering van de Samber tussen Charleroi en Namen voor schepen van 1350 ton geschiedt volgens een tijdsschema dat de toegang voor zulke schepen in het voorjaar 1966 mogelijk zal maken. Thans zijn drie nieuwe sluizen voltooid, twee in aanbouw, 1 in aanbesteding, terwijl de laatste begin 1962 aanbesteed zal worden.

De werken voor de bruggen en de rechtekking van de rivier worden aanbesteed en uitgevoerd volgens een nauwkeurig tijdsschema (zie hieronder) dat tot nu toe strikt wordt nageleefd. Het tijdschema is zo opgevat dat de kunstwerken tussen Montignies-sur-Sambre en Bause praktisch op hetzelfde ogenblik in gebruik genomen zullen kunnen worden aangezien de vakken stroomopwaarts en stroomafwaarts van die plaatsen reeds voltooid zijn met uitzondering van de sluis te Marcinelle die thans in uitvoering is en die nog dit jaar beëindigd moet zijn.

* * *

Verwacht wordt dat het kanaal Brussel-Charleroi in 1965 en dat de Samber in het voorjaar 1966 opgesteld zullen worden voor schepen van 1350 ton.

Dit is geen perfecte synchronisatie. De Minister verklaart dat hij zijn administratie zal verzoeken de studie te bespoedigen ten einde tot volledige synchronisatie te komen.

Naar aanleiding van de rechtekkingswerken worden openbare kaaien gebouwd waar ze nodig mochten zijn. Bovendien bouwen ook de aanliggende industriëlen, die zulks wensen, aanlegkaaien voor particulier gebruik op hun kosten, met dien verstande dat, wanneer die kaaien gereed komen

B. KRUISPOORT-DAMPOORT.

L'adjudication aura lieu au cours de la présente année.

C. CHAUSSÉE D'OSTENDE A PARTIR DU PONT DE SCHEPDAAL.

L'adjudication ne pourra être prévue qu'au moment où les expropriations seront suffisamment avancées.

Il est peu probable que cette adjudication puisse encore avoir lieu en 1961.

* * *

QUESTION N^o 7.

AMÉLIORATION DE LA SAMBRE.

Timing exact de l'achèvement ?

La synchronisation avec la mise en service du canal Charleroi-Bruxelles est-elle prévue ?

Prévoit-on, entre Charleroi et Taminés, à l'occasion des rectifications qui s'imposent, des quais d'abordage à usage industriel et commercial ?

RÉPONSE.

La mise au gabarit de 1.350 tonnes de la Sambre entre Charleroi et Namur se réalise suivant un programme qui permettra la navigation des bateaux de ce tonnage au printemps 1966. Actuellement, parmi les nouvelles écluses prévues, trois sont construites, deux sont en construction, une est mise en adjudication et la dernière sera mise en adjudication début 1962.

En ce qui concerne la construction des ponts et les rectifications nécessaires de la rivière, les travaux se mettent en adjudication et s'exécutent suivant un timing très précis (voir ci-dessous) qui est à l'heure actuelle parfaitement respecté. Il aura pour effet de permettre la mise en service quasi simultanée des ouvrages entre Montignies-sur-Sambre et Bause, les sections en amont et en aval de ces localités étant dès maintenant achevées, à l'exception de l'aménagement en cours de l'écluse de Marcinelle, à terminer cette année encore.

* * *

La mise en service à 1.350 tonnes du canal de Charleroi à Bruxelles est prévue dans le courant de 1965, celle de la Sambre au printemps 1966.

Ceci n'assure pas un synchronisme parfait. Le Ministre déclare qu'il demandera à son administration d'accélérer les études afin de réaliser cette synchronisation nécessaire.

A l'occasion des travaux et des rectifications qui s'imposent des quais à usage public sont construits là où leur présence apparaît nécessaire. En outre, les industriels riverains qui le désirent exécutent à leurs frais des quais d'accostage à usage privé et s'ils réalisent ces ouvrages avant l'exécution des

voordat de rijkswerken zijn uitgevoerd, de Staat de prijs terugbetaalt van de bermvoorzieningen die hij op dezelfde plaats zou moeten bouwen.

Tussen Charleroi en Tamines zijn openbare kaaien gepland te Châtelet, op de rechteroever, en te Farciennes op de rechteroever. Voorts zal ook een grote openbare haven worden gebouwd te Chatelineau op de linkeroever, ter plaatse genaamd « La Praye », en een dok te Tamines op de linkeroever, stroomopwaarts van de wegbrug over de Samber.

Voor de werken tot verbetering van de Samber is het volgende tijdsschema vastgesteld :

	Aanbesteding
<i>1^o Vak Montignies-sur-Sambre-Chatelineau</i>	
Stuwsluis te Montignies-sur-Sambre	29 juni 1961
Voltooiing van de doortocht te Châtelet	december 1963
<i>2^o Vak Chatelineau-Tamines</i>	
Stuwsluis te Roselies	december 1961
Normalisatie tussen de voetbrug te Roton en te Bonne Espérance	januari 1962
Spoorbrug St-Jacques te Farciennes	juni 1962
Normalisatie te Farciennes	juni 1962
Normalisatie tussen Pont-de-Loup en Farciennes	juni 1963
Normalisatie ter hoogte van de spoorbrug St-Jacques	december 1963
Normalisatie tussen Bonne-Espérance en Oignées	december 1963
<i>3^o Vak Tamines-Mornimont</i>	
Ingraving te Ham-sur-Sambre	december 1961
Normalisatie tussen Auvelais en Ham-sur-Sambre	december 1963
Normalisatie tussen Ham en Mornimont	december 1963
Ingraving te Mornimont	december 1963
<i>4^o Vak Mornimont-Bauce</i>	
Stuwsluis te Floriffoux en stuw te Mornimont	gemaakt in 1960
Spoorbrug te Floreffe	juli 1961
Normalisatie tussen Amptia en Floreffe	29 juni 1961
Normalisatie tussen Soye en Amptia	8 juni 1961
Spoorbrug te Floriffoux	october 1961
Spoorbrug te Franière	maart 1962
Normalisatie te Floreffe	januari 1963
Normalisatie aan weerszijden van stuwsluis te Floriffoux	october 1962
Normalisatie te Franière	december 1963

travaux de l'Etat, celui-ci intervient à raison de la valeur de la défense de berge qu'il aurait construite à l'endroit envisagé.

Entre Charleroi et Tamines, des quais publics sont prévus à Châtelet, rive droite, et à Farciennes, rive droite. En outre un port public important sera établi à Chatelineau rive gauche, au lieu dit « La Praye » et une darse à Tamines rive gauche, en amont du pont-route sur la Sambre.

Le timing suivant est prévu pour les travaux d'amélioration de la Sambre :

	Adjudication
<i>1^o Section Montignies-sur-Sambre à Chatelineau</i>	
Barrage éclusé de Montignies-sur-Sambre	29 juin 1961
Achèvement de la traverse de Châtelet	décembre 1963
<i>2^o Section Chatelineau-Tamines</i>	
Barrage éclusé de Roselies	décembre 1961
Normalisation entre passerelle du Roton et de Bonne-Espérance	janvier 1962
Pont-rails St-Jacques à Farciennes	juin 1962
Normalisation à Farciennes	juin 1962
Normalisation entre Pont-de-Loup et Farciennes	juin 1963
Normalisation au droit du pont-rails St-Jacques	décembre 1963
Normalisation entre Bonne-Espérance et Oignées	décembre 1963
<i>3^o Section Tamines-Mornimont</i>	
Tranchée de Ham-sur-Sambre	décembre 1961
Normalisation entre Auvelais et Ham-sur-Sambre	décembre 1963
Normalisation entre Ham et Mornimont	décembre 1963
Tranchée de Mornimont	décembre 1963
<i>4^o Section Mornimont-Bauce</i>	
Barrage éclusé de Floriffoux et barrage de Mornimont	faits en 1960
Pont-rails de Floreffe	juillet 1961
Normalisation entre Amptia et Floreffe	29 juin 1961
Normalisation entre Soye et Amptia	8 juin 1961
Pont-rails de Floriffoux	octobre 1961
Pont-rails de Franière	mars 1962
Normalisation à Floreffe	janvier 1963
Normalisation de part et d'autre du barrage éclusé de Floriffoux	octobre 1962
Normalisation à Franière	décembre 1963

5° Vak Bauce-Namen

Dit vak is voltooid.

De beneden-Samber, tussen Mornimont en Namen, zal dus van 1965 af toegankelijk zijn voor schepen van 1350 ton langs de Maas.

Het bovengedeelte, tussen Charleroi en Mornimont, zal eerst in het voorjaar 1966 opengesteld kunnen worden.

* * *

VRAAG N° 8.

Kalibrering van de Maas, van La Neuville tot Givet, voor schepen van 1.350 ton.

Sinds oktober 1960 kunnen de schepen dat vak van de Maas gebruiken, indien ze slechts eenlading hebben van 900 of 1.100 ton, naar gelang van het type.

Het groot aantal schepen, dat die waterweg sinds de openstelling ervan gebruikt, bewijst dat het werk noodzakelijk en renderend is. Hun aantal is zo groot dat het verkeer er enigszins door gehinderd wordt, mede als gevolg van het feit dat de werken aan de sluizen en voor de geschiktmaking van de stroom, enz., niet altijd een gemakkelijke en normale doorvaart mogelijk maken.

De werken tot verdieping van de Maas, tot ontwatering en tot verbetering van de sluizen moeten worden voortgezet om de schippers en bijgevolg ook de industriëlen aan de oevers tevreden te stellen en het transitoverkeer van schepen uit Frankrijk naar Antwerpen en België te bevorderen.

Thans kunnen alleen schepen varen die slechts voor 8/10^e of 9/10^e geladen zijn; zoniet lopen zij vertraging op als gevolg van schuttingsmoeilijkheden; een en ander verhoogt natuurlijk de algemene onkosten.

Wat de Beneden-Samber betreft moet de aanbesteding van de twee sluizen enkele maanden voor het vastgestelde tijdschema gehandhaafd blijven en moeten ook de andere kunstwerken worden aanbesteed teneinde de doorvaart van schepen van 1.350 ton uiterlijk einde 1964 mogelijk te maken.

ANTWOORD.

Om de Maas bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton op volle lading is een verbeteringsprogramma in twee stadia vastgesteld.

Het eerste stadium van dit programma voorziet in de wederopbouw van de stuwen met het oog op het hoogst toelaatbaar waterpeil in de panden. Het waterpeil aan de stroomafwaartse drempel van de sluizen zal verhoogd worden. Te gelijktijd zullen werken worden uitgevoerd om de vaargeul voor de grote schepen in de panden meer dan drie meter diep en 60 meter breed te maken.

In het tweede stadium zullen de sluizen verlengd worden tot 170 meter waarbij ook een ankerplaats van 3,5 m is voorzien met het oog op de toekomstige duwvaart.

5° Section Bauce-Namur

Cette section est terminée.

La partie aval de la Sambre, de Mornimont à Namur, sera donc accessible aux bateaux de 1.350 tonnes dès 1965, par la Meuse.

La partie amont, de Charleroi à Mornimont, ne le sera qu'au printemps 1966.

* * *

QUESTION N° 8.

Mise au gabarit des bateaux de 1350 t de la Meuse depuis La Neuville jusqu'à Givet.

Depuis octobre dernier, ces bateaux peuvent emprunter ce parcours sur la Meuse, à condition qu'ils ne soient chargés que de 900 à 1.100 t, suivant les types.

Le nombre important de ces bateaux qui, depuis sa mise en service, empruntent cette voie d'eau, prouve à suffisance que ce travail s'imposait et est rentable. Leur nombre est tellement élevé qu'il désorganise quelque peu le trafic général, en raison du fait que tous les travaux à réaliser aux écluses, en vue de l'aménagement du fleuve, etc... ne permettent pas toujours un passage facile et normal.

Il y a lieu de poursuivre les travaux d'approfondissement de la Meuse, de démergement et d'amélioration des écluses, afin de donner satisfaction à la batellerie et, par conséquent, aux industriels installés sur ces rives et au transit des bateaux venant de France vers Anvers et les régions belges.

Actuellement, les bateaux ne peuvent naviguer que s'ils ne sont chargés que de 8 à 9/10 de leur capacité, sinon ils subissent des retards par suite des difficultés d'éclusage, ce qui provoque une augmentation des frais généraux.

Quant à la Basse-Sambre, si l'adjudication des travaux de deux écluses a été effectuée en avance de quelques mois sur le timing, il y aurait lieu de maintenir celle-ci et de procéder à l'adjudication des autres travaux d'art, afin que le passage des bateaux de 1.350 t soit envisagé au plus tard vers la fin de 1964.

RÉPONSE.

Afin de permettre la navigation de bateaux de 1.350 t à charge complète, un programme d'amélioration en deux phases a été établi pour la Meuse.

La première phase de ce programme comprend la reconstruction des barrages conçus pour la flottaison maximum admissible dans les biefs. La hauteur d'eau sur le busc aval des écluses sera relevée. En même temps, des travaux d'aménagement seront exécutés pour assurer dans les biefs une profondeur supérieure à 3 m dans le chenal réservé à la grande navigation dont la largeur serait portée à 60 m.

Au cours de la deuxième phase de ce programme, les écluses seront allongées à 170 m, tandis qu'un mouillage de 3,50 m y sera assuré, en vue de la navigation future par poussage.

Op de Beneden-Samber zal een nieuwe sluis worden gebouwd te Montignies-sur-Sambre. De werken zullen op 29 juni 1961 worden aanbesteed.

De nieuwe sluizen te Floriffoux en te Mornimont zijn in uitvoering.

* *

VRAAG N° 9.

Een lid vraagt waarom geen toelagen worden verleend voor de werken die de steden uitvoeren aan stadskaaïen langs rijkswaterwegen terwijl dergelijke werken wel worden gesubsidieerd wanneer ze worden uitgevoerd aan kaaïen gelegen langs de andere waterlopen.

ANTWOORD.

In dat geval rijzen kiese juridische en administratieve problemen die ik laat onderzoeken door mijn diensten stedenbouw en waterwegen.

* *

VRAAG N° 10.

Een lid begrijpt dat de Minister kleine wijzigingen aanbrengt in een begroting die door zijn ambtsvoorganger is ingediend, maar nu een bedrag van 30 miljoen frank voor het kanaal Bergen-Condé op de post « Ontwatering » werd overgeschreven, vraagt hij zich toch af of de intercommunale ontwateringsverenigingen de zaken niet « te groots » opvatten. Alle aangelegenheden betreffende de ontwatering zouden opnieuw onderzocht moeten worden door een interministeriële commissie waarvan natuurlijk ook Openbare Werken en Landbouw zouden moeten deel uitmaken.

ANTWOORD.

De Minister heeft een amendement van 30 miljoen frank op de buitengewone begroting voor 1961 ingediend omdat de Intercommunale Vereniging voor de ontwikkeling, de expansie en de economische uitrusting van de Borinage in 1961 plannen kan voorleggen waaraan het Departement 90 miljoen frank kan bijdragen.

De werken die in 1961 aanbesteed zullen worden, houden geen verband met de landbouw.

De Minister houdt er evenwel aan te verklaren dat bij vroegere besprekingen reeds overeengekomen is dat het advies van de Minister van Landbouw zal worden gevraagd nopens plannen die een landbouwkundig karakter mochten vertonen

* *

Sur la Basse-Sambre, une nouvelle écluse sera construite à Montignies-sur-Sambre. Les travaux seront mis en adjudication le 29 juin 1961.

Les nouvelles écluses à Floriffoux et Mornimont sont en voie d'exécution.

* *

QUESTION N° 9.

Un membre demande pourquoi il n'est pas octroyé de subsides pour les travaux exécutés par les villes aux quais qui leur appartiennent et qui sont situés au long de voies hydrauliques de l'Etat, tandis que ce subside est accordé pour les mêmes travaux exécutés aux quais situés au long d'autres cours d'eau.

RÉPONSE.

Le cas soulevé pose des problèmes juridiques et administratifs assez délicats; je les fais examiner conjointement par mes services de l'urbanisme et des voies hydrauliques.

* *

QUESTION N° 10.

Un membre comprend que le Ministre présente certains petits aménagements à l'intérieur du budget déposé par son prédécesseur, mais, suite au transfert d'une somme de 30.000.000 de francs prévu pour le canal Mons-Condé au poste « Démergement », il se demande si les associations intercommunales de démergement ne voient pas « trop grand ». Toutes les questions concernant les démergements devraient être réexaminées par une commission interministérielle dont feraient partie certainement les Travaux Publics et l'Agriculture.

RÉPONSE.

Le Ministre a présenté un amendement de 30.000.000 de francs au budget extraordinaire de 1961 parce que l'Association Intercommunale pour le développement, l'expansion et l'équipement économique du Borinage est à même de présenter en 1961 des projets justifiant une intervention du département de 90.000.000 de francs.

Les projets qui seront mis en adjudication en 1961 ne présentent pas un caractère agricole.

Toutefois, le Ministre tient à signaler que, lors de pourparlers antérieurs, il a été convenu que du moment que certains projets présenteraient un caractère agricole, l'avis du Ministère de l'Agriculture serait sollicité.

* *

D. *Deltaplan en havenpolitiek.*VRAAG N^o 1.

Een commissielid wenst de aandacht van de Minister bijzonder te vestigen op het uiterst belangrijke en ingewikkelde probleem van het Deltaplan.

Hij herinnert eraan dat de voorganger van de Minister beloofd heeft de Senaatscommissie van Openbare Werken op de hoogte te houden van de vooruitgang van de studie die door het Departement hieraan gewijd wordt.

Het lijkt geen twijfel dat het overstromingsgevaar steeds actueel is en dat de werken in Nederland uitgevoerd, hun weerslag op België zullen laten voelen.

Hij verzoekt de Minister in de begroting de middelen op te nemen om de voortzetting van de versterking en de verdediging van de dijken te bespoedigen.

Hij wenst daarnaast ook dat de Minister hem de huidige stand van zaken van voormelde studie zou bekend maken.

Hij vraagt eveneens aan de Minister dat aan de Commissie medegedeeld zou worden hoe ver het staat met de besprekingen in verband met de Schelde-Rijnverbinding en de Maas-Rijnverbinding. Hij wijst op een gedetailleerde manier op het economisch belang van deze grote internationale waterverbindingen.

ANTWOORD.

Met betrekking tot de mogelijke weerslag van de Deltawerken op het waterregime van de Zeeschelde en langs de kuststrook, kan ik mededelen dat de berekeningen, door de technici van mijn Departement uitgevoerd, aangetoond hebben dat de karakteristieken van een gemiddeld theoretisch getijde kwasi geen wijzigingen ondergaan aan de monding van de Schelde, onder invloed van de uitvoering der Deltawerken.

De berekeningen van de veranderingen na de uitvoering dezer werken en onder invloed van de wind zijn nog niet geëindigd, doch de eerste proefberekeningen laten veronderstellen dat geen grondige wijzigingen te verwachten zijn. Het zou echter voorbarig zijn zich hierover nu reeds uit te spreken.

Volgens het door het bevoegd bestuur vastgestelde programma moest een totaal krediet van 1.200 miljoen frank voorzien worden, verdeeld over tien jaar. De geplande werken omvatten niet alleen het verzwaren en ophogen der dijken, maar eveneens de werken tot het normaliseren van de Zeeschelde en haar aan getijde onderhevige bijrivieren. Een programma wordt thans uitgewerkt voor een systematische uitvoering der werken, rekening houdend met de aard van dringendheid der verschillende versterkingswerken. Voor de even gemelde werken is een krediet van 10.000.000 frank uitgetrokken op het begrotingsontwerp voor 1961.

D. *Plan Delta et politique portuaire.*QUESTION N^o 1.

Un commissaire désire attirer spécialement l'attention du Ministre sur le problème extrêmement important et complexe du Plan Delta.

Il rappelle que le prédécesseur du Ministre avait promis de tenir la Commission sénatoriale des Travaux publics au courant des progrès de l'étude que le Département consacre à cet objet.

Il n'est pas douteux que le danger d'inondation est toujours actuel et que les travaux exécutés aux Pays-Bas auront leurs répercussions en Belgique.

L'intervenant prie le Ministre de prévoir au budget les crédits nécessaires pour accélérer la poursuite du renforcement et de la défense des digues.

Par ailleurs, il demande au Ministre de lui faire connaître l'actuel état d'avancement de la susdite étude.

Il demande encore au Ministre de bien vouloir dire à la Commission où en sont les pourparlers relatifs à la liaison Escaut-Rhin et à la liaison Meuse-Rhin. Il souligne l'importance économique de ces grandes liaisons fluviales internationales, en fournissant de nombreux détails à ce sujet.

RÉPONSE.

En ce qui concerne les répercussions éventuelles des travaux du plan Delta sur le régime des eaux dans l'Escaut maritime et devant la Côte belge, je puis dire qu'il résulte des calculs effectués par les techniciens de mon Département, que les caractéristiques d'une marée théorique moyenne à l'embouchure de l'Escaut ne subiront, du fait de l'exécution des travaux du plan Delta, quasi pas de modification.

Les calculs relatifs aux modifications après l'exécution des travaux et sous l'influence du vent ne sont pas encore terminés, mais les premiers calculs d'essai permettent de supposer qu'il n'y aura pas de modifications profondes. Il est cependant trop tôt pour donner un avis formel à ce sujet.

Un crédit global de 1.200 millions de francs, réparti sur une période de dix ans, devra être prévu pour les travaux inscrits au programme arrêté par l'administration compétente. Les travaux prévus comportent non seulement la consolidation et l'exhaussement des digues, mais également la normalisation de l'Escaut maritime et de ses affluents soumis à la marée. Actuellement, on met au point un programme en vue de l'exécution systématique des travaux, qui tiendra compte du degré d'urgence des différents travaux de consolidation. Le projet de budget prévoit pour ceux-ci un crédit de 10.000.000 de francs.

Betreffende de verbinding Schelde-Rijn, kan er worden gezegd dat de besprekingen met de Noorderburen normaal vorderen en dat hopelijk weldra een akkoord zal worden bereikt omtrent het tussen beide landen af te sluiten tractaat.

Omtrent de verbinding Maas-Rijn zij aangestipt dat het technisch verslag klaar ligt en dat het economisch verslag in de loop van het jaar zal opgesteld worden.

* * *

VRAAG N° 2.

Een ander lid houdt een uiteenzetting over het Deltaprobleem. Dit probleem is niet alleen van belang voor de stad Antwerpen, maar oefent een invloed uit op alle dijken die aan de getijden onderhevig zijn. De ramp van 1953 kan zich herhalen.

Deze bedreiging wordt steeds groter naargelang de werken op Nederlands grondgebied vorderen.

Spreker vestigt de aandacht van de Minister op het vraagstuk van de bevoorrading in nijverheidswater en in drinkwater.

Hij dringt er ook op aan dat de Staat het nodige zou doen voor de bewaring van de duinen, die de beste bescherming zijn tegen de overstromingen, en die door de overheid zouden kunnen worden aangekocht.

Hij deelt aan de leden van uw Commissie een bouwprogramma mee voor de dijken welke noodzakelijk zijn om de bedreigde gebieden tegen overstromingsgevaar te beschermen.

In de haven van Blankenberge moeten veiligheidsmaatregelen worden genomen, want het is gevaarlijk de huidige toestand te laten voortbestaan.

De sluis van Zeebrugge zou tot 8,20 m. moeten verhoogd worden.

Het lid meent dat te Oostende een stormdam moet worden gebouwd, want de ramp van 1953 heeft daarvan de noodzakelijkheid aangetoond.

Voor alle veiligheid moet er een tegendijk van Brugge naar Oostende worden gebouwd die een tweede verdedigingsdam tegen de zee zou zijn.

Deze tweede dam is ook noodzakelijk van Nieuwpoort naar Plassendale.

Tot besluit vraagt het lid aan de Minister dat hij het Bestuur met de studie van dit probleem zou belasten, welke studie aan uw Commissie zou moeten worden voorgelegd.

Hetzelfde lid vestigt de aandacht op het gevaar van het water van de IJzer. Hij wijst er de Minister op dat voor enkele weken al de kelders van de stad Veurne onder water hebben gestaan. De sluizen van Nieuwpoort zijn niet toereikend.

Spreker weidt verder uit over de noodzakelijkheid een zeehaven te Nieuwpoort te bouwen. Zijns inziens is de uitgave welke op 5.000.000.000. fr. wordt geraamd (1.000.000.000 frank voor de sluis

Pour ce qui est de la liaison Escaut-Rhin, je puis dire que les pourparlers engagés avec nos voisins du nord se poursuivent normalement et qu'il est permis d'espérer qu'un accord interviendra à bref délai au sujet du traité à conclure entre les deux pays.

Quant à la liaison Meuse-Rhin, il y a lieu de noter que le rapport technique est prêt et que le rapport économique sera rédigé dans le courant de cette année.

* * *

QUESTION N° 2.

Un autre membre fait un large exposé au sujet du problème Delta. Il s'agit d'un problème n'intéressant pas seulement la ville d'Anvers, mais qui influence toutes les digues soumises à la fluctuation des marées. La catastrophe de 1953 peut se représenter.

Cette menace augmente de plus en plus, au fur et à mesure que les travaux avancent sur le territoire néerlandais.

L'intervenant attire l'attention du Ministre sur le problème de l'alimentation en eaux industrielles et en eau potable.

Il insiste aussi pour que l'Etat fasse le nécessaire pour conserver les dunes. Celles-ci qui constituent la meilleure protection contre les inondations, pourraient être achetées par les pouvoirs publics.

Il communique aux membres de votre Commission un programme de construction des digues nécessaires pour protéger les régions menacées contre les dangers d'inondation.

D'autre part, des mesures de sécurité s'imposent au port de Blankenberge. Il est dangereux de laisser subsister la situation actuelle.

L'écluse de Zeebrugge devrait être relevée à 8,20 m.

Le commissaire estime qu'il est nécessaire de construire un barrage de tempête à Ostende, la catastrophe de 1953 le prouve.

Il faut pour toute sécurité une contre-digue de Bruges à Ostende, qui représentera un deuxième barrage dans la défense contre la mer.

Une deuxième digue sera également nécessaire de Nieuport à Plassendale.

Le membre conclut en demandant au Ministre de charger l'Administration de l'étude de ce problème, étude qui devrait être soumise à votre Commission.

Le même membre attire l'attention sur le danger représenté par les eaux de l'Yser. Il signale au Ministre que toutes les caves de la ville de Furnes ont été sous eau il y a quelques semaines. Les écluses de Nieuport sont insuffisantes.

L'intervenant fait un large exposé sur la nécessité de construire un port de mer à Nieuport et explique que la dépense, estimée à 5 milliards de francs (1 milliard pour l'écluse et 4 milliards pour le port)

en 4 miljard voor de haven) ruimschoots verantwoord door de economische noodzakelijkheid van deze haven.

Het Bestuur van Bruggen en Wegen heeft herhaaldelijk beloofd met deze studie te beginnen.

Spreker is voorstander van een economische en sociale survey. Hij suggereert dat met de technische studie van zijn voorstel een aanvang zou worden gemaakt, d.w.z. dat eerst zou worden onderzocht of de aanleg mogelijk is en zo ja, dat met de economische studie zou worden verder gegaan om na te zien of de haven rendabel zou zijn.

ANTWOORD.

A. HAVENPOLITIEK.

Er wordt voorgesteld het scheppen van een nieuwe grote zeehaven te Nieuwpoort ter studie te leggen.

Op een ogenblik dat een ernstige financiële inspanning van de natie gevegd wordt voor de uitbouw en modernisering van de bestaande haveninstellingen, lijkt iedere financiële versnippering uit den boze. Dit belet nochtans niet dat mijn Departement de technische mogelijkheid kan nagaan van de realisatie van dit voorstel en de ramingen van de daartoe benodigde uitgaven uitwerken.

Wat de andere havens betreft, wil ik het volgende opmerken :

Zeebrugge. — De realisatie van een volledig uitbreidingsprogramma is aldaar aangevangen : een tweede dam is in aanbouw, de verdieping van de haven en zijn toegangen alsook het bouwen van een diepwaterkaai worden binnenkort aanbesteed.

Het bouwen van een nieuwe grotere zeeluis voor schepen van 50.000 t.dw. is voorzien voor een nabije toekomst.

Oostende. — Het bouwen van een stormstuw lijkt overbodig.

B. KUSTVERDEDIGING.

Het ligt niet in mijn bedoeling de private duinen, d.w.z. die duinen die niet tot het privaat staatsdomein behoren, door de Staat te laten aankopen.

Alleen wordt beoogd de bebouwing te reglementeren, en een rooilijn aan de zeezijde, op een honderd meter van de huidige hoogwaterlijn, voor te schrijven.

In de eigenlijke badplaatsen (agglomeraties) zal rekening gehouden worden met de economische belangen.

C. STRIJD TEGEN DE OVERSTROMINGEN.

De huidige kustverdediging zelf moet ten alle prijze in stand gehouden worden. Dit is ook de goedkoopste oplossing.

est largement justifiée par la nécessité économique de ce port.

L'Administration des Ponts et Chaussées a promis, à plusieurs reprises, d'entamer cette étude.

Le membre préconise l'élaboration d'un survey économique et social et suggère de commencer d'abord l'étude technique de sa proposition, c'est-à-dire, d'examiner si la construction est possible et, dans l'affirmative, de poursuivre l'étude économique, en d'autres termes, d'examiner si le port sera rentable.

RÉPONSE.

A. POLITIQUE PORTUAIRE.

Il est proposé de mettre à l'étude la création d'un nouveau grand port maritime à Nieuport.

Au moment où un sérieux effort financier est exigé du pays pour l'extension et la modernisation des installations portuaires existantes, toute dispersion des crédits apparaît comme condamnable. Ce qui n'empêche que mon département peut examiner les possibilités techniques de réaliser le projet considéré et évaluer les dépenses qu'il entraînerait.

Pour ce qui est des autres ports, je tiens à faire les remarques suivantes :

Zeebrugge — La réalisation d'un programme complet de travaux d'extension vient d'y être entamée. Une seconde digue est en cours d'exécution et il sera procédé incessamment à l'adjudication des travaux d'approfondissement du port et de ses accès ainsi que de la construction d'un quai en eaux profondes.

On prévoit la construction, dans un avenir rapproché, d'une nouvelle écluse maritime à dimensions plus grandes pour navires de 50.000 t dw.

Oostende — Il semble superflu de construire un barrage-tempête.

B. DÉFENSE DE LA CÔTE.

Il n'entre pas dans mes intentions de faire procéder à l'acquisition des dunes privées, c'est-à-dire des dunes qui n'appartiennent pas au domaine privé de l'Etat.

On envisage seulement de réglementer la bâtisse et de prescrire, le long de la Côte, un alignement à une centaine de mètres de l'actuelle laisse de haute mer.

Dans les stations balnéaires proprement dites (agglomérations), il sera tenu compte des intérêts économiques.

C. LUTTE CONTRE LE DANGER D'INONDATION.

L'actuel système de défense de la Côte même doit être maintenu à tout prix. C'est d'ailleurs la solution la plus économique.

D. HET IJZERPROBLEEM.

Een totaal krediet van 200 miljoen frank zal in de toekomst voorzien worden, vermoedelijk op de begrotingen van 1963 en 1964, voor de verbreding en verdieping van de IJzer. Hiermede wordt verhoopt het merendeel der moeilijkheden in dit gewest op te lossen.

E. HET PROBLEEM VAN DE WATERBEHOEFTE VOOR DE SPIJZING DER KANALEN, DE NIJVERHEID, DRINKWATERPROBLEEM.

Dit zeer gewichtig probleem wordt door mijn Departement niet onderschat.

Een uitkomst wordt gezien in het aanleggen van waterreserves (ook in het IJzergebied) in wasperiodes en het zuiveren van de verontreinigde waters, die anders nutteloos in zee moeten afgevoerd worden.

De Nationale Maatschappij van Waterleidingen onderzoekt de mogelijkheid drinkwater te halen uit het water van de polders en wateringen.

VRAAG N° 3.

Een Commissielid ondervraagt de Minister over zijn intenties in verband met de afwateringswerken, die in Oost-Vlaanderen dienen uitgevoerd.

Hij meldt dat een contactcommissie tussen nederlandse en belgische overheidspersonen werd opgericht, om de moeilijkheden die op dit gebied bestaan, op te lossen.

Hij vestigt bijzonder de aandacht op het gebrek aan nijverheidswater, gebrek dat nog gevoeliger zal naar voren komen ingevolge de industriële uitbreiding in zijn provincie.

Hij verzoekt de Minister mede te delen welke werken hiervoor voorzien zijn.

ANTWOORD.

Ik heb het initiatief genomen een werkgroep op te richten waarin technici zullen zetelen van het Departement van Landbouw, van mijn Departement en van de Technische Dienst van de provincie Oost-Vlaanderen. Deze werkgroep is nog niet opgericht, doch ik hoop hiermee binnen zeer korte tijd klaar te komen.

Deze groep zou zich bezig houden met het onderzoeken van de maatregelen die nodig zijn om de waterhuishouding van de Provincie te verbeteren en een werkprogramma hiervoor uit te stippelen.

Ik ben niet op de hoogte van het bestaan van de vermelde contactcommissie tussen Nederlandse en Belgische overheidspersonen, doch ik zal niet nalaten hieromtrent navraag te doen.

Wat betreft het gebrek aan nijverheidswater, verwijs ik naar mijn antwoord aan een ander lid, met betrekking tot het algemeen probleem van de voorziening in industrieel- en drinkbaar water.

D. LE PROBLÈME DE L'YSER.

Un crédit global de 200 millions de francs sera prévu pour les années à venir, probablement aux budgets de 1963 et 1964, en vue de l'élargissement et de l'approfondissement de l'Yser. Grâce à ces travaux, on espère pouvoir résoudre la plupart des difficultés rencontrées dans cette région.

E. LE PROBLÈME DE L'ALIMENTATION EN EAU DES CANAUX. LE PROBLÈME DE L'ALIMENTATION EN EAUX INDUSTRIELLES ET POTABLES.

Mon département ne sousestime pas la gravité de ce problème.

Une solution pourrait être trouvée dans la création de réserves d'eau (entre autres dans le bassin de l'Yser) en période de crues et dans l'épuration des eaux usées, lesquelles doivent, sinon, être évacuées en pure perte dans la mer.

La Société nationale des Distributions d'Eau étudie la possibilité d'extraire de l'eau potable des eaux des polders et wateringues.

QUESTION N° 3.

Un commissaire interroge le Ministre sur ses intentions en ce qui concerne les travaux de démergement à effectuer en Flandre orientale.

Il signale qu'une Commission de contact a été créée entre les autorités néerlandaises et belges afin de résoudre les difficultés qui existent en cette matière.

Il souligne plus spécialement la pénurie d'eaux industrielles, qui s'accroîtra encore à l'avenir par suite du développement industriel de sa province.

Il prie le Ministre de lui faire savoir quels sont les travaux prévus dans ce domaine.

RÉPONSE.

J'ai pris l'initiative de constituer un groupe de travail qui comprendra des techniciens du Département de l'Agriculture, de mon Département et du Service technique de la province de Flandre orientale. Ce groupe de travail n'est pas encore constitué, mais j'espère aboutir à très bref délai.

Ledit groupe de travail aura pour mission d'examiner les mesures qui s'imposent en vue de l'amélioration du régime des cours d'eau de la province et d'élaborer un programme de travaux.

Je n'ai pas connaissance d'une commission de contact belgo-néerlandaise, à laquelle le commissaire fait allusion, mais je ne manquerai pas de me renseigner à ce sujet.

Pour ce qui est de la pénurie d'eaux industrielles, je me permets de renvoyer l'honorable commissaire à ma réponse à un autre membre au sujet du problème général de l'alimentation en eaux industrielles et potables.

VRAAG N° 4.

Welke is de timing voor de werken aan de haven van Antwerpen ?

ANTWOORD.

Verscheidene uitrustingswerken aan het vijfde havendok, onder meer de toegangswegen, alsook de werken voor de aanleg van een steiger in de zuidelijke petroleuminstallaties voor tankers, welke werken einde 1959 waren aanbesteed, hebben in 1960 een aanvang genomen.

Dit is ook het geval voor het aanleggen van twee bruggen dank zij welke de Noorderlaan, de nieuwe spoorwegberm tussen deze laan en het vormingsstation Antwerpen-Noord, zal kunnen overschrijden. Deze werken behoren tot de uitvoeringsfase van het zesde havendok.

Het aanleggen van het dok met aanlegsteiger op de linkeroever van de toegangseul tot de petroleumhaven zal voltooid worden met de baggerwerken die einde 1959 werden goedgekeurd.

De werken aan het Kanaaldok, dat de bestaande haveninstallaties moet verbinden met de nieuwe zeelsluis die ten noorden van de provincie Antwerpen zal worden gebouwd, hebben een aanvang genomen met het aanleggen van een spoorwegberm om de sporen, die op de plaats van het toekomstig kanaaldok lopen, te kunnen omleiden.

De bouw van de kaaimuren en van de boordvoorzieningen van het eerste gedeelte van dit kanaaldok werd einde 1960 aanbesteed en in het voorjaar 1961 zal er een aanvang mee worden gemaakt.

Een bedrag van 400 miljoen zal in 1961 dienen voor de baggerwerken van het zesde dok alsmede voor de uitrusting ervan, voor de baggerwerken in het eerste gedeelte van het kanaaldok dat de bestaande installaties met de nieuwe zeelsluis moet verbinden, voor het bouwen van een duiker onder dit kanaaldok, alsmede voor de grondwerken van een tunnel onder dit dok.

De derde tranche van 300 miljoen, voorzien voor 1961, diende tot aanvulling van een overgedragen krediet van 600 miljoen voor de vastlegging van de uitgave met betrekking tot de nieuwe zeelsluis, waarvoor de aanbesteding op 9 februari 1961 plaatsvond.

Ook andere werken, die niet voorzien zijn bij de wet betreffende de haven van Antwerpen, zijn onontbeerlijk geworden.

Aanvragen werden ingediend met het oog op de installatie van nieuwe industrieën. Er moeten kaaimuren worden gebouwd.

Het aanleggen van een zevende havendok wordt onder ogen genomen.

* * *

VRAAG N° 5.

Een lid spreekt de wens uit dat de begroting voor het jaar 1961 in overeenstemming zou worden

QUESTION N° 4.

Quel est le timing des travaux au port d'Anvers ?

RÉPONSE.

Divers travaux d'équipement de la cinquième darse ont été entamés en 1960. Il s'agit notamment des chemins d'accès, ainsi que des travaux de construction d'un appontement aux installations pétrolières sud pour bateaux-citernes, pour lesquelles les adjudications eurent lieu fin 1959.

Il en est de même de la construction de deux ponts grâce auxquels l'avenue du Nord enjambrera le nouveau remblai de chemin de fer entre cette avenue et la gare de formation Anvers-Nord, travaux qui constituent une phase d'exécution de la sixième darse.

La construction du bassin avec embarcadère sur la rive gauche du chenal d'accès au port pétrolier sera terminée par les travaux de dragages qui ont été approuvés fin 1959.

Les travaux du bassin canal, devant relier les installations portuaires existantes à la nouvelle écluse maritime à construire au Nord de la province d'Anvers, ont été entamés par la construction d'un remblai de chemin de fer en vue du détournement des voies se trouvant à l'emplacement de ce futur bassin canal.

Les travaux de construction de murs de quai et de défenses de berges de la première partie de ce bassin canal ont été mis en adjudication fin 1960 et seront entamés au printemps 1961.

Une somme de 400 millions sera affectée en 1961 à des dragages de la 6^e darse et à son équipement, à des dragages dans la première partie du bassin canal devant relier les installations existantes à la nouvelle écluse maritime, à la construction d'un siphon sous ce bassin canal, ainsi qu'aux terrassements d'un tunnel passant sous ce bassin.

Le 3^e tranche de 300 millions prévue en 1961 a complété un crédit de 600 millions reporté pour l'engagement de la dépense de la nouvelle écluse maritime, dont l'adjudication a eu lieu le 9 février 1961.

D'autres travaux qui n'étaient pas prévus par la loi relative au port d'Anvers, sont devenus indispensables.

Des demandes sont introduites pour l'installation de nouvelles industries. Des murs de quai doivent être construits.

La construction d'une 7^{ème} darse est envisagée.

* * *

QUESTION N° 5.

Un commissaire exprime le vœu que le budget de l'année 1961 soit établi en concordance avec le

gebracht met het ontwerp van wet op de investeringen, waarover het verslag door de Commissie voor Openbare Werken is goedgekeurd.

Hij maakt er zijn beklag over dat de kredieten die bij de wet op de 15 jaar ten behoeve van de havens van het land, waren uitgetrokken, niet meer voorkomen in de ontwerp-begroting.

In dat verband verwijst hij naar de blz. 55 en 56 van het Gedr. St. waarin de begroting is opgenomen.

ANTWOORD.

De Minister bevestigt dat het programma dat voorkomt in de begroting voor het jaar 1961, opgesteld werd overeenkomstig het programma betreffende de investeringen.

Meer in het bijzonder wat de havens betreft, voorziet het vijftienjarenprogramma :

700 miljoen frank voor de haven van Antwerpen / Schelde beneden Antwerpen en haar verbindingen met de diepe passen in zee,

225 miljoen frank voor de haven van Gent / Kanaal Gent-Terneuzen,

200 miljoen frank voor de haven van Brugge en Zeebrugge/Boudewijnkanaal,
d.i. in totaal 1.125 miljoen frank.

In het ontwerp van begroting voor het jaar 1961 vindt men, op blz. 55, onder artikel 61.463 — Kust, zeehavens en hun toegangswegen — een krediet van 425 miljoen frank vermeld, verdeeld als volgt :

10 miljoen frank voor de Schelde beneden Antwerpen en haar verbindingen met de diepe passen in zee,

225 miljoen voor het kanaal Gent-Terneuzen,

190 miljoen voor de haven van Brugge en Zeebrugge/Boudewijnkanaal.

In hetzelfde ontwerp van begroting, op blz. 69, onder artikel 61.592, Zeehavens en autonome haven van Luik, is voor de haven van Antwerpen 700 miljoen frank uitgetrokken.

In het ontwerp van begroting 1961 is dus, evenals in het vijftienjarenplan, een totale som van 1.125 miljoen frank voorzien.

Voor de kredieten is er dus overeenstemming.

* *

VRAAG N° 6.

Een lid weidt omstandig uit over de voorgenomen werken in de haven van Zeebrugge en vraagt uitleg over het akkoord dat onlangs werd afgesloten tussen de raad van beheer van de M.B.Z.I. en een grote buitenlandse firma.

ANTWOORD.

De werken in de haven van Zeebrugge, die onlangs principieel zijn goedgekeurd, zijn het begin

projet de loi sur les investissements, dont le rapport a été approuvé par la Commission des Travaux publics.

Il se plaint entre autres de ne pas retrouver dans le projet de budget, les crédits inscrits dans la loi relative au plan de 15 ans pour ce qui concerne les ports du pays.

Il se réfère, à ce sujet, aux pages 55 et 56 du document parlementaire contenant le budget.

RÉPONSE.

Le Ministre affirme que le programme qui figure au budget de l'année 1961 est établi en concordance avec le programme sur les investissements.

Plus spécialement pour ce qui concerne les ports, le programme de 15 ans prévoyait :

700 millions de francs pour le port d'Anvers / Escaut en aval d'Anvers et ses liaisons avec les passes profondes en mer,

225 millions de francs pour le port de Gand / Canal de Gand-Terneuzen,

200 millions de francs pour le port de Bruges et Zeebrugge/Canal Baudouin,
soit au total 1.125 millions de francs.

Le projet de budget de l'année 1961 prévoit, à la page 54, pour l'article 61.463 — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès — un crédit de 425 millions de francs, répartis comme suit :

10 millions de francs pour l'Escaut en aval d'Anvers et ses liaisons avec les passes profondes en mer,

225 millions de francs pour le canal Gand-Terneuzen,

190 millions de francs pour le port de Bruges et Zeebrugge/Canal Baudouin.

Ce même projet de budget indique en outre à la page 68, pour l'article 61.592 — Ports maritimes et port autonome de Liège — 700 millions de francs pour le port d'Anvers.

Le projet de budget de 1961 prévoit donc, tout comme le plan de 15 ans, une somme totale de 1.125 millions de francs.

Il y a donc concordance en ce qui concerne les crédits.

* *

QUESTION N° 6.

Un commissaire s'étend longuement au sujet de travaux annoncés pour le port de Zeebrugge et demande des explications au sujet de l'accord intervenu récemment entre le Conseil d'Administration de la M.B.Z.I. et une firme étrangère importante.

RÉPONSE.

Les travaux dans le port de Zeebrugge, dont le principe vient d'être approuvé, constituent le

van een gezamenlijk ontwerp van de Werkgroep die door het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie belast werd met de studie van de mogelijkheden om de haven van Zeebrugge toegankelijk te maken voor schepen met grote diepgang.

Dat gezamenlijk ontwerp was trouwens overgenomen in het ontwerp van wet betreffende het vijftienjarenprogramma dat de Senaatscommissie voor de Openbare Werken heeft goedgekeurd.

Anderzijds voorzag het ontwerp van begroting voor 1961, in overeenstemming met het investeringsprogramma, ook in de vereiste kredieten om met de uitvoering van het gezamenlijke programma te beginnen.

De enige nieuwe beslissing is dat werken ten bedrage van 50 miljoen, die het Departement voornemens was in 1962 uit te voeren, enige maanden vroeger begonnen worden als gevolg van het akkoord met een grote buitenlandse firma, die van plan is Zeebrugge als hoofdhaven te gebruiken.

Het is overigens normaal — het tegenovergestelde zou onbegrijpelijk zijn — dat de Staat en in dit geval het Departement van Openbare Werken grote belangstelling heeft voor een mogelijke verbetering van de exploitatie van de haven van Zeebrugge. Immers, de Staat is niet alleen vertegenwoordigd in de Raad van beheer van de M.B.Z.I., die de haven bestuurt, maar hij bezit ook met de stad Brugge, de meeste aandelen. Bovendien zijn de haven en de rede van Zeebrugge eigendom van de Staat en zullen zij, na afloop van de concessie, uitsluitend onder het Departement van Openbare Werken en dat van Financiën ressorteren.

VRAAG N° 7.

In de begroting is er sprake van onze havens, maar over een toekomstige havenpolitiek wordt niet gerept. Dat is zeer spijtig en onaanvaardbaar wanneer men bedenkt dat onze havens miljarden van 's lands inkomen vergen die door het Parlement moeten worden goedgekeurd. Een eerste vereiste is dat de Senaat en uw Commissie weten waar men naartoe wil. Het is niet de administratie die onze havenpolitiek moet bepalen, maar wel het Parlement. Haar taak is voorlichten en uitvoeren. De verantwoordelijkheid moet bij het Parlement blijven. De commissieleden moeten via de pers de uitvoering van zeer kostbare havenwerken vernemen. Dat is verkeerd en kan niet langer worden geduld. Ieder zijn verantwoordelijkheid. Er worden op dit ogenblik overeenkomsten afgesloten, die het land voor jaren verbinden, zonder dat uw Commissie daarover wordt voorgelicht. Voor onze havens worden door de Staat miljarden uitgegeven, zonder dat hij medezeggenschap heeft in de te volgen politiek en toezicht kan uitoefenen op het financieel beheer. Dat functionarissen deel uitmaken van het beheer dezer havens — en zulks ten persoonlijke titel — is voor uw Commissie geen waarborg, integendeel. Een verantwoordelijk regeringscommissaris zou beter 's lands belangen waarborgen. Deze zou de Commissie moeten voorlichten langs

début d'un projet d'ensemble qui fut présenté par le Groupe de Travail chargé par le Comité Ministériel de Coördination Economique d'étudier les possibilités de rendre le port de Zeebrugge accessible aux navires à grand tirant d'eau.

Ce projet d'ensemble était d'ailleurs repris dans le projet de loi relatif au programme de 15 ans qui a reçu l'approbation de la Commission sénatoriale des Travaux publics.

D'autre part, le projet de budget de 1961, en conformité avec le plan des investissements, prévoyait également les crédits nécessaires pour commencer l'exécution de ce programme d'ensemble.

La seule décision nouvelle qui fut prise, étant donné l'accord réalisé avec une firme étrangère importante, qui se propose de choisir Zeebrugge comme port d'attache, fut d'avancer de quelques mois un travail d'environ 50 millions, que le Département se proposait de réaliser en 1962.

Il est du reste normal — et le contraire serait incompréhensible — que l'Etat, et, en l'occurrence, le Département des Travaux publics, s'intéresse fortement à une possible amélioration de l'exploitation du port de Zeebrugge. En effet, l'Etat n'est pas seulement représenté au Conseil d'Administration de la M.B.Z.I. qui gère le port, mais possède, ensemble avec la ville de Bruges, la grande majorité des actions. Ce qui plus est, le port de Zeebrugge et la rade de Zeebrugge sont la propriété de l'Etat et reviendront à la fin de la concession sous la juridiction exclusive des Départements des Travaux publics et des Finances.

QUESTION N° 7.

S'il est question de nos ports dans le budget, celui-ci reste toutefois muet au sujet de notre politique portuaire future. Cela est profondément regrettable et inadmissible, étant donné que nos ports absorbent des milliards prélevés sur le revenu national et qui doivent être approuvés par le Parlement. Il importe avant tout que le Sénat et votre Commission sachent où l'on veut en venir. Il n'appartient pas à l'administration, mais au Parlement d'arrêter notre politique portuaire. L'administration a pour tâche d'informer et d'exécuter. Mais la responsabilité doit rester au Parlement. C'est par le canal de la presse que les membres de votre Commission sont informés au sujet de travaux portuaires très coûteux. Cette procédure injustifiable ne peut être tolérée plus longtemps. Il faut que chacun prenne ses responsabilités. A l'heure actuelle des contrats qui engagent le pays pour des années sont conclus sans que votre Commission en soit informée. L'Etat dépense des milliards pour nos ports, mais il n'a pas voix au chapitre lorsqu'il s'agit d'élaborer la politique à suivre et il n'est pas habilité à contrôler la gestion financière. Le fait que des fonctionnaires font partie du conseil d'administration de ces ports — et cela à titre personnel — ne constitue pas une garantie aux yeux de votre Commission, bien au

de Minister om, en eventueel het bedrag van de te subsidiëren werken aan uw Commissie moeten voorleggen. Wat thans gebeurt kan zijn goedkeuring niet wegdragen, en mocht hierin geen verandering komen dan zou hij in de toekomst weigeren aan dergelijke politiek mede te werken.

Hij verzoekt dan ook met aandrang dat de Minister op dat stuk Uw Commissie en het Parlement zou voorlichten.

Het geachte lid wenst te vernemen hoeveel aandelen de Staat in de M.B.Z.I. heeft genomen en wie de beheerders benoemt.

ANTWOORD.

Er zijn 29.000 aandelen (van 500 F.).
20.000 gewone — 11.000 voor de Staat;
— 9.000 voor de stad Brugge.
9.000 preferente (particuliere) aan toonder.

Is er winst dan ontvangen deze preferente aandelen ten hoogste 5 %; blijft er nog winst over, dan gaat er 3 % naar de gewone aandelen; de rest wordt verdeeld als volgt: 10 % voor de beheerders, 67,5 % voor de preferente aandelen en 22,5 % voor de gewone.

De beheerders worden benoemd als volgt:

2 vertegenwoordigers van de Staat, door de Minister van openbare werken (K.B.).

2 vertegenwoordigers van de stad, door de gemeenteraad;

9 vertegenwoordigers van de maatschappij, door de algemene vergadering van aandeelhouders.

* *

E. *Wegenfonds, enz.*

VRAAG N° 1.

Er wordt een overzicht gevraagd van de werken waartoe machtiging is verleend om de nog beschikbare kredieten in 1961 op te gebruiken (per 1 mei 1961).

ANTWOORD.

A. — AUTOSNELWEGEN.

Antwerpen-Luik-Aken:

	miljoen
Rapertingen-Bilzen	235
Boirs-Milmort-Vottem	220
Melen-Verviers	260
Walhorn-Lichtenbusch	145
<i>Bergen-Luik:</i>	
Loncin-Rocourt	40
Onteigeningen (Bergen-Luik, E3 en Parijs-Brussel)	100
	1.000

contraire. Un commissaire du Gouvernement responsable sauvegarderait mieux les intérêts du pays. Ce commissaire serait tenu d'informer la Commission par le canal du Ministre et devrait éventuellement soumettre à votre Commission le montant des travaux à subventionner. Le membre ne peut admettre ce qui se passe actuellement et si rien ne change, il refusera à l'avenir de s'associer à pareille politique.

C'est pourquoi il prie instamment le Ministre d'informer votre Commission et le Parlement à ce sujet.

L'honorable membre voudrait savoir quelle est la quote-part de l'Etat dans les actions de la M.B.Z.I. et qui nomme les administrateurs.

RÉPONSE.

Il y a 29.000 actions, (à F. 500/pièce).
dont 20.000 ordinaires — 11.000 Etat;
— 9.000 ville de Bruges.
9.000 privilégiées (particuliers) au porteur.

En cas de bénéfice, ces actions privilégiées reçoivent 5 % au maximum; s'il reste encore du bénéfice, 3 % sont attribués aux actions ordinaires; le solde est réparti comme suit: 10 % aux administrateurs, 67,5 % aux actions privilégiées et 22,5 % aux actions ordinaires.

Les administrateurs sont nommés comme suit:

2 représentants de l'Etat par le Ministre des Travaux Publics (A.R.).

2 représentants de la ville par le Conseil communal;

9 représentants de la Compagnie par l'assemblée générale des actionnaires.

* *

E. *Fonds des routes, etc.*

QUESTION N° 1.

On demande un relevé des travaux autorisés pour épuiser les crédits encore disponibles en 1961 (à la date du 1^{er} mai 1961).

RÉPONSE.

A. AUTOROUTES.

Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle:

	millions
Rapertingen-Bilzen	235
Boirs-Milmort-Vottem	220
Melen-Verviers	260
Walhorn-Lichtenbusch	145
<i>Mons-Liège:</i>	
Loncin-Rocourt	40
Expropriations (Mons-Liège, E3 et Paris-Bruxelles)	100
	1.000

B. — WEGEN.

Provincie Antwerpen :

Weg n^r 1 — Berchem-Grote steenweg 10
Plantin Moretuslei-Turnhoutsepoort 8

Provincie Brabant :

Mont-Saint-Jean-Tervuren 15
Brussel, Wetstraat 10
Brussel, Tervurenlaan van het Jubelpark tot aan de Montgomery-square 30

Omleiding van Waterloo- toegang Argenteuil (overeenkomst Berlaumont) 8

Provincie West-Vlaanderen :

Kruispoort-Dammepoort (Brugge) 4
Izegem-Kuurne 52

Provincie Oost-Vlaanderen :

Gent : ringlanen 9
Weg n^r 56 — Gent : Wiedauwkaai 8
Kallo-Kemzeke (2^e deel) 40
Omleiding Oudenaarde 20

Provincie Henegouwen :

Weg n^r 58 : Leuze : steenweg op Péruwelz 6
Weg n^r 7 : Zuiden van de omleiding van Zinnik 8
Weg n^r 61 : Brug van Grandglise 8
Weg n^r 399 : Ciply-Noirchain 20
Weg n^r 364 : Baudour-Lens 6

Provincie Luik :

Brug van Seraing (onteigeningen te Jemeppe) (weg n^r 17) 37
Weg n^r 33 : Tilff : La Mâle Eau 2
Weg n^r 38 : Voltooiing weg van Vecquée 2
Weg n^r 43 : Argenteau-Visé 4

Provincie Limburg :

Weg n^r 21 : Opritten brug van Beringen 4

Provincie Luxemburg :

Weg n^r 48 : Omleiding te Stockem 5
Weg n^r 4 : Aarlen-Attert 50
Weg n^r 643 : Toegang tot de stuwdam te Nisramont 3
Weg n^r 483 : Aubange-grens 4

B. ROUTES.

Province d'Anvers :

Route n^o 1 — Berchem-Grande chaussée 10
Plantin Moretuslei-Turnhoutsepoort 8

Province de Brabant :

Mont-St-Jean-Tervuren 15
Bruxelles, rue de la Loi 10
Bruxelles, avenue de Tervuren du parc du Cinquantenaire au square Montgomery 30
Contournement de Waterloo-accès Argenteuil (convention Berlaumont) 8

Province de Flandre Occidentale :

Bruges : Kruispoort-Dammepoort 4
Izegem-Kuurne 52

Province de Flandre Orientale :

Gand : boulevards circulaires 9
Route n^o 56-Gand : Wiedauwkaai 8
Kallo-Kemzeke (2^e partie) 40
Contournement d'Audenarde 20

Province de Hainaut :

Route n^o 58 : Leuze : chaussée de Péruwelz 6
Route n^o 7 : Sud du contournement de Soignies 8
Route n^o 61 : Pont de Grandglise 8
Route n^o 399 : Ciply-Noirchain 20
Route n^o 364 : Baudour-Lens 6

Province de Liège :

Route n^o 17-Achèvement pont de Seraing (expropriations à Jemeppe) 37
Route n^o 33-Tilff : La Mâle Eau 2
Route n^o 38 : Achèvement route de la Vecquée 2
Route n^o 43 : Argenteau-Visé 4

Province de Limbourg :

Route n^o 21-Rampes d'accès pont de Beringen 4

Province de Luxembourg :

Route n^o 48 : Déviation de Stockem 5
Route n^o 4 : Arlon-Attert 50
Route n^o 643 : Accès Barrage de Nisramont 3
Route n^o 483 : Aubange-frontière 4

Provincie Namen :

Weg n ^o 51 : Doortocht van Eghezée	8
Weg n ^o 559 : Brug van Beez	6
Weg n ^o 4 : Assesse-Natoye	45
Totaal	432

Algemeen totaal 1 432

In Uw Commissie werd volgend amendement ingediend :

TITEL III

Wegenfonds 1955-1969.

ART. 533.01. — Eigenlijke bijzondere uitgaven.

I. AUTOSNELWEGEN.

« Brussel-Bergen-Parijs :

Onteigeningen 100 miljoen »
te vervangen door :

« Franse grens-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Turnhout-Nederlandse grens :

Onteigeningen 100 miljoen »

Verantwoording. — Deze autosnelweg wordt onontbeerlijk voor de economische expansie van de beide Vlaanderen, Antwerpen en een deel van Henegouwen. Hij wordt trouwens voor de Belgische gemeenschap een der meest renderende. Van deze E 3 weg zijn reeds delen uitgevoerd in de ons omringende landen. Het is dan ook noodzakelijk dat reeds dit jaar met de onteigeningen wordt begonnen, welke ook de uitvoerder der werken zijn.

Alleen het aanvaarden van dit amendement kan ons de verzekering geven dat in 1962 met dit onontbeerlijk werk wordt begonnen.

Dit amendement werd teruggetrokken nadat de Minister voor de drie autowegen (Luik-Bergen, E 3 en Brussel-Parijs) een krediet van 100 miljoen voor de onteigeningen heeft voorzien en het verantwoordingsprogramma gewijzigd heeft zoals hierboven vermeld.

* *

VRAAG N^o 2.

Een lid vraagt inlichtingen over de autosnelweg E3.

ANTWOORD.

De internationale weg E3 zal in België als autosnelweg worden uitgevoerd.

Het tracé van de autosnelweg E3 Rijsel-Antwerpen-Turnhout-Eindhoven is goedgekeurd bij koninklijk besluit van 26 juni 1958 bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 2 augustus 1958.

Province de Namur :

Route n ^o 51 : Traverse d'Eghezée	8
Route n ^o 559 : Pont de Beez	6
Route n ^o 4 : Assesse-Natoye	45

Total 432

Total général 1.432

Des commissaires ont déposé l'amendement suivant :

TITRE III.

Fonds des routes 1955-1969.

ART. 533.01. — Dépenses particulières proprement dites.

I. AUTOROUTES.

Remplacer les mots :

« Bruxelles-Mons-Paris :

Expropriations 100 millions »
par les mots :

« Frontière française - Courtrai - Gand - Anvers-Turnhout-frontière néerlandaise :

Expropriations 100 millions. »

Justification. — Cette autoroute est indispensable à l'expansion économique des deux Flandres, d'Anvers et d'une partie du Hainaut. Elle sera d'ailleurs une des plus rentables pour la communauté belge. Certaines parties de cette route E 3 sont déjà exécutées dans les pays environnants. Il est dès lors nécessaire que les expropriations commencent dès cette année quelle que soit la façon dont la construction de cette autoroute sera assurée.

Seul le vote du présent amendement peut nous donner l'assurance que ce travail indispensable sera entamé en 1962.

Cet amendement a été retiré après que le Ministre eût prévu pour les trois autostrades (Liège-Mons, E 3 et Bruxelles-Paris) un crédit de 100 millions destiné aux expropriations et que le programme justificatif ait été modifié dans le sens indiqué ci-dessus.

* *

QUESTION N^o 2.

Des précisions sont demandées au sujet de l'autoroute E3.

RÉPONSE.

L'itinéraire international E3 sera réalisé en Belgique sous forme d'autoroute.

Le tracé de l'autoroute E3, Lille — Anvers — Turnhout — Eindhoven, a été approuvé et a fait l'objet d'un arrêté royal du 26 juin 1958, publié au *Moniteur belge* du 2 août 1958.

Het voorontwerp van de autosnelweg Antwerpen-Rijssel, opgemaakt op kadastrale schaal, is praktisch voltooid. Alleen sommige detailpunten van de kruising met de bestaande autosnelweg Brussel-Oostende en de autosnelweg Brussel-Knokke, die in het algemeen autosnelwegenprogramma is opgenomen, moeten nog worden geregeld.

Het ontwerp van de autosnelweg Antwerpen-Rijssel voorziet ook in een kunstwerk over de Schelde.

De vraag of dit een brug dan wel een tunnel zal zijn, wordt eerlang opgelost.

De lengte van het vak Antwerpen (linkeroever)-Franse grens bedraagt in totaal 99,130 km.

Men zal 79 bovenkruisingen en 41 onderkruisingen moeten bouwen.

Normale toegangswegen zullen worden aangelegd op 16 plaatsen, bijzondere toegangswegen zijn voorzien naar het centrum van Gent en naar de haven van Gent.

De noodzakelijkheid om de autosnelweg Antwerpen-Aken in 1961-1962 te voltooien en de belofte om onmiddellijk daarna met de autosnelweg van Wallonië te beginnen hebben tot gevolg dat alle middelen waarover het Wegenfonds voor de snelwegen kan beschikken, uitgeput zullen zijn.

Daar de autosnelweg E3, die iets meer dan 5 miljard frank zal kosten, zo spoedig mogelijk moet tot stand komen zonder dat de autosnelweg Koning Boudewijn en de autosnelweg van Wallonië vertraging mogen ondergaan heeft men gedacht aan een bijzondere financieringswijze los van het Wegenfonds.

Ik heb die gedachte overgenomen en ben tot het besluit gekomen dat de autosnelweg E3 zeer binnen kort kan worden aangelegd indien gemengde vennootschappen worden opgericht met de deelneming van de betrokken provincies en grote steden enerzijds en vertegenwoordigers van de particuliere sector anderzijds.

In overeenstemming met de provinciale overheden van Antwerpen en de beide Vlaanderen en de gemeentelijke overheden van Antwerpen, Gent, Sint-Niklaas en Kortrijk en het Gemeentekrediet, heb ik een Werkgroep opgericht die tot taak heeft mij eerlang een nauwkeurig ontwerp van statuut voor te leggen.

Een andere reden om een bijzondere vennootschap op te richten voor de studie en de aanleg van de autosnelweg E3 is voorts ook dat mijn diensten, die over te weinig ingenieurs en ander technisch personeel beschikken, de studie van de autosnelweg E3 niet tegelijkertijd met andere studies waaronder die van de autosnelweg van Wallonië, snel tot een goed einde kunnen brengen.

De nieuwe vennootschap zal dus al de aspecten van de autosnelweg bestuderen maar onder het toezicht van mijn Administratie.

L'avant-projet d'autoroute Anvers - Lille, établi à l'échelle cadastrale, est pratiquement terminé. Il n'y a plus qu'à mettre au point certains détails des croisements de l'autoroute Anvers -Lille avec l'autoroute Bruxelles - Ostende existante et avec l'autoroute Bruxelles - Knokke prévue au programme général des autoroutes.

Le projet d'autoroute Anvers - Lille comporte également la construction d'un ouvrage d'art pour le franchissement de l'Escaut.

La question de savoir si cet ouvrage d'art sera un pont ou un tunnel sera tranchée prochainement.

La longueur totale de la section Anvers (rive gauche) - frontière française sera de 99,130 km.

Cette autoroute comportera 79 ponts supérieurs et 41 ponts inférieurs.

Des accès normaux seront réalisés en 16 points, tandis que des accès spéciaux sont prévus, l'un vers le centre de Gand, l'autre vers le port de Gand.

La nécessité d'achever l'autoroute Anvers-Aix-la-Chapelle en 1961-1962, ainsi que la promesse d'entamer l'autoroute de Wallonie immédiatement après, absorberont les ressources dont le Fonds des Routes pourra disposer pour les autoroutes.

Cependant, la nécessité de réaliser le plus vite possible l'autoroute E3, qui exigera une dépense d'un peu plus de 5 milliards de francs, sans ralentir ni l'autoroute Roi Baudouin, ni l'autoroute de Wallonie, avait fait naître l'idée de recourir à un financement spécial, indépendant du Fonds des Routes.

J'ai repris cette idée et suis arrivé à la conclusion que la création de sociétés mixtes comprenant les provinces et les grandes villes intéressées, d'une part, et des représentants du secteur privé, d'autre part, permettrait d'envisager à très brève échéance la construction de l'autoroute E3.

En accord avec les autorités provinciales d'Anvers et des Flandres et des autorités communales d'Anvers, Gand, St-Nicolas et Courtrai, ainsi qu'avec le Crédit Communal, je viens de constituer un groupe de travail qui a pour mission de me soumettre dans un délai rapproché un projet précis de statut.

Il existe une raison supplémentaire d'envisager la constitution d'une société spéciale pour l'étude et la construction de l'autoroute E3, à savoir l'impossibilité pour mes services, par suite du manque d'ingénieurs et d'autre personnel technique, de mener à bien rapidement l'étude de l'autoroute E3 en même temps que les autres études, dont celle de l'autoroute de Wallonie.

La société qui sera créée effectuerait donc l'étude complète de l'autoroute, bien entendu sous la haute surveillance de mon Administration.

Die vennootschap zal het werk financieren en de kosten zullen worden terugbetaald overeenkomstig een nog te treffen regeling die principieel zou berusten op de omvang van het verkeer over de autosnelweg. Het zou dus over een soort tolrechten gaan die evenwel niet door de automobilisten betaald zullen worden.

Ik ben voornemens snel te handelen opdat de vennootschap eerlang opgericht zou kunnen worden en de eerste aanbestedingen in 1962 zouden kunnen plaatshebben.

* *

VRAAG N^o 3.

Weg E3. — Betreffende de proefneming met een weg waarvoor tolrechten zullen worden betaald (door de Staat) is het de vraag aan wie de meerwaarde van de aanliggende gronden ten goede zal komen.

ANTWOORD.

De wet van 12 juli 1956 houdende statuut van de autosnelwegen regelt het probleem van de meerwaarde van de aanliggende gronden niet.

Een eventuele bijzondere financiering verandert natuurlijk niets aan het probleem van die meerwaarde.

Opgemerkt dient trouwens dat op die gronden zekere erfdienstbaarheden rusten bepaald bij koninklijk besluit van 4 juni 1958 en dat zij anderzijds geen recht van toegang tot de autosnelweg hebben.

* *

VRAAG N^o 4.

Autosnelweg van Wallonië.

Bestaat er een definitief algemeen plan ?

Zo ja, kan men hiervan kennis nemen ?

Zo niet, wanneer zal het worden vastgesteld ?

ANTWOORD.

Het algemeen tracé van de autosnelweg Bergen-Luik is goedgekeurd bij koninklijk besluit van 26 juni 1958 bekendgemaakt in het *Staatsblad* van 2 augustus 1958.

* *

VRAAG N^o 5.

Voor wat artikel 533-01 (Wegenfonds) betreft worden, onder rubriek I-Autosnelwegen, 11 posten vermeld voor een totaal van 1.750 miljoen frank. Mag ik voor ieder van deze posten vernemen :

Cette société financerait le travail et serait remboursée suivant un mode à convenir qui, en principe, dépendrait des volumes du trafic empruntant l'autoroute. Il s'agirait donc d'un système de péages, mais ceux-ci ne seraient pas payés par les automobilistes.

Je compte agir rapidement pour que la société soit créée à brève échéance, de telle sorte que les premières adjudications puissent avoir lieu en 1962.

* *

QUESTION N^o 3.

Route E3. — En marge de l'expérience de route à péage (par l'Etat) que vous allez tenter, la question se pose de savoir à qui profitera la valorisation des terrains riverains.

RÉPONSE.

La loi du 12 juillet 1956 portant statut des autoroutes, ne règle pas la question de la valorisation des terrains riverains.

L'éventualité d'un financement spécial ne modifie en rien le problème de cette valorisation.

Il convient de signaler, par ailleurs, que ces terrains sont grevés de certaines servitudes qui ont fait l'objet de l'arrêté royal du 4 juin 1958 et que, d'autre part, ils n'ont pas droit d'accès sur l'autoroute.

* *

QUESTION N^o 4.

Route de Wallonie.

Existe-t-il un projet général définitif ?

Si oui, peut-on en prendre connaissance ?

Dans la négative, quand sera-t-il au point ?

RÉPONSE.

Le tracé général de l'autoroute Mons-Liège a été approuvé par un arrêté royal du 26 juin 1958, publié au *Moniteur* du 2 août 1958.

* *

QUESTION N^o 5.

A l'article 533-01 (Fonds des Routes), la rubrique « I-Autoroutes » comporte 11 postes, totalisant 1.750 millions de francs. Puis-je savoir pour chacun de ces travaux :

- a) welke posten reeds werden vastgelegd;
 b) wat tot op 31 mei 1961 werd in aanbesteding gelegd;
 c) welke posten voor eind september in aanbesteding worden gelegd;
 d) voor posten onteigeningen : wat reeds uitbetaald werd, en raming van wat nog dit jaar zal uitbetaald worden voor iedere post ?

ANTWOORD.

I. Autosnelwegen.

a) REEDS VASTGELEGDE WERKEN :

Brussel-Oostende :

7 overbruggingen.

b) OP 31 MEI 1961 WERKEN IN AANBESTEDING :
Nihil.

c) EINDE SEPTEMBER WERKEN IN AANBESTEDING :

Boirs-Milmort en Vottem;

Melen-Verviers.

d) ONTEIGENINGEN REEDS UITBETAALD : 6 miljoen.

Wat nog dit jaar zal uitbetaald worden kan moeilijk geschat worden daar de uitbetaling afhankelijk is van het rythme tegen hetwelk het de aankoopcomités mogelijk zal zijn overeenkomsten af te sluiten.

* *

VRAAG N° 6.

Voor artikel 533-01-II. *Wegen*.

- a) de lijst der werken welke reeds in aanbesteding zijn gegeven;
 b) de lijst der werken welke vóór eind september zullen aanbesteed worden.

ANTWOORD.

Artikel 533-01. — II. *Wegen*.

a) LIJST DER WERKEN WELKE REEDS IN AANBESTEDING ZIJN GEGEVEN.

Provincie Antwerpen :

W. 1 — Antwerpen : Plantin Moretuslei.

- a) quels sont ceux qui ont déjà été engagés;
 b) ce qui a déjà été mis en adjudication à la date du 31 mai 1961;
 c) quels travaux seront mis en adjudication avant la fin de septembre;
 d) en ce qui concerne les expropriations : ce qui a déjà été liquidé, et une estimation de ce qui sera encore payé cette année pour chaque poste ?

RÉPONSE.

I. *Autoroutes*.

a) TRAVAUX DÉJÀ ENGAGÉS :

Bruxelles-Ostende :

7 passages supérieurs.

b) TRAVAUX MIS EN ADJUDICATION AU 31 MAI 1961 :
Néant.

c) TRAVAUX A METTRE EN ADJUDICATION AVANT LA FIN DE SEPTEMBRE :

Boirs-Milmort et Vottem;

Melen-Verviers.

d) EXPROPRIATIONS DÉJÀ PAYÉES : 6 millions.

Il est difficile d'évaluer les sommes qui seront encore liquidées cette année, étant donné que le paiement dépend du rythme auquel les comités d'achat pourront conclure des accords.

* *

QUESTION N° 6.

Article 533-01. — II. *Routes*.

- a) la liste des travaux déjà mis en adjudication;
 b) la liste des travaux qui seront mis en adjudication avant la fin de septembre.

RÉPONSE.

Art. 533-01. — II. *Routes*.

a) LISTE DES TRAVAUX DÉJÀ MIS EN ADJUDICATION.

Province d'Anvers :

R. 1. — Anvers : Avenue Plantin Moretus.

Provincie Brabant :

- W. 4 — Vak Waver-Gembloux.
 W. 1bis. — Nieuwe weg Meisse-Wolvertem
 (2 bruggen).
 Woluwelaan.
 W. 21 — Doortocht Hoegaarden. —

Provincie West-Vlaanderen :

- W. 561 en 318. — Doortochten Nieuwpoort-bad
 en Oostduinkerke.

Provincie Oost-Vlaanderen :

- W. 14. — Doortocht te Beveren-Waas.
 Industriële weg : Gent-Zelzate (2^e deel).
 W. 59. — Doortocht Parike.
 W. 56. — Eeklo-Watervliet.

Provincie Henegouwen :

- W. 7. — Vak Bergen-Havay.
 Bergen : wegenknooppunt. — Toegang station
 N.M.B.S.

Provincie Luik :

- W. 17. — Vak Luik-Herstal.
 W. 17. — Doortocht Flémalle-Grande.

Provincie Limburg :

- W. 3. — Omleiding St-Truiden.

Provincie Namen :

- W. 4. — Omleiding Natoye.
 Kruispunt St-Donat te Mettet.
 Verlichting der wegen.

b) LIJST DER WERKEN WELKE VÓÓR EINDE SEP-
 TEMBER ZULLEN AANBESTEED WORDEN.

- Brussel : Wetstraat.
 Brugge : Kruispoort-Dammepoort.
 Gent : Ringlaan.
 Leuze : Steenweg op Péruwelz.
 Opritten brug te Beringen.
 Weg 4. — Vak Aarlen-Attert.
 Weg 4. — Omleiding Assesse.

* * *

VRAAG N^o 7.

*Autosnelweg Brussel-Waver en rijksweg 4 Waver-
 Namen-Marche-Bastenaken-Aarlen.*

In de Commissie heeft U mij geantwoord dat de
 autosnelweg Brussel-Waver in 1962 klaar zou zijn
 en dat de rijksweg tot Namen aanbesteed zou
 worden zodat hij ten laatste einde 1962 in gebruik
 zou kunnen worden genomen. Ik dank U hiervoor.

Province de Brabant :

- R. 4. — Section Wavre-Gembloux.
 R. 1bis. — Nouvelle route Meise-Wolvertem
 (2 ponts).
 Boulevard de la Woluwe.
 R. 21. — Traverse de Hoegaarden.

Province de Flandre Occidentale :

- R. 561 et 318. — Traverses de Nieuport-Bains et
 d'Oostduinkerke.

Province de Flandre Orientale :

- R. 14. — Traverse de Beveren-Waas.
 Route industrielle : Gand-Zelzate (2^e partie).
 R. 59. — Traverse de Parike.
 R. 56. — Eeklo-Watervliet.

Province de Hainaut :

- R. 7. — Section Mons-Havay.
 Mons : nœud routier — abords de la gare de la
 S.N.C.B.

Province de Liège :

- R. 17. — Section Liège-Herstal.
 R. 17. — Traverse de Flémalle-Grande.

Province de Limbourg :

- R. 3. — Contournement de Saint-Trond.

Province de Namur :

- R. 4. — Contournement de Natoye.
 Carrefour Saint-Donat à Mettet.
 Eclairage des routes.

b) LISTE DES TRAVAUX A METTRE EN ADJUDICATION
 AVANT LA FIN DE SEPTEMBRE.

- Bruxelles : rue de la Loi.
 Bruges : Kruispoort-Dammepoort.
 Gand : Boulevard circulaire.
 Leuze : Chaussée de Péruwelz.
 Accès du pont de Beringen.
 Route 4. — Section Arlon-Attert.
 Route 4. — Contournement d'Assesse.

* * *

QUESTION N^o 7.

*Autoroute Bruxelles-Wavre et Route Nationale 4.
 Wavre-Namur-Marche-Bastogne-Arion.*

Vous avez bien voulu me répondre en Commis-
 sion que l'autoroute Bruxelles-Wavre serait terminée
 pour 1962 et que la R. N. jusque Namur serait
 mise en adjudication pour qu'elle soit praticable
 au plus tard fin 1962. Je vous en remercie.

U zoudt ons ook moeten beloven dat deze weg zonder onderbreking van Namen tot Aarlen zal worden doorgetrokken. Het gedeelte van Erpent tot Natoye en de omleiding van Marche zijn, op enkele kilometers na, aanbesteed. Ik dring erop aan dat de 60 à 70 overblijvende kilometer tot Aarlen uw aandacht zouden hebben en dat de vroeger gedane beloften zouden worden bevestigd.

Luxemburg is bijzonder slecht bedeed en de bevolking moet er geholpen worden.

R.W. Namen-Leuven-Mechelen-Antwerpen.

Deze rijkswegen worden voornamelijk gebruikt door het zwaar verkeer komende uit Luxemburg en de fabrieken van de Beneden-Samber over de aansluiting Eghezée-Auvelais en voorts uit Andenne, waar zich belangrijke fabrieken bevinden.

Tussen Namen en Leuven is de weg, die aan de Staat toebehoort, voldoende breed om de rijstrook tot 9 m, of zelf tot 11 m te verbreden. Daartoe zijn noch onteigeningen, noch belangrijke geniewerken nodig. Dit zou in recordtempo verwezenlijkt kunnen worden.

De aansluitingen R.W. Auvelais-Spy-Eghezée-Bierwart-Andenne, waar de wegen eng en moeilijk zijn, zouden moeten worden aangepast.

Aldus zou U een dienst bewijzen aan de toeristen die zich van het Noorden van het land naar de toeristische streken van Luxemburg begeven en, in economisch opzicht, zou U de leveringen van zware goederen uit Luxemburg en uit het binnenland naar de haven van Antwerpen aanzienlijk vergemakkelijken.

R.W. Beneden-Samber.

Ingevolge mijn tussenkomst en op het herhaald verzoek van de burgemeesters van de Beneden-Samber, van Floreffe tot Châtelineau, heeft de Minister van Openbare Werken op 18 maart 1958 dit traject onder de rijkswegen geïnclassé. Onmiddellijk werd met de nodige studies aangevangen. Het tracé en de uitvoeringsplannen werden opgemaakt en begin 1960 aan een vergadering van burgemeesters te Auvelais voorgelegd. Na enkele detailopmerkingen werd het bestek opgemaakt. De werken kunnen zonder verwijl in aanbesteding worden gegeven.

Het Bestuur heeft het ontwerp aan het Kabinet voorgelegd en gevraagd dat een bedrag van 23 miljoen op de begroting van 1961 zou worden uitgetrokken. Ongelukkig genoeg werd hieraan geen gevolg gegeven.

Ik vraag U met nadruk, samen met de burgemeesters van die gemeenten en de industriëlen, op de begroting voor 1962, het bedrag van de eerste tranche uit te trekken, aangezien, ik herhaal het, de uitvoeringsontwerpen toch reeds klaar zijn en de aanbesteding kan geschieden.

Il faudrait aussi nous promettre qu'à partir de Namur jusque Arlon, elle soit continuée non stop. Le parcours de Erpent jusqu'à Natoye et le contournement de Marche ont été adjugés, sauf quelques kilomètres. J'insiste pour que les quelque 60 à 70 km qui restent à réaliser jusqu'à Arlon retiennent votre attention et que les promesses faites antérieurement soient maintenues.

Le Luxembourg est particulièrement déshérité et il est indispensable d'aider ses populations.

R. N. Namur-Louvain-Malines-Anvers

Ces R. N. sont particulièrement fréquentées par le gros charroi venant du Luxembourg et des usines de la Basse-Sambre par le raccordement Eghezée-Auvelais, et, d'autre part, d'Andenne, où se trouvent des usines importantes.

Entre Namur et Louvain, la chaussée appartenant à l'Etat est suffisamment large pour que la bande charretière soit portée à 9 m sinon à 11 m. Aucune expropriation ni travaux importants de génie ne doivent être établis. On peut prévoir cette réalisation dans un temps record.

Il faudra approprier les raccordements R. N. Auvelais-Spy-Eghezée-Bierwart-Andenne, où la voirie est étroite et difficile.

Vous rendriez service aussi aux touristes se rendant du Nord du pays vers les régions touristiques du Luxembourg et, au point de vue économique, vous faciliteriez grandement les livraisons de marchandises lourdes de Luxembourg et de l'intérieur vers le port d'Anvers.

R. N. Basse-Sambre

Faisant suite à mon intervention et aux demandes réitérées des bourgmestres de la Basse-Sambre, depuis Floreffe jusqu'à Châtelineau, en date du 18 mars 1958, le Ministre des Travaux Publics décrétait ce parcours R. N. et déclarait qu'il prenait cette décision. Les études furent immédiatement commencées. Le tracé et les plans de réalisation furent faits et soumis à une réunion des bourgmestres tenue à Auvelais début 1960. Après quelques observations de détail, le cahier des charges fut mis au point. Elle peut être mise en adjudication sans tarder.

L'Administration proposa le projet au Cabinet et demanda l'inscription d'une somme de 23 millions au budget de 1961. Malheureusement, cette proposition ne fut pas retenue.

Je vous demande instamment, avec les bourgmestres de ces communes et les industriels, de porter au budget de 1962 le montant de la première tranche, puisqu'aussi bien, je le répète, les projets d'exécution sont terminés et la mise en adjudication peut être effectuée.

R.W. 17 en 47. — *Namen-Dinant-Givet, Linkeroever, en Namen-Dinant, rechteroever.*

Het gaat hier om essentieel toeristische wegen.

U weet dat er moeilijk sprake kan van zijn in dit gebied van de Maas en de Ardennen grote industrieën te vestigen. Niettemin kan het toerisme er slechts bloeien indien de verkeerswegen goed zijn.

Dit is niet het geval.

Sommige werken zijn aan de gang op de weg 17. Ik zou willen dat U voortging er elk jaar enkele tientallen kilometers te doen uitvoeren.

In verband met de rijksweg 47 Jambes-Dinant, werden door uw technische diensten terreinopnemingen gedaan om de spooroverweg van Velaine-Jambes te ontwijken.

Ik zou U willen vragen die studies te doen voortzetten, zodat de voornoemde overweg, alsmede verscheidene rechthoekige kruisingen die er het gevolg van zijn, zouden wegvallen.

ANTWOORD.

Volgens het programma van het Wegenfonds moet met de uitvoering van de autosnelweg van Wallonië aangevangen worden onmiddellijk na de voltooiing van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken. Een eerste krediet is reeds uitgetrokken in 1961 om met de onteigeningen te beginnen.

Wat de geschiktmaking van de weg n° 4 betreft, deze zal in snel tempo en zonder onderbreking worden voortgezet. Ik hoop dat al de werken voor het einde van 1962 aanbesteed zullen zijn.

Aan de weg Namen-Leuven-Mechelen-Antwerpen werden reeds en worden nog steeds tal van verbeteringswerken uitgevoerd, met name, op dit ogenblik, tussen Leuven en Namen.

De weg van de Beneden-Sambrer zal aan de beurt komen wanneer de vereiste kredieten beschikbaar zullen zijn.

De wegen langs de Maas tenslotte worden verbeterd van Dinant tot Luik. Elk jaar worden er verscheidene werven geopend.

* *

VRAAG N° 8.

Vooraleer met de bouw van nieuwe wegen en speciaal van autowegen te beginnen wordt een « survey-studie » gemaakt van het verkeer in de betrokken streken.

De verkeerstellingen en andere onderzoekingen worden in ons land regelmatig uitgevoerd en hieruit leidt men voor de nieuw te bouwen weg het te verwachten verkeer af.

R.N. 17 et 47. — *Namur-Dinant-Givet, rive gauche et Namur-Dinant, rive droite.*

Il s'agit ici de routes essentiellement touristiques.

Vous savez qu'on ne peut guère envisager l'installation de grandes industries dans cette région de la Meuse et des Ardennes. Il n'en est pas moins vrai que le tourisme ne peut prendre de l'extension que si les voies de communication sont bonnes.

Ce n'est pas le cas.

Certains travaux sont en cours sur la R.N. 17. Je voudrais que vous continuiez à en exécuter quelques dizaines de kilomètres chaque année.

Quant à la R.N. 47 : Jambes-Dinant, des levés de terrain ont été faits par vos services techniques, pour éviter le passage à niveau de Velaine-Jambes.

Je vous demanderais de décider la continuation de ces études afin de supprimer ce passage à niveau et plusieurs passages à angle droit qui en résultent.

RÉPONSE

Le programme du Fonds des Routes prévoit l'exécution de l'autoroute de Wallonie dès après l'achèvement de l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle. Un premier crédit est déjà prévu en 1961 pour entamer les expropriations.

Quant à l'aménagement de la route n° 4, il sera continué à un rythme élevé et sans discontinuer. J'espère que la totalité des travaux seront adjugés avant fin 1962.

L'itinéraire Namur-Louvain-Malines-Anvers a déjà fait l'objet de nombreux travaux d'amélioration, qui s'y poursuivent actuellement, entre Louvain et Namur notamment.

Pour ce qui concerne la route de la Basse-Sambre, elle sera prévue quand les crédits nécessaires seront disponibles.

Enfin, les routes longeant la Meuse sont en cours d'aménagement depuis Dinant jusqu'à Liège. Plusieurs chantiers y sont ouverts chaque année.

* *

QUESTION N° 8.

Avant d'entamer la construction de nouvelles routes, et spécialement d'autoroutes, on procède à une « étude survey » de la circulation dans les régions intéressées.

Les comptages du trafic sont effectués régulièrement dans notre pays, de même que d'autres recherches, et ce sont les données ainsi recueillies qui permettent d'établir des prévisions quant au trafic sur les routes en question.

De te verwachten jaarlijkse kosten aan interest, delging, onderhoud, enz... worden vergeleken met de te verwachten jaarlijkse nationaal economische opbrengsten.

Hieromtrent hebben wij enkele fragmentaire gegevens bekomen tijdens besprekingen van het vijftienjaren programma in onze commissie.

Mag ik aan de Minister vragen welke gegevens tot grondslag hebben gediend om tot de beslissing van uitvoering der volgende autowegen over te gaan :

Antwerpen-Luik;
Antwerpen-Kortrijk;
Luik-Bergen.

Voorals zou ik willen kennen het berekend rendement (verhouding jaarlijkse opbrengsten voor de gemeenschap tot de jaarlijkse lasten) voor ieder van deze wegen één, 2, 3, 4, 5 jaar na voltooiing (verondersteld in 1965). Mag ik ook vernemen welke trafiek wordt voorzien op deze drie autowegen 1, 2, 3, 4, 5 jaar na voltooiing.

In de parlementaire bescheiden van andere landen vindt men dergelijke gegevens. Als modelberekening van het gevraagde rendement verwijs ik naar de modelstudie gepubliceerd door het « Road Research Laboratory, Harmondsworth, Middlesex » en de « University of Birmingham » over :

« The London — Birmingham Motorway : Traffic and economics » in « Road Research Technical Paper n° 46 ».

ANTWOORD.

De gegevens die hebben gediend tot grondslag voor de uitvoering der autosnelwegen berusten hoofdzakelijkerwijze op de verkeersverwachtingen.

Er wordt vermeld in de uiteenzetting van het wetsontwerp betreffende de investeringen (op blz. 96) : « De vergelijking tussen het programma dat inzake aanleg van autosnelwegen en modernisering van gewone wegen nodig is om in de behoeften van het te verwachten verkeer te voorzien en de toestand van het net der bestaande autosnelwegen en wegen, toont de ontoereikendheid van het huidige net en de omvang van de werken die moeten worden uitgevoerd. De daaruit voortvloeiende toestand legt de verplichting op, een net van nieuwe autosnelwegen alsmede de modernisering van een goed deel van het gewoon net te ontwerpen.

Het net der autosnelwegen omvat niet enkel het aantal rijstroken, die vereist zijn om in de behoeften van het binnenlands verkeer te voorzien, maar insgelijks zekere vakken van autosnelwegen die binnen het meer algemeen raam van het Europees verkeer vallen.

La charge annuelle à prévoir en matière d'intérêts, d'amortissements, d'entretien, etc., est comparée avec les profits annuels que l'on peut en escompter pour l'économie nationale.

A ce sujet, quelques données fragmentaires nous ont été communiquées au cours des discussions que notre Commission a consacrées au plan de quinze ans.

Puis-je demander au Ministre sur quels éléments l'on s'est basé pour décider la construction des autoroutes suivantes :

Anvers-Liège;
Anvers-Courtrai;
Liège-Mons.

J'aimerais surtout connaître le rendement prévu (rapport entre les charges et les profits annuels pour la collectivité) pour chacune de ces routes, un, deux, trois, quatre et cinq ans après leur achèvement (dans l'hypothèse que celui-ci ait lieu en 1965). Pourrais-je également connaître les évaluations relatives au trafic de ces trois autoroutes, un, deux, trois, quatre et cinq ans après leur achèvement ?

Ce sont là des renseignements que l'on trouve dans les documents parlementaires d'autres pays. Comme modèle de calcul du rendement, je me permets de signaler l'étude-type publiée par le « Road Research Laboratory » de Harmondsworth, Middlesex, et celle de l'Université de Birmingham intitulée :

« The London-Birmingham Motorway : Traffic and Economics » et publiée dans le « Road Research Technical Paper », n° 46.

RÉPONSE.

Les éléments qui ont servi de base à la construction d'autoroutes se rapportent essentiellement aux prévisions de trafic.

L'exposé du projet de loi des investissements porte (p. 96) que : « La comparaison entre le programme de création des autoroutes et de modernisation des routes ordinaires nécessaires pour répondre au trafic prévu et la situation du réseau des autoroutes et routes existantes, montre la déficience du réseau actuel et l'importance des réalisations à prévoir. La situation qui en résulte impose de concevoir un réseau d'autoroutes nouvelles ainsi que la modernisation d'une bonne part du réseau ordinaire ».

Le réseau des autoroutes comprend non seulement le nombre de voies de circulation nécessaires pour satisfaire les besoins du trafic intérieur, mais également certains tronçons d'autoroutes qui rentrent dans le cadre plus général de la circulation européenne.

Er werd dus geen particuliere studie doorgevoerd voor de geplande autosnelwegen van Antwerpen-Luik, Antwerpen-Kortrijk, Luik-Bergen, enz.

Het verkeer voorzien voor 1980, op deze drie autowegen, is de volgende :

Antwerpen-Luik : 31.800 tussen Antwerpen en Broechem;

Antwerpen-Kortrijk : 34.700 tussen Antwerpen en St-Niklaas;

Luik-Bergen : 41.600 tussen La Louvière en Gosselies.

De berekeningen van het rendement van de drie voormelde autowegen, na 1, 2, 3, 4 of 5 jaar, na de voltooiing — verondersteld in 1965, — zullen op het gepaste ogenblik kunnen medegedeeld worden.

VRAAG N° 9.

Welke overeenkomst bestaat er tussen Nederland en België betreffende de uitvoering en de bekostiging van de brug over de Maas te Eindhoven voor de autosnelweg Brussel-Aken ?

ANTWOORD.

Er bestaat tot nog toe generlei overeenkomst tussen Nederland en België, betreffende de uitvoering en bekostiging der voorziene brug over de Maas te Eindhoven, in de autosnelweg E.39 — (Antwerpen-Aken over Genk en Heerlen).

De aanleg van het vak Genk-Nederlandse grens is inderdaad slechts voorzien in de laatste fase van het huidige uitvoeringsprogramma der autosnelwegen.

VRAAG N° 10.

In het ontwerp van begroting is op blz. 91 een som van 9.000.000 frank uitgetrokken voor de Ringlaan te Gent.

Op dit ogenblik is er geen enkele aanbesteding in uitzicht en het zal dus praktisch onmogelijk zijn vóór september of oktober met de werken aan te vangen. Daar het asfalteren moeilijk wordt vanaf oktober, vreest het lid dat dit werk niet vóór einde van het jaar zal kunnen beginnen.

ANTWOORD.

Het ontwerp voor het tweede vak van de Ringlaan te Gent, tussen de steenweg op Drongen en de Guislainbrug, zal weldra klaar zijn. De werken zullen begin augustus aanbesteed worden.

Het is wel verstaan dat de koolwaterstofverhardingen slechts uitgevoerd kunnen worden bij gunstige weersomstandigheden die in de winter niet altijd voorkomen.

Les autoroutes dont la construction a été prévue, soit Anvers-Liège, Anvers-Courtrai, Liège-Mons, etc., n'ont donc pas fait l'objet d'une étude spéciale.

Le trafic s'établit comme suit sur ces trois autoroutes prévu pour 1980 :

Anvers-Liège : 31.800 entre Anvers et Broechem;

Anvers-Courtrai : 34.700 entre Anvers et Saint-Nicolas (Waas);

Liège-Mons : 41.600 entre La Louvière et Gosselies.

Les calculs du rendement des trois autoroutes précitées un, deux, trois, quatre ou cinq ans après l'achèvement des travaux, en admettant que celui-ci ait lieu en 1965, pourront être communiqués en temps opportun.

QUESTION N° 9.

Quelle convention existe-t-il entre les Pays-Bas et la Belgique concernant la construction et le financement du pont sur la Meuse à Eindhoven pour l'autoroute Bruxelles-Aix-la-Chapelle ?

RÉPONSE.

A ce jour, il n'existe aucune convention entre les Pays-Bas et la Belgique concernant la construction d'un pont sur la Meuse à Eindhoven, livrant passage à l'autoroute E 39 (Anvers-Aix-la-Chapelle via Genk et Heerlen) et le financement de ces travaux.

En effet, les travaux d'établissement de la section Genk-frontière néerlandaise ne seront exécutés qu'au cours de la dernière phase des travaux de construction d'autoroutes prévus au programme actuel.

QUESTION N° 10.

Dans le projet de budget, page 91, une somme de 9.000.000 de francs est inscrite pour le Boulevard circulaire de Gand.

Actuellement, aucune adjudication n'est prévue et il sera donc pratiquement impossible de commencer les travaux avant le mois de septembre ou octobre. L'asphaltage étant difficile à partir d'octobre, l'intervenant craint qu'il soit impossible de commencer ce travail avant la fin de l'année.

RÉPONSE.

Le projet du deuxième tronçon du Boulevard circulaire de Gand, entre la chaussée de Tronchiennes et le pont Guislain, sera bientôt achevé. L'adjudication des travaux aura lieu début août.

Il est bien entendu que les travaux de revêtements hydrocarbonés ne pourront être exécutés que dans des conditions climatiques favorables qui ne se rencontrent pas toujours en hiver.

VRAAG N° 11.

De toestand is dezelfde voor de fietspaden welke op de weg 14 Deinze-Zulte moeten aangelegd worden.

Het lid vraagt aan de Minister dat hij onverwijld tot de aanbesteding zou overgaan, gelet op het groot aantal dodelijke ongevallen welke op deze weg voorkomen wegens het gebrek aan fietspaden.

ANTWOORD.

Wat de fietspaden langs de weg n° 14 tussen Deinze en Zulte betreft, zal pas tot de aanbesteding kunnen worden overgegaan wanneer de vereiste gronden beschikbaar zullen zijn. De onteigeningen worden voortgezet, maar men kan nu nog niet zeggen wanneer zij zullen voltrokken zijn.

**

VRAAG N° 12.

Met betrekking tot het kruispunt « De Ster », dat reeds in de begroting voor 1959 was opgenomen, merkt een lid op dat de aanbesteding heeft plaatsgehad, maar dat het bestek een bijzondere bepaling bevat die de datum van de aanvang van de werken met meer dan 200 werkdagen verschuift.

De gronden waarop de werken moeten worden uitgevoerd zijn, naar het schijnt, niet volledig beschikbaar.

Spreker heeft evenwel van het Ministerie van Landsverdediging dat de grond in gebruik heeft, andersluidende inlichtingen gekregen.

ANTWOORD.

Aan het kruispunt « De Ster » beschikt het Wegenfonds inderdaad over de gronden van Landsverdediging aan de steenweg naar Audenaarde. De werken zullen daar eerlang beginnen. Maar de zaken liggen anders aan de steenweg naar Kortrijk waar nog zeer veel onteigeningen moeten gebeuren. Het bevel om met de werken te beginnen hangt natuurlijk af van de beschikking over die gronden.

**

VRAAG N° 13.

Welk programma zal in 1961 door het Wegenfonds worden verwezenlijkt ?

ANTWOORD.

Op het gebied van de autosnelwegen is het jaar 1961 gekenmerkt door de wil om de aanleg van de autosnelweg Antwerpen-Luik-Aken te versnellen.

QUESTION N° 11.

La même situation se présente pour les pistes cyclables à construire sur la route 14, Deinze-Zulte.

Le membre demande au Ministre de lancer l'adjudication sans plus tarder, vu le nombre d'accidents mortels provoqués sur cette route par l'absence des pistes cyclables en question.

RÉPONSE.

En ce qui concerne les pistes cyclables de la route 14, entre Deinze et Zulte, l'adjudication ne pourra être organisée qu'au moment où les terrains nécessaires seront disponibles. Les expropriations sont poursuivies, mais il n'est pas possible de connaître, dès à présent, l'époque où elles seront terminées.

**

QUESTION N° 12.

Pour ce qui concerne le carrefour « De Ster », déjà prévu dans le budget de 1959, un commissaire signale que l'adjudication a eu lieu, mais que le cahier des charges prévoit une disposition spéciale remettant de plus de 200 jours ouvrables la date du début des travaux.

Les terrains sur lesquels les travaux doivent être exécutés, ne sont pas, paraît-il, complètement disponibles.

L'intervenant, cependant, a obtenu du Ministère de la Défense nationale, occupant actuellement le terrain, des renseignements contraires.

RÉPONSE.

Quant à l'aménagement du carrefour « De Ster », le Fonds des Routes dispose, en effet, des terrains de la Défense Nationale le long de la chaussée d'Audenaarde. Les travaux y seront entamés incessamment. Mais il n'en est pas de même à la chaussée de Courtrai où il reste encore un très grand nombre d'expropriations à réaliser. L'ordre de commencer les travaux est évidemment conditionné par la disposition de ces terrains.

**

QUESTION N° 13.

Quel programme sera réalisé en 1961 par le Fonds des Routes ?

RÉPONSE.

Dans le domaine des autoroutes, l'année 1961 est marquée par la volonté d'accélérer la construction de l'autoroute Anvers-Liège-Aix-la-Chapelle.

Het Wegenfonds had zich voorgenomen eerst een belangrijk werk te voltooien vooraleer met een ander aan te vangen; dit is gebeurd en nu is de weg vrij voor de uitvoering van een nieuwe autosnelweg, nl. die van Wallonië.

De onderhandelingen betreffende een bijzondere financiering voor de autosnelwegen Brussel-Bergen-Parijs en Antwerpen-Rijsel zijn aan de gang.

Op het ogenblik dat de huidige regering het bewind overnam, waren reeds werken voor een bedrag van 1.300.000.000 frank definitief vastgelegd en waren de administratieve formaliteiten voor de aanbesteding van werken ten belope van 400 miljoen (aankopen inbegrepen) vervuld.

Het overblijvende krediet van 1.100.000.000 fr., waarover de huidige regering werkelijk kan beschikken, is onvoldoende voor de uitvoering van het programma dat in het ontwerp van begroting voor het Wegenfonds voor het dienstjaar 1961 voorkomt. De oorzaak hiervan is dat tal van werken, die op vroegere programma's waren ingeschreven, begin 1961 werden goedgekeurd.

Dit is trouwens ook het geval in de sectoren « Waterwegen » en « Gebouwen ».

* * *

VRAAG N° 14.

Verdeling per provincie van de in 1960 toegekende vaste beloften van toelagen voor werken uit te voeren door ondergeschikte besturen : artikel 61.611-1°, begroting 1960. Bedoeld worden de bedragen der vast beloofde toelagen.

ANTWOORD.

Zie bijlage n° 5.

* * *

VRAAG N° 15.

Zelfde verdeling per provincie van de in 1961 van 1 januari 1961 tot 31 mei 1961 principiële toelagen op zelfde artikel 61.611-1°, begroting 1961. Ook de vaste toelagen voor zelfde periode.

ANTWOORD.

Zie bijlage n° 6.

* * *

VRAAG N° 16.

Raming per provincie voor al de dossiers van ondergeschikte besturen berustend in het Centraal Bestuur en te subsidiëren door artikel 61.611-1° waarvoor :

L'objectif que s'est assigné le Fonds des Routes d'achever un ouvrage important avant d'en entreprendre un autre est réalisé; la voie est libre dorénavant pour la réalisation d'une nouvelle autoroute qui sera l'autoroute de Wallonie.

Les négociations relatives à un financement spécial pour les autoroutes Bruxelles-Mons-Paris et Anvers-Lille sont en cours.

Au moment où le Gouvernement actuel a pris les pouvoirs en main, des travaux pour un montant de 1.300.000.000 de francs étaient déjà engagés définitivement et des formalités administratives étaient remplies en vue de l'adjudication d'un volume de 400.000.000 de francs de travaux (y compris acquisitions).

Le crédit restant de 1.100.000.000 de francs, mis à la disposition réelle du Gouvernement actuel, est insuffisant pour l'exécution du programme repris dans le projet de budget du Fonds des Routes pour l'exercice 1961. Cette situation est provoquée par le fait que de nombreux travaux ayant figuré à des programmes antérieurs, ont été approuvés au début de l'année 1961.

Cette même situation se présente d'ailleurs aussi dans les secteurs « Voies Hydrauliques » et « Bâtiments ».

* * *

QUESTION N° 14.

Répartition par province des promesses fermes, en 1960, de subsides relatifs à des travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés : article 61.611-1° du budget de 1960. Il s'agit des montants des subsides qui font l'objet desdites promesses fermes.

RÉPONSE.

Voir annexe n° 5.

* * *

QUESTION N° 15.

Même répartition par province des promesses de principe, du 1^{er} janvier 1961 au 31 mai 1961, à imputer sur le même article 61.611-1° du budget de 1961. Même question pour les subsides faisant l'objet de promesses fermes pour la même période.

RÉPONSE.

Voir annexe n° 6.

* * *

QUESTION N° 16.

Estimation par province pour tous les dossiers des pouvoirs subordonnés se trouvant à l'administration centrale et relatifs à des subventions à imputer sur l'article 61.611-1° :

- a) *alleen* een principiële belofte werd verleend;
 b) nog geen principiële belofte werd verleend.

Hier vragen wij voor a) en b) afzonderlijk de verdeling per provincie en het bedrag van de werken en van de normaal te verlenen toelage. Het gaat erom een idee te hebben van het globaal bedrag per provincie van al de dossiers aanvaard in het Centraal Bestuur en waarvoor nog geen principiële belofte werd verleend.

ANTWOORD.

Zie bijlage n^r 7.

* * *

VRAAG N^r 17.

Zelfde vraag voor artikel 61.611-3^o (Min. Justitie).

ANTWOORD.

Zie bijlage n^r 8.

* * *

VRAAG N^r 18.

De verdeling van 700.000.000 frank, toelagen artikel 61.611-1^o voor 1961 vermeldt op blz. 72 onder meer 80.000.000 frank voor gewone wegen, 320.000.000 frank voor wegen van groot verkeer en 26.000.000 frank voor provinciale wegen. Hier moet worden opgemerkt dat de verouderde verdeling der gemeentewegen in gewone en van groot verkeer niet overeenstemt met het werkelijk verkeer op deze wegen.

Trouwens deze indeling der wegen steunt meer op hun oude fysische eigenschappen (van vóór 1940) dan op het werkelijk huidig verkeer op deze wegen.

Ik vraag dan ook aan de Minister de herklassering dezer wegen te willen laten bestuderen en vooral een rationele herverdeling dezer wegen per streek of Provincie te willen laten onderzoeken.

Intussen stel ik voor dat het bedrag van 80 miljoen frank zou worden verhoogd t.o.v. van het bedrag van 320.000.000 frank. Verder lijkt het bedrag van 26.000.000 frank voor de provinciale wegen veel te klein ten aanzien van de dringende verbeteringen uit te voeren aan de Provinciale wegen.

ANTWOORD.

De verdeling van de 700.000.000 frank zoals zij onder artikel 61-611-1^o van het ontwerp van begroting 1961 voorkomt is geenszins bindend. Zij steunt op de gemiddelden van de vastleggingen van de vorige dienstjaren.

- a) qui ont *uniquement* fait l'objet d'une promesse de principe;
 b) qui n'ont pas encore fait l'objet d'une promesse de principe.

Nous demandons à connaître, pour a) et b) séparément, la répartition par province et le montant des travaux ainsi que la subvention à accorder normalement. Il s'agit d'avoir une idée du montant global, par province, de tous les dossiers admis à l'administration centrale et qui n'ont pas encore fait l'objet d'une promesse de principe.

RÉPONSE.

Voir annexe n^o 7.

* * *

QUESTION N^o 17.

Même question pour l'article 61.611-3^o (Ministère de la Justice).

RÉPONSE.

Voir annexe n^o 8.

* * *

QUESTION N^o 18.

La répartition des 700.000.000 de francs de subventions à l'article 61.611-1^o pour 1961 mentionne notamment, à la page 72, 80.000.000 de francs pour la voirie ordinaire, 320.000.000 de francs pour les chemins de grande communication et 26.000.000 de francs pour les routes provinciales. Il y a lieu d'observer à ce sujet que la répartition traditionnelle des chemins communaux en voirie ordinaire et chemins de grande communication ne correspond plus au trafic réel de ces routes.

D'ailleurs, cette répartition des routes est basée plus sur le caractère de leur revêtement d'avant 1940 que sur leur trafic actuel.

C'est pourquoi je demande au Ministre de bien vouloir faire étudier le reclassement de ces routes et surtout de faire examiner une nouvelle répartition rationnelle de celles-ci par région ou par province.

En attendant, je propose que le montant prévu de 80.000.000 de francs soit augmenté en rapport avec celui de 320.000.000 de francs. De plus, le montant de 26.000.000 de francs prévu pour les routes provinciales paraît beaucoup trop modeste, eu égard aux améliorations urgentes à effectuer sur les routes provinciales.

RÉPONSE.

La répartition des 700.000.000 de francs, telle qu'elle figure à l'article 61.611-1^o, n'est nullement impérative. Elle est basée sur les moyennes des crédits engagés pour les exercices précédents.

In het ontwerp van begroting is trouwens uitdrukkelijk vermeld dat deze bedragen overeenkomstig de behoeften gewijzigd mogen worden. Het is echter aangewezen in de mate van het mogelijke, voorrang te geven aan de verbetering van de wegen van het grootst belang op het vlak van het algemeen nut; dit zijn de provinciewegen, de buurtwegen van groot verkeer en wegen waaraan vraagstukken van economische aard gebonden zijn.

Overigens is de klassering als buurtweg van groot verkeer van een gewone buurtweg steeds mogelijk op grond van de wet van 9 augustus 1948 op de buurtwegen.

Het behoort aan de gemeenten zelf de daartoe nodige voorstellen langs de Provinciale overheid bij mijn Departement in te dienen.

* * *

VRAAG N° 19.

Mag ik van de Minister vernemen voor wat betreft de dossiers Provinciale Wegen artikel 61.611-1° :

a) de bedragen der dossiers per Provincie waarvoor in 1960 een vaste belofte werd verleend (toelage 65 %).

b) idem van 1 januari 1961 tot 31 mei 1961.

c) ook per provincie het globaal bedrag der dossiers waarvoor :

a) reeds een principiële belofte werd verleend tot 31 mei 1961 en nog geen vaste belofte.

b) Waarvoor nog geen principiële belofte werd verleend tot 31 mei 1961.

ANTWOORD.

Zie bijlage n° 9.

* * *

VRAAG N° 20.

Kan de Minister met enkele globale cijfers per streek of provincie, of administratief gebied, ons een beeld geven van het volume der openbare werken in uitvoering :

a) voor de Rijkswegen;

b) voor de Rijkswaterwegen;

c) voor de Rijksgebouwen.

Men zou bv. voor iedere algemene Directie en per Provincie kunnen vermelden welke sommen voor alle tot op heden aanbesteedde en goedgekeurde werken zal te betalen zijn in 1961, 1962, enz.

ANTWOORD.

Zie bijlage n° 10.

* * *

Il est d'ailleurs expressément stipulé dans le projet de budget que ces montants peuvent être modifiés selon les besoins. Toutefois, il s'indique de donner, dans la mesure du possible, la priorité aux travaux d'amélioration des routes qui présentent le plus d'intérêt au point de vue de l'utilité publique, c'est-à-dire aux routes provinciales, aux chemins vicinaux de grande communication et aux routes auxquelles sont rattachés des problèmes d'ordre économique.

En vertu de la loi du 9 août 1948 sur les chemins vicinaux, il est d'ailleurs toujours possible de classer un chemin vicinal ordinaire dans la catégorie des chemins vicinaux de grande communication.

C'est aux communes elles-mêmes qu'il appartient de faire, dans ce but, des propositions à mon Département par l'entremise de l'autorité provinciale.

* * *

QUESTION N° 19.

Le Ministre voudrait-il me faire connaître, en ce qui concerne les dossiers des routes provinciales, article 61.611-1° :

a) les montants par province des dossiers qui ont fait l'objet d'une promesse ferme en 1960 (subvention de 65 %);

b) idem du 1^{er} janvier 1961 au 31 mai 1961;

c) également par province, le montant global des dossiers :

a) qui ont fait l'objet d'une promesse de principe, mais pas encore d'une promesse ferme, à la date du 31 mai 1961;

b) qui n'ont pas encore fait l'objet d'une promesse de principe à la date du 31 mai 1961.

RÉPONSE.

Voir annexe n° 9.

* * *

QUESTION N° 20.

Le Ministre pourrait-il, en nous communiquant quelques chiffres globaux par région, par province ou par arrondissement administratif, nous donner une idée du volume des travaux publics en cours d'exécution :

a) pour les routes de l'Etat;

b) pour les voies hydrauliques de l'Etat;

c) pour les bâtiments de l'Etat.

On pourrait, par exemple, indiquer pour chaque direction générale et par province, quelles sommes devront être payées en 1961, 1962, etc. pour tous les travaux mis en adjudication et approuvés à ce jour.

RÉPONSE.

Voir annexe n° 10.

* * *

VRAAG N° 21.

Een commissielid beklaagt zich over het feit dat de plannen betreffende de expresweg Antwerpen-Knokke veranderd werden. Hij betreurt het gebrek aan continuïteit en wijst op het economisch belang van deze weg. Hij verzoekt de Minister het programma van aanleg van de bedoelde weg te bekranken.

Voor wat de onderdoorgang te Zelzate betreft, vraagt hij of het een tunnel of een brug zal worden. Hij wil ook dat de eventuele tunnel gegraven zou worden vóór het aanleggen van het kanaal.

Wanneer zal men met de aanbesteding der werken beginnen? Welke plannen bestaan hieromtrent.

Hij verzoekt de Minister mede te delen wat gedaan wordt met de subsidieaanvragen, waarop tot op dit ogenblik nog geen gevolg voorbehouden werd.

ANTWOORD.

De expressweg Antwerpen-Knokke stond tot nog toe op geen officieel programma van het Wegenfonds; men kan derhalve moeilijk zeggen, dat de plannen veranderd werden.

Wat er ook van zij, het tweede vak van genoemde weg, van Kallo tot Vrasene, zal in de tweede helft van juli a.s. aanbesteed worden. Voor het derde vak Vrasene-Kemzeke zal in 1962 overgegaan worden tot de onteigening der gronden en mogelijk tot uitvoering, indien de vooruitgang van de onteigeningen het toelaat.

Voor Zelzate is beslist, een tunnel aan te leggen voor het doorgaand verkeer op de route Antwerpen-Maldegem, terwijl, ter vermijding van omwegen voor plaatselijk verkeer een beweegbare brug zal gebouwd worden. De brug zal hoog genoeg boven het water liggen om slechts voor zeeschepen geopend te moeten worden.

Daar de begroting voor 1962 nog niet vastgesteld is, kan ik geen tijdstip van aanbesteding opgeven. Ik ben het natuurlijk met de interpellant eens, dat de tunnel best zou aangelegd worden vóór het graven van de nieuwe kanaalbedding.

**

VRAAG N° 22.

Hetzelfde commissielid spreekt over de slechte toestand van de grote wegen in de provincie Oost-Vlaanderen en verzoekt dat een prioriteit aan de wegen met druk verkeer zou worden verleend, zoals bvb. de baan die Gent met Dendermonde verbindt, en de baan die eindigt te Terneuzen en loopt over Zelzate.

ANTWOORD.

Ten overstaan van de aangeklaagde toestand van de wegen in Oost-Vlaanderen, verzoek ik de achtbare heer Senator te willen noteren, dat Oost-

QUESTION N° 21.

Un commissaire se plaint du fait que les plans relatifs à « l'express-way » Anvers-Knokke ont été modifiés. Il déplore ce manque de continuité et souligne l'importance économique de cette route. Il demande au Ministre de lui communiquer le programme de construction de ladite route.

En ce qui concerne le passage inférieur de Zelzate, il demande si l'on va construire un tunnel ou un pont. Il souhaite que le tunnel éventuel soit construit avant le creusement du canal.

Quand procédera-t-on à la mise en adjudication des travaux? Quels sont les plans qui existent à ce sujet?

Le commissaire demande au Ministre de bien vouloir faire connaître le sort des demandes de subventions auxquelles il n'a pas encore été donné suite.

RÉPONSE.

Aucun programme de travaux du Fonds des Routes n'a encore prévu l'établissement de „l'express-way" Anvers-Knokke; on peut donc difficilement dire que les plans ont été modifiés.

En tout cas, il sera procédé dans la deuxième quinzaine du mois de juillet à la mise en adjudication des travaux de construction de la 2^e section de cette route, soit le tronçon Kallo-Vrasene. Quant à la 3^e section Vrasene-Kemzeke, les expropriations des terrains auront lieu en 1962 et les travaux seront entamés encore la même année si l'état d'avancement des expropriations le permet.

En ce qui concerne Zelzate, il a été décidé de construire un tunnel pour le trafic de transit sur l'itinéraire Anvers-Maldegem, et un pont pour la circulation locale, afin de lui éviter des détours. Le pont sur le canal sera établi à une hauteur suffisante afin que seul le passage de navires en nécessite l'ouverture.

Le budget de 1962 n'ayant pas encore été arrêté, il ne m'est pas possible d'indiquer la date de l'adjudication. Je partage naturellement l'avis du Commissaire qu'il y aurait lieu de construire le tunnel avant le creusement du nouveau lit du canal.

**

QUESTION N° 22

Le même commissaire signale le mauvais état des grand-routes de la Flandre orientale et demande une priorité pour les routes à trafic intense, telles que la route qui relie Gand à Termonde, et celle qui finit à Terneuzen après avoir traversé Zelzate.

RÉPONSE.

En ce qui concerne le mauvais état des routes dans la Flandre orientale, dont se plaint l'honorable Membre, je le prie de bien vouloir noter que cette

Vlaanderen in 1960 een aanzienlijk deel in de beschikbare kredieten van het Wegenfonds verkreeg.

Ik deel de mening van de interpellant, dat prioriteit dient gegeven aan wegen met druk verkeer. Zulks zal blijken uit de a.s. begroting van het Wegenfonds over 1962.

Wat nu de weg van Gent naar Dendermonde betreft, hij wordt tussen Gent en Zele door het provinciaal Bestuur van Oost-Vlaanderen beheerd, terwijl het Rijk op het onder hem ressorterende vak in de loop der laatste jaren belangrijke verbeteringen aanbracht. De weg Lochristi-Wachtebeke-Zelzate is, in tegenstelling met wat de achtbare heer Senator meent, slechts een weg met matig verkeer en het is mij niet mogelijk, mede in verband met de aanzienlijke kosten, voor 1962 een grondige verbetering ervan te beloven.

* * *

VRAAG N° 23.

Een commissielid trekt vooral de aandacht van de Minister op de uiterst slechte staat van de wegen en de doortocht te Leuven, waar herhaaldelijk zware ongevallen zich voordoen. Hij wenst dan ook een degelijke omleiding voor Leuven zo spoedig mogelijk verwezenlijkt te zien.

ANTWOORD.

De Ringlaan van Leuven moet tussen de Tervuurse steenweg en het station, langs het Noorden omgaande, gesloten worden door het aanleggen van moderne verhardingen.

Waar de geachte heer Senator dan spreekt over de uiterst slechte staat van de wegen, veronderstel ik, dat hij speciaal het Stationsplein bedoelt.

Mijn technici bestuderen samen met de stad Leuven een doelmatige herinrichting voor het stationsplein, waarbij misschien een of meer der verkeersstromen op het plein door een tunnel zal geleid worden.

Gezien de stand van de studie en de vele andere hoognodige wegverbeteringen in het land, kan ik de geachte interpellant niet beloven, het werk in 1962 te zullen uitvoeren.

* * *

F. Gebouwen.

VRAAG N° 1.

POSTKANTOOR TE JAMBES.

Ik verontschuldigd mij dat ik een aangelegenheid ter sprake breng die uitsluitend van belang is voor die gemeente. Maar het gaat om een kenschetsend geval van slecht beheer van de openbare zaak.

province a bénéficié en 1960 d'une partie importante des crédits mis à la disposition du Fonds des Routes.

Je partage l'avis du commissaire qu'il convient de donner la priorité aux routes à circulation intense. C'est ce qui ressortira du budget du Fonds des Routes pour 1962.

Pour ce qui est de la route de Gand à Termonde, il y a lieu de noter que l'administration provinciale gère la section comprise entre Gand et Zele, et que l'Etat a fait exécuter au cours des dernières années, d'importants travaux d'amélioration de la section dont il a la gestion. Contrairement à ce que pense l'honorable Sénateur, le trafic sur la route Lochristi-Wachtebeke-Zelzate n'est pas très intense; étant donné notamment les frais élevés qu'entraînerait une profonde amélioration de cette route, il ne m'est pas possible d'en promettre l'exécution en 1962.

* * *

QUESTION N° 23.

Un commissaire attire surtout l'attention du Ministre sur l'état extrêmement déplorable des routes qui traversent Louvain, où les accidents graves sont fréquents. C'est pourquoi il souhaite qu'un contournement convenable de cette ville soit établi au plus tôt.

RÉPONSE.

En vue du contournement de la ville par le Nord, entre la chaussée de Tervuren et la gare, le boulevard de ceinture de Louvain sera fermé par l'établissement de revêtements modernes.

Je suppose que l'honorable membre, lorsqu'il parle de l'état extrêmement déplorable des routes, vise spécialement la Place de la Gare.

Mes techniciens étudient, de commun accord avec la ville de Louvain, un réaménagement de ladite place, ce qui comporterait peut-être qu'un ou plusieurs courants du trafic sur la place seraient canalisés par un tunnel.

Vu l'état d'avancement de l'étude ainsi que les nombreux autres travaux de réfection à exécuter d'urgence dans le pays, je ne puis promettre à l'honorable commissaire que les travaux considérés pourront être exécutés en 1962.

* * *

F. Bâtiments.

QUESTION N° 1.

BUREAU DES POSTES DE JAMBES.

Je m'excuse de soulever cette réalisation qui intéresse uniquement cette commune. Mais il s'agit d'un cas spécifique de mauvaise gestion de la chose publique. Le bureau des postes était établi dans une

Het postkantoor was gevestigd in een particulier huis dat de Staat sinds 60 jaar huurde. De gemeente telde toen minder dan 5.000 inwoners. Op 31 december 1960 waren er 12.843 en binnen vijf jaar zullen er 15.000 zijn.

Op 5 juli 1953 verscheen een koninklijk besluit tot onteigening van een grond met het oog op het bouwen van een nieuw postkantoor. Deze grond werd aangekocht. Nadat de eigenares dit vernomen had, deed zij opzegging van het gebouw dat zij aan het Bestuur der Posterijen verhuurde.

Niettegenstaande mijn talrijke stappen werden de studiën voor het nieuwe gebouw niet verricht. Ondertussen moesten de Posterijen verhuizen. Zij vonden geen gepast huis en huurden dan in een zijstraat een ongebouwde grond waarop zij in 1960-1961 een voorlopig kantoor optrokken, dat meer dan 2.000.000 frank heeft gekost.

De onteigende grond wordt niet gebruikt en niemand weet wanneer hij gebruikt zal worden.

Het wil mij voorkomen dat de twee miljoen zuiver verlies zijn en dat men ze beter had besteed aan de eerste tranche van de aanbesteding van het postkantoor, dat men toch zal moeten bouwen.

Ik zou wensen dat U opdracht zou geven om het ontwerp uit te voeren, dat bijna tien jaar na de aankoop van de ongebruikte grond nog niet tot een goed einde is gebracht.

ANTWOORD.

JAMBES : ADMINISTRATIEF GEBOUW.

Het postkantoor te Jambes moet worden ondergebracht in een administratief gebouwencomplex, waarin ook lokalen zijn voorzien ten behoeve van het Departement van Volksgezondheid.

Bij de eerste studiën die in 1958 werden verricht, stuitte men op verschillende problemen (stedenbouw, huisvesting van de Postontvanger, enz.).

Aangezien de oplossing van die problemen betrekkelijk veel tijd had gevraagd, werden de betrokken ministeriële departementen geraadpleegd om te weten of de organisatie van hun diensten inmiddels geen andere eisen stelde en of het programma dat zij ons hadden medegedeeld nog actueel was.

Toen de antwoorden waren ingekomen werd een nieuw plan opgemaakt; het voorontwerp van de Directie Namen dat op technisch gebied voldoening gaf, werd op 23 december 1960 voor eventuele opmerkingen en advies overgemaakt aan de verschillende betrokken departementen.

Totnogtoe heeft alleen het Ministerie van Volksgezondheid zijn standpunt medegedeeld. In de huidige stand van de studie en zelfs indien het bestuur van de posterijen zeer binnen kort advies mocht verstrekken zou het toch niet mogelijk zijn die werken vóór 1962 aan te besteden.

maison privée, louée par l'Etat depuis 60 ans. A cette époque, la commune comptait moins de 5.000 habitants. On en compte 12.843 au 31 décembre 1960. Il y en aura 15.000 avant 5 ans.

Le 5 juillet 1953 paraissait un arrêté royal portant expropriation d'un terrain pour y construire le nouvel hôtel des postes. Celui-ci fut acquis. La propriétaire, apprenant la chose, donna le renon du bâtiment qu'elle avait loué au service des postes.

Malgré mes nombreuses démarches, les études pour la construction ne furent point faites. Entre-temps, la poste dut déménager. Ne trouvant pas de maison adéquate, elle loua, dans une rue secondaire, un terrain vague sur lequel, en 1960/1961, elle vient d'édifier un local provisoire qui a coûté plus de deux millions de francs.

Le terrain exproprié reste libre et personne ne sait quand on l'utilisera.

Il me paraît que les deux millions ont été dépensés en pure perte et que l'on eût mieux fait de les consacrer à la première tranche de l'adjudication du bureau postal, qu'il faudra tout de même bien réaliser.

Je souhaiterais que vous donniez l'ordre d'exécuter ce projet qui n'aura pas été réalisé près de 10 ans après l'achat du terrain inemployé.

RÉPONSE.

JAMBES : COMPLEXE ADMINISTRATIF.

Le bureau des postes de Jambes doit être hébergé au sein d'un complexe administratif, lequel abritera également les locaux nécessaires aux besoins du Département de la Santé Publique.

Les premières études d'avant-projet dressés en 1958 se sont heurtées à divers problèmes (urbanisme, logement du percepteur des postes, etc.).

La résolution de ces questions ayant nécessité un laps de temps plus ou moins long, les départements ministériels intéressés ont été consultés sur le point de savoir si aucune évolution de l'organisation de leurs services n'était venue modifier leurs besoins et si le programme qu'ils nous avaient communiqué était toujours d'actualité.

En possession de ces éléments, une nouvelle étude a été entreprise; l'avant-projet dressé par la Direction de Namur étant satisfaisant au point de vue technique a été transmis le 23 décembre 1960 pour avis ou remarques éventuelles aux différents départements intéressés.

A ce jour, seul le Ministère de la Santé Publique a fait connaître son point de vue. Dans l'état actuel de cette étude et même si l'Administration des Postes faisait connaître son avis dans les délais les plus brefs, il ne serait pas possible de mettre ces travaux en adjudication avant 1962.

G. Diversen.

VRAAG N^o 1.

SLACHTOFFERS VAN DE OVERSTROMINGEN VAN DE HENEGOUWSE SAMBER.

Thans reeds toegekende vergoedingen ?

Wat blijft er nog te vergoeden of te herstellen ?

ANTWOORD.

Het herstel van de schade geleden door de slachtoffers van de overstromingen van de Henegouwse Samber valt niet onder de bevoegdheid van mijn departement, dat zich beperkt heeft tot het herstel van de schade aan het openbaar domein (totaal van de uitgaven 3.200.000 fr.).

* * *

VRAAG N^o 2.

Wanneer zullen de achterstallen voor de gesubsidieerde werken uitgevoerd worden ?

ANTWOORD.

De Minister beschikt over 700 miljoen frank voor het subsidiëren van de werken van de ondergeschikte besturen. Op het ogenblik dat hij zijn intrede deed in het departement was reeds een som van 264 miljoen vastgelegd. De gekende principiële beloften beliepen 200 miljoen frank. Teneinde het financieel evenwicht van de gemeenten niet te verstoren, heeft de Minister een gunstig gevolg gegeven aan al de dossiers die tot op heden werden ingediend op grond van de vroeger gedane principiële beloften.

Voor 1962 zal hij bepaalde criteria vaststellen voor het toekennen van subsidies.

Er rijst een probleem in verband met de vereffening van de subsidies voor de werken welke vóór 1959 werden uitgevoerd en waarvoor nog geen beslissing door de Minister werd genomen.

* * *

VRAAG N^o 3.

Welke maatregelen worden genomen om de toepassing van de wet Brunfaut te versnellen ?

ANTWOORD.

De zaak is niet eenvoudig. De Minister heeft klachten ontvangen in verband met een zekere vertraging bij de uitvoering van de werken. Daarin schuilt ongetwijfeld een grond van waarheid. Er wordt evenwel een werkelijke inspanning gedaan om hier orde in te brengen zodat de toestand minder ernstig is geworden.

G. Divers.

QUESTION N^o 1.

SINISTRÉS DES INONDATIONS DE LA SAMBRE HENNUYÈRE.

Indemnisations actuellement accordées ?

Que reste-t-il à indemniser ou à réparer ?

RÉPONSE.

L'indemnisation des sinistrés des inondations de la Sambre Hennuyère ne tombe pas sous les attributions de mon département, qui s'est borné à la réparation des dommages causés au domaine public (total des dépenses : 3.200.000 francs).

* * *

QUESTION N^o 2.

Quand seront payés les arriérés pour les travaux subsidiés ?

RÉPONSE.

Le Ministre dispose de 700.000.000 de francs pour subsidier les travaux des pouvoirs publics subordonnés. Une somme de 264.000.000 de francs était déjà engagée au moment de son arrivée au département. Les promesses de principe connues s'élèvent à 200.000.000 de francs. Afin de ne pas bousculer l'économie des communes, le Ministre a honoré tous les dossiers introduits à ce jour sur la base des promesses de principe antérieurement souscrites.

Pour 1962, il fixera certains critères pour l'octroi des subsides.

Il existe un problème de liquidation des subsides pour travaux exécutés avant 1959 et qui n'ont pas encore fait l'objet d'une décision du Ministre.

* * *

QUESTION N^o 3.

Quelles mesures seront prises pour accélérer l'application de la loi Brunfaut ?

RÉPONSE.

Il s'agit d'un problème complexe. Le Ministre a reçu des plaintes au sujet d'un certain retard dans l'exécution des travaux. Il y a indiscutablement un fond de vérité. Un réel effort de coordination est cependant fait et la situation est devenue moins grave.

De Minister zal alles in het werk stellen om een kredietverhoging van 300 miljoen te verkrijgen.

* * *

VRAAG Nr 4.

Voor de uitvoering van artikel 8 van de wet van 15 april 1949 tot instelling van een Nationaal Fonds voor de huisvesting en van de wet van 27 juni 1956 (werken Brunfaut) komen nieuwe wijken niet volledig klaar. Dat is waar in vele streken. Te Gent op de Neermeerse worden er 1.800 appartementen gebouwd (1.000 komen klaar vanaf toekomende maand tot oktober). Deze keer loopt alles verkeerd niet omdat de aanbesteding te laat plaats vond, maar omdat de uitrustingswerken niet uitgevoerd worden. Kunnen deze werken niet toevertrouwd worden aan de maatschappijen die de woningen bouwen?

ANTWOORD.

Aan de toepassing van de wet Brunfaut zal later een speciale vergadering van Uw Commissie gewijd worden.

* * *

VRAAG Nr 5.

GEMEENTETOELAGEN VOOR PARKEERTERREINEN.

Welke zijn de diepe redenen waarom geen dossiers werden ingediend?

Welke maatstaven legt het Departement terzake op?

ANTWOORD.

Een bijzonder krediet voor de aanleg van parkeerterreinen is voor de eerste maal uitgetrokken op de begroting 1961. Dit verklaart waarom er geen dossiers zijn.

De toelagen voor zulke werken zullen verleend worden op grond van het besluit van de Regent van 2 juli 1949, gewijzigd bij koninklijk besluit van 1 februari 1960 dat in artikel 2, § 1, 1^o, a) voorziet in een toelage van 65 % voor : « Stedebouwkundige aanleg van bebouwde kommen en andere soortgelijke werken uit te voeren overeenkomstig een bij koninklijk besluit goedgekeurd plan van aanleg : ... aanleg van parkeerterreinen... ».

* * *

VRAAG Nr 6.

SUBSIDIES VOOR GEMEENTEWERKEN.

Bedrag van de op 1 mei 1961 vastgelegde kredieten op het lopende dienstjaar? Indeling per provincie. Zijn er op dit gebied nog kredieten vast te leggen? Volgens welke criteria is U voornemens deze te verdelen?

Le Ministre mettra tout en œuvre pour obtenir une augmentation de crédit de 300.000.000 de francs.

* * *

QUESTION No 4.

En ce qui concerne l'exécution de l'article 8 de la loi du 15 avril 1949 portant création d'un Fonds national du Logement et celle de la loi du 27 juin 1956 (travaux Brunfaut), on constate que certains nouveaux quartiers ne sont pas tout à fait achevés. C'est le cas dans de nombreuses régions. A Gand, sur la Neermeerse on construit 1.800 appartements (1.000 d'entre eux seront achevés à partir du mois prochain jusqu'en octobre) Cette fois, l'échec est dû non pas au fait que l'adjudication a eu lieu tardivement, mais à l'inexécution des travaux d'équipement. Ces travaux ne peuvent-ils être confiés aux sociétés qui construisent les habitations?

RÉPONSE.

La Commission consacrera une réunion spéciale à l'examen de l'application de la loi Brunfaut.

* * *

QUESTION No 5.

SUBSIDES COMMUNAUX POUR PARKINGS.

Quelles sont les raisons profondes du manque de dossiers introduits?

Quels sont les critères imposés par le Département en cette matière?

RÉPONSE.

Un crédit spécial pour la construction de parkings a été prévu pour la première fois au budget de 1961. Ce qui explique le manque de dossiers.

Les subsides pour ces travaux seront accordés sur la base de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, modifié par l'arrêté royal du 1^{er} février 1960, qui prévoit en son article 2, § 1^{er}, 1^o, a) un subside de 65 % pour : « Urbanisation d'agglomérations et autres travaux similaires à exécuter conformément à un plan d'aménagement approuvé par arrêté royal : ... création de terrains de parking... ».

* * *

QUESTION No 6.

SUBSIDES POUR TRAVAUX COMMUNAUX.

Montant des crédits engagés au 1^{er} mai 1961 sur l'exercice en cours? Ventilation par province. Vous reste-t-il des crédits à engager en cette matière? Selon quels critères comptez-vous les répartir?

ANTWOORD.

Zie bijlage n^o 4.

* * *

VRAAG N^o 7.

Het Commissielid verzoekt de Minister een gunstig gevolg te willen geven aan de talrijke dossiers, bij zijn Departement ingediend, voor de aansluiting van de gemeenten op de rioleringen aangelegd langs de grote wegen.

ANTWOORD.

De Minister belooft de aangehaalde gevallen van aansluiting op de riolering langs de grote wegen te laten onderzoeken.

* * *

VRAAG N^o 8.

Inlichtingen worden gevraagd nopens :

1a. Brug over het Albertkanaal te Herentals.

1.b. Herbouw van de brug over het Albertkanaal in de weg Herentals-Herenthout is voorzien in het aanpassingsfeuilleton aan de Buitengewone begroting 1961.

1.c. Brug over het Kempisch Kanaal te Ravels.

ANTWOORD.

De werken bedoeld onder 1a. 1.b. en 1.c. konden niet behouden worden op het programma 1961.

* * *

VRAAG N^o 9.

Welke zijn de vooruitzichten voor de rijksweg Antwerpen-Turnhout ?

ANTWOORD.

Ik beoog de verbreding op het dienstjaar 1962 van een deel van de weg tussen Ootmalle en Turnhout, door inlijving van de vrijgekomen spoorwegbedding.

* * *

VRAAG N^o 10.

Wordt het Albertkanaal verbreed ?

RÉPONSE.

Voir annexe n^o 4.

* * *

QUESTION N^o 7.

Le commissaire demande au Ministre de bien vouloir réserver une suite favorable aux nombreux dossiers introduits à son Département en vue du raccordement des communes aux égouts établis au long des grand-routes.

RÉPONSE.

Le Ministre promet de faire examiner les cas signalés de raccordement aux égouts établis au long des grand-routes.

* * *

QUESTION N^o 8.

Un commissaire demande des renseignements au sujet :

1a. du pont sur le Canal Albert à Herentals;

1. b. de la reconstruction du pont de la route Herentals-Herenthout, sur le Canal Albert, reconstruction prévue dans le feuilleton d'ajustement du budget extraordinaire de 1961;

1. c. du pont sur le Canal de la Campine à Ravels.

RÉPONSE.

Les travaux visés sub 1.a., 1.b. et 1.c. n'ont pas pu être maintenus au programme de 1961.

* * *

QUESTION N^o 9.

Quelles sont les perspectives en ce qui concerne la route de l'Etat Anvers-Turnhout ?

RÉPONSE.

J'envisage l'élargissement, au cours de l'exercice 1962, d'une partie de la route entre Oostmalle et Turnhout, grâce à l'incorporation de l'assiette, devenue libre, de la voie ferrée.

* * *

QUESTION N^o 10.

Le Canal Albert sera-t-il élargi ?

ANTWOORD.

Het principe van de verbreding van het Albertkanaal wordt behouden; nopens de timing moet echter nog een beslissing genomen worden.

* *

VRAAG N^r 11.

Worden er parkeerplaatsen voorzien langs de Koning Boudewijn Autosnelweg ?

ANTWOORD.

Meerdere parkeerplaatsen zijn voorzien en ter studie gelegd. Een eerste parking is in uitvoering te Tessenderlo.

* *

VRAAG N^r 12.

Een lid vraagt dat de gemeentelijke overheden vooraf verwittigd zouden worden wanneer de Staat werken op hun grondgebied uitvoert, opdat zij eventueel de maatregelen waarvoor zij bevoegd zijn, zouden kunnen nemen.

ANTWOORD.

De Minister houdt dit probleem in 't oog en zal richtlijnen in de gewenste zin geven.

BESPREKING DER ARTIKELS

ARTIKEL 26 VAN DE TABELLEN DER GEWONE BEGROTING.

Een lid wenst de aandacht van de Minister te vestigen op de slechte toestand van de weg 1bis tussen Wolvertem en Londerzeel.

Op verzoek van de Minister beslist Uw Commissie dat ten laatste in 1962 het probleem van het gewoon onderhoud der wegen uitvoerig zal onderzocht worden.

TABELLEN DER BUITENGEWONE BEGROTING.

ART. 462.

Een lid vraagt dat de bevaarbaarheid van het kanaal van Mechelen naar Leuven dat niet aan de Staat toebehoort, zou verbeterd worden.

De Minister vestigt vervolgens de aandacht van uw Commissie op het feit dat er op artikel 462 een amendement werd ingediend, omdat sommige werken niet aanbesteed zullen worden in 1961. Dit zal het geval zijn voor het kanaal Bergen-Condé. In verband met dit kanaal worden er drie oplossingen overwogen :

Réponse.

Le principe de l'élargissement du Canal Albert est maintenu, mais une décision doit encore intervenir au sujet du timing.

* *

QUESTION N^o 11.

Prévoit-on des parkings au long de l'autoroute Roi Baudouin ?

RÉPONSE.

Plusieurs parkings sont prévus et mis à l'étude. Un premier parking est en cours d'exécution à Tessenderlo.

* *

QUESTION N^o 12.

Un membre demande que les autorités communales soient averties d'avance des travaux que l'Etat entreprend sur leur territoire, afin que les autorités locales puissent prendre éventuellement les mesures qui rentrent dans leurs attributions.

RÉPONSE.

Le Ministre est attentif à ce problème et donnera des directives dans le sens désiré.

DISCUSSION DES ARTICLES.

ARTICLE 26 DES TABLEAUX DU BUDGET ORDINAIRE.

Un membre tient à attirer l'attention du Ministre sur le mauvais état de la route 1bis entre Wolvertem et Londerzeel.

A la demande du Ministre, votre Commission décide qu'en 1962 au plus tard, le problème de l'entretien ordinaire des routes sera examiné d'une manière approfondie.

TABLEAUX DU BUDGET EXTRAORDINAIRE.

ART. 462.

Un membre demande que l'on améliore la navigabilité du canal de Malines à Louvain, qui n'appartient pas à l'Etat.

Le Ministre attire ensuite l'attention de votre Commission sur le fait qu'un amendement a été déposé à l'article 462, certains travaux ne pouvant être adjugés en 1961. Il en sera ainsi notamment du canal Mons-Condé. En ce qui concerne ce canal, trois solutions sont envisagées :

1^o Het kanaal Bergen-Condé dempen en de terreinen gebruiken voor de autosnelweg;

2^o Dempen tot St. Ghislain en van de rest een grote havenkom maken;

3^o Het kanaal verbeteren.

De Minister verklaart dat er in 1961 nog geen werken zullen geschieden omdat men eerst deze drie mogelijkheden zal moeten onderzoeken.

Een lid doet opmerken dat voorafgaandelijk moet onderzocht worden wat de vroegere overeenkomsten met Frankrijk op dit stuk bevatten.

ART. 481, 497, 501 en 502 (Gebouwen).

De Minister verklaart dat het in huur genomen gebouw aan het Poelaertplein in gereedheid gebracht wordt, voor het Departement van Buitenlandse Zaken.

Volgens de Minister zal begin 1963 de administratieve wijk gedeeltelijk klaarkomen. Verder bevestigt de Minister dat hij een inventaris heeft laten opmaken der gebouwen die door de Staat in de Brusselse agglomeratie betrokken worden (in huur en in eigendom).

Een lid vestigt de aandacht op het feit dat de provinciale gebouwen te Antwerpen gedeeltelijk verwoest werden tijdens de oorlog, en vraagt dit probleem spoedig op te lossen.

ART. 561 (Stedebouw).

Een lid vraagt dat de kwestie der openbare verlichtingen in de wijken Brunfaut zou worden geregeld. Verder mag volgens betrokken lid in die wijken de breedte van de wegen niet te zeer worden beperkt (vijf meter breedte is een minimum) en mogen de voetpaden niet aangelegd worden in te goedkope materialen.

Er wordt verder gevraagd of de wet Brunfaut met betrekking tot gas en electriciteit niet verder kan worden uitgewerkt. Deze bespreking wordt naar een latere datum verschoven.

ART. 602.

Een commissaris is verwonderd over het feit dat de kredieten verhoogd worden voor de ontwatering van de Henevallei. Op dat gebied moet iedereen volgens hem zijn verantwoordelijkheid nemen: de gemakkelijkste oplossing werd verkozen (intercommunale) en volgens sommigen ziet de intercommunale te groot. Het lid vraagt of er geen goedkopere oplossing bestaat. Volgens hem moet dit probleem opnieuw onderzocht worden in samenwerking met het Ministerie van Landbouw.

Het amendement op de artikelen 462 en 602 wordt, op één onthouding na, eenparig aangenomen.

ART. 611.

Voor de gewone wegen (gemeenten) wordt er 80 miljoen voorzien, voor de wegen van groot ver-

1^o Comblen le canal Mons-Condé et utiliser les terrains pour l'autoroute;

2^o Comblen le canal jusqu'à St-Ghislain et faire du reste une grande darse;

3^o Améliorer l'état du canal.

Le Ministre déclare qu'aucun travail n'y sera encore entrepris en 1961, parce qu'il importe d'étudier d'abord ces trois possibilités.

Un membre fait observer qu'il y a lieu d'examiner au préalable la teneur des anciennes conventions en la matière, passées avec la France.

ART. 481, 497, 501 et 502. (Bâtiments).

Le Ministre déclare que le bâtiment pris en location à la Place Poelaert est actuellement aménagé à l'intention du Département des Affaires étrangères.

D'après le Ministre, la cité administrative sera partiellement achevée au début de 1963. D'autre part, le Ministre confirme qu'il a fait dresser un inventaire des bâtiments occupés par l'Etat dans l'agglomération bruxelloise (en location et en propriété).

Un membre souligne le fait que les bâtiments provinciaux d'Anvers ont été partiellement détruits pendant la guerre et il demande que ce problème soit résolu à bref délai.

ART. 561 (Urbanisme).

Un membre demande que soit réglée la question de l'éclairage public dans les cités Brunfaut. D'autre part, il estime qu'on ne peut limiter exagérément dans ces quartiers la largeur de la voirie (5 m de largeur constitue un minimum) et que les trottoirs ne peuvent être construits en matériaux trop bon marché.

Ne pourrait-on, par ailleurs, étendre la loi Brunfaut de manière à pouvoir subsidier l'installation du gaz et de l'électricité? La discussion sur ce point est remise à une date ultérieure.

ART. 602.

Un commissaire s'étonne de la majoration des crédits pour le démergement de la vallée de la Haine. A son sens, chacun doit prendre ses responsabilités en la matière: on a choisi la solution de facilité (intercommunale) et, de l'avis de certains, l'intercommunale voit les choses trop en grand. L'intervenant demande s'il n'existe pas une solution moins onéreuse. D'après lui, ce problème devrait être soumis à un nouvel examen, en collaboration avec le Ministère de l'Agriculture.

L'amendement aux articles 462 et 602 est adopté à l'unanimité, moins 1 abstention.

ART. 611.

Pour la voirie ordinaire (communes), il est prévu 80 millions, pour les chemins de grande communi-

keer 320 miljoen en voor de provinciewegen 26 miljoen. De wegen van grootverkeer worden in die categorie geplaatst niet omwille van de huidige trafiek maar volgens de fysieke karakteristieken van de wegen. Kan de Minister aan de werkelijke behoeften voldoening schenken ?

De Minister doet opmerken dat de verdeling gebaseerd is op de gemiddelden van de vorige jaren. Een algemene herklassering der wegen moet volgens de Minister worden doorgevoerd.

ART. 612 (Studiekosten).

Een lid houdt een pleidooi voor de Rupelstreek opdat er voor die streek een studie zou worden gemaakt.

ART. 10 VAN HET ONTWERP.

Uw Commissie beslist de vermelding 6bis te vervangen door 14, daar het hier klaarblijkelijk een vergissing betreft.

Artikel 10 (geamendeerd door vervanging van « 6bis » door « 14 »), wordt eenparig aangenomen.

ART. 10bis VAN HET ONTWERP.

De Minister bevestigt dat de Staat de eigenaar der werken is.

Artikel 10bis wordt eenparig aangenomen.

ART. 11 VAN HET ONTWERP.

De Minister licht het regeringsamendement op dit artikel toe. Hij bevestigt dat het programma der werken zoals het voorkomt op blz. 90 van het begrotingsontwerp, moet vervangen worden door het nieuwe programma dat in dit verslag voorkomt.

Het door de Regering geamendeerde artikel 11 wordt eenparig aangenomen.

Het geamendeerde ontwerp (zie Gedrukte Stukken n^o 112 en 45 en artikel 10 hierboven) wordt, op één onthouding na, eenparig goedgekeurd.

Het verslag wordt eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
J. VAN BUGGENHOUT. *De Voorzitter,*
O. VAN DEN STORME.

cation 320 millions et pour les routes provinciales 26 millions. Les chemins de grande communication sont classés dans cette catégorie, non pas en raison du trafic actuel, mais d'après leurs caractères physiques. Le Ministre ne pourrait-il satisfaire aux nécessités réelles ?

Le Ministre fait observer que la répartition est basée sur les moyennes des années précédentes. Il estime qu'il y a lieu de procéder à un reclassement général des routes.

ART. 612 (Frais d'études).

Un membre plaide en faveur d'une étude de la région du Rupel.

ART. 10 DU PROJET.

Votre Commission décide de remplacer la mention « 6bis » par « 14 », étant donné qu'il s'agit manifestement d'une erreur matérielle.

Moyennant ce remplacement de « 6bis » par « 14 », l'article 10 est adopté à l'unanimité.

ART. 10bis DU PROJET.

Le Ministre confirme que l'Etat est propriétaire des ouvrages.

L'article 10bis est adopté à l'unanimité.

ART. 11 DU PROJET.

Le Ministre commente l'amendement du Gouvernement à cet article. Il confirme que le programme des travaux, tel qu'il figure à la page 90 du projet de budget, doit être remplacé par le nouveau programme prévu dans le présent rapport.

L'article 11, amendé par le Gouvernement, est adopté à l'unanimité.

Le projet amendé (voir Doc. n^{os} 112 et 45 ainsi que l'article 10 ci-dessus) est adopté à l'unanimité moins 1 abstention).

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. VAN BUGGENHOUT. *Le Président,*
O. VAN DEN STORME.

BIJLAGE 1.

ANNEXE 1.

Toestand der tijdens het jaar 1960
vastgelegde kredieten.

(in duizendtallen franken).

Situation des crédits engagés
au cours de l'année 1960.

(en milliers de francs)

	Art.	Object. — <i>Objet</i>	Mogelijkheden — <i>Possibilités</i>	Vastgelegd krediet — <i>Crédit engagé</i>	Overgedragen krediet — <i>Crédit reporté</i>	Bestemming van het overgedragen krediet — <i>Destination du crédit reporté</i>
Nieuwe beleggingen. — <i>Immobilisations nouvelles.</i>						
Wegen. — <i>Routes</i>	441	Groene ruimten. — <i>Parcs-squares</i>	18.814	18.698	—	Kanaal Brussel-Charleroi, uitvoering der wet van 9 maart 1957, gewijzigd bij de wet van 23 juli 1959. — <i>Canal Bruxelles-Charleroi, exécution de la loi du 9 mars 1957, modifiée par celle du 23 juillet 1959.</i>
	512bis	Parkings. — <i>Parkings</i>	4.836	3.269	1.568	
			23.650	21.967	1.568	
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques.</i>	461	1.350 t.	2.164.387	1.432.744	731.643	
	471	Verbetering van de kust. — <i>Amélioration de la côte</i>	3.000	2.942	—	
	472	Binnenscheepvaartwegen. — <i>Voies navigables intérieures</i>	258.928	135.484	123.444	Uitgaven voor de Durme en voor het Albertkanaal te Tessenderloo, Olen, Oevel en Geel. — <i>Dépenses pour la Durme et le canal Albert à Tessenderloo, Olen, Oevel et Geel.</i>
	473	Havens. — <i>Ports</i>	396.369	165.944	230.425	Onteigeningen te Zelzate (Kanaal Gent-Terneuzen). — <i>Expropriations à Zelzate (Canal Gand-Terneuzen).</i>
	474	Stuwdammen. — <i>Barrages</i>	76.500	72.953	—	
	475	Aankopen. — <i>Acquisitions</i>	60.000	20.453	—	
	476	Schelde. — <i>Escaut</i>	10.000	10.000	—	
			2.969.184	1.840.520	1.085.512	
Gebouwen. — <i>Bâtimens</i>	491	Gebouwen. — <i>Bâtimens</i>	499.000	427.015	—	Voorzetting der werken. — <i>Continuation des travaux.</i>
	492	Administratieve Centrum. — <i>Cité administrative</i>	345.738	118.379	227.359	
	493	Koninklijk Paleis. — <i>Palais du Roi</i>	2.000	473	—	
	494	Artistieke versieringswerken. — <i>Décoration artistique</i>	5.000	4.986	—	

Art.	Object. — <i>Objet</i>	Mogelijkheden — <i>Possibilités</i>	Vastgelegd krediet — <i>Crédit engagé</i>	Overgedragen krediet — <i>Crédit reporté</i>	Bestemming van het overgedragen krediet — <i>Destination du crédit reporté</i>
495	Academische Ziekenhuis. — <i>Hôpital académique</i>	128.187	124.636	—	
496	Bibliotheek Albert I. — <i>Bibliothèque Albert I^{er}</i>	200.000	194.497	—	
497	Europawijk. — <i>Cité européenne</i>	470.004	127.350	342.654	Bouw 1 ^{ste} tranche. — <i>Construction 1^{re} tranche</i> .
498	Europese school. — <i>Ecole européenne</i>	3.653	3.653	—	
499	Egmontpaleis. — <i>Palais d'Egmont</i>	60.000	—	—	
		1.713.582	1.000.990	570.013	
561	Wet Brunfaut. — <i>Loi Brunfaut</i>	300.000	299.927	—	
562	Testgebied Kempen. — <i>Zone-test Campine</i>	9.250	3.537	5.713	Voorzetting testgebied. — <i>Continuation zone-test</i> .
562bis	Oostkamp Siemens. — <i>Oostkamp-Siemens</i>	12.000	556	11.444	Id.
563	Industrie Ghlin. — <i>Industrie Ghlin</i>	120.600	24.287	96.313	Id.
		441.850	328.307	113.470	
	Totaal. — <i>Total</i> :	5.148.266	3.191.784	1.770.563	
	Beleggingen. — <i>Immobilisations</i> .				
	Subsiën. — <i>Subventions</i> .				
	Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>				
591	Haven Antwerpen. — <i>Port d'Anvers</i>	1.000.000	209.189	790.811	Haven van Antwerpen, waarvan 6.000.000 voor Shuis van Zandvliet. Uitvoering wet van 5 juni 1956 gewijzigd bij wet van 15 april 1958. — <i>Port d'Anvers, dont 6.000.000 pour Ecluse de Zandvliet. Exécution de la loi du 5 juin 1956 modifiée par celle du 15 avril 1958</i> .
601	Wederuitrusting havens. — <i>Réquipement ports</i>	124.663	115.462	9.200	Verscheidene werken. — <i>Divers travaux</i> .
602	Ontwateringswerken Luik. — <i>Demergement Liège</i>	20.212	20.212	—	
602bis	Ontwateringswerken Haine. — <i>Demergement Haine</i>	50.000	—	50.000	Verscheidene aanbestede werken einde 1960. — <i>Plusieurs travaux adjugés fin 1960</i> .
		1.194.875	344.863	850.011	
611-1	Toelagen O.W. — <i>Subsides T.P.</i>	3.692	3.643	—	
611-2	Openbaar Onderwijs. — <i>Instruction Publique</i>	106.086	44.057	65.028	Verscheidene dossiers. — <i>Plusieurs dossiers</i> .
611-3	Justitie. — <i>Justice</i>	98.931	98.931	—	
611-4	Binnenlandse Zaken. — <i>Intérieur</i>	15.000	6.459	—	
611-5	Verkeerswezen. — <i>Communications</i>	3.000	431	—	

	Art.	Object. — <i>Objet</i>	Mogelijkheden — <i>Possibilités</i>	Vastgelegd krediet — <i>Crédit engagé</i>	Overgedragen krediet — <i>Crédit reporté</i>	Bestemming van het overgedragen krediet — <i>Destination du crédit reporté</i>
	612	Aanleg bebouwde kommen. — <i>Aménagement agglomérations.</i>	50.000	34.151	—	
	613	Toelagen Oost-Vlaanderen. — <i>Sub-</i> <i>sides Flandre Orientale</i>	4.921	4.763	—	
	615	Waterhoos Verviers. — <i>Trombe</i> <i>d'eau Verviers</i>	18.166	6.773	11.393	
			299.796	192.208	76.421	
Totaal toelagen. — <i>Total subven-</i> <i>tions</i>			1.494.671	541.071	926.432	
Oorlogsschade. — <i>Dommages de</i> <i>guerre.</i>						
Wegen. — <i>Routes</i>	621	Wegen. — <i>Routes</i>	6.110	3.825	2.285	
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>	631	Kust. — <i>Côte</i>	6.031	6.000	—	
	632	Binnenscheepvaartwegen. — <i>Voies</i> <i>navigables intérieures</i>	74.882	33.532	41.350	Verscheidene bruggen over Albertkanaal. — <i>Plusieurs ponts sur le Canal Albert.</i>
	633	Havens en zeescheepvaartwegen. — <i>Ports et voies navigables</i> <i>maritimes</i>	1.214	575	—	
	634	Herstel natuur- en stedschoon. — <i>Restauration Monuments et Sites</i>	1.000	722	—	
	651	Havens in concessie. — <i>Ports</i> <i>concédés</i>	40.970	28.326	—	
	652	Havens afhankelijk van Openbare Besturen. — <i>Ports dépendant</i> <i>d'Administrations publiques</i>	10.000	9.689	—	
			134.097	78.844	41.350	
Gebouwen. — <i>Bâtimens</i>	641	Gebouwen. — <i>Bâtimens</i>	40.203	18.054	—	
Stedebouw. — <i>Urbanisme</i>	661	Stedebouw. — <i>Urbanisme</i>	200.000	199.977	—	
Wederopbouw — <i>Reconstruction</i>	671	Wederopbouw. — <i>Reconstruction</i>	24.302	4.968	19.333	
Totaal Oorlogsschade. — <i>Total</i> <i>Dommages de Guerre</i>			404.712	305.668	62.968	
Diversen. — <i>Divers</i>	691	Instituut Grondmechanica. — <i>Institut Géotechnique</i>	3.000	737	—	
	692	Propagandatijdschriften. — <i>Docu-</i> <i>ments Urbanisme</i>	3.000	1.287	—	

Art.	Object. — <i>Objet</i>	Mogelijkheden — <i>Possibilités</i>	Vastgelegd krediet — <i>Crédit engagé</i>	Overgedragen krediet — <i>Crédit reporté</i>	Bestemming van het overgedragen krediet — <i>Destination du crédit reporté</i>
693	Bestrijding werkloosheid. — <i>Résorption chômage</i>	3.217	159	—	—
Totaal Diversen. — <i>Total Divers</i>					
		9.217	2.183	—	—
Totaal Buitengewone Begroting. — <i>Total Budget extraordinaire</i>					
		7.056.866	4.040.706	2.759.963	—
Begroting voor Orde. — <i>Budget pour Ordre</i>					
707-2	Stedebouw. — <i>Urbanisme</i>	107.262	10.008	—	Het gaat over de begroting voor Orde. — <i>Il s'agit du budget pour Ordre.</i>
707-6	Schoolgebouwen. — <i>Constructions scolaires</i>	66.269	63.948	—	De kredieten worden automatisch overgedra- gen en krijgen dezelfde bestemming. — <i>Les crédits sont automatiquement reportés et reçoivent la même destination.</i>
707-7	Universiteiten. — <i>Universités</i>	275.439	157.671	—	—
707-3	Provinciale en gemeentelijke lijke onderwijs. — <i>Enseigne- ment provincial et commu- nal</i>	600.000	480.810	—	—
		1.048.960	712.437	—	—
703-31	Schoolfonds Openbaar Onderwijs. — <i>Fonds scolaire Instruction Publique</i>	2.540.179	1.675.473	—	—
	Wegenfond. — <i>Fonds des Routes</i>	2.591.900	2.536.549	—	—
		730.000	729.785	—	—
Algemeen totaal. — <i>Total général</i>					
		13.967.905	9.694.950	—	—

Speciale financiering van de toela-
gen door het Gemeentekrediet.
— *Financement spécial des sub-
sides par le Crédit Communal* .

BIJLAGE 2.

ANNEXE 2.

Ondernemingen van meer dan 1 miljoen, vóór 1 januari 1960 begonnen en thans nog in uitvoering.

Entreprises de plus de 1 million, commencées avant le 1^{er} janvier 1960 et actuellement encore en cours.

	Vastleggingen — Engagements	Uitbetaald — Payés	Datum van afwerking — Date d'achèvement
1. WEGEN. — ROUTES.			
Autosnelweg Antwerpen-Luik (Geel-Vorst). — <i>Autoroute Anvers-Liège (Geel-Vorst)</i>	35.271.627	34.124.000	15- 7-1961
Bovenschede — Herbouw Brug te Pecq. — <i>Haut-Escaut — Reconstruction Pont de Pecq</i>	6.863.119	3.785.000	13- 9-1961
Weg 61 — Bergen-Beaumont — Modernisering. — <i>Route 61 — Mons-Beaumont — Modernisation</i>	12.312.850	11.559.148	30- 5-1961
Charleroi — Kruispunt van de Viaduct. — <i>Charleroi — Carrefour du Viaduc</i>	23.469.825	21.218.000	25- 5-1961
Baudour — Bouwen van de Bruggen-havenkom. — <i>Baudour — Construction des Ponts-darse</i>	10.291.667	10.862.000	29- 5-1961
BVD Zuiden van de Borinage — 3 ^e vak. — <i>BVD Sud du Borinage — 3^e section</i>	31.218.410	30.451.473	26- 5-1961
Brug te la Boverie. — <i>Pont de la Boverie</i>	110.806.400	53.109.000	16- 9-1961
Brug 27 — Herstal. — <i>Pont 27 — Herstal</i>	59.336.087	23.470.000	6-11-1961
Autosnelweg Antwerpen-Luik (vak Kwaadmechelen). — <i>Autoroute Anvers-Liège (section de Kwaadmechelen)</i>	39.131.315	38.869.000	17- 6-1961
Autosnelweg Antwerpen-Luik (vak Tessenderlo-Paal). — <i>Autoroute Anvers-Liège (section de Tessenderlo-Paal)</i>	55.201.360	36.682.000	28- 9-1961
Weg 48-447 — Rond Punt Kleine Brogel. — <i>Route 48-447 — Rond Point de Kleine Brogel</i>	2.325.293	993.000	17- 6-1961
Weg 22 — Malonne. — <i>Route 22 — Malonne</i>	16.906.838	11.135.452	18- 4-1961
Brug Macq te Bièvre. — <i>Pont Macq à Bièvre</i>	15.242.815	8.302.670	15- 5-1961
2. WATERWEGEN. — VOIES HYDRAULIQUES.			
Brugge St-Pieterskaai — Verbindingssluis. — <i>Bruges Quai St-Pierre — Ecluse de liaison</i>	28.226.217	21.241.305	10- 8-1961
Ringvaart Gent Noordervak — Bouwen sluiscomplex. — <i>Canal circulaire de Gand — Section nord — Construction complexe d'écluses</i>	117.788.838	71.665.090	2- 1-1962
Kanaal Gent-Terneuzen — Verbetering Vak Terdonk-Rieme. — <i>Canal Gand-Terneuzen — Amélioration section Terdonk-Rieme</i>	56.517.994	52.970.507	1- 9-1961
Kanaal Gent-Oostende — Herbouw Brug Knesselare. — <i>Canal Gand-Oostende — Reconstruction Pont Knesselare</i>	6.357.433	5.538.000	8- 4-1961
Duffel Verbinding Sluizencomplex Netekanaal. — <i>Duffel Liaison complexe d'écluses Canal de la Nèthe</i>	31.246.882	28.913.000	26- 8-1961
Kanaal Nete — Ruimingswerk — Grobbendonk Emblem. — <i>Canal de la Nèthe — Travaux de curage — Grobbendonk Emblem</i>	7.115.200	6.344.000	10- 6-1961
Schoonaarde Bouw van Brug over Schelde. — <i>Schoonaarde — Construction du pont sur l'Escaut</i>	11.452.900	10.716.000	15- 5-1961
Stokrooi Zolder — Herbouw Brug Albert-Kanaal. — <i>Stokrooi Zolder — Reconstruction du pont sur le Canal Albert</i>	15.768.208	11.602.000	19- 5-1961
Kanaal Bocholt-Herentals Oeververdediging. — <i>Canal Bocholt-Herentals défense des berges</i>	9.239.679	8.660.000	29- 7-1961
Tessenderlo — Graven Haven. — <i>Tessenderlo — Creusement du port</i>	50.009.557	31.153.000	22- 1-1962
Aanleg 6 ^e Havendok — Bouw Kaaimuren. — <i>Création 6^e darse — Construction des murs de quai</i>	290.142.833	129.007.000	24-10-1961
Opheffing van de Stop van Ternaaien. — <i>Suppression du Bouchon de Lanaye</i>	186.419.792	135.464.716	14- 7-1961
Maas — Rivier — Rechttrekking linkeroever. — <i>Meuse — Rivière — Rectification rive gauche</i>	8.395.144	7.507.743	15-11-1960
Monceau-Marcinelle — Geschiktmaking Sluizen. — <i>Monceau-Marcinelle — Aménagement des Ecluses</i>	49.962.552	39.950.000	3- 3-1961
Normalisering tussen Montignies en Châtelet. — <i>Normalisation entre Montignies et Châtelet</i>	64.208.937	10.493.000	17- 2-1962
Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes — Doortocht van Wiers en Callenelle. — <i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes — Traverse de Wiers et Callenelle</i>	53.606.885	52.449.000	14- 7-1961
Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes — Sluis. — <i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes — Ecluse</i>	147.412.949	81.543.270	10- 1-1962

	Vastleggingen — Engagements	Uitbetaald — Payés	Datum van afwerking — Date d'achè- vement
Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. — Ingraving te Bitrem. — <i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes — Tranchée de Bitrem</i>	153.446.211	88.749.000	13-11-1962
Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes — Sluisvak. — <i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes — Trouçon écluse</i>	149.953.097	128.428.000	7- 6-1961
Kanaal Charleroi-Brussel — Sluis 3F Viesville. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles — Ecluse 3F Viesville</i>	188.637.912	171.342.359	31- 7-1961
Kanaal Charleroi-Brussel — Verbinding 3F — Luttre. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles — Liaison 3F — Luttre</i>	68.364.192	64.996.000	1- 6-1961
Kanaal Charleroi-Brussel — Verbinding 5F — Klabbeek 2P. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles — Liaison 5F — Clabecq 2P.</i>	86.964.080	52.275.560	17-11-1961
Kanaal Charleroi-Brussel — Graafwerk Sluis te Itter. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles — Terrassements écluse à Ittre</i>	90.178.507	76.450.000	20- 5-1961
Kanaal Charleroi-Brussel — Hoofdvertakking 1P. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles — Embranchement principal 1P</i>	83.418.852	15.458.000	1-10-1963
Kanaal Charleroi-Brussel — Verbinding Seneffe-Ronquières 1P. — <i>Canal Charleroi-Bruxelles — Liaison Seneffe-Ronquières 1P</i>	453.767.585	308.051.000	31- 9-1963
Toevoer Bethane-Seraing. — <i>Adduction Bethane-Seraing</i>	47.673.950	2.826.000	18- 9-1961
Toevoer Surdents-Xhendelesse. — <i>Adduction Surdents-Xhendelesse</i>	90.465.885	31.218.331	29- 1-1961
Toevoer Bethane-Surdents. — <i>Adduction Bethane-Surdents</i>	14.829.595	13.270.012	2- 5-1961
3. GEBOUWEN. — BATIMENTS.			
Mechelen R.M.J.S. — Nieuwbouw 2D. — <i>Malines E.M.G.E. — Nouvelle construction 2D.</i>	18.847.360	17.972.999	1- 6-1961
Lier R.N.S. — Uitbreiding Oefenschool. — <i>Lierre E.N.E. — Extension de l'Ecole d'application</i>	11.231.968	12.287.630	15- 5-1961
Brussel-Administratief centrum. — Ruwbouw. — <i>Bruxelles-Centre administratif. — Gros-œuvre</i>	177.863.115	127.492.875	16- 4-1962
Brussel-Administratief complex. — 6 ^e f. bouwwerken. — <i>Bruxelles-Complexe administratif. — 6^e ph. travaux de construction</i>	29.806.290	25.032.330	12- 6-1961
Brussel-Bibliotheek Albert I. — Voltooiingswerken. — <i>Bruxelles-Bibliothèque Albert I^{er}. — Parachèvement</i>	22.952.841	21.814.750	17- 5-1961
Etterbeek-K. A. — 2 ^e schijf. — Ruwbouw en voltooiingswerken. — <i>Etterbeek-A. R. — 2^e tranche. — Gros-œuvre et parachèvement</i>	15.971.101	16.402.620	23- 5-1961
Vorst-Koninklijk Lyceum. — Ruwbouw en voltooiingswerken. — <i>Forest-Lycée Royal. — Gros-œuvre et parachèvement</i>	23.972.049	21.371.000	20- 6-1961
Brussel-Justitiepaleis. — Voltooiingswerken lokalen Auditeur-generaal. — <i>Bruxelles-Palais de justice. — Parachèvement locaux Auditeur général.</i>	4.238.045	4.262.000	18- 5-1961
Elsene-Centrale laboratoria. — Ruwbouw en voltooiingswerken. — <i>Ixelles-Laboratoires centraux. — Gros-œuvre et parachèvement</i>	20.267.981	10.171.330	13-11-1961
Brussel 2-Postkantoor. — Ruwbouw en voltooiingswerken. — <i>Bruxelles 2-Bureau des Postes. — Gros-œuvre et parachèvement</i>	5.815.009	5.591.000	16- 3-1961
Doornik-Asiel. — Bouw vleugel. — <i>Tournai-Asile. — Construction aile.</i>	9.627.948	1.667.000	10- 6-1961
Doornik-Asiel. — 5 Wijk. — <i>Tournai-Asile. — 5 Quartier.</i>	1.615.796	1.511.000	12- 4-1961
Binche-K.A. — Electriche installaties. — <i>Binche-A. R. — Installations électriques</i>	1.254.028	1.187.000	26- 6-1961
Jumet-M.J.S. — 3 ^e schijf. — <i>Jumet-E.M.G. — 3^e tranche</i>	14.611.958	9.778.000	17- 4-1961
Luik. — Bouw van Rijksontledingslaboratorium. — <i>Liège. — Construction du Laboratoire d'analyse de l'Etat</i>	15.001.332	11.791.000	—
Jemeppe-Meisjesschool. — Ruwbouw. — <i>Jemeppe-Ecole pour jeunes filles. — Gros-œuvre</i>	14.096.661	4.204.000	7-10-1961
Hasselt-R.M.B.S. — Bouwen 2 ^e schijf. — <i>Hasselt-R.M.B.S. — Construction 2^e tranche</i>	52.474.330	50.804.796	30- 4-1961
Aarlen-Rijkswacht. — Bouw 1 ^{ste} schijf. — <i>Arlon-Gendarmerie. — Construction 1^{re} tranche</i>	17.208.456	9.725.913	21- 8-1961
Couvin. — Ruwbouw en voltooiingswerken — Gebouwen. — <i>Couvin. — Gros-œuvre et parachèvement. — Bâtiments</i>	3.322.548	2.878.000	24- 5-1961
Eigenbrakel. — Bouw R.M.S. — <i>Braine-l'Alleud. — Construction E.M. Etat.</i>	11.481.885	8.740.000	30- 5-1961
Woutersbrakel. — Woningen. — <i>Wauthier-Braine. — Habitations.</i>	6.930.344	8.133.000	14-10-1961
Tamines-M. S. — 2 ^e schijf. — <i>Tamines-E.M. — 2^e tranche</i>	15.553.174	13.027.437	15- 5-1961
Philippeville-M.S. — Ruwbouw-2 ^e schijf. — <i>Philippeville-E.M. — Gros-œuvre-2^e tranche</i>	13.489.763	8.953.874	15- 9-1961
Aalst-Rijkshandelsschool. — Bouw-1 ^{ste} schijf. — <i>Alost-Ecole de commerce de l'Etat. — Construction-1^{re} tranche</i>	11.968.806	11.010.000	31- 5-1961
Gent-Universiteit Hoger Inst. Kand. Wetensch. — Ruwbouw. — <i>Gand-Université Inst. sup. Gand. Sciences. — Gros-œuvre</i>	100.968.146	70.169.960	15- 2-1961
Gent-Univ. Letteren. — Nieuwbouw. — <i>Gand-Université Lettres. — Nouvelle construction</i>	35.229.584	27.964.420	1- 9-1961

BIJLAGE 3.

ANNEXE 3.

Kanaal Brussel-Charleroi.

Canal Bruxelles-Charleroi.

Aanbestede werken.

Travaux adjugés.

WERKEN — ENTREPRISE	Aanvang van de werken — <i>Début des travaux</i>	Waarschijnlijk datum van voltooiing — <i>Date probable d'achèvement</i>	Lengte in km — <i>Longueur km</i>	Kostprijs van de werken in miljoenen F <i>Montant des travaux en millions de F</i>	Bedrag van de betalingen — <i>Montant des paiements</i>
Uitmonding in de Samber (1 ^{ste} deel). — <i>Débouché en Sambre (1^{re} partie)</i>	juni/juin 1948	in gebruik/en service	0,1	24	24
Uitmonding in de Samber (2 ^e deel). — <i>Débouché en Sambre (2^e partie)</i>	april/avril 1950	in gebruik/en service	2	363	363
Sluis 1 F. — <i>Ecluse 1 F.</i>	april/avril 1953	in gebruik/en service	0,8	241	241
Verbinding 1 F, 2 F. — <i>Liaison 1 F, 2 F</i>	augustus/août 1955	in gebruik/en service	3,5	183	183
Sluis 2 F. — <i>Ecluse 2 F</i>	april/avril 1955	in gebruik/en service	1,8	393	393
Verbinding 2 F - 3 F. — <i>Liaison 2 F - 3 F</i>	voorjaar 1958 <i>printemps 1958</i>	einde/fin 1961	2	53	52
Sluis 3 F. — <i>Ecluse 3 F</i>	mei/mai 1957	einde/fin 1961	1	189	181
Verbinding 3 F - Sluis 10. — <i>Liaison 3 F - Ecluse 10</i>	voorjaar 1958 <i>printemps 1958</i>	oktober/octobre 1961	2	69	65
Waterscheiding (2 ^e deel). — <i>Crête de partage (2^e partie)</i>	april/avril 1954	einde/fin 1963	9,2	523	519
Waterscheiding (1 ^{ste} deel). — <i>Crête de partage (1^{re} partie)</i>	september 1950 <i>septembre 1950</i>	in gebruik/en service	5	470	470
Verbinding Seneffe-Ronquières (1 ^{ste} deel). — <i>Liaison Seneffe-Ronquières (1^{re} partie)</i>	oktober/octobre 1959	oktober/octobre 1962	3,7	87	17
Verbinding Ronquières-Sluis 5 F — <i>Liaison Ronquières Ecluse 5 F</i>	mei/mai 1961	september/sept. 1964	3	137	—
Burgerlijke bouwwerken - Sluis 5 F en grondwerken. — <i>Génie civil - Ecluse 5 F et terrassements</i>	mei/mai 1961	augustus/août 1964	1,2	—	—
Verbinding 5 F - Klabbeek (1 ^{ste} deel), sectie B. — <i>Liaison E 5 F - Clabecq (1^{re} partie) — Section B</i>	april/avril 1961	oktober/octobre 1963	1,3	61	—
Idem — Sectie A. — <i>Idem — Section A</i>	februari/février 1961	augustus/août 1963	1,3	51	1
Verbinding Sluis 5 F-Klabbeek (2 ^e deel). — <i>Liaison Ecluse 5 F - Clabecq (2^e partie)</i>	november 1958 <i>novembre 1958</i>	april/avril 1962	1,7	86	54
Hoofdvertakking (1 ^{ste} deel). — <i>Embranchement principal (1^{re} partie)</i>	juli/juillet 1960	februari/février 1964	3,5	107	26
			43,1	3.017	2.569

Nog aan te besteden werken.

Travaux restant à adjuger.

Werken — <i>Entreprise</i>	Datum van de aanbesteding <i>Date de l'adjudication</i>	Aanvang van de werken <i>Début des travaux</i>	Waarschijnlijke datum van voltooiing <i>Date probable d'achèvement</i>	Lengte in km — <i>Long. km</i>	Schatting in miljoenen F — <i>Estimation en millions de F</i>	Opmerkingen — <i>Observations</i>
Hoofdvertakking (1 ^{ste} deel). — <i>Embranchement principal (1^{re} p.)</i>	11- 8-1961	nov. 1961	einde / <i>fin</i> 1964	3,7	180	Aanbesteding aangekondigd. — <i>Adjudication annoncée</i>
Overdracht-electromechanische uitrusting. — <i>Plan incliné</i> — <i>équipement électromécanique</i>	okt. / <i>oct.</i> 1961	begin / <i>début</i> 1962	in 1965 <i>courant</i> 1965	—	600	—
Overdracht-burgerlijke bouwwerken. — <i>Plan incliné</i> — <i>Génie civil</i>	nov. 1961	begin / <i>début</i> 1962	in 1965 <i>courant</i> 1965	5,6	400	—
Voltooiingswerken o.m. kleine stuw van Piéton te Godarville. — <i>Parachèvement, dont le petit barrage du Piéton à Godarville</i>		in 1963 <i>courant</i> 1963	in 1965 <i>courant</i> 1965	1	70	De voltooiingswerken worden at- gevoerd naargelang van de stand van de hoofdwerken. — <i>Les tra- vaux de parachèvement s'exécutent au fur et à mesure de l'avancement des travaux principaux</i>
				10,3	1.250	

Totale lengte. — *Longueur totale* = 43,1 + 10,3 : 53,4 kmtegen / *à* 100 %Lengte in gebruik einde 1961. — *Longueur en service fin* 1961 : 18,2 kmtegen / *à* 34,1 %Lengte in uitvoering. — *Longueur en cours d'exécution* : 24,9 kmtegen / *à* 46,7 %Nog uit te voeren. — *Longueur restant à exécuter* : 10,3 kmtegen / *à* 19,2 %Totale kostprijs van de werken. — *Montant total des travaux* = 3.017 + 1.250 = 4.267tegen / *à* 100 %

Kostprijs van de werken die einde 1961 uitgevoerd en in gebruik zijn.

Montant des travaux exécutés et en service fin 1961 : 1.985d.i. / *soit* 46,5 %Kostprijs van de werken in uitvoering. — *Montant des travaux en cours d'exécution* : 1.032d.i. / *soit* 24,2 %Nog aan te besteden. — *Restant à adjuger* : 1.250d.i. / *soit* 29,3 %

BIJLAGE 4.

ANNEXE 4.

Stand van de vastleggingskredieten op 30-4-1961
per provincie en per artikel

Situation des crédits engagés au 30-4-1961, par
province et par article

Provincies — Provinces	Art. 661	Art. 611-1	Art. 707-3	Art. 611-5	Art. 611-2	Art. 611-3	Art. 611-4	Art. 603
Antwerpen.								
Anvers	21.981.150	23.849.000	13.763.391	—	7.454.809	2.104.926	333.000	—
Brabant. — Brabant	13.644.570	55.833.624	46.110.500	—	618.913	10.763.626	456.000	—
West-Vlaanderen. —								
Flandre Occiden-								
tale	12.054.129	26.730.200	4.650.443	—	1.414.019	8.121.906	11.641.000	—
Oost-Vlaanderen. —								
Flandre Orientale.	925.580	28.510.600	7.892.100	—	682.632	266.302	698.000	3.057.422
Henegouwen. —								
Hainaut	21.097.106	41.977.700	21.365.811	—	1.242.131	36.738.203	4.698.000	—
Luik. — Liège . . .	5.414.436	51.223.941	19.304.903	—	9.808.556	2.842.500	3.251.000	—
Limburg. — Lim-								
bourg	7.536.857	6.095.000	10.744.800	16.342	291.000	578.617	—	—
Luxemburg. —								
Luxembourg	8.276.772	12.878.000	7.340.300	—	156.850	1.084.009	72.000	—
Namen. — Namur.	1.544.274	11.991.600	7.494.000	—	105.083	644.178	—	—
	92.474.874	259.089.665	138.666.248	16.342	21.773.993	63.144.317	21.149.000	3.057.422
Krediet. — Crédit :								
Gevraagde vermeer-	100.000.000	700.000.000	719.000.000	6.000.000	65.029.000	70.000.000	30.000.000	15.393.000
dering. — Aug-								
mentation deman-								
dée	75.000.000							
	175.000.000							

BIJLAGE 5.

ANNEXE 5.

1960, Art. 611-1.

Vastgelegde bedragen per provincie.

Antwerpen	F. 71.564.000
Brabant	206.473.240
West-Vlaanderen	110.626.100
Oost-Vlaanderen	53.498.600
Henegouwen	132.699.273
Luik	34.565.800
Limburg	45.702.989
Luxemburg	41.907.400
Namen	32.747.200
Totaal	F. 729.784.602

1960, Art. 611-1.

Engagements par province.

Anvers	F. 71.564.000
Brabant	206.473.240
Flandre Occidentale	110.626.100
Flandre Orientale	53.498.600
Hainaut	132.699.273
Liège	34.565.800
Limbourg	45.702.989
Luxembourg	41.907.400
Namur	32.747.200
Total	F. 729.784.602

BIJLAGE 6.

ANNEXE 6.

Artikel 611-1.

Article 611-1.

	Principiële beloften van 1 januari 1961 tot 31 mei 1961 — <i>Promesses de principe du 1^{er} janvier 1961 au 31 mai 1961</i>	Vaste beloften van 1 januari 1961 tot 31 mei 1961 — <i>Promesses fermes du 1^{er} janvier 1961 au 31 mai 1961</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	27.045.000	23.849.000
Brabant. — <i>Brabant</i>	88.787.000	55.833.624
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	29.250.000	26.730.200
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	46.644.000	28.510.600
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	28.889.000	41.977.700
Luik. — <i>Liège</i>	34.488.000	54.889.941
Limburg. — <i>Limbourg</i>	25.335.000	6.095.000
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	34.682.000	12.878.000
Namen. — <i>Namur</i>	17.892.500	12.035.600
Totaal. — <i>Total</i>	333.012.500	262.799.615

BIJLAGE 7.

ANNEXE 7.

Artikel 611-1.

Article 611-1.

Provincies. — <i>Provinces</i>	a) Dossiers waarvoor alleen een principiële belofte werd verleend (Bedrag der toelagen) — a) <i>Dossiers n'ayant fait l'objet que d'une promesse de principe (Montant des subsides)</i>	b) Dossiers waarvoor nog geen principiële belofte werd verleend (Bedrag der werken) — b) <i>Dossiers n'ayant pas encore fait l'objet d'une promesse de principe (Montant des travaux)</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	33.209.000	10.241.250
Brabant. — <i>Brabant</i>	119.852.900	9.631.739
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	47.902.000	4.741.514
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	50.311.000	24.529.022
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	33.761.900	7.554.402
Luik. — <i>Liège</i>	44.739.400	5.537.038
Limburg. — <i>Limbourg</i>	34.102.500	17.319.995
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	40.801.000	195.088
Namen. — <i>Namur</i>	19.975.500	5.240.151
Totaal. — <i>Total</i>	424.655.200	84.990.199

BIJLAGE 8.**ANNEXE 8.**

Artikel 611-3.

Article 611-3.

Provincies. — <i>Provinces</i>	a) Dossiers waarvoor alleen een principiële belofte werd verleend (Bedrag der toelagen)	b) Dossiers waarvoor nog geen principiële belofte werd verleend (Bedrag der werken)
	a) <i>Dossiers n'ayant fait l'objet que d'une promesse de principe (Montant des subsides)</i>	b) <i>Dossiers n'ayant pas encore fait l'objet d'une promesse de principe (Montant des travaux)</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	6.242.400	28.125.161
Brabant. — <i>Brabant</i>	15.213.600	77.101.230
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occidentale</i>	6.456.000	43.758.312
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orientale</i>	5.029.800	39.429.116
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	4.003.500	16.176.962
Luik. — <i>Liège</i>	11.202.000	20.181.137
Limburg. — <i>Limbourg</i>	3.024.300	24.507.565
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	1.806.900	2.993.073
Namen. — <i>Namur</i>	4.070.000	10.369.191
Totaal. — <i>Total</i>	57.048.500	262.641.747

BIJLAGE 9.

ANNEXE 9.

Provinciale Wegen.

Routes provinciales.

1960 — Artikel 611-1.

1960 — Article 611-1.

Provincies — Provinces	1960 Bedrag der vaste beloften — 1960 <i>Montant des promesses fermes</i>	van 1-1-1961 tot 31-5-1961 Bedrag der vaste beloften — du 1-1-1961 au 31-5-1961 <i>Montant des promesses fermes</i>	Principiële belofte verleend tot 31-5-1961 (toelagen) — <i>Promesses de principe faites jusqu'au 31-5-1961 (subsides)</i>	Bundels waarvoor nog geen principiële belofte werd verleend (raming werken) — <i>Dossiers n'ayant pas encore fait l'objet d'une promesse de principe (estimation travaux)</i>
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	7.566.000	1.260.000	835.000	10.125.000
Brabant. — <i>Brabant</i>	10.440.000	—	15.249.000	—
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occid.</i>	2.183.000	909.000	—	32.273.000
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Or.</i>	3.654.000	5.745.000	6.196.000	30.733.000
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	—	—	—	20.000.000
Luik. — <i>Liège</i>	—	—	—	—
Limburg. — <i>Limbourg</i>	—	—	1.822.000	1.500.000
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	—	—	3.384.000	—
Namen. — <i>Namur</i>	2.890.000	239.000	—	—
	26.733.000	8.153.000	27.486.000	94.631.000 (*)

(*) Sommige bundels maken nog het voorwerp uit van een onderzoek. — *Certains dossiers sont encore à l'examen.*

BIJLAGE 10.

ANNEXE 10.

Omvang van de aan de gang zijnde werken.

Volume des travaux en cours.

	Wegen — Routes	Waterwegen — Voies hydrauliques	Gebouwen — Bâtiments	Totaal — Total
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	126.381.698	559.626.114	161.356.101	847.363.913
Brabant. — <i>Brabant</i>	305.557.223	212.276.055	1.417.665.156	1.935.498.434
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	152.350.706	1.774.944.376	268.536.608	2.195.831.690
Luik. — <i>Liège</i>	495.608.107	564.322.144	223.852.177	1.283.782.428
Limburg. — <i>Limbourg</i>	481.124.786	109.474.552	155.132.733	745.732.071
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	102.017.249	—	76.135.994	178.153.243
Namen. — <i>Namur</i>	153.637.455	10.718.011	69.759.303	234.114.769
West-Vlaanderen. — <i>Flandre Occi-</i> <i>dentale</i>	55.741.492	231.873.585	90.252.820	377.867.897
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre Orien-</i> <i>tale</i>	105.515.649	581.699.809	239.623.799	926.839.257
Totaal. — <i>Total</i>	1.977.934.365	4.044.934.646	2.702.314.691	8.725.183.702

Ramingen van uitbetaling voor vastgelegde werken.

Prévisions de décaissement pour travaux engagés.

(in miljoenen franken).

(en millions de francs).

	1961	1962
Wegen. — <i>Routes</i>	2.272	1.356
Waterwegen. — <i>Voies hydrauliques</i>	2.010	1.200
Gebouwen. — <i>Bâtiments</i>	807	632